

# 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 1988) (n. 470)

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO  
PER L'ANNO FINANZIARIO 1988  
E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1988-1990 (n. 471)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici  
per l'anno finanziario 1988 (Tab. 9)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti  
per l'anno finanziario 1988 (Tab. 10)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni  
per l'anno finanziario 1988 (Tab. 11)**

**Stato di previsione del Ministero della marina mercantile  
per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17)**

*IN SEDE CONSULTIVA*



## INDICE

## GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1987

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » (470)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » (471)

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (Tab. 11)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17)

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

PRESIDENTE (Mariotti - Fed. Eur. Ecol.), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470 ..... Pag. 7, 18

NIEDDU (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470 ..... 10

## MARTEDÌ 13 OTTOBRE 1987

(Antimeridiana)

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » (470)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » (471)

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (Tab. 11)

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

PRESIDENTE (Bernardi - DC) .... 18, 24, 35 e *passim*

GIUSTINELLI (PCI) ..... 18, 20, 34 e *passim*

LOTTI (PCI) ..... 39, 45

MAMMÌ, ministro delle poste e delle telecomunicazioni ..... 20, 41, 44 e *passim*

NIEDDU (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470 .. 35, 36, 37 e *passim*

PICANO (DC) ..... 26

PINNA (PCI) ..... 48

POLLICE (Misto-DP) ..... Pag. 29, 37, 38 e *passim*

ULIANICH (Sin. Ind.) ..... 49, 50

VELLA (PSI) ..... 24

VISIBELLI (MSI-DN) ..... 33

## MARTEDÌ 13 OTTOBRE 1987

(Pomeridiana)

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » (470)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » (471)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17)

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

PRESIDENTE (Bernardi - DC) ..... 51, 73, 79

BISSO (PCI) ..... 51, 53, 54 e *passim*

MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470 ..... 74

PATRIARCA (DC) ..... 53, 58, 62 e *passim*

POLLICE (Misto-DP) ..... 65, 67, 68

PRANDINI, ministro della marina mercantile ... 53, 54, 63 e *passim*

ULIANICH (Sin. Ind.) ..... 58, 79

VELLA (PSI) ..... 72

VISIBELLI (MSI-DN) ..... 69, 72

## MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 1987

(Antimeridiana)

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » (470)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » (471)

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988 (Tab. 9)

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (Tab. 10)

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

PRESIDENTE (Bernardi - DC) . . . . .	Pag. 80, 84, 90 e <i>passim</i>
BAUSI (DC) . . . . .	103, 127, 128
GIUSTINELLI (PCI) . . . . .	99
LIBERTINI (PCI) . . . . .	90, 96, 97
LOTTI (PCI) . . . . .	123, 128
MANNINO, ministro dei trasporti . . . . .	96, 97, 111
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) . . . . .	97, 128
PATRIARCA (DC) . . . . .	120
PICANO (DC) . . . . .	102
POLLICE (Misto-DP) . . . . .	96, 97
REZZONICO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470 . . . . .	84, 111
SENESI (PCI) . . . . .	104
ULIANICH (Sin. Ind.) . . . . .	108
VISCA (PSI), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470 . . . . .	80
VISCONTI (PCI) . . . . .	117, 120
VISIBELLI (MSI-DN) . . . . .	106

#### GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 1987

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » (470)

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » (471)

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988 (Tab. 9)

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (Tab. 10)

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

PRESIDENTE (Bernardi - DC) . . . . .	130, 134, 135 e <i>passim</i>
BAUSI (DC) . . . . .	131, 134
DE ROSE, ministro dei lavori pubblici . . . . .	133, 134, 138
LOTTI (PCI) . . . . .	134, 140, 144 e <i>passim</i>
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) . . . . .	142, 144
NIEDDU (DC) . . . . .	131, 134
NEPI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	139
PATRIARCA (DC) . . . . .	138
POLLICE (Misto-DP) . . . . .	135
REZZONICO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470 . . . . .	140, 141, 142 e <i>passim</i>
SENALDI, sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .	140, 141, 146
SENESI (PCI) . . . . .	145
VELLA (PSI) . . . . .	135, 137
VISCA (PSI), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470 . . . . .	132, 137, 138 e <i>passim</i>
VISCONTI (PCI) . . . . .	131, 138

#### MARTEDÌ 1° MARZO 1988

(Antimeridiana)

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » (470-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » (471-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (Tab. 11)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17)

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

PRESIDENTE (Bernardi - DC) . . . . .	Pag. 148, 151, 152 e <i>passim</i>
BISSE (PCI) . . . . .	151
FIORINO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . .	151
GIUSTINELLI (PCI) . . . . .	153, 154, 155 e <i>passim</i>
MAMMI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni . . . . .	153, 159, 162 e <i>passim</i>
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B . . . . .	149
MARNIGA (PSI) . . . . .	165, 166
NIEDDU (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470-B . . . . .	154, 159
PICANO (DC) . . . . .	158, 166
ULIANICH (Sin. Ind.) . . . . .	154, 158
VISCA (PSI) . . . . .	158
VISCONTI (PCI) . . . . .	152

#### MARTEDÌ 1° MARZO 1988

(Pomeridiana)

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » (470-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » (471-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (Tab. 10)

**(Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Esame congiunto)**

PRESIDENTE (Bernardi - DC) . . . . .	167, 169, 172 e <i>passim</i>
LOTTI (PCI) . . . . .	169, 170, 174
MANNINO, ministro dei trasporti . . . . .	170, 172

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

MARIOTTI ( <i>Fed. Eur. Ecol.</i> ), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B .....	Pag. 171
PATRIARCA (DC) .....	171
REZZONICO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470-B .	167, 172
ULIANICH ( <i>Sin. Ind.</i> ) .....	171

**MERCOLEDÌ 2 MARZO 1988****(Antimeridiana)**

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » **(470-B)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » **(471-B)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988 **(Tab. 9)**

**(Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Esame congiunto)**

PRESIDENTE (Bernardi - DC) ..	174, 177, 180 e <i>passim</i>
BAUSI (DC) .....	180, 188
DE ROSE, ministro dei lavori pubblici .....	187, 188
LOTTI (PCI) .....	181, 187, 188
MARIOTTI ( <i>Fed. Eur. Ecol.</i> ), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B .....	178

PICANO (DC) .....	Pag. 185
ULIANICH ( <i>Sin. Ind.</i> ) .....	175, 179, 180 e <i>passim</i>
VISCA (PSI), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470-B .	174, 185, 188
VISCONTI (PCI) .....	177, 188

**MERCOLEDÌ 2 MARZO 1988****(Pomeridiana)**

« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) » **(470-B)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 » **(471-B)**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 **(Tab. 17)**

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

PRESIDENTE (Mariotti - <i>Fed. Eur. Ecol.</i> ), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B .....	189, 194
BISSO (PCI) .....	191, 193
PATRIARCA (DC) .....	190, 193
PRANDINI, ministro della marina mercantile ..	192, 193
VISCA (PSI) .....	189



GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1987

**Presidenza  
del Vice Presidente MARIOTTI**

*I lavori hanno inizio alle ore 15,20.*

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)**» (470)

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990**» (471)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (Tab. 11)

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

PRESIDENTE, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470*. 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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 — Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (tabella 17) — Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (tabella 11)».

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

Conclusione dell'esame entro 10 giorni dal deferimento con la comunicazione di un rapporto scritto alla 5<sup>a</sup> Commissione. È ammessa la presentazione di rapporti di

minoranza, da presentare entro il termine dei 10 giorni, 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 consultate (qualora ivi non presentati, non possono essere poi 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 se 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 relativi agli stati di previsione che non prevedono compensazioni 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, ovvero che operano variazioni compensative all'interno della tabella. Gli emendamenti accolti dalle Commissioni consultate diventano proposte delle Commissioni alla 5<sup>a</sup> Commissione e su di essi la 5<sup>a</sup> Commissione è tenuta a pronunciarsi in modo esplicito. Gli emendamenti respinti possono essere ripresentati in Assemblea anche dal solo proponente.

Onorevoli senatori, riferirò adesso alla Commissione sulla tabella 17. Di fronte alle esigenze da tempo riconosciute di ammodernare e di ristrutturare l'Amministrazione della marina mercantile, con riguardo anche agli uffici periferici, e di dare organicità ed efficacia ad un disegno complessivo di politica marittima, nei suoi risvolti nazionali ed internazionali, evitando

iniziative di stretto raggio, le previsioni di spesa per l'anno finanziario 1988 si presentano ancora una volta come un indice del non adeguato sviluppo del settore.

Il bilancio di competenza del Ministero della marina mercantile per il 1988 reca una spesa complessiva di 1.722 miliardi, pari allo 0,4 per cento circa delle spese finali del bilancio dello Stato.

Le spese correnti ammontano a 706 miliardi, pari a circa il 41 per cento delle spese complessive del Ministero, mentre le spese in conto capitale ammontano a 1.015 miliardi, pari al 59 per cento delle spese del Ministero stesso, la cui maggiore consistenza concerne, peraltro, trasferimenti in conto capitale per circa 898 miliardi.

I residui passivi, sia pure valutati con carattere di provvisorietà, al 1° gennaio 1988 vengono stimati in 1.315,5 miliardi di cui 136 miliardi circa per la parte corrente e 1.179 miliardi circa per il conto capitale.

Dall'analisi di tali voci di spesa, sia pure sinteticamente esposte ma significative, è di tutta evidenza la insufficienza di un impegno finanziario di fronte alle indicazioni contenute nella relazione alla tabella 17 (che pure sono puntuali ed esaustive, per un significativo rilancio dell'economia marittima). E ciò è da ritenere imputabile non tanto al taglio delle spese conseguente al più generale orientamento governativo, quanto ad una presunta conferma d'incapacità di azione e di intervento nei settori di competenza da parte di un'Amministrazione non rispondente, per organici e mezzi finanziari in dotazione, alle iniziative più rilevanti, quali i recenti piani di settore, di razionalizzazione e di ristrutturazione dei vari comparti economici, come la cantieristica, la pesca, le gestioni portuali con particolare riguardo ad un nuovo assetto complessivo dei porti ai fini di una loro integrazione con le altre modalità di trasporto, in conformità anche alle indicazioni sui sistemi portuali contenute nel Piano generale dei trasporti.

Su tale ultimo aspetto, invero, non va dimenticato il rilevante sforzo finanziario dello Stato operato attraverso le leggi n. 230 del 1983 e n. 20 del 1985 e da ultimo

con il decreto-legge 17 dicembre 1986, convertito dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, che, se da una parte hanno consentito il ripianamento delle situazioni deficitarie pregresse, hanno anche dato avvio alla ristrutturazione della portualità italiana che, secondo le indicazioni del Piano generale dei trasporti, dovrà avvenire per sistemi.

A tale riguardo, proprio per perseguire un'azione efficace non solo sul piano riorganizzativo ma anche di incentivazione ad un razionale impiego delle risorse disponibili all'interno dei singoli sistemi, questi dovrebbero essere definiti in correlazione a criteri di ordine economico e di funzionalità rispetto al sistema dei trasporti, anzichè procedere ad una mera regionalizzazione degli stessi.

D'altro canto, tutti i settori di intervento del Ministero hanno visto espandersi negli anni, per effetto di leggi di settore e di convenzioni internazionali (basti pensare alle convenzioni in materia di piattaforma continentale e di zona economica esclusiva), i compiti e le funzioni loro tipiche.

Si è così verificato nel tempo un crescente divario fra attese e risposte per quanto riguarda l'Amministrazione marittima; divario che ha gravato e grava sul settore e che è bene tenere presente quando si esamina un atto qual è il bilancio di previsione. Risultano così più comprensibili — grazie a qualche riflessione ed approfondimento — i limiti e le prospettive della manovra complessiva disegnata dal Governo per lo specifico comparto e si evidenzia possibile l'esame di eventuali correttivi nel breve e nel medio termine.

In Italia, a differenza di quanto accade in altri paesi dell'area comunitaria che hanno negli ultimi anni destinato rilevanti risorse al settore marittimo, le previsioni di spesa per l'anno finanziario 1988 (mi riferisco alla tabella 17) manifestano una ulteriore contrazione degli stanziamenti di parte corrente ed in conto capitale per lire 227 miliardi circa, con una riduzione per lire 46,7 miliardi per la parte corrente e per lire 179,8 miliardi per la parte in conto capitale, con una contrazione quindi nella misura dell'11,6 per cento rispetto al bi-

lancio 1987, quale risulta dal disegno di legge di assestamento.

Anche le disposizioni del disegno di legge finanziaria per il 1988 non modificano questo quadro generale. Soppressi gli accantonamenti di tabella B (tra l'altro quello relativo alla ristrutturazione del Ministero, unanimemente giudicata non più procrastinabile, anche per l'assoluta carenza di personale di tutte le qualifiche, in particolare — come abbiamo già rilevato in Commissione in sede di esame di altro provvedimento — di quelle dirigenziali, per le quali, fra l'altro, si registra una rilevante vacanza a livello di direttori di divisione per la farraginosità delle procedure di reclutamento dei primi dirigenti), nella tabella C solo un'esigua percentuale del totale, molto al di sotto dell'1 per cento, è assegnata al Ministero della marina mercantile. La prospettiva è aggravata dalla circostanza che non si rinvengono nel disegno di legge finanziaria accantonamenti per il settore portuale riferiti alla competenza del Ministero dei lavori pubblici (che nella legge finanziaria del 1987 ammontavano a lire 350 miliardi nel triennio 1987-1989).

Mentre è doveroso dare atto che si è provveduto a fornire il Ministero delle disponibilità necessarie a far fronte agli impegni assunti sulla base della quinta direttiva CEE in materia di contributi all'armamento e alla cantieristica, non può non rilevarsi come per la sesta direttiva CEE l'accantonamento in tabella C sia del tutto insufficiente rispetto all'esigenza di mantenere alto il livello dell'intervento in un settore vitale per la nostra economia, considerato anche il risvolto del sostegno gestionale assicurato all'armamento dalla stessa direttiva.

Va poi dato atto che per la pesca marittima il disegno di legge finanziaria contiene all'articolo 9, comma 21, la previsione di uno stanziamento di lire 180 miliardi nel triennio, che, ancorchè immediatamente disponibile (ciò consentirà di predisporre un nuovo piano triennale per la pesca e l'acquacoltura), appare inferiore alle effettive esigenze del settore, tra le quali quella

del fermo biologico che non risulta sia stata affatto considerata.

Di segno negativo sono, ancora, le valutazioni che in questa sede vanno fatte per quanto riguarda il settore della difesa del mare dall'inquinamento, per il quale non sono stati tenuti presenti gli interventi già avviati, la cui operatività rischia, pertanto, di essere pregiudicata.

Non coprire tali esigenze significa, infatti, bloccare il funzionamento, appena iniziato, dei Centri operativi periferici e del Centro nazionale di coordinamento, oramai assicurato dal 1° gennaio 1987, con conseguente interruzione del servizio.

Per la parte in conto capitale (capitolo 8022) i fondi per gli anni 1988-89, già stanziati con le leggi n. 41 e n. 910 del 1986 coprono gli impegni contrattuali già assunti dall'Amministrazione fino al 31 dicembre 1988.

Non prevedere gli ulteriori fabbisogni e le relative coperture significa paralizzare l'azione di prevenzione e di controllo degli inquinamenti del mare, azione che solo in questi ultimi tempi l'Amministrazione è riuscita a realizzare, rendendo inutili le spese e le attività impegnate sinora con grandi sforzi economici e di personale. Non verrebbero, fra l'altro, assicurati gli interventi necessari alla gestione dei mezzi che si stanno acquisendo in base ai contratti in corso e che rimarrebbero inutilizzati con grave danno economico (ad esempio, non potrebbe avere inizio la gestione operativa degli aerei).

Su un piano di più ampio respiro, infine, è da ricordare quanto risultino difficili le attività di pesca nel Mediterraneo da parte delle nostre navi, in quanto, in assenza di una politica comunitaria, i problemi geopolitici e la situazione biologica del tutto particolare comportano la necessità per l'Italia di affrontare da sola il problema dello sfruttamento delle risorse marine nel contesto degli interessi degli altri Stati rivieraschi, non inclini ad accettare presenze straniere nelle loro acque.

Non va quindi sottovalutata la richiesta, da più parti e più volte avanzata, di ap-

profondire i vari problemi in una Conferenza sul Mediterraneo, che è stata preannunciata dal ministro Prandini nelle recenti comunicazioni al Senato, che tenga conto, insieme agli aspetti di ordine generale che riguardano l'economia marittima, anche degli aspetti dell'inquinamento dell'ambiente marino e della sicurezza della navigazione che su quegli aspetti può avere rilevanti riflessi. Sembra utile sottolineare l'importanza della Conferenza sui problemi di ordine complessivo che si riferiscono al Ministero e che travalicano poi gli stessi ambiti ministeriali, poichè una Conferenza sul Mediterraneo assume una connotazione tale da investire una complessità di elementi.

Accanto a questo tema di ordine generale che dovrà caratterizzare l'attività del Ministero, si pongono altri problemi importantissimi nell'attuale congiuntura e tra questi — come ho detto — quello di attivare politiche dell'ambiente che hanno un'importanza fondamentale nel contesto marittimo del Mediterraneo. Ci si augura, quindi, che esistano e siano messi in moto i mezzi per poterlo fare, sinergie che portino a risultati i più positivi possibili.

Riteniamo che quella del Mediterraneo sia una Conferenza da sviluppare con caratteristiche essenzialmente tecniche ed operative, che determinino l'assunzione di una linea di bilancio autonoma, per assicurare la gestione delle risorse ittiche ed un programma comune di ricerca scientifica nell'area per quanto riguarda la pesca ed una cooperazione finanziaria per la realizzazione di grandi opere di disinquinamento; nel quadro del piano di azione del Mediterraneo; infine, la realizzazione di un sistema integrato di servizi e di aiuti alla navigazione per quanto riguarda la sicurezza delle rotte. A tal proposito, occorrerebbe spendere alcune parole per quanto riguarda gli istituti di formazione, la loro dislocazione sul territorio italiano e la loro quantificazione in relazione alle nuove tecnologie ed alle nuove richieste della navigazione, che oggi presentano necessità di aggiornamento e di continua evoluzione.

Indubbiamente nel quadro che potrà

emergere dalla valutazione di tutti questi importanti problemi l'aspetto economico della salvaguardia dell'ambiente si confermerà di valenza altrettanto significativa.

In conclusione, si ritiene di dover valutare l'intero settore nei termini sinteticamente espressi nella relazione, con il preciso riguardo ad un necessario incremento degli interventi, tesi anche ad una riorganizzazione del Ministero stesso, per dare vita ad iniziative che possano rispondere alle nuove esigenze del nostro tempo e che vedano riconosciuto al Ministero della marina mercantile un ruolo più attivo nell'economia del nostro paese.

Essendo previsto per quest'oggi soltanto lo svolgimento delle relazioni, se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge, nonchè della tabella 17, è rinviato ad altra seduta.

Prego il senatore Nieddu di riferire alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470.

*NIEDDU, estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'affrontare l'analisi del progetto di bilancio di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e delle corrispondenti parti del disegno di legge finanziaria, desidero iniziare evidenziando le cifre complessive concernenti questo Dicastero: le entrate sono previste in lire 10.126.663.635.000, le uscite in lire 12.517.224.274.000, con un disavanzo di lire 2.390.560.639.000.

Credo che il disavanzo, certamente consistente, vada correttamente valutato prendendo in considerazione l'andamento gestionale degli anni precedenti.

Infatti, il raffronto delle singole fonti di entrata dell'anno 1988 con quelle 1987 evidenzia una differenza positiva da attribuirsi sia agli aumenti tariffari, anche se contenuti nei limiti del tasso programmato d'inflazione, sia all'aumento dei singoli cespiti, formulato sulla scorta di un realistico sviluppo del traffico in tutti i settori operativi.

Certo non sfugge a nessuno che la prospettiva di un più incisivo incremento dei

servizi passa dalla realizzazione di apprezzabili livelli di efficienza che determinino il recupero nell'ambito della gestione statale di quei servizi che, non essendo soggetti al monopolio, sono svolti in regime di libera concorrenza, da gestori privati.

Ciò vale, in particolare, per i servizi di bancoposta e di telecomunicazione, il cui buon andamento sembra premiare gli sforzi che l'azienda ha fatto per migliorarne la qualità.

Per quanto riguarda le spese, le previsioni sono state formulate, in coerenza con gli indirizzi della legge finanziaria, secondo criteri di rigoroso contenimento, al fine di frenarne la lievitazione entro limiti essenziali e di assicurare un buon livello di produzione anche attraverso l'ammmodernamento e lo sviluppo degli impianti da alcuni anni in corso di realizzazione.

Lo stato di previsione dell'uscita pone in evidenza, rispetto al preventivo dell'anno precedente, maggiori oneri, che in particolare per il personale sono stati determinati dall'attuazione del contratto 1985/87 — con gli effetti di trascinarsi che tutti conosciamo — e dalla dinamica dell'indennità integrativa speciale, mentre le maggiori spese di gestione o di esercizio sono originate, per la quasi totalità, dalla continua ascesa dei prezzi di mercato e dalla esigenza di conservare alle strutture operative un adeguato livello di efficienza.

Le aree di maggiore intervento di spesa si articolano nei seguenti settori: trasporti, con un incremento di 7.208 milioni di lire; manutenzione degli immobili e ammortamento mobili e macchine, con un incremento di lire 16.726 milioni; manutenzione e noleggio apparecchiature elettroniche, con un incremento di lire 39.500 milioni; esercizio e manutenzione impianti meccanizzazione postale, con un incremento di lire 25.000 milioni; funzionamento uffici (spese di gestione), con un incremento di lire 46.823 milioni; interessi passivi, con un incremento di lire 19.811 milioni.

Sul versante degli investimenti, le spese programmate per il corrente esercizio superano i 1.247 miliardi, di cui 476 miliardi

per gli interventi ordinari e 771 miliardi per il programma *ex lege* n. 39 del 1982.

Una insoddisfazione va espressa sul mancato accoglimento nella legge finanziaria della proposta di integrazione agli stanziamenti della legge n. 39 del 1982 per conseguire l'integrale realizzazione dei programmi ivi contenuti. Infatti, a fronte di una proposta per 710 miliardi di lire — peraltro coperti con onerose anticipazioni della Cassa depositi e prestiti — la « finanziaria » prevede un riconoscimento di soli 57 miliardi di lire, da destinare alla ricerca scientifica e al piano pluriennale di risanamento degli uffici non idonei, con particolare attenzione alle misure di sicurezza e con congrui interventi non solo sulle strutture per la salvaguardia del personale e dei valori ma anche per l'adeguamento dei locali alle norme sull'igiene del lavoro.

Tale riduzione imporrà ovviamente una revisione del programma originario della meccanizzazione e della automazione, incidendo negativamente sulla sua validità globale ed originaria.

Si è parlato e spesso si parla, anche con enfasi, di sinergia del sistema tecnologico postale, ma se poi si fanno mancare i fondi necessari, si finisce per trasformare le esigenze concrete in sterili ed inutili esercitazioni verbali.

Va in senso positivo sottolineato, invece, che è stato finanziato, attraverso il Fondo investimenti e occupazione, un programma di realizzazione del Servizio nazionale di posta elettronica.

Inoltre con la legge finanziaria verrà corrisposta la quota relativa al finanziamento del piano decennale delle telecomunicazioni (200 miliardi di lire), per la parte che interessa l'Azienda postelegrafonica (telegrafo, telex).

Sulla base di queste considerazioni preliminari, il bilancio presenta un disavanzo di 2.390.775.315.000 di lire.

In tale importo è compreso l'onere del rinnovo contrattuale per 590 miliardi di lire, per cui l'effettivo disavanzo di gestione ammonta a 1.800.775.315.000 di lire, inferiore cioè di 190.210.624.000 di lire ri-

petto a quello del 1987. C'è questo andamento che tende a migliorare, anno dopo anno, quelli che sono i valori in assoluto ed in percentuale dell'importo del disavanzo. È questo un dato che merita — come anticipavo in apertura — di essere sottolineato come *trend* positivo di contenimento.

Le cause di tale disavanzo si possono riscontrare nell'evoluzione naturale delle spese di personale (assunzioni, aumenti periodici, promozioni, indennità integrativa speciale), nel crescente aumento del livello generale dei prezzi dei beni e dei servizi indispensabili per una efficiente attività gestoria, e nella ascesa degli oneri dovuti per il rimborso delle quote dei mutui, per le anticipazioni concesse all'Amministrazione, per la copertura dei disavanzi di gestione degli anni precedenti.

Per poter cogliere, però, le cause di fondo di questo squilibrio finanziario, anche se ci troviamo in una fase tendenziale di riequilibrio, occorre tenere presente i condizionamenti normativi sulle capacità gestionali dell'Azienda delle poste e telecomunicazioni; tutte quelle che sono le «palle al piede» che in una amministrazione pubblica si presentano nel momento in cui un'azienda che produce servizi è costretta a collocarsi nel mercato in condizioni di non competitività. Da un lato, infatti, per ragioni di mercato, le spese subiscono tutti gli effetti negativi della sfavorevole congiuntura e dell'inflazione, dall'altro i proventi mal sopportano le conseguenze di decisioni prese a sostegno di altre attività economiche, anche in contrasto con i principi di conduzione aziendale, in un regime di economia di mercato.

È noto che le tariffe sono pesantemente influenzate da finalità sociali e da agevolazioni di notevole entità, tanto da rendere la tariffa delle stampe periodiche quasi simbolica. Un quotidiano imbucato a Milano viene infatti recapitato nel paese più sperduto della Sardegna per 4 lire. In questo caso, naturalmente, per le agevolazioni sulle tariffe non si tratta di oneri sociali in senso stretto, ma si deve parlare di trasferimenti di oneri impropriamente rilevanti.

È assolutamente indispensabile, quindi, al fine di ottenere un accertamento reale degli oneri riferibili all'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, che il peso di tali scelte, determinate dall'applicazione perversa dell'articolo 56 del codice postale, gravi direttamente sulla collettività nella forma di rimborso da parte del Tesoro.

Basti considerare che circa il 50 per cento del corriere postale è gravato da riduzioni di tariffe (le cui variazioni sono subordinate al parere favorevole della Commissione tecnica per l'editoria) per comprendere le insormontabili difficoltà di definire una organica strategia di gestione per agganciare i ricavi ai costi di produzione.

L'incidenza di tali oneri sul bilancio dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni sono stati calcolati in 760 miliardi di lire nel 1987 e 850 miliardi di lire nel 1988.

Ecco perchè il disavanzo non costituisce, e non può costituire, un indicatore della validità o meno della gestione dell'azienda postale.

Naturalmente, con questa dichiarazione, non intendo affermare che i servizi postali soddisfano totalmente le aspettative dell'utenza.

È difficile nascondere il malumore che viene espresso dall'opinione pubblica soprattutto sulle irregolarità del servizio emblematicamente postale, anche se fanno scalpore le poche lettere che arrivano in ritardo, mentre non fanno notizia i milioni di pezzi che vengono consegnati puntualmente. Comunque i casi che si verificano, in realtà, fanno venir meno la certezza nella regolarità del servizio.

Il fenomeno è strano: capita che di 2 lettere per Palermo, imbucate a Milano nello stesso giorno e nella stessa ora, una arrivi con insperata celerità in 24 ore e l'altra impieghi, magari, 8 giorni!

Naturalmente non è facile dare una risposta precisa e sicura sulla natura del fenomeno. A mio parere le cause sono molteplici. Ma fra tutte, quella che sicuramente costituisce il più grosso ostacolo alla com-

pleta riqualificazione del servizio, è da individuarsi nella grande quantità di stampe che intasano il canale postale.

Questo è un problema che va al di là della perdita di ricavo per le ridotte tariffe di cui ho già parlato; è un problema che investe la stessa organizzazione dei servizi in quanto costringe l'Azienda ad attivare costose lavorazioni manuali, in parallelo ai centri di meccanizzazione, che non possono smistare le stampe per la eterogeneità dei formati, che sono quasi sempre incompatibili con il «famigerato» bustometro. Naturalmente questo dato non solo incide negativamente sul bilancio ma influenza, peggiorandolo, l'armonico trattamento della corrispondenza ordinaria.

Quindi, il problema non è soltanto del recupero dei mancati ricavi, ma esso pone l'esigenza di una diversa qualificazione del servizio.

Ritengo che sia necessario stabilire per le stampe propagandistiche e pubblicitarie, con l'ovvia esclusione della stampa quotidiana e della stampa di informazione che risponde ad una funzione importante in un paese civile come il nostro (non mi riferisco alla stampa di cultura ma a quelle stampe che in modo surrettizio vengono camuffate come stampa di informazione), delle tariffe che siano remunerative. Non credo che vi sia altro paese nel mondo — certamente non in Europa e neanche negli Stati Uniti — dove le tariffe delle stampe siano così risibili, simboliche e drammaticamente inferiori rispetto alle tariffe normali. Pertanto, è necessario adeguarle ed aumentarle. Questo problema dovrà essere approfondito per cui spero di avere l'opportunità e l'occasione di chiedere al Ministro, oltre al Sottosegretario presente, di approfondire la possibilità sul piano tecnico della realizzazione di un canale diversificato per la posta normale rispetto al canale del restante ingombrante volume delle stampe promozionali. Non per una difesa di ufficio ma per ragioni di obiettività, nel momento in cui parliamo di disservizio postale va evidenziato che esso talvolta è determinato anche da cause indotte, quali gli scioperi

dei vari mezzi di trasporto. Se per combinazione scioperano i dipendenti dell'Alitalia o delle Ferrovie statali o della Tirrenia, inevitabilmente la posta che viaggia con quei vettori resta coinvolta.

Mi sia consentita qualche ulteriore riflessione sui peculiari problemi relativi al settore del recapito, un'area operativa che si trova nell'occhio del ciclone. Questa fase della lavorazione rappresenta l'aspetto più delicato del servizio sia perchè non può essere raggiunta dalla meccanizzazione e sia perchè la sua efficienza dipende esclusivamente dalla conoscenza da parte del portalelettere della comunità in cui opera e della toponomastica della zona. È un settore in cui la carenza di unità è gravissima e gli accorgimenti che sono possibili in altre lavorazioni non sono praticabili perchè produrrebbero soltanto il degrado del servizio.

L'ipotesi di affidare, per esempio, ad altro portalelettere una doppia zona di recapito — il cosiddetto abbinamento — significherebbe attivare servizi non umanamente sopportabili dal personale; così come applicare unità straordinarie (trimestrali) in caso di carenza endemica di unità, vuol dire recapitare soltanto parte della corrispondenza perchè non si conosce l'ubicazione delle strade e perchè non si conosce l'utenza che spesso viene indicata, soprattutto nelle aree del Mezzogiorno, con riferimenti generici. Qualche volta mi è capitato di leggere l'indirizzo di una lettera dove invece del nome e del cognome era riportato il soprannome del destinatario; naturalmente in questo caso soltanto il portalelettere del posto è in grado di recapitare la lettera.

Onorevoli senatori, questo servizio non può essere paragonato a quello di uno sportellista che in qualsiasi località esso si trovi (al Nord o al Sud, a Milano o a Catania) è chiamato a svolgere sempre lo stesso servizio (per esempio ad accettare un vaglia, una raccomandata o un telegramma). Il portalelettere che deve recapitare la corrispondenza deve far parte della comunità sociale in cui opera se non vogliamo compromettere il servizio ed essere aggrediti

perchè le poste non funzionano. In questo particolare settore è assolutamente necessaria — se non a spese del degrado — la sostituzione fisica di unità professionalmente qualificate.

Tornando all'analisi delle scritture contabili del bilancio, va sottolineata, per quanto attiene all'entità del disavanzo, una netta inversione di tendenza a decorrere dal 1985, anno da cui la serie dei risultati finanziari ha manifestato un sostanziale miglioramento. Già in quell'anno è stata conseguita un'attenuazione del *deficit* di oltre 570 miliardi; nel 1986, a fronte di una previsione di 2.084 miliardi, si è registrato un minor disavanzo di circa 420 miliardi.

Il corrente esercizio ripete in termini previsionali il *deficit* del 1985, migliorando la previsione del 1986 ed ancor più significativo appare il progetto di previsione per l'esercizio 1988 che chiude con un *deficit* attribuibile alla gestione di 1.800 miliardi, inferiore quindi di 190 miliardi rispetto a quello del 1987.

L'elencazione di questi dati mi consente di affermare che la norma, contenuta nel progetto di legge finanziaria, che a decorrere dal 1989 riduce del 15 per cento annuo i trasferimenti statali a pareggio del bilancio, al netto naturalmente degli oneri impropri che l'Amministrazione postale sostiene (per servizi resi a tariffa ridotta o a tariffa agevolata), non trova impreparata l'Azienda e quindi questo dato si inserisce — quasi codificando un sistema — nella linea della riduzione della spesa da tempo avviata dal Ministero.

Questi risultati di contenimento si sono ottenuti — e credo che sia un dato importante — senza compromettere i programmi di innovazione tecnologica e l'offerta di nuovi servizi. In questi ultimi anni, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni si è collocata sul mercato proponendo all'utenza più esigente prestazioni particolarmente qualificate: mi riferisco al CAI-POST internazionale, ai servizi di postacelere interno ed urbano e alla posta elettronica in corso di realizzazione. Quest'ultima si prefigge l'acquisizione di corrispondenze generate da elaboratori e che,

attualmente, le aziende provvedono ad allestire presso i propri impianti per poi affidarne alla posta l'inoltro a destinazione. Questo, naturalmente, non significa che l'Amministrazione debba trascurare il ruolo di garante dei servizi tradizionali sul cui miglioramento, anzi, va sempre più impegnata perchè il 1988 segni un ulteriore significativo rilancio.

Consentitemi di porre in evidenza tra i servizi resi dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni anche quelli della banca postale. I servizi del bancoposta, in particolare quelli di conti correnti e di risparmio, hanno dimostrato, con la loro efficienza, il potere di attrazione nei confronti dell'utenza. I risultati positivi raggiunti nel consuntivo del 1986 ne sono la chiara conferma e ciò è oggettivamente inconfutabile.

Ciò induce a realizzare — e questo dovrà essere l'impegno anche per il 1988 — iniziative idonee ad accrescere nella maggiore misura possibile il numero dei correntisti postali, in maniera da compensare la riduzione dei tempi medi di giacenza delle somme depositate, conseguente all'introduzione del pagamento degli assegni in tempo reale. Nell'ambito del servizio dei conti correnti postali vi è uno spazio veramente impensabile solo che l'Amministrazione delle poste, pur essendo un organo di controllo della televisione di Stato, non riesce ad utilizzare questo canale per propagandare quel servizio che, per esempio, è diffusissimo in Francia. Basti pensare che in Italia, per tutto il territorio nazionale abbiamo un numero di correntisti inferiore a quello che la Francia ha nella sola città di Parigi.

Attualmente sono in funzione 276 uffici postali elettronici, cioè i cosiddetti uffici polivalenti dove ogni sportello è abilitato a compiere tutte le operazioni, e nel corso del 1988 il programma sarà completato con la realizzazione dei restanti 417. Si tratta di uffici di rilevante entità, ove il traffico è più elevato, così la banca postale troverà la sua completa armonizzazione, con una articolata rete di sportelli, per l'accettazione delle operazioni in tempo

reale, e di terminali, per l'accesso agli archivi.

Nell'ambito dei servizi di telecomunicazione, compatibili con un nuovo assetto gestionale del settore, per il 1988 sono programmate le seguenti iniziative: l'ampliamento delle reti e degli impianti, come dai piani pluriennali in corso di realizzazione; l'ammodernamento dei sistemi esistenti, con l'introduzione progressiva delle tecnologie elettroniche con avanzate prestazioni di automazione; l'allargamento dell'offerta all'utenza dei nuovi servizi di messaggio, estendendone la copertura geografica e le connessioni internazionali.

Comunque, per avere cognizioni chiare e compiute di quelle che sono le proiezioni programmatiche operative del Ministero per le poste e per le telecomunicazioni, bisogna fare un'analisi dettagliata della politica degli investimenti. Per l'anno 1988 lo sviluppo dell'Azienda, come negli anni passati, sarà finanziato con fondi ordinari e con fondi straordinari, autorizzati dalla legge n. 39 del 10 febbraio 1982.

Con i fondi ordinari di bilancio si provvederà: alla manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare dell'Amministrazione; alla realizzazione di opere di sicurezza; alla costruzione di edifici e di impianti; all'ampliamento di sedi esistenti e all'acquisto di immobili già costruiti o in corso di costruzione, laddove difficoltà di ordine urbanistico e indisponibilità di aree non consentano di realizzare nuovi complessi. Con i fondi straordinari, invece, sia pure con ritmo più lento, per la mancata integrazione degli stanziamenti della legge n. 39, verrà proseguita la realizzazione dei centri di meccanizzazione delle corrispondenze e dei pacchi e la costruzione degli uffici postali in comuni non capoluogo di provincia, degli alloggi di servizio e degli edifici di settore.

Per quanto riguarda l'automazione nei servizi di bancoposta e di tutto il sistema informativo l'Azienda si avvale di risorse *hardware*, per quanto possibile, comuni e intercambiabili, tali da costituire riserve delle altre. Questo fatto giustifica la particolare attenzione dedicata al potenziamento

del Centro nazionale elaborazione dati e dei centri compartimentali per fronteggiare sia l'aumento di traffico, sia le maggiori esigenze di collegamenti richiesti dagli uffici postali elettronici.

Entro il 1988 sarà completato il piano di ristrutturazione e potenziamento dei CED compartimentali, mediante la fornitura, tra l'altro, di nuove unità di elaborazione, di stampa e di lettura a selezione ottica. Tale piano realizzerà, all'atto del completamento, la totale unificazione del *software* esistente presso tutti i centri compartimentali, raggiungendo in tal modo il prefissato obiettivo che prevede l'utilizzo di un unico sistema operativo.

Nel settore delle telecomunicazioni l'impegno dell'Amministrazione non è stato inferiore. Il piano di sviluppo punta all'ammodernamento e al potenziamento della rete telex-dati per soddisfare le esigenze, in termini di disponibilità e qualità del servizio, dell'utenza Telex, Teletex e Dati. Entro il 1990 è programmata la completa installazione delle centrali elettroniche, in sostituzione di quelle elettromeccaniche, tendendo all'uniformità della tecnica impiegata e quindi delle prestazioni offerte dalla rete. Per la commutazione di pacchetto sono previsti nodi nelle sedi di compartimento telegrafico e centri per l'interconnessione tra reti. In termini più particolari, per quanto riguarda l'Azienda di Stato dei servizi telefonici, il bilancio di previsione si attesta su un volume finanziario di lire 3.854 miliardi, con un aumento rispetto al 1987 di lire 636 miliardi e con un avanzo di gestione attiva di lire 254 miliardi da versare al Tesoro. L'Azienda di Stato per i servizi telefonici ha programmato, sulla base dei 5.000 miliardi di investimenti supplementari, di cui alla delibera del CIPE del 28 maggio 1987, di portare le telecomunicazioni italiane a pari livello di quelle dei principali *partners* europei. La rete nazionale, di cui la rete dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici costituisce l'ossatura principale, dovrà essere sviluppata fondandosi sulla previsione di tutti i tipi di traffici, sulle tecnologie più avanzate, su un suo razionale, continuo incremento dimensiona-

le, con l'obiettivo finale della rete numerica integrata nei servizi negli anni '90.

Anche a questi obiettivi è volta la delibera del CIPE che, tra l'altro, raccomanda al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di adottare misure organizzative per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici idonee ad assicurare la necessaria capacità di spesa. Infatti, nell'attesa che le decisioni del riassetto assumano valore normativo, è di tutta evidenza che l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, deve essere messa in grado di far fronte, nella vigenza dell'attuale assetto delle telecomunicazioni, alle proprie incombenze istituzionali, con adeguate e funzionali strutture e ciò con particolare riguardo alla necessità di attuare un congruo decentramento e di rimuovere, nel contempo, una situazione organizzativa la cui persistenza va a tutto detrimento della funzionalità dei servizi, giusta quanto ha, altresì, reiteratamente osservato la stessa Corte dei conti nelle relazioni annuali al Parlamento sul rendiconto generale dello Stato.

Per la realizzazione degli obiettivi posti dal CIPE sono state individuate le seguenti aree di intervento, che caratterizzano lo sviluppo del sistema nazionale di telecomunicazioni: integrazione della rete intercompartimentale, mediante cavi ottici sottomarini costieri e cavi ottici terrestri; incremento dell'utenza mediante diffusione del servizio e riduzione dei tempi di evasione delle domande di nuovo impianto e trasloco; miglioramento della qualità del servizio mediante riduzione dei tempi di intervento per riparazione guasti d'utente e miglioramento delle prestazioni della rete; potenziamento della rete di giunzione interurbana; nuovi servizi e nuove infrastrutture di rete (trasmissione dati e reti specializzate, radio mobile, servizi telematici di massa, larga banda, satelliti).

In aziende come quelle di cui sto parlando con oltre 240.000 dipendenti, un'attenzione del tutto particolare meritano i problemi del personale, anche perchè attraverso la loro soluzione si realizzerà l'obiettivo della migliore qualità dei servizi. Per consentire un regolare svolgimento dei servizi,

l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha creato un sistema articolato e complesso, che consente un pronto adeguamento degli organici alle effettive esigenze operative, calcolati su dati oggettivi. In questo modo si era migliorato il precedente sistema, contrassegnato da un cronico squilibrio fra capacità produttiva e variazione del traffico, che generava inevitabili ripercussioni negative sulla regolarità dei servizi.

Questa normativa però da alcuni anni, per effetto del blocco delle assunzioni, è stata in buona parte vanificata dalle leggi finanziarie. Secondo i calcoli dell'« Osservatorio », nell'Azienda mancherebbero circa 27.000 unità, con punte elevate nelle qualifiche dell'esercizio e della dirigenza. Una dirigenza che, soprattutto per i posti di primo dirigente, registra una macroscopica carenza di oltre il 70 per cento, rappresentando in tutto il panorama del comparto pubblico una situazione del tutto anomala.

Per conferire i posti agli aspiranti l'Amministrazione ha attivato tutti i meccanismi previsti dalla legge per l'accesso alla dirigenza statale, ma ogni tentativo è stato sterile di concreti risultati. Ove, poi, si tenga conto che risultano già scoperti 27 posti di dirigente superiore amministrativo, è ragionevole prevedere che nel 1989 l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni potrà contare soltanto su 62 dirigenti superiori amministrativi, rispetto ai 139 stabiliti dall'organico.

Questa situazione lascia senza guida moltissime direzioni provinciali e numerosissimi posti di direzione, creando enormi difficoltà nella produzione dei servizi. Credo non si debbano spendere molte parole per sostenere che è ormai indilazionabile la necessità di trovare a questo problema una soluzione legislativa rapida, se non si vuole gravemente peggiorare lo *standard* della gestione.

Sempre su questo tema ritengo opportuno suggerire l'assoluta esigenza di rivitalizzare il servizio d'ispezione, riqualificandone i contenuti e gli obiettivi. Un corpo ispettivo potenziato può scovare e contrastare

momenti di evasione del monopolio postale la cui entità raggiunge sicuramente somme ragguardevoli.

Un cenno particolare merita l'istruzione professionale.

Parallelamente all'assestamento ordinamentale, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha sviluppato tale attività con l'impiego di notevoli risorse umane e finanziarie, che sono da considerare come un vero e proprio investimento, destinato a realizzare, anche nel medio e lungo periodo, effetti positivi sulla produttività.

Sono stati effettuati numerosi corsi per la formazione del personale neo-assunto e moltissimi corsi di qualificazione, riqualificazione e specializzazione per i dipendenti in servizio in tutti i settori e a tutti i livelli operativi.

Negli ultimi anni l'azione formativa si è sviluppata al centro ed in periferia, interessando circa 60.000 allievi.

Per il 1987 sono stati programmati corsi per 13.600 dipendenti, mentre per il 1988 se ne prevedono per altre 14.000 unità.

Consentitemi, anche per la mia estrazione sindacale, di sottolineare la migliore disponibilità del personale, che attraverso le organizzazioni sindacali confederali esprime con vigore la volontà di concorrere all'espansione, al miglioramento ed all'ammodernamento dei servizi, da perseguire non solo con il ricorso agli strumenti offerti dalla moderna tecnologia ma anche con l'acquisizione e la valorizzazione della professionalità, finalizzate a raggiungere alti livelli di efficienza e di produttività.

Occorre raccogliere questa responsabile disponibilità dei lavoratori; ma occorre anche una maggiore attenzione alle aspettative della categoria, per trovare ulteriori motivazioni ad un impegno più incisivo. Questo è naturalmente possibile se si danno maggiori certezze al loro rapporto contrattuale con l'Azienda.

Negli uffici esiste uno stato di disagio e serpeggia un diffuso malumore non solo perchè il disegno di legge finanziaria non prevede stanziamento alcuno per il rinnovo del contratto 1985-1987 dei pubblici dipen-

denti ma anche per il forte ritardo che si viene a determinare nella pratica attuazione degli accordi negoziali.

Per i postelegrafonici non è stato ancora approvato il disegno di legge che si riferisce agli accordi contrattuali 1982-1984. Non ho sbagliato, onorevoli colleghi, il periodo è proprio quello! E per quanto mi risulta l'articolato non è stato ancora ripresentato in questa legislatura.

Consentitemi di esprimere, nel complesso, un giudizio sostanzialmente positivo sull'andamento gestionale dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni e sul progetto di previsione del Ministero per il 1988.

Il significativo e costante contenimento del disavanzo, la intelligente articolazione dell'offerta dei nuovi servizi e l'affermazione crescente del bancoposta, rappresentano elementi di incontestabile speranza per lo sviluppo futuro dell'Azienda.

Ma a mio giudizio questa speranza potrà diventare certezza solo attraverso il varo della riforma strutturale del Ministero e dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni. È un problema questo del quale si discute da decenni. Molti Ministri si sono cimentati sulla elaborazione di disegni di legge. Il ministro Gava nel 1986 aveva trasmesso ai Dicasteri competenti un articolato per il concerto, ma nei fatti ci troviamo ancora al punto di partenza.

Evidentemente gli ostacoli e le difficoltà da superare sono di maggiore spessore rispetto alle volontà politiche in campo.

Non voglio essere provocatorio, ma mi domando se non sia il caso, in attesa di soluzioni ottimali, di fare quanto è possibile per realizzare sostanziali e concreti passi avanti verso l'autonomia gestionale, che si può perseguire, in primo luogo, svincolando l'Azienda dai lacci e dai meccanismi della contabilità generale dello Stato.

A ciò si deve accompagnare uno snellimento delle procedure, un ammodernamento dei regolamenti e delle istruzioni dei servizi, un modulo operativo più snello, che determini un maggiore recupero di efficienza e di produttività, assieme ad un più diffuso miglioramento dei servizi che si

realizzano nell'articolato e complesso pianeta postale.

Nei mesi scorsi, dopo una estemporanea sortita del presidente dell'IRI, si sono sentite più voci sulla privatizzazione delle poste.

Nessuno può ignorare il ruolo sociale di grande importanza che l'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni è chiamata a svolgere attraverso i suoi servizi. Ciò significa che la sua attività, proprio per gli aspetti specifici che la caratterizzano, non può essere valutata secondo un equilibrio finanziario fra costi e ricavi.

Se trovasse cittadinanza il criterio della privatizzazione, l'interesse dell'imprenditore si rivolgerebbe esclusivamente verso quei comparti a più alta redditività, lasciando allo Stato, e quindi alla collettività, i servizi più poveri, con il rischio di creare nuove disuguaglianze fra i cittadini, che sarebbero discriminati non in funzione dei bisogni ma in relazione ai costi che potrebbero sopportare sul piano strettamente economico.

Credo, invece, che lo Stato abbia il dovere di assicurare servizi efficienti e tempestivi a tutti i cittadini; servizi degni di una società moderna e di un paese che, anche su questo versante, deve e può degnamente misurarsi con le realtà più avanzate del mondo.

**PRESIDENTE**, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470*. Poichè non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge, nonchè delle tabelle 17 e 11, è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,35.*

**MARTEDÌ 13 OTTOBRE 1987**

(Antimeridiana)

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

*I lavori hanno inizio alle ore 9,25.*

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)**» (470)

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990**» (471)

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (Tab. 11)

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

**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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 – Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (tabella 11)».

Riprendiamo l'esame sospeso l'8 ottobre. Dichiaro aperta la discussione generale.

**GIUSTINELLI**. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, un dato a me sembra caratterizzare la relazione al bilancio per il 1988 delle Poste e delle telecomunicazioni: una sorta di ottimismo acritico. È vero che rispetto ad esso il senatore Nieldu ha introdotto più di una riflessione problematica, pur sostenendo la bontà del documento al nostro esame, ma l'impressione sostanzialmente è quella di cui parlavo.

Negli anni passati, come Gruppo comunista, abbiamo fatto reiteratamente, nel contesto di un discorso molto preciso e puntuale sulle strategie da perseguire, una quantità di osservazioni molto analitiche che ora non ripeterò proprio per cercare di cogliere lo spirito della raccomandazione del Presidente, cercando invece di mettere in evidenza i punti essenziali della nostra linea che si propone come alternativa della politica da perseguire in questa materia. Vorrei tuttavia, prima di entrare nel meri-

to dei diversi problemi, mettere in rilievo un'altra questione. Siamo all'inizio della legislatura, onorevole Mammì, abbiamo — perchè non sottolinearlo? — un Ministro che una volta tanto non è democristiano, del partito cioè che da sempre ha governato l'amministrazione e le politiche delle poste e delle telecomunicazioni. La domanda che mi pongo e che le pongo, signor Ministro, è se finalmente sarà possibile un dialogo costruttivo. Non è una domanda capziosa; negli anni passati abbiamo avuto il piacere di vedere il Ministro delle poste in quest'Aula soltanto quando vi era da discutere la legge finanziaria ed il bilancio. Tra la discussione dell'anno precedente e quella dell'anno successivo vi è sempre stato un intervallo lunghissimo nel quale anche gli impegni e le promesse fatte venivano lasciati cadere e soprattutto vi era la manifestazione di un modo di gestire il Ministero sul quale abbiamo espresso con grande fermezza le nostre più profonde riserve. Quindi, come Gruppo comunista, vogliamo innanzitutto farle l'augurio di buon lavoro ed è un augurio sincero non soltanto per la sua persona, ma per le sorti di un comparto che riteniamo essere strategico, decisivo per la vita del nostro Paese.

Mi consenta, signor Ministro, di ricordare quello che ormai è diventato un aneddoto che i colleghi presenti in Commissione nella passata legislatura certamente rammenteranno. Nel novembre del 1985 — posso forse sbagliarmi di qualche giorno — il ministro delle poste Gava venne nella nostra Commissione nel corso di un'audizione sulla politica delle telecomunicazioni e fra le altre cose affermò che avrebbe fatto alla Commissione, per il Natale di quell'anno, un regalo importante: avrebbe presentato il disegno di legge di riforma del Ministero e delle aziende collegate, dicendo che la proposta stessa era stata inviata al concerto dei vari Ministeri e che quindi si trattava ormai di poter concludere in termini estremamente rapidi questa attività che era avviata in dirittura di arrivo. Mi consenta anche di ricordare l'impegno, che noi oggi risolleciteremo, assunto formalmente dal ministro Gava nel corso della

discussione sul disegno di legge finanziaria per il 1987 di venire a riferire entro il mese di gennaio sull'attuazione della legge n. 39 del 1982. Anche quest'impegno purtroppo non ha avuto corso e mi auguro che invece possa essere da lei attentamente riconsiderato.

Vengo ai problemi dei quali ho parlato e mi scuserà, signor Ministro, se lo farò in modo schematico; quello che conta in questa occasione credo sia metterne in rilievo lo spessore e l'intima connessione con le esigenze di una politica di sviluppo. Il primo di questi problemi, a nostro avviso, è costituito dal disavanzo previsto per l'anno 1988 che è il riflesso immediato, diretto in un certo modo di assicurare il funzionamento del servizio dell'Azienda postale. Il Ministro afferma che c'è una dinamica, positiva, diminuzione sostanziale del disavanzo e questa affermazione è ripresa con forza dallo stesso senatore Nieddu. Anzi, in un certo senso vi è una tendenza a ridurre, quasi come qualcosa di estemporaneo, una serie di prese di posizione, come quella del presidente dell'IRI che qualche mese fa sostenne l'opportunità di andare verso un processo di privatizzazione del comparto delle poste o come quelle, oramai ricorrenti, sui *pony express* e sui ritardi delle lettere. Vorrei augurarmi che le lettere in ritardo siano effettivamente poche rispetto ad una massa che invece arriva con puntualità; purtroppo il quadro del servizio postale non è questo.

Voglio mettere anche da parte le critiche della Confindustria ed entrare invece direttamente nel merito della questione del 3.290 miliardi di *deficit*. La prima domanda che dovremmo porci è se comunque questo livello di *deficit* è oggettivamente giustificabile alla luce del servizio reso all'utenza e soprattutto alla luce di quelle affermazioni che giorni fa ha reso in Senato il ministro Amato a proposito della volontà del Governo di procedere da ora in poi, per questo e per altro comparti, attraverso le cosiddette leggi ghigliottina le quali presuppongono una ferma volontà di contenimento dei disavanzi e quindi di riorganizzazione pubblica ma che comunque, in ca-

renza di tale risanamento, presuppongono anche una scelta assai chiara e determinata, quella di ridurre i trasferimenti statali. Non pensiamo che questo livello di *deficit* sia complessivamente giustificato.

Riteniamo che in questo modo si vada in senso esattamente opposto a quella politica di rigore, o di ricerca dell'efficienza, che pure si dice di voler perseguire.

Fornirò soltanto alcuni dati, peraltro noti. Oggi la posta ordinaria costituisce il 9,95 per cento (si tratta di dati del 1985) dell'intero movimento postale, eppure le entrate che essa procura rappresentano il 79,5 per cento, contro il 20,5 derivante dalle stampe. Allora, come lo stesso relatore Nieddu ha messo in rilievo con estrema chiarezza, si potrebbe ricorrere al sistema del doppio canale, separando le lettere, in modo che vengano immediatamente inoltrate, dall'enorme massa delle stampe, che intasa tutto il sistema provocando le disfunzioni che ben conosciamo.

Altri nodi da risolvere sono quello della politica tariffaria — per cui lo Stato è una sorta di piazzista per conto delle grandi società di distribuzione e svolge tale funzione collocando a prezzi bassissimi, che poi scarica sull'erario, un servizio che consente a questa utenza di realizzare grandissimi profitti — e quello dell'aumento programmato delle tariffe dal 1° gennaio 1988, con conseguente riduzione dei trasferimenti dal bilancio del Tesoro a quello dell'Amministrazione delle poste, nei limiti del 15 per cento.

Questi problemi non possono essere, a nostro avviso, affrontati se non si vanno a rimuovere incrostazioni come quelle che ho richiamato. E d'altra parte non credo che sia possibile continuare ad agire, secondo la vecchia logica, esclusivamente sulle tariffe postali, che tra il 1980 ed il 1987 sono cresciute assai più della inflazione.

Ora il Governo ci fa sapere che dal 1° gennaio 1988 dovrebbero aumentare in misura pari al tasso di inflazione programmata, quindi del 4,5 per cento. Desidero far rilevare la contraddizione con la Relazione previsionale e programmatica — in cui si afferma che per il 1988 il loro aumento

non dovrebbe superare il 2 per cento —, che normalmente non può prescindere dagli effetti di trascinamento sulla scala mobile, che sono l'indotto di ogni politica di aumento delle tariffe.

Altra questione è quella riguardante il personale. Nei previsti 2.390 miliardi ve ne sono 590 per il contratto 1987, che non ha ancora trovato attuazione (anzi, il relatore ha fatto notare in modo sottile che deve essere attuato anche quello per gli anni precedenti, almeno per quanto concerne alcune parti rilevanti). Di conseguenza, sulla base di questo ragionamento, che io non mi sento di condividere del tutto, il disavanzo programmato reale sarebbe di 1.800 miliardi, addirittura inferiore di 190 miliardi a quello del 1987.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Per una strana prassi, che non condivido, l'onere contrattuale è stato posto a carico del Tesoro per il primo anno. Una comparazione è quindi possibile solo laddove si tenga presente tale fattore.

GIUSTINELLI. Mi sembra che siamo d'accordo e che diciamo sostanzialmente la stessa cosa.

L'impressione, tuttavia, è che di fronte agli obblighi già sanciti dalle precedenti leggi finanziarie (penso a quella del 1984 per quanto concerne la politica tariffaria, o a quella del 1986 per quanto riguarda la soppressione degli uffici postali a minor traffico) questa politica di contenimento del disavanzo non possa avere alcun serio riscontro se l'Amministrazione delle poste non metterà in campo strategie nuove e radicalmente diverse.

La mia impressione, onorevole Ministro, è che questa Amministrazione possa guardare con relativo ottimismo all'ipotesi di un contenimento dei trasferimenti nella misura del 15 per cento proprio perchè, per molti aspetti, ha dilatato nel preventivo le previsioni del disavanzo. E vorrei che su questo tasto mi smentisse.

Non credo, in effetti, alla possibilità di varare nell'arco di sei mesi un disegno di legge di riforma, anche se so che il Consi-

glio dei Ministri vi sta lavorando da tempo e tanto meno credo alla possibilità di dare ad esso attuazione. Sarebbe, a mio avviso, molto più semplice, molto più realistico, che il Governo s'impegnasse a varare nell'arco di sei mesi un piano di riordino, connesso alla questione della riforma del servizio postale; che questo piano potesse essere discusso nelle Commissioni parlamentari competenti; che si desse poi ad esso concreta attuazione, magari fissando, come viene indicato dalla stessa legge finanziaria per l'ente Ferrovie dello Stato, un termine quinquennale per la sua attuazione.

Vorrei, a questo punto, richiamare la sua attenzione sulle osservazioni che sono state fatte dalla Corte dei conti, che è sempre molto severa con l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni. Non si tratta di rilievi che toccano la sua persona, ma dei quali ritengo tuttavia che lei debba tenere conto. Nelle relazioni al bilancio e nelle relative discussioni in Commissione tali osservazioni vengono ormai assorbite con una sorta di atteggiamento rituale, che pur mettendole in evidenza non trae poi da esse alcuna concreta conclusione.

Afferma la Corte dei conti che nel 1986 l'Amministrazione delle poste ha avuto un disavanzo maggiore di 250 miliardi circa, pari al 17,7 per cento rispetto al 1985. Come vede la dinamica che mette in rilievo questa Amministrazione in sede di preventivo, quando sostiene che c'è una diminuzione dei disavanzi, è clamorosamente smentita dalla Corte dei conti, la quale dice che a consuntivo c'è sempre ed in misura consistente un loro aumento.

Aggiunge, inoltre, che le spese per il personale, il cui numero è secondo l'Amministrazione insufficiente, assorbono oggi il 70,1 per cento delle entrate correnti. Certi servizi di facciata, come quello di posta celere — del quale, e non dico questo per sminuirne l'importanza, non mi risulta siano in molti ad avvalersi — servono solo per gettare fumo negli occhi, che tuttavia appena diradato mostra la reale situazione, la reale portata degli altri servizi, che continuano a non funzionare.

Tra il 1977 ed il 1985 nell'Azienda postale la produzione è cresciuta del 6,3 per cento (sono dati della Corte dei conti), mentre le dotazioni organiche del 28 per cento, malgrado gli ingenti investimenti nel frattempo attuati nel settore della meccanizzazione. Nessun concorso — dice ancora la Corte dei conti — è giunto a conclusione, perchè si privilegiano altri mezzi di assunzione. Al 31 dicembre dello scorso anno, per coprire i circa 17 mila posti vacanti (e qui occorrerebbe fare un discorso molto serio sulle dimensioni complessive della pianta organica dell'Amministrazione delle poste), erano state compiute 7.562 assunzioni straordinarie.

Voglio ricordare che l'onorevole Gava aveva chiesto la deroga per altre 6.000 unità, ma essa è stata concessa solo limitatamente a 1.700 persone.

I problemi reali, che noi poniamo, ci sembrano altri rispetto all'esigenza di aumentare il personale, anzi io vorrei che il Ministro ci dicesse qualcosa in ordine ai decreti che sono in corso di registrazione alla Corte dei conti, per quanto riguarda il personale invalido che è stato assunto dall'Amministrazione postale. Ma i problemi sono — a nostro avviso — quelli della natura dei processi di innovazione; noi pensiamo cioè che questa meccanizzazione, così come è stata impostata e attuata, sia largamente sbagliata di fronte a fenomeni, ad esempio, come quelli delle stampe. Io credo che a lei non sfugga, onorevole Ministro, il fatto che, pur in centri importanti dove la meccanizzazione è stata portata a compimento, le stampe vengano smaltite manualmente e che quindi, accanto a queste macchine più o meno sofisticate, ci sono i vecchi lavoratori di un tempo, i quali manualmente disbrigano queste operazioni.

Un'altra questione che noi poniamo è quella dell'uso del personale, nonchè del ricorso ad una politica degli investimenti straordinari che — a nostro avviso — non può più essere portata avanti con leggi straordinarie, fasulle e discutibili, quali la legge n. 39 del 1982, ma deve essere condotta con i mezzi ordinari di bilancio. Le

ricordo, signor Ministro, che anche nel 1988 gli investimenti straordinari arriveranno appena al 3,88 per cento del complesso delle risorse a disposizione dell'Amministrazione postale.

Un terzo problema — che a noi pare rilevante — è poi quello relativo alla vicenda della legge n. 39 del 1982. Tale legge prevedeva per il piano 1982-1987, 2.750 miliardi; ebbene ora siamo a 5.246 miliardi — quindi al raddoppio — con uno slittamento delle sue previsioni al 1990. Eufemisticamente — io penso che sia un errore — nella relazione al bilancio si dice che rispetto ad una richiesta di 600-700 miliardi in più di rifinanziamento della legge n. 39, purtroppo questa cifra è scesa a 57 miliardi. Sarà scesa la richiesta, però complessivamente noi siamo passati da 2.750 miliardi a quasi il doppio. Non si giustifica dunque l'amarezza delle Poste rispetto al mancato accoglimento delle richieste avanzate quest'anno. Noi non contestiamo certo il maggior investimento che viene fatto a favore della ricerca scientifica, anche se ci risulta che i fondi precedentemente stanziati non sono stati utilizzati, ma, soprattutto in questa sede, vogliamo insistere perchè quel dibattito, rispetto al quale l'onorevole Gava aveva assunto precisi impegni, possa aver luogo qui, nella nostra Commissione sulla base, signor Ministro, di una sua relazione che noi a questo punto riteniamo essere assolutamente indispensabile.

Inoltre, voglio chiederle se, rispetto a questi ingenti mezzi a disposizione dell'Amministrazione, non sia possibile fare qualcosa per spenderli prima, non dico subito ma almeno prima. Infatti, il programma complessivo che per quest'anno doveva essere concluso — sulla base dei calcoli che abbiamo potuto fare — è appena arrivato al 50 per cento. Pertanto, presumo che non sarà più un programma quinquennale, ma quanto meno si avvicinerà al decennio e quindi debbo pormi la domanda di quanto tutto questo alla fine costerà all'Amministrazione postale e alla finanza pubblica. Le faccio un esempio. Si dice che a tutt'oggi sono stati realizzati 728 alloggi per il personale e che ne sono in corso di

realizzazione altri 2.600 per un totale di 3.328. Il costo medio, sulla base della somma che è stata stanziata, al momento attuale è di 130 miliardi di lire; se però noi andiamo a vedere i massimali CER per tutti questi anni ci accorgiamo che vi è un enorme divario tra il costo medio dell'alloggio realizzato con il sistema dell'edilizia residenziale e quello dell'alloggio costruito dall'Amministrazione postale, in certi casi si arriva addirittura alla triplicazione del costo medio specifico.

La quarta questione che andiamo a sollevare è quella riguardante i residui passivi: si tratta di 2.919 miliardi presunti — ed io sottolineo il «presunti» — al 1° gennaio 1988. In realtà poi i residui passivi sono molti di più; l'Amministrazione postale tutti gli anni infatti abbassa in sede di previsione l'entità di tali residui la quale però in sede di consuntivo ritorna ad essere alta e questo fenomeno viene messo in rilievo dalla stessa Corte dei conti. Io ritengo che realisticamente questi residui passivi superino i 4.000 miliardi, ai quali si devono aggiungere i 2.169, ma forse 3.000, dell'Azienda di Stato e quindi possiamo dire che il totale si aggira attorno ai 6.000 miliardi.

Dietro tutto questo c'è certamente un discorso complesso che io non voglio banalizzare; vi sono anche cause la cui oggettività riconosciamo come, ad esempio, tutte quelle relative agli espropri, ma, al di là di questo, io credo che vi siano molte contraddizioni, che finiscono poi con il condizionare le nuove strategie che si dice di voler perseguire e i nuovi servizi. Quasi mai infatti il segno di queste strategie è realmente innovativo e noi attendiamo con un certo scetticismo i risultati della stessa posta elettronica, anche se vogliamo vedere come funzionerà prima di esprimere un giudizio compiuto. Al momento, però, a me non pare che essa sia destinata ad introdurre grandi novità nell'organizzazione. Si tratta sostanzialmente di prendere da un elaboratore un messaggio, inviato da un utente per poi metterlo dentro una busta e consegnarlo a destinazione. Noi pensiamo cioè che certe soluzioni, tipo quelle che caratterizzano gli uffici postali elettronici,

avrebbero dovuto essere più spinte, più innovative; a nostro avviso, per molti aspetti le poste stanno facendo quello che, ad esempio, le banche hanno fatto sul piano della meccanizzazione 20 o 30 anni fa.

Il quinto e decisivo problema è quello della riforma. Dicevo all'inizio del regalo mancato dell'onorevole Gava, la riforma però è un nodo decisivo e a questo proposito credo sia giusto ricordare la provocazione vera, autentica fatta in questa Commissione nella passata legislatura dall'allora presidente Spano il quale, di fronte ai ritardi del Governo, ad un certo punto prese il progetto di riforma che circolava, lo trasformò in un disegno di legge e, accompagnandolo con una relazione polemica, lo presentò. Con il suo gesto, il presidente Spano voleva sottolineare l'urgenza di avviare su questo tema un confronto. Voglio ricordare che cade tra poco il quinto anniversario della delega concessa al Governo per la presentazione di questo disegno di legge. Noi, come Gruppo comunista, abbiamo ripresentato anche in questa legislatura la nostra proposta, che riteniamo costituisca una base seria per avviare il lavoro. Essa affronta questioni che attengono al ruolo di indirizzo, di programmazione, di coordinamento del Ministero, alla definizione dei compiti delle aziende, alla separazione tra manifatturiere e gestori, ed inoltre prospetta una scelta che noi pensiamo possa ben essere considerata una proposta di riforma. L'Azienda postale ha 14.000 uffici sparsi in tutta Italia e potrebbe diventare la più grande banca in grado di operare nel territorio del nostro Paese, una banca caratterizzata da una finalità sociale molto accentuata. Vi sono poi i problemi della riforma del bancoposta e così via.

La sesta questione — e mi avvio a concludere — concerne il Piano decennale delle telecomunicazioni. In proposito, noi attendiamo — così come ha stabilito il CIPE nel maggio di quest'anno — entro ottobre il suo aggiornamento e il coordinamento con l'analogo Piano dell'industria. Non voglio spendere parole sulla necessità di questo coordinamento che, d'altra parte, stiamo perseguendo da anni.

Ebbene, per il 1988, la legge finanziaria contiene al riguardo una novità significativa, anche se a nostro avviso largamente inadeguata, in quanto prevede uno stanziamento, dal 1988 al 1992, di 5.000 miliardi per il Piano delle telecomunicazioni, che va ad aggiungersi alla disponibilità dei residui non utilizzati del piano precedente. Questo è un fatto importante perchè, se non altro, indica la volontà di un'inversione di tendenza. Vorrei renderle noto, onorevole Ministro, che un anno fa il Gruppo comunista, nel corso del dibattito sul bilancio, propose che fossero stanziati congrui investimenti a favore del Piano decennale delle telecomunicazioni, ma non una lira venne concessa. Consideriamo estremamente positivo il fatto che ci sia un'inversione di tendenza perchè su tale piano, a nostro avviso, si gioca una carta decisiva per il Paese. Si dice che l'Italia è mediamente in ritardo di cinque anni rispetto agli altri *partners* occidentali e quindi ci sembra importante muoversi in questa direzione. Naturalmente non è soltanto questione di soldi. C'è ad esempio la vicenda Telit, che forse sfiora soltanto la competenza della nostra Commissione, c'è la necessità di definire il ruolo delle concessionarie, visto che le concessioni stanno per venire a scadenza e va definita la strategia che occorre indicare a Sip, Italcable e Telespazio.

Ad ogni modo, accanto al giudizio positivo che diamo su alcuni aspetti dello stato di previsione, vi sono perplessità che vogliamo sottolineare in merito al fatto che la legge finanziaria finisce con l'individuare un ruolo dell'Azienda di Stato che a nostro avviso è sbagliato. Infatti l'Azienda di Stato realizza dei profitti: questo è un fatto positivo, anche se tali profitti potrebbero essere maggiori; ma il fatto più importante è che gli utili sempre più derivano da attività di intermediazione, o dal fatto di essere una stazione appaltante per certi aspetti, non dal ruolo di gestione, non dalla sua capacità di intervenire con completezza di strategie nel mercato.

E allora, onorevole Ministro, la domanda che le poniamo è la seguente: è possibile che questi 5.000 miliardi debbano essere

affidati all'Azienda di Stato la quale poi vedrà di subconcederli alla Sip o a qualcun altro mediante convenzioni? Ma per che cosa? Per quale politica? E per quali scelte? Noi riteniamo che su queste decisioni il Parlamento debba essere chiamato a pronunciarsi.

La settima ed ultima questione riguarda il riordino del sistema radiotelevisivo. Considero senz'altro interessanti le dichiarazioni che il signor Ministro ha reso nel corso di questa settimana. Sono se non altro di buon auspicio: non so se egli a novembre potrà presentare il disegno di legge di riforma, ma debbo mettere in rilievo che dalla famosa sentenza della Corte costituzionale in questa materia sono passati undici anni e nel frattempo è successo di tutto. Undici anni fa si praticava la politica della libertà di antenna, si diceva: «mille antenne per garantire il pluralismo». Poi abbiamo visto che le antenne si sono ridotte a tre o quattro (vedi oggi la vicenda di Telemontecarlo): sono in gioco forze che tendono a restringere ulteriormente la libertà di antenna. Ora, signor Ministro, di fronte alla sentenza della Corte, al ruolo che hanno assunto le reti private, di fronte alla creazione di situazioni di oggettivo monopolio, alla introduzione del satellite, di fronte alla presenza della FIAT attraverso il «Corriere della sera» e così via, il Governo non può fare lo spettatore. Non si può tener conto del sistema pubblico soltanto quando devono decidersi gli aumenti del canone radiotelevisivo, in questo momento è necessario affrontare i nodi della riforma, stabilire regole chiare alle quali tutti debbano attenersi. A questo proposito la nostra posizione è molto chiara, è molto netta: non siamo perchè al monopolio delle private si contrapponga quello dello Stato, siamo perchè in un sistema realmente misto e pluralista possano essere effettivamente affermate e attuate determinate garanzie costituzionali.

In conclusione, signor Presidente, onorevole Ministro, riteniamo che in questo settore ci sia molto da fare; fino ad oggi è stato fatto molto poco e quel poco è stato fatto male. È necessario un salto di qualità

rilevante nella strategia delle poste e delle telecomunicazioni. Noi, dal canto nostro, al di là di queste critiche che ritenevamo doveroso avanzare e che tradurremo sinteticamente in un breve documento sul quale pensiamo che a conclusione della discussione la Commissione debba pronunciarsi, siamo molto aperti al confronto. Vorrei che il signor Ministro recepisce le nostre osservazioni per quello che esse realmente rappresentano. Se c'è stata qualche asprezza essa è dovuta essenzialmente al fatto che a questo nostro atteggiamento costruttivo, che abbiamo messo in evidenza anche negli anni passati, sono state rivolte risposte positive sul piano dei principi, che poi non hanno visto alcuna realizzazione o concretizzazione. Rimane tuttavia, proprio per sottolineare il valore che attribuiamo alla sua presenza, questa nostra disponibilità ad avviare un confronto serio, a partire dalla proposta di legge di riforma, sui nodi più importanti che oggi interessano l'Amministrazione delle poste. Abbiamo avanzato dei suggerimenti, abbiamo fatto critiche, abbiamo avanzato proposte e indicazioni: pensiamo che a questo punto il Governo e la maggioranza debbano darci una risposta e forse più di una semplice risposta.

**PRESIDENTE.** Avverto gli onorevoli colleghi che il Servizio studi del Senato della Repubblica ha predisposto un lavoro dal titolo: «Leggi pluriennali di spesa in conto capitale, relative ai settori di competenza della 8<sup>a</sup> Commissione — modulazioni e rifinanziamenti a partire dalla legge finanziaria del 1985». Tale studio è stato elaborato dal dottor Michele Pandolfelli e dal dottor Marco D'Agostini. Quindi il nostro Servizio studi è più premuroso del Ministero: ringraziamo per aver fornito questo prezioso contributo ai nostri lavori.

**VELLA.** Innanzitutto ringrazio il Ministro per essere intervenuto al dibattito in questa Commissione. Vorrei svolgere alcune considerazioni sulla tabella 11, partendo da una verifica fondamentale, cioè vedere se lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni rispecchia,

e in quale misura, i principi ispiratori indicati nella legge finanziaria per il 1988. Ebbene, possiamo dire che l'impostazione corrisponde in maniera egregia all'attuazione dei principi sui quali si basa il disegno di legge finanziaria. Sono state rispettate ad esempio l'esigenza del risanamento della finanza pubblica e la conseguente esigenza di riduzione del disavanzo di bilancio. Vediamo ora se sono state o meno rispettate alcune altre regole che a mio avviso sono fondamentali. Vediamo per esempio se si è fatto lo sforzo di contenere l'aumento della spesa entro i limiti del tasso di inflazione previsto e se l'aumento della spesa ha privilegiato i settori di parte capitale nei limiti e in proporzione al tasso di incremento del prodotto interno lordo nominale.

Anche la risposta a questa verifica è stata positiva e quindi non possiamo che esprimere soddisfazione sotto tale profilo. Il problema più importante rimane naturalmente quello di contenere il fabbisogno e di ridurre le spese individuando i settori dove operare tale riduzione. Rimane per noi valido e quindi da seguire il principio in base al quale la riduzione delle spese deve dirigersi più verso il settore delle spese correnti cosicché si possa porre sempre maggiore attenzione verso le spese in conto capitale che devono essere in qualche misura considerate se vogliamo andare veramente incontro alle esigenze dello sviluppo complessivo della nostra economia. Purtroppo non possiamo negare l'esistenza del disavanzo previsto dal nostro stato di previsione, però quando constatiamo che il disavanzo del 1987 — che a differenza degli anni precedenti contiene gli oneri per i rinnovi contrattuali — è già inferiore a quello del 1986, una certa soddisfazione naturalmente la dobbiamo mostrare. Vediamo comunque che l'andamento degli anni precedenti viene in qualche maniera ripercorso e ribadito anche nel presente bilancio; purtroppo, cioè, dobbiamo registrare che il disavanzo del bilancio è soprattutto condizionato dall'aumento delle spese fisse (stipendi, aumenti di prezzi di beni e servizi, rimborso delle quote dei mutui) e quindi è dif-

ficile sostenere che tali spese non debbano essere considerate, che non gravino sul bilancio stesso e che non determinino in grande misura l'entità del disavanzo.

Dobbiamo anche considerare che la spesa corrente ha subito lievitazioni in alcuni settori. Comunque, anche in relazione a tali osservazioni, andiamo ad individuare alcune di queste spese. Mi sembra di notare che uno dei settori dove la spesa è più alta è quello della manutenzione e del noleggio delle apparecchiature elettroniche. Naturalmente questo livello della spesa se da una parte può essere preoccupante dall'altra ci dà una sicurezza sul fatto che il Parlamento, per quanto riguarda gli impegni assunti dal Governo diretti a favorire il processo di automazione, va avanti e dimostra che gli impegni in tale settore sono stati rispettati. Lasciatemi però fare alcune osservazioni indirizzate all'onorevole Ministro. Credo che occorrerà fare uno sforzo diretto ad un approfondimento dell'analisi della spesa in questo settore e cioè vedere quanto si spende per la manutenzione e quanto per il noleggio delle apparecchiature al fine di stabilire se non sia il caso di favorire una spesa in conto capitale per l'acquisto di nuove apparecchiature onde ridurre la spesa per i noleggi. Desidererei sapere dal Ministro se tale analisi è stata compiuta e quali possono essere i migliori indirizzi per la spesa in questo settore. Abbiamo notato che comunque gli investimenti sono stati considerati e che le spese per gli investimenti stessi superano i 1.247 miliardi proprio a dimostrazione, come dicevo precedentemente, che tendiamo a favorire una politica di sviluppo anche se si registra una previsione di spesa non adeguata per la realizzazione dei programmi previsti dalla legge n. 39 del 1982.

I 57 miliardi previsti sono stati però impegnati in gran parte per il risanamento degli uffici che rimane comunque una priorità assoluta ed anche un presupposto per consentire la politica della meccanizzazione e dell'automazione dei servizi. Forse occorrerebbe rivedere i programmi nel settore dell'edilizia abitativa per stabilire se il fabbisogno del settore ha subito riduzioni in

relazione all'offerta che si registra sul mercato pubblico e privato e se i prezzi sono concorrenziali rispetto a quelli esistenti sul mercato stesso.

Nel complesso possiamo dare un giudizio positivo sullo stato di previsione di cui alla tabella 11 anche perchè vengono stanziati fondi straordinari per favorire il processo di meccanizzazione, per la costruzione di uffici postali in comuni non capoluogo, per il potenziamento del centro elaborazione dati, per la realizzazione di centrali elettroniche, per la realizzazione del servizio nazionale di posta elettronica. Ritengo di dover sottolineare l'esigenza di raccordare meglio l'azione dello Stato nel settore delle poste e delle telecomunicazioni con l'azione degli enti locali. Credo che questa sia un'esigenza sentita, in particolare per quanto riguarda il reperimento di idonee strutture da destinare al servizio nei piccoli centri che sono i più disagiati e dove il cittadino si trova in condizioni ambientali non adeguate dovendo purtroppo ancora subire le conseguenze negative degli squilibri territoriali che costituiscono tuttora una piaga presente nel nostro Paese e che sono tali non solo tra Nord e Sud, ma anche nelle altre zone del territorio nazionale, manifestandosi a livello regionale e provinciale.

Credo inoltre che problemi preoccupanti esistano per quanto riguarda le spese relative al settore del personale e ritengo che si possa ancora fare qualcosa di più per ridurre attraverso una politica oculata che in questo settore non deve essere diretta verso nuove assunzioni — anche se c'è il problema della disoccupazione — mentre dovremmo prestare una particolare attenzione ad una politica di riqualificazione del personale diretta alla sua professionalizzazione. Altrimenti non si comprenderebbe un fenomeno che non è certo di questi tempi, ma che da sempre ha caratterizzato lo sviluppo della nostra come di altre società: mano a mano che cresce la meccanizzazione, l'automazione, si riduce l'impiego dell'uomo. Credo che le cose vadano viste in tal senso. Occorre, quindi, predisporre un piano globale di riqualificazione e di riutilizzazione del personale nell'ambito del-

l'Amministrazione delle poste individuando i servizi più urgenti e più importanti.

Condivido quanto detto dal relatore nella sua relazione, di cui ho molto apprezzato la chiarezza e la precisione, sulla necessità di colmare le carenze di personale, ad esempio nelle qualifiche della dirigenza. In particolare, condivido la necessità evidenziata di varare una legge di riforma strutturale del Ministero e dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni, che riteniamo essenziale per l'efficienza e la modernizzazione del servizio.

Concludo dando comunque atto al Ministro del suo impegno nel portare avanti un'azione diretta al miglioramento del servizio postale nell'interesse dei cittadini ed esprimo il giudizio positivo del mio Gruppo sullo stato di previsione.

PICANO. Signor Presidente, signor Ministro, il giudizio del Gruppo democratico cristiano sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è indubbiamente positivo, poichè ci si muove nella logica di accompagnare l'esigenza di modernizzazione del Paese con un'azione diretta a migliorare la produttività delle aziende dirette dal Ministero, puntando, nel contempo, ad un contenimento del disavanzo. Anche se, francamente, ci lascia perplessi l'indicazione contenuta nella legge finanziaria per la riduzione dei trasferimenti del bilancio senza che si preveda una riforma strutturale nella gestione da parte del Ministero dei servizi ad esso affidati.

Infatti, se fosse vero — e me lo auguro — che esso è in grado di procedere ad una riduzione così notevole del *deficit* senza bisogno di una radicale trasformazione della sua struttura, dovremmo considerare quasi superflua una legge di riforma. Riteniamo, invece, che sia più che mai essenziale, rispetto ai compiti che fanno capo al Ministero, affrontare subito il problema di una riforma della sua struttura di programmazione e di controllo e di una trasformazione dell'Amministrazione postale in una moderna azienda di bancoposta e di telematica, nella convinzione — che ribadiamo —

che l'ipotesi già contenuta nel disegno di legge di riforma predisposto dall'onorevole Gava, quella della irizzazione dei servizi che attualmente fanno capo al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, sia una linea da portare avanti. In tal senso il nostro Gruppo si è impegnato a ripresentare, con le necessarie modifiche e i dovuti aggiornamenti, il suddetto progetto di legge.

Come ha ben messo in rilievo il relatore, abbiamo apprezzato lo sforzo compiuto dall'Amministrazione postale per ridurre del 20 per cento il disavanzo rispetto alle previsioni, migliorando, anche grazie all'introduzione di una serie di moderne strutture per la distribuzione della posta, il servizio stesso. Il che fa capire che una diversa e migliore organizzazione del lavoro può di per sé portare ad un aumento della produttività.

Tuttavia, quando alcuni colleghi fanno notare che i residui passivi sono ogni anno in aumento pongono un problema reale, quello della capacità di spesa dell'Amministrazione. Vorrei allora suggerire al Presidente di questa Commissione l'opportunità di dedicare apposite sedute all'individuazione delle strozzature procedurali che impediscono, dal punto di vista legislativo, una rapida attuazione delle spese. Spesso, infatti, addossiamo al Ministero la colpa di un'incapacità di spesa, quando tale responsabilità va invece cercata a monte, nella formulazione stessa della legge e nelle procedure.

Per questo ritengo che se potessimo esaminare capitolo per capitolo i residui e vedere per quale motivo essi non vengono utilizzati (se si tratta di motivi di ordine legislativo, o di ordine amministrativo), renderemmo un grande servizio non solo al Ministero, ma soprattutto al nostro Paese.

I servizi che fanno capo al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni sono essenziali per un paese moderno e credo che sempre più assisteremo in futuro ad una trasformazione che vedrà il settore delle telecomunicazioni assumere un ruolo predominante, giacchè con la graduale introduzione della posta elettronica, ormai diffusa

in tutto il mondo, la corrispondenza che verrà inviata è destinata a diminuire. Tutto ciò pone, indubbiamente, alcuni problemi di riforma.

Noi riteniamo che l'ipotesi, già tracciata nella precedente legislatura, della creazione di una grande tecnostuttura ministeriale, che abbia una elevatissima professionalità e che metta il Ministero in condizione di programmare più che assemblare gli attuali programmi delle concessionarie e di effettuare il reale controllo, darebbe forza propulsiva al Ministero stesso, facendolo protagonista delle grandi scelte strategiche che attualmente interessano il Paese.

Alcuni sostengono che la vicenda dell'IRI non debba riguardare il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Per certi aspetti può essere vero, ma per altri credo che non lo sia, perchè la scelta dei sistemi di commutazione e delle alleanze internazionali, che potrebbero portare ad una modifica degli stessi sistemi attualmente adottati dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici, interessano il Ministero, anche in riferimento alla delibera del CIPE che dava indicazione di arrivare a due poli nel campo della commutazione, uno nazionale ed uno internazionale. Pertanto non è indifferente l'alleanza che nel futuro l'Italtel o la Telit andranno a contrarre sul piano internazionale poichè essa potrebbe modificare i sistemi stessi che attualmente sono presenti nella rete di telecomunicazioni, facendo correre il pericolo di un allargamento dei poli, il che contrasterebbe con l'indicazione contenuta in quella delibera del CIPE, cui ho testè fatto riferimento. Rivolgiamo quindi un invito al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni affinchè presti una maggiore attenzione a queste problematiche perchè la politica delle telecomunicazioni deve far capo al Ministero e non essere lasciata alla gestione delle aziende private che certamente si muovono nell'interesse del Paese, ma indubbiamente non hanno quella visione globale che può avere il Ministero.

Sta affiorando inoltre — e vorrei sottoporre la questione all'attenzione dell'onorevole Ministro — una problematica istituzio-

nale, che credo peraltro si stia imponendo a livello europeo, degna di particolare interesse, quella cioè del possesso dei mezzi trasmissivi di telecomunicazione nella loro globalità. È vero, infatti, che adesso il monopolio della rete di telecomunicazioni è nelle mani pubbliche, ma è già saltato quello relativo alla trasmissione dei servizi radiotelevisivi in quanto ormai in questo campo esistono due poli: uno pubblico e uno privato. E questo pone dei problemi perchè i servizi trasmissivi, con cui attualmente le reti private mandano in onda i loro programmi, potrebbero un domani anche essere utilizzati per trasmettere dati, invadendo così un campo che per il momento è monopolio dello Stato.

Sta venendo poi alla luce un altro problema di fondo, che è quello della gestione in futuro della rete in fibra ottica. Infatti, nel momento in cui si predispose una rete in fibra ottica che può trasmettere dati, telefonate, programmi televisivi, si pone il problema di chi ne sarà il proprietario. Indubbiamente, questo è un aspetto istituzionalmente rilevante da esaminare e io vorrei richiamare l'attenzione del Ministro in merito all'esigenza di elaborare una strategia che porti ad una unificazione in mano pubblica di tutti i sistemi trasmissivi presenti nel nostro Paese, sia di telecomunicazione che radiotelevisivi. Solo in questo modo infatti noi potremo porre fine alle interferenze nella utilizzazione delle frequenze perchè troppe volte oggi si verifica una sovrapposizione dei programmi, utilizzando spesso televisione pubblica ed emittenza privata le stesse bande di trasmissione. In prospettiva, sia per non far saltare il monopolio delle telecomunicazioni, sia per garantire a tutti la possibilità di trasmettere, ai grandi *networks* come alle piccole reti private ma soprattutto per poter permettere agli utenti di ricevere i programmi con la nitidezza necessaria, credo che il problema di una pubblicizzazione dei mezzi di trasmissione sia una questione che ci dobbiamo porre ed affrontare nell'ambito indubbiamente della riforma dei sistemi radiotelevisivi. Nelle settimane passate l'IRI aveva prospettato l'ipotesi della creazione

di una società che gestisse i sistemi trasmissivi della RAI e certamente l'IRI non poteva prevedere una società che in qualche modo gestisse il pubblico e il privato perchè questo potrebbe farlo solamente se venisse varata una legge in tal senso, però io ritengo che questo sia un problema senz'altro da esaminare.

E credo che questo tipo di discorso, quello cioè della garanzia per i piccoli sistemi radiotelevisivi anche per il Mezzogiorno, sia un discorso da affrontare. Noi tutti attribuiamo infatti grande importanza nella formazione dell'opinione, ma anche della creazione del costume, della mentalità ed io aggiungerei anche del mercato, ai programmi televisivi ed un'accentuazione della forza dei grandi *networks* in mano ai grandi capitali del Nord certamente creerebbe una situazione squilibrata per i prodotti meridionali. Infatti, una pubblicità che martella l'intero Paese con i prodotti che sostanzialmente provengono dal Nord dell'Italia finisce per creare un mercato che in qualche modo danneggia soprattutto il Mezzogiorno.

Ritengo che questo sia un problema che il signor Ministro, con la sua accorta intelligenza, deve porsi e rispetto al quale si sente sempre più l'esigenza di arrivare ad una regolamentazione dei servizi radiotelevisivi proprio perchè sia i grandi *networks*, sia la RAI, sia le piccole emittenti possano dedicarsi alla produzione dei programmi, ma dando quella forza necessaria al servizio pubblico che da una parte tutela l'intera comunità nazionale e da un'altra è anche in grado di difendere la cultura delle regioni più deboli.

Noi quindi auspichiamo, sulla base di quello che già il Ministro ha dichiarato, che si arrivi subito ad una regolamentazione dei servizi radiotelevisivi. D'altra parte, riteniamo pure che quei programmi già attivati per la Calabria, che hanno portato alla costituzione della Telcal con un piano di telematizzazione diffusa a tutti i livelli, possano andare avanti con gran celerità e diffondersi anche ad altre regioni del Mezzogiorno. Siamo consapevoli infatti che la forza delle infrastrutture legate alle teleco-

municazioni è essenziale per il decollo delle regioni meridionali, anche perchè man mano che l'innovazione tecnologica va avanti, il divario tra Nord e Sud si fa sempre più acuto.

Per quanto riguarda poi i programmi aggiuntivi varati dal CIPE nel maggio scorso, che assegnano 10.000 miliardi, da suddividersi in parti uguali tra l'Azienda di Stato e la Sip, vorrei richiamare l'attenzione del Ministro sull'articolo 8 della « finanziaria », laddove recita che: « la Cassa depositi e prestiti è autorizzata ad effettuare ulteriori anticipazioni, ai sensi dell'articolo 8, tredicesimo comma, della legge 22 dicembre 1984, n. 887, a favore dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, sino all'importo complessivo di lire 5.000 miliardi nel quinquennio 1988-1992 da destinare al finanziamento degli interventi aggiuntivi da realizzare, anche mediante concessione a società per azioni il cui capitale sociale sia prevalentemente di proprietà diretta o indiretta dell'IRI... ». Ebbene, come ho detto, vorrei richiamare l'attenzione del Ministro sull'opportunità di evitare che accanto al monopolio delle reti si aggiunga il monopolio dei lavori: se affidiamo in concessione ad una società dell'IRI la realizzazione degli investimenti aggiuntivi previsti dalla legge finanziaria, finiamo per creare di fatto un monopolio nella costruzione della rete che non sarebbe conveniente per nessuno. Questo diciamo mentre riconosciamo un'alta professionalità alla società dell'IRI che attualmente procede alla costruzione di reti di telecomunicazione. Riteniamo che, così come sa benissimo l'Azienda di Stato, vi sono altre grandi società, che hanno lavorato e lavorano per l'Azienda e per la Sip, in grado di portare avanti una politica di investimenti accelerati. A tal fine sarebbe opportuno pervenire ad una modifica del testo della legge finanziaria nel senso che gli investimenti aggiuntivi siano realizzati da un consorzio nel quale magari la società dell'IRI svolga un ruolo di maggioranza. In tal modo tutte le grandi società che posseggono requisiti di professionalità in questo campo potranno concorrere alla costruzione delle infrastrutture di rete così

come previsto per gli attuali stanziamenti. Dico questo anche perchè se una società viene sovradimensionata essa potrebbe incontrare notevoli difficoltà successivamente, nel momento in cui si tornasse a stanziamenti ordinari; ma soprattutto per garantire a tutti i livelli e in tutto il Paese la possibilità di lavorare per lo Stato e per garantire una maggiore concorrenza tra gli operatori del settore: perchè se dovesse affermarsi un monopolio nella costruzione della rete, certo non ne trarremmo un grande beneficio dal punto di vista dei costi.

Il collega Giustinelli esprimeva prima qualche perplessità in merito all'affidamento ad un'altra società dell'IRI della concessione per la costruzione di alloggi. Non vorrei che domani fossimo costretti ad esprimere le stesse perplessità dopo aver affidato nelle mani di una sola società la costruzione della rete.

Intanto, a nome del Gruppo della Democrazia cristiana, annuncio la presentazione di un emendamento tendente a modificare l'articolo 8.

**POLLICE.** Signor Presidente, dovrei parlare a lungo sull'argomento oggetto del nostro dibattito, ma il fatto di essere solo mi costringe a recarmi nelle varie Commissioni; talchè mi limiterò ad alcune brevi considerazioni sulla relazione presentata dal senatore Nieddu e in generale sulla situazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. In particolare vorrei soffermarmi sulla gestione complessiva di questo Ministero, un Ministero che tranquillamente posso definire uno dei più importanti e significativi non soltanto per il numero degli addetti — sono 240.000 circa e addirittura si fa notare che mancano 27.000 unità per completare alcuni organici —, non solo per i settori che attualmente occupa, ma soprattutto guardando al suo futuro.

Ebbene, se per quanto riguarda le prospettive si continua a parlare di telematica, di informatica, si continua a dire che in tale direzione si muove tutto l'apparato di studio e di programmazione, nella realtà quotidiana l'amministrazione delle poste e

delle telecomunicazioni ci appare come un Ministero pachiderma. E gli effetti di questo fenomeno si hanno sull'utenza in modo complessivo. Non è il caso di riprendere la polemica sulla corrispondenza: il Ministro e i colleghi conoscono abbondantemente tali questioni che fanno parte della aneddotica e dell'immagine del nostro Paese. Quello che dice il senatore Nieddu è vero: ci sono lettere che vengono spedite in mattinata e consegnate il giorno dopo e lettere che, spedite nella stessa località nella stessa mattinata, sono consegnate 10 giorni più tardi; lo stesso vale per i pacchi postali che se sono spediti nella giornata in cui è prevista la partenza del TIR arrivano subito, mentre se il pacco è consegnato in un giorno in cui non è prevista la partenza del TIR giunge a destinazione molti giorni dopo. Vedete, la realtà del nostro Paese è fatta di città che guardano al futuro e di città che sembrano appartenere al Terzo mondo; non è un problema meramente geografico, basta andare da Milano a Cremona per vedere la differenza che c'è nelle strutture e nei servizi.

**Presidenza  
del Vice Presidente MARIOTTI**

(Segue POLLICE). E allora, signor Ministro, una società avviata come la nostra, con la necessità di collegamenti sempre più rapidi, nella quale le comunicazioni assumono un'importanza strategica, non può tollerare oltre questi ritardi, queste discrasie debbono essere eliminate.

Personalmente molte volte mi sono fatto portatore delle più disparate esigenze attraverso interpellanze e interrogazioni che ho rivolto al Ministro. Voglio approfittare di questa occasione di avere presente il Ministro, nel momento in cui si predispongono la programmazione sollecitata dalla legge finanziaria e dal bilancio, per invitarlo ad avere particolare attenzione nella gestione del personale.

Penso senz'altro che tra pochi giorni o tra alcune settimane le poste si troveranno nella stessa condizione delle ferrovie. Il fe-

nomeno dei Cobas delle ferrovie, cioè, è facilmente trasferibile nel settore al nostro esame e le cause del malcontento che è alla base di tale fenomeno e della non rappresentatività delle organizzazioni sindacali tradizionali dovrebbero essere chiare al Ministro. Per anni abbiamo visto le organizzazioni sindacali come elementi di supporto clientelare. Nel momento in cui il Ministero non si farà più carico di questa mediazione con strutture sindacali che sono soltanto strutture di supporto clientelare, anche l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni comincerà a modificarsi e a funzionare. Mi riferisco a tutta la struttura dei trasferimenti e dei comandi. Mi auguro che al più presto il Ministro ponga mano a questa situazione proprio perchè essa è una delle cause del ritardo e del mancato sviluppo di quel Dicastero. I sindacati all'interno del Ministero sono una struttura in ritardo e in mancato sviluppo. Faccio queste affermazioni in piena tranquillità e spero che il Ministro le condivida perchè in realtà oramai, se si vuol guardare al futuro e se si vuole parlare di informatica e di telematica, bisogna cominciare a guardare cosa c'è dentro alla macchina del Ministero.

È inconcepibile che vi siano delle strutture operative vecchie di un secolo. Faccio un esempio per tutti: la struttura del ricevimento e della consegna delle raccomandate. È inconcepibile un meccanismo legato alla modulistica vecchio di cento anni che di per sé ritarda, ad esempio, il meccanismo di ricevimento e di consegna delle raccomandate e delle assicurate. A questo poi si lega il problema delle assunzioni e il tipo di trattamento assicurato ai lavoratori. È mai possibile che a distanza di anni il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non abbia pensato che in grandi città come Milano, Torino e Genova i lavoratori provengono quasi tutti dal meridione e che la maggior parte di essi vive in situazioni di disagio che il Ministero stesso praticamente non ha mai risolto? Certamente vi è il problema salariale, ma abbiamo visto che addirittura non si applicano i contratti del 1982; siamo in ritardo di anni, ma non

ci sono neanche strutture di supporto logistico quali le case-albergo.

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

(Segue POLLICE). Posso portare ad esempio l'esperienza della casa-albergo di Milano dove a stento sono occupate alcune decine di posti. È dunque facile che si innesti il meccanismo dei trasferimenti, che si realizzi una corsa al trasferimento. È vero che gli ultimi concorsi prevedono l'obbligo dei 5 anni di permanenza nel luogo di assegnazione, però un giovane lavoratore o una donna che vengono assunti a Milano, a Torino o a Genova è chiaro che dopo alcuni mesi dall'assunzione abbiano come problema centrale quello del trasferimento al luogo di provenienza. A questo punto scatta il meccanismo delle «carte false» che vengono giocate a due mani dall'Azienda e dai sindacati. Cominciamo a mettere ordine in questa vicenda ed anche una serenità all'interno di tutto il personale comincerà a manifestarsi.

Per quanto riguarda la consegna della posta oramai siamo alla rotta di Caporetto perchè nelle grandi città il privato ha soppiantato abbondantemente il servizio pubblico e non serve neanche l'invenzione della consegna supercelere, servizio recentemente istituito dal Ministero, che presenta un costo elevatissimo. A Milano città, dopo il primo giorno di funzionamento di questo nuovo servizio, si è bloccato tutto perchè non vi erano fattorini a sufficienza visto che l'organizzazione attuale dei fattorini non è in grado di supportare più di 500 o 600 lettere per comparto al giorno. Vi rendete conto che quando si arriva a questo livello di intasamento per cui la lettera viene consegnata il giorno dopo, l'utente non si rivolgerà più una seconda volta alle poste ma si affiderà al privato che è efficiente e corrispondente alle esigenze del pubblico?

Analoghe considerazioni possono essere svolte per quanto riguarda la consegna dei pacchi, comparto che versa in una situazio-

ne disastrosa che sempre di più sottrae l'utenza al settore pubblico e la trasferisce a quello privato. Inviterei i colleghi senatori a mettere il naso in qualche ufficio di smistamento pacchi del nostro Paese. Credo che neanche il Ministro abbia mai fatto un sopralluogo del genere. È una situazione allucinante. A Roma come a Milano — a Palermo non la invito neanche ad andare, signor Ministro; ci sono andato e ne sono uscito inorridito — in tali uffici si ha l'esatta sensazione di come viene trattato l'utente; e coloro i quali si servono delle poste, signor Ministro, sono riconducibili soprattutto a due categorie: le grandi aziende di consegna a domicilio e la povera gente. Le prime hanno una linea privilegiata: posso fare nomi e fornire elementi che dimostrano il livello di corruzione. La povera gente che manda il pacco ai propri figli sa come lo spedisce ma non sa come arriva.

Non si può parlare quindi di telematica, di informatica, cose pur necessarie, quando il Paese in questo settore versa in tali condizioni di degrado e arretratezza. C'è una percentuale di pacchi lacerati che arriva al 30 per cento e ciò perchè il Governo ha realizzato un complesso tecnologico a dir poco da Terzo mondo dove, invece di servirsi di strutture in orizzontale, ci si serve di strutture in verticale, perciò succede che un pacco postale cada dal quinto piano fino al piano terreno, ciò perchè il procedimento si basa su un sistema semiautomatico di botole che si aprono e chiudono sulla base delle direttive fornite da una memoria.

Si potrebbero fare altre considerazioni: i nastri sono stati creati per pacchi di dimensioni *standard*, che, quando non rientrano in queste misure, o sono bloccati a metà strada perchè si inceppano i macchinari, oppure vengono tolti dalla lavorazione. Vi invito a visitare questi uffici, in modo da capire come mai c'è gente che aspetta i pacchi per mesi, o che non li vedrà mai arrivare, nonostante lo sforzo compiuto dagli operatori del settore (c'è addirittura un reparto di trenta persone che si occupa esclusivamente di risistemare i pacchi).

Allora, o si mette mano a questi problemi, o si decide, anche qui, di privatizzare il settore. Noi saremmo contrari ad una scelta di quest'ultimo tipo, perchè riteniamo che sia sbagliata, che non possa reggere. Tuttavia non si può continuare a tenere in piedi un sistema come l'attuale e soprattutto non si possono far lavorare le persone in condizioni disumane, negli scantinati, con topi, acqua e fango. E mi riferisco alla situazione di Milano, perchè quella di Roma, di Napoli, o di Palermo (sono meridionale e quindi non sospettabile di razzismo) è ancora peggiore.

O date sistemazione a tali questioni in modo serio e razionale, o abbandonate la consegna a domicilio dei pacchi, dal momento che si tratta di un servizio che non funziona, con il risultato che i privati si stanno impossessando di grosse fette del mercato. Sta verificandosi anche in questo settore ciò che è avvenuto nel settore merci delle Ferrovie dello Stato. Stesso discorso può essere fatto per la consegna ed il ricevimento dei telegrammi. Mi chiedo se sia mai possibile che la gente debba spendere migliaia di lire per comunicare notizie urgenti ai familiari, giacchè non tutti possiedono un telefono. Ci sono strati della nostra popolazione che si servono dei telegrammi non soltanto in occasione di eventi funesti, ma anche per circostanze liete. E chissà perchè questi telegrammi non arrivano a destinazione se non dopo giorni, a volte addirittura con il procedimento usato per le lettere.

Signor Ministro, quali progetti avete al riguardo? Mi auguro che lei abbia dato incarico — poichè ovviamente non può sapere tutto — di predisporre un rapporto dettagliato su questi settori di sua specifica competenza, in modo che possa tra breve riferire alla nostra Commissione. È necessario, altrimenti si va alla bancarotta su tutta la linea.

Una voce particolare è quella relativa al patrimonio immobiliare dell'Amministrazione postale di cui non sono mai riuscito ad avere un tabulato. Poichè ho denunce particolareggiate da fare, circa la costruzione di stabili in zone dove non dovevano es-

serlo, o circa ristrutturazioni che sono state fatte, vorrei avere dal Ministero un elenco dettagliato di tali proprietà, per documentarmi prima di muovere delle accuse.

E vengo ora ad una questione di carattere più generale. Il Ministro, a più riprese, ha annunciato una riforma dell'etere. Su questo problema si gioca tutta la partita del futuro di questo comparto. Da anni si parla del riordino di questo settore d'importanza così vitale, che è quello dell'informazione radiotelevisiva, tuttavia tale riforma non trova compimento, eccezion fatta per alcuni colpi di mano. Si è fatto qualcosa soltanto su questa base. L'oscuramento dei canali di Berlusconi ha provocato, dopo soli cinque giorni, l'emanazione di un decreto-legge (evidentemente qualcuno ha dei santi in paradiso). E per non far vedere che si trattava di un provvedimento *ad hoc* si è aggiunto qualche piccolo codicillo, facendo uno stralcio del disegno di legge volto a disciplinare il settore dell'emittenza privata.

Vorremmo allora che lei ci fornisca delucidazioni in merito alle strutture su cui baserà la riforma del sistema radiotelevisivo (mi riferisco ai ripetitori che, se non sbaglio, rientrano nella competenza del Ministero). Pensare ad una riforma senza, ad esempio, adottare il sistema dei ripetitori, non ha alcun senso. La metà del nostro Paese non riesce a vedere la terza rete. Assistiamo, a tale riguardo, ad un palleggio di responsabilità tra la RAI, il Ministero e gli enti locali. Il Ministero afferma di non poter agire se gli enti locali non predispongono i progetti; gli enti locali, a loro volta, affermano che in mancanza dei fondi che il Ministero dovrebbe mettere a loro disposizione non hanno la necessaria sicurezza per agire; la RAI, infine, addossa le responsabilità al Ministero e agli enti locali. Il risultato è che metà del Paese non solo non riesce a vedere la terza rete, ma addirittura il primo e il secondo canale, a seconda delle zone di oscuramento, delle valli, o di altre situazioni particolari.

Siamo ormai all'antenna parabolica, con la quale si possono vedere le televisioni di tutto il mondo, e lo Stato che ha il mono-

polio dei servizi radiotelevisivi ed incassa un canone, non mette a disposizione la tecnica necessaria ad assicurare la visione dei tre canali per i quali tale canone viene corrisposto. Quali sono, allora, per il prossimo biennio le cifre destinate a questo settore?

Desidererei, infine, avere alcuni chiarimenti sulla struttura complessiva del Ministero delle poste e telecomunicazioni. Il futuro dell'ASST è di una ulteriore e maggiore integrazione con il Ministero, o verrà, invece, avviato un tentativo di scorporo dal meccanismo pubblico? I ritardi tecnologici di questo settore mal si giustificano con il futuro che questa Azienda dovrebbe avere. Parliamo di cavi ottici sottomarini, costieri, terrestri, pensiamo ormai a livelli di grande sviluppo tecnologico in tutti i settori, ma, se andiamo a guardare all'interno della macchina specifica, troviamo ritardi che non si possono addebitare solamente al sistema burocratico.

Ed allora, io vorrei sapere come pensate di affrontare questi nuovi orizzonti, con quali strategie. Si è pensato forse di far rientrare anche questo settore in quel vasto disegno di privatizzazione che sempre di più sta prendendo piede nella struttura pubblica?

Queste sono domande specifiche che rivolgo al Ministro e che attendono risposta.

VISIBELLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, ho scelto di proposito di intervenire solo a chiusura di questo rito che è la discussione dei documenti di bilancio, al fine di poter meglio comprendere la realtà dei fatti, che è peraltro molto particolare. Ho usato il termine rito perchè in effetti, ancora una volta, la base del dibattito è rappresentata dalle direttive ministeriali contenute nella tabella 11, le quali, farcite come sono di dichiarazioni ottimistiche e rassicuranti, in realtà non fanno altro che fornire un'ulteriore dimostrazione di come la strada che porta all'inferno sia lastricata di buone intenzioni. In sostanza, ognuno di noi viene qui chiamato a fare questa passerella oratoria e a svolgere un compitino basato su elementi raccogli-

che può essere aggiornato solo nella cronaca, ma in realtà vede una trama immutata. Specialmente noi dell'opposizione ci troviamo a dare la stura ad un *cahier de doléance* per quanto riguarda le disfunzioni che sono fisiologiche, endemiche del settore.

Dico questo non per una presa di posizione preconcepita e precostituita, ma perchè mi sono preoccupato di informarmi circa la storia, i precedenti del dibattito sulla materia; sono andato a studiarli, ad esempio, gli atti della precedente seduta di bilancio di questa Commissione, tenutasi il 27 novembre 1986 e posso affermare, senza tema di essere smentito, che niente di nuovo vi è sotto il sole! Il problema dei meridionali, sollevato dal senatore Pollice, era stato infatti, posto negli stessi termini anche l'anno scorso; come pure della concorrenza dei corrieri privati, che stanno espandendosi a macchia d'olio nel settore, tanto che addirittura enti pubblici come la regione Puglia si avvalgono nella consegna della posta dei loro servizi; ebbene, se ne era ampiamente parlato nella precedente discussione; e lo stesso dicasi per il problema relativo alla penuria degli alloggi per il personale. Lo stesso dibattito sulla privatizzazione delle poste viene ripetuto di anno in anno, salvo poi prendere atto — come si evince dagli interventi svolti l'anno passato — del fatto che salterebbero circa 100.000 posti di lavoro; come pure è stata più volte messa in evidenza la sproporzione esistente tra i circa 250.000 dipendenti che dovrebbero far parte dell'organico del Ministero ed il fatto che vi siano soltanto 650-700 unità che si occupano di smuovere la corrispondenza nei diciotto centri a ciò preposti.

Sono tutte problematiche queste che — ripeto — sono state sollevate nel corso del dibattito odierno, ma che in realtà erano contenute già in quello svoltosi lo scorso anno. Ecco perchè abbiamo parlato di disfunzioni fisiologiche, di situazioni endemiche; l'unica cosa quindi che possiamo andare ad aggiornare sono i fatti di natura cronachistica relativi agli incredibili ritardi con i quali viene effettuato il servizio postale.

L'anno scorso il senatore Giustinelli riferiva il caso di un espresso che per giungere dal Senato a Salerno aveva impiegato tredici giorni, ma non è che oggi le cose siano cambiate più di tanto. Al riguardo, anzi, mi consentiranno i colleghi — senza accusarmi di campanilismo — di rivendicare alla mia regione un *record*. Voi forse non lo sapete, ma siete fortunati a poter contare su appena 10-15 giorni di percorrenza e a conferma di quanto dico, leggerò ora un pezzo che vuol essere un po' l'epigrafe, la pietra tombale per quelle che sono le direttive ministeriali, nonchè la chiusa di questo mio intervento in cui, tra l'altro, preannuncio il voto contrario del MSI-DN a quanto prospettatoci, perchè, per dirla con Jacopone da Todi, «Dove è chiara lettera, non fare oscura glossa!»! Mi riferisco alla vicenda riportata dalla stampa tre giorni fa e a proposito della quale gradirei dal Ministro una qualche spiegazione, anche perchè il suo predecessore l'anno scorso riferiva della creazione di un ufficio «Cronache provinciali per disservizi» il cui compito era quello, quando sui giornali apparivano certe amenità come quella che tra poco sottoporro alla vostra attenzione, di accertare le cause che avevano reso possibile il verificarsi di certe paradossali situazioni. Al di là di questo poi in quella occasione furono promessi incontri ripetuti e relazioni da far pervenire ai componenti di questa Commissione, ma, naturalmente, passata la festa e l'occasione, gabbati i membri della Commissione.

Il pezzo con il quale chiuderò questo mio intervento riguarda il «ventennale» di una cartolina spedita dal parente defunto, pubblicato su «La Gazzetta del Mezzogiorno» del 10 ottobre. Leggo testualmente: «Scrivo per richiamare all'attenzione un particolare che coinvolge il Ministero delle poste e telecomunicazioni nel momento in cui viene programmato il servizio "Posta Celere". Il 29 settembre scorso è stata recapitata a mia zia (che abita in un paesino della provincia di Lecce) una cartolina, inviata da Fiuggi, da un suo parente che aveva trascorso lì le ferie. Il particolare curioso è che purtroppo costui è deceduto sette anni fa.

Ma c'è ancora un altro particolare più interessante: cioè che dal timbro postale di partenza risulta chiaramente la data del 26 settembre 1967 (da notare, esattamente venti anni fa!). Anche se con un "modesto" ritardo, la cartolina è però giunta: quindi possiamo confermare un detto di molti impiegati postelegrafonici, secondo i quali con le Poste italiane non si smarrisce nulla. Dunque, possiamo star tranquilli, non vi pare?».

Ora voi capirete bene come noi, che ci troviamo a leggere queste cose e a doverle commentare anche politicamente, non possiamo che esprimere un voto arciniegativo su questa tabella.

GIUSTINELLI. Do lettura di un ordine del giorno al quale hanno apposto la loro firma anche i colleghi Pinna, Senesi e Ulianich che impegna il Ministro a riferire al Parlamento in ordine al piano di interventi previsti dalla legge n. 39 del 1982 e a presentare quanto prima una relazione sulle linee strategiche alle quali ispirare la propria azione politico-operativa in materia di servizi postali, televisivi e di telecomunicazioni.

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

considerata l'evoluzione dei finanziamenti complessivamente attribuiti alle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per la realizzazione del piano di interventi previsti dalla legge n. 39 del 1982 (2.750 miliardi in origine, ora quasi raddoppiati, senza una preventiva valutazione degli effetti dei programmi in atto);

rilevata l'urgente necessità di verificare alla luce dei risultati fin qui conseguiti e delle nuove acquisizioni tecniche, la validità attuale del piano suddetto, soprattutto per migliorare il rapporto tra costo e qualità dei servizi postali,

impegna il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni:

- 1) a riferire in proposito, entro il corrente anno;
- 2) a presentare, quanto prima, una re-

lazione sulle linee strategiche alle quali ispirare la propria azione politico-operativa in materia di servizi postali, televisivi e di telecomunicazioni».

(0/471/1/8-Tab. 11) GIUSTINELLI, PINNA, SENESI, ULIANICH

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

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470*. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, intanto voglio anch'io associarmi agli auguri di buon lavoro che sono stati formulati al Ministro. Un augurio di cui ha certamente bisogno visto che ha assunto la responsabilità di un Dicastero importante come quello delle poste e delle telecomunicazioni in un momento quanto mai difficile e impegnativo dato che sono venuti al pettine nodi che da tanto tempo si stanno sempre più ingarbugliando. Mi riferisco in particolare alla riforma dell'ente radiotelevisivo e alla riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e delle aziende connesse.

Intanto voglio esprimere il ringraziamento sincero ai colleghi che sono intervenuti con considerazioni indubbiamente interessanti che hanno spaziato sulla vasta problematica. Infatti spesso si dimentica che questo Ministero non pensa esclusivamente alla consegna della posta, ma segue un complesso di 80 servizi diversi.

Il collega Giustinelli ha iniziato il suo intervento mettendo l'accento sul cospicuo disavanzo la cui entità io stesso ho definito in qualche modo rilevante. Egli ha sottolineato una contraddizione: alcune affermazioni contenute nella relazione ministeriale e gli argomenti che io ho ripreso circa la dinamica del contenimento del disavanzo degli ultimi anni si collocherebbero in termini contrapposti rispetto a quanto ha rilevato la Corte dei conti. In effetti abbiamo ragione entrambi: la Corte dei conti fa riferimento al bilancio consuntivo, mentre le considerazioni del Ministero e le mie fanno riferimento al bilancio preventivo. È inevi-

tabile che in assoluto vi sia una differenza e non vi è dubbio che c'è una dinamica di costi inarrestabile. Basta citare il fattore contingenza che aumenta ogni anno a fronte dell'incremento del tasso di inflazione. Dunque se nel 1986 si spende 100 e nel 1987 la dinamica dei costi porta a superare il 10 per cento, ciò significa che si è realizzato un contenimento.

È stato rilevato opportunamente che nel momento in cui si fa un'analisi del disavanzo, occorre tener conto degli oneri necessari a far fronte al nuovo contratto che senz'altro debbono far carico all'Azienda. Nella tradizione, nella prassi, da sempre, almeno per il primo anno, gli oneri del contratto gravano sul bilancio del Tesoro; io che ho esperienza sindacale ricordo che la controparte più tenace e più agguerrita durante le contrattazioni non era la controparte diretta, quella del Ministero delle poste, bensì quella del Ministero del tesoro.

C'è la questione dei residui passivi, la cui entità non è certo trascurabile. Sono d'accordo con chi ha richiamato l'opportunità di analizzare questo fenomeno per individuarne le cause e naturalmente per cercare di rimuoverle.

Nel momento in cui ci occupiamo del disavanzo tuttavia non possiamo non procedere ad una riflessione sulla politica tariffaria. Tale politica naturalmente non viene gestita autonomamente dal Ministero, perchè le tariffe — e io credo giustamente — vengono fissate dal Governo. A questo proposito devo dire — e tale aspetto è stato chiaramente messo in luce sia nella relazione sia anche negli interventi — che le tariffe postali per le stampe sono risibili, sono simboliche. Non voglio dire che le tariffe debbano rispondere alla logica dei costi e dei ricavi, perchè il servizio postale presenta aspetti di socialità; ma credo di poter affermare con tutta tranquillità — ritengo sia difficile smentirmi — che questo fenomeno delle tariffe così basse rispetto ai canoni della posta ordinaria non è riscontrabile in nessun altro paese al mondo. In effetti, signor Ministro e onorevoli colleghi, il fatto che siano fissate delle tariffe così basse per le stampe non determina effetti negativi soltanto in termini economici, ma

determina effetti drammaticamente negativi a seguito dell'intasamento dei canali postali, un fenomeno questo che il senatore Pollice nella sua nota distensiva e per certi versi allegorica ha messo chiaramente in luce. Questa è una causa fondamentale dei disservizi denunciati. Fa scalpore la lettera che non arriva mentre non fa notizia una lettera che arriva presto, come fanno scalpore le lettere che hanno un percorso normale, e ce ne sono milioni e milioni. Io voglio riprendere questo concetto che ho già espresso in sede di relazione, approfittando della presenza del Ministro. Ebbene credo che sia opportuno addivenire a delle verifiche e a delle analisi per capire quali siano le cause di questi fenomeni: due lettere imbucate a Milano nella stessa ora, nella stessa giornata e al limite nella stessa buca, entrambe destinate a Palermo, arrivano l'una nello spazio di 24 ore e l'altra in 10 giorni. Allora, signor Ministro, il problema delle stampe va affrontato con coraggio; non vi sono facili soluzioni, anche i suoi predecessori ci hanno provato. Badate, non mi riferisco tanto alla stampa culturale, ai quotidiani, alla stampa informativa, mi riferisco alle stampe propagandistiche, promozionali, che vengono buttate a tonnellate negli ambiti postali e siccome marciano con lo stesso mezzo e con lo stesso sistema con cui viaggia la posta ordinaria vi è il rischio che le lettere su cui grava la tariffa normale vadano a finire sotto alle stampe e che siano lavorate con ritardo.

L'altro aspetto estremamente negativo è che mentre abbiamo fatto rilevanti investimenti per quello che riguarda i processi di meccanizzazione e automazione — un passo giusto e fondamentale —, questi strumenti vengono sottoutilizzati perchè le stampe non vi possono essere lavorate.

Con quale risultato? E qui vorrei dare una prima risposta a coloro che dicono che vi è un'esuberanza di personale, cosa peraltro neanche vera. Ho avuto l'occasione di visitare molti paesi e, per quanto riguarda i servizi postali, ho potuto constatare che i nostri macchinari e la nostra tecnologia non sono certamente fra i più arretrati. Anzi, penso si possa dire con orgoglio che,

ad esempio, il lettore ottico è stato progettato e concepito in Italia e poi venduto nel mercato statunitense. Solo nel nostro Paese però vi è il sistema della lavorazione delle stampe che richiede una lavorazione parallela costosissima. Nel momento in cui si inserisce il mezzo meccanico nell'ufficio, esso non si sostituisce al precedente sistema di lavoro. Il risultato è che la meccanizzazione produce aumenti di manodopera. Questo è un dato di fatto che risale sempre alla causa delle stampe.

PRESIDENTE. Allora bisogna augurarsi di non meccanizzare.

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470*. Non meccanizzare sarebbe un paradosso; sarebbe come andare contro il progresso. Bisogna evitare questa costosissima lavorazione delle stampe che offusca l'immagine dell'intera Azienda; basti pensare al fatto che una volta nei *cabarets* l'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni offriva tanti elementi per le battute degli attori. Non c'è dubbio che ciò avviene ancora perchè l'utente ha la possibilità di far arrivare, magari con ritardo, vagoni di stampe propagandistiche per il loro prodotto senza pagare il servizio postale. Certo, non dico che i quotidiani debbano pagare somme elevatissime, ma certamente mi sembra molto bassa l'attuale tariffa di 6 lire per un quotidiano magari spedito a Milano e recapitato nel paese più sperduto della Sardegna.

La politica tariffaria credo debba essere affrontata in termini nuovi; i più coraggiosi cercano di mettere in moto un processo — non credo che ci si illuda che da un giorno all'altro si possano modificare queste cose — che ogni giorno di più tenda a far pagare le stampe secondo una logica di rigore economico. Credo che si debba apprezzare quanto il Ministero sta facendo in termini di modernizzazione. Laddove sono attivati gli uffici postali elettronici occorre abilitare gli sportelli ad eseguire tutte le operazioni. Anche questo era un problema che disturbava il *look* dell'Azienda; succe-

deva che, a causa della separazione a compartimenti stagni dell'operatività dei vari sportelli, un utente si recava presso uno sportello ed era costretto a fare una lunghissima fila mentre ad un altro sportello l'impiegato risultava inoperoso; magari il giorno successivo si verificava una situazione inversa.

A questo problema si sta cercando di ovviare con l'abilitazione degli sportelli a compiere tutte le operazioni e quest'anno si è intervenuti su circa 700 uffici che sono pochi rispetto al totale ma molti rispetto al volume del traffico; il volume di lavoro che si riesce a smaltire con questo sistema supera il 30 per cento.

Ritengo che oltre ad introdurre la macchina bisogna vedere di modificare il sistema di lavoro dell'ufficio, anche dove la macchina non può essere introdotta. Se infatti non è giustificato installare determinate attrezzature in uffici di minore importanza, credo però sia giustificato modificare un sistema di lavoro anacronistico, superato, con dei regolamenti che risalgono all'unità d'Italia. Vi è una modulistica che forse non è ancora adeguata alle innovazioni tecnologiche che sono state introdotte.

Per quanto riguarda il servizio di posta celere, come utente devo dire che esso funziona benissimo proprio perchè è del tutto autonomo e si distacca dai canali normali. È stata creata una struttura *ad hoc* per realizzare un servizio competitivo rispetto ai *pony express*, alle agenzie di recapito che sono proliferate grazie agli spazi lasciati dai disservizi delle strutture pubbliche. Bisogna recuperare tali spazi e credo che occorrerà guardare meglio alla struttura tariffaria perchè, per quello che mi risulta, una lettera da Milano a Palermo paga la stessa tariffa di una lettera da Milano a Como. Nel sistema postale non c'è differenza, ma di fatto la differenza esiste. Naturalmente si tratta di una visione del problema che presuppone interventi difficili da realizzare. Bisognerebbe comunque verificare la percorribilità di un'ipotesi di tal genere. In particolare, se non è possibile adeguare le tariffe delle stampe, sarebbe quanto meno necessario realizzare due per-

corsi, due canali diversi: uno per la posta normale, quella di coloro che pagano la tariffa normale, e l'altro per le stampe. Se per combinazione le stampe, anzichè arrivare dopo 10 giorni, arrivano dopo 15 giorni, sicuramente non succede niente di grave. Il problema è che la presenza delle stampe fa arrivare in ritardo anche la lettera, il che toglie affidabilità al servizio postale. Se si potesse stabilire che il tempo medio per l'arrivo di un pezzo postale è, ad esempio, di 3 giorni, l'utente potrebbe regolarsi. Questa certezza però esiste solo al 90 per cento. Si tratta di recuperare il restante 10 per cento.

Per quanto riguarda la politica del personale, mi consenta il senatore Pollice di sottolineare — e non lo dico solo perchè per 25 anni ho operato nel sindacato, guarda caso proprio in quello specifico dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni — che l'affermazione secondo cui i sindacati sarebbero un supporto clientelare dell'Amministrazione credo che sia del tutto gratuita e derivante da una carenza di informazioni.

POLLICE. Sono informatissimo.

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470*. Non metto in dubbio che lei possa essere informatissimo; può darsi però che la fonte di informazione non sia quella giusta. Il problema è che ho la presunzione di essere anch'io informato. Trovo favorevole l'occasione, in una sede qualificata e solenne come questa, per dire che il comparto postelegrafonico è quello a più alto tasso di sindacalizzazione nel Paese. Parlo di sindacati confederali, quindi responsabili.

E non è un caso, quantunque vi siano stati numerosi tentativi in tal senso, che non abbiano mai attecchito fenomeni di esasperato sindacalismo autonomo, velleitario, quale quello dei Cobas. Non si preoccupi il senatore Pollice, nell'ambito dell'Amministrazione postale non è possibile la nascita di tali forme di sindacalismo, perchè i sindacati hanno saputo portare avanti una politica responsabile, che guar-

da agli interessi generali difendendo anche quelli dei lavoratori che rappresenta.

Circa la politica del personale, i dati ufficiali parlano di una carenza di organici che si aggira intorno al 27 per cento. Essi assumono rilievo, e possono quindi essere valutati e apprezzati nella loro giusta dimensione, in quanto riscontrati dall'Osservatorio nazionale presso la Funzione pubblica, sulla base di parametri oggettivi. Forse non tutti sanno che nell'ambito del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni le unità scaturiscono dall'applicazione aritmetica di indici parametrici. Vi è cioè una sorta di dinamismo che fa adeguare le unità al volume di lavoro e che purtroppo si è arrestato per effetto della legge finanziaria, che ha bloccato le assunzioni.

Certo, sicuramente esiste la possibilità di razionalizzare la distribuzione del personale, anche se non si tratta di un problema di facile soluzione, favorendo, ad esempio attraverso incentivi, per mezzo di un edilizia abitativa più estesa, la mobilità. I trasferimenti — ed il signor Ministro l'avrà costatatato — non vengono stabiliti autonomamente dalla volontà del Ministro, del direttore generale o del capo del personale, ma sono decisi sulla base di ordinanze e criteri fissati per decreto e rigorosamente applicati da commissioni.

Credo, quindi, che per quanto riguarda gli organici si debba tenere presente questo aspetto, perchè se si vogliono veramente modificare i servizi bisogna porre il Ministero nelle condizioni di fare ciò nel modo migliore. Vi sono aree in cui si registra una carenza di unità assolutamente insostenibile.

POLLICE. Non certo a Napoli.

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470*. Come ha opportunamente ribadito il senatore Giustinelli vi è una carenza che per i primi dirigenti supera il 60-70 per cento e per i dirigenti superiori è oggi del 30 per cento, ma tra un anno sarà del 50 per cento. Il che vuol dire che le direzioni provinciali, laddove cioè vi devono essere centri

di controllo e di gestione, sono acefale e quindi concorrono anch'esse a creare disservizi.

Altra drammatica deficienza esiste nel settore del recapito, che è proprio quello su cui si concentrano le critiche più aspre. Ho già precisato nella relazione quale sia la caratteristica di questo servizio, completamente diverso da tutti gli altri. Mentre uno sportellista può essere facilmente sostituito, nel servizio del recapito è necessario operare la sostituzione di un portalettere con un altro altrettanto qualificato e professionalmente preparato, che conosca cioè i destinatari e la toponomastica. Infatti il più delle volte gli indirizzi delle lettere, soprattutto nei piccoli centri del Sud, sono incompleti (mi è stato detto, addirittura, di lettere indirizzate con il soprannome anziché con il cognome).

Quando in una certa zona viene a mancare il portalettere — si tratta di dati che il Ministro avrà poi opportunità di verificare — il 50 per cento della corrispondenza non viene recapitato e quindi o torna al mittente, o rimane in giacenza nell'ufficio in attesa della consegna. Vi è, pertanto, l'assoluta necessità (altro che contenimento degli organici!) di poter sostituire le unità lavorative soprattutto in questo settore.

La legge finanziaria dovrà concedere particolare attenzione a tale aspetto ed io stesso presenterò in sede di esame presso la Commissione bilancio un emendamento, tendente a porre l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni nelle stesse condizioni di altre Amministrazioni, per dare applicazione al contenuto dell'articolo 18 della legge finanziaria, mediante la proroga dei termini di validità delle graduatorie relative a concorsi già espletati, in attesa di nuovi concorsi.

Quanto al problema dell'edilizia abitativa, credo di poter affermare che esso è stato risolto. Ricordo che 15 anni fa molti dei lavoratori postelegrafonici, di cui un'altissima percentuale proveniva dal Sud, arrivati a Milano dovevano spesso dormire nell'atrio della stazione ferroviaria in attesa di una adeguata sistemazione. È stato ora realizzato un numero tale di case-albergo

da permetterci di dire che tutte le istanze di alloggio hanno trovato risposta. È evidente, quindi, che certe notizie, attuali e valide per il passato, con la creazione di questi strumenti edilizi, non trovano più riscontro nel presente.

Va anche detto, per quanto riguarda il personale, che occorre destinare maggiori risorse alla politica di riqualificazione e di formazione.

Quest'ultima infatti costituisce un elemento fondamentale.

LOTTI. Scusi l'interruzione, signor Presidente, ma vorrei capire se la replica tiene conto o meno delle osservazioni e dei quesiti posti dai colleghi che sono intervenuti perchè il senatore Pollice ha sollevato una questione molto precisa relativa alla incresciosa situazione abitativa, la senatrice Senesi conferma l'esattezza dei dati da lui riferiti, ciò nonostante però il relatore ci viene a dire che non c'è alcuna lista d'attesa, anzi che la domanda è inferiore alle disponibilità. Ci troviamo quindi di fronte a due versioni totalmente diverse ed allora qual è la verità?

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470*. La verità sarà il Ministro, che dispone di dati certo più esatti dei miei, a fornircela. Io non ho assolutamente la presunzione nè di dare delle risposte compiute e soddisfacenti a tutti i quesiti che sono stati posti nè di essere in possesso della verità assoluta. Evidentemente, i dati del senatore Pollice che si riferiscono all'edilizia abitativa, sono diversi da quelli in mio possesso e comunque credo che questa Commissione abbia la possibilità, oltre che la facoltà, di verificarli e di valutarli. D'altra parte, questi sono elementi che ho ricavato basandomi sulla mia memoria, non avendo avuto la possibilità di attingere dati analitici più precisi e comunque la fonte ufficiale dell'amministrazione è il Ministero e non certo io.

Ho voluto precisare queste cose anche perchè fra l'altro non è mio costume presentare una verità diversa da quella che

conosco. In ogni caso, il dato certamente innegabile è — e chiudo sull'argomento — che per quanto riguarda l'edilizia abitativa il Ministero delle poste ha realizzato dei programmi quanto mai necessari, soprattutto tenendo conto del tipo di personale, i quali, pur non essendo in grado di soddisfare la generalità delle domande, almeno nei casi più clamorosi una risposta l'hanno data.

Per quanto riguarda invece il Piano decennale delle telecomunicazioni, è mia opinione che i 5.000 miliardi stanziati per investimenti, al fine di mantenere il passo con l'evoluzione tecnologica che in questo settore avanza a ritmo spasmodico, siano essenziali per collocare l'Italia, in un comparto strategico così importante qual è quello delle telecomunicazioni, a pari livello degli altri paesi europei. Non entro nel merito della questione perchè mi riconosco pienamente nelle considerazioni svolte dal senatore Picano che quindi faccio mie, considerandole come replica del mio pensiero.

Per quanto concerne poi la riforma del sistema radiotelevisivo, credo che siano incoraggianti le dichiarazioni rese dal Ministro alla stampa e quindi siamo ansiosi di conoscere dalla sua viva voce elementi più precisi, che ci consentiranno di esprimere un giudizio più completo sull'argomento.

Quanto alla riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni debbo dire che sono ormai venti o venticinque anni che ne sento parlare e, anche se in più di un'occasione mi è sembrato che si fosse vicini alla meta, quando poi stava per scoccare l'ora magica si è sempre ritornati al punto di partenza. L'ultimo tentativo è rappresentato dal progetto dell'allora ministro Gava, poi provocatoriamente fatto proprio e ripresentato — come ricordava il senatore Giustinelli — dal presidente Spano. Ebbene, onestamente devo dire che quella proposta non vedeva i sindacati concordi e certamente i pareri divergenti delle organizzazioni sindacali hanno anche essi contribuito a far naufragare l'iniziativa.

GIUSTINELLI. A me invece è sembrato di capire che l'onorevole Gava il disegno

di legge non lo presentasse perchè non era concorde il Governo, non perchè non erano favorevoli i sindacati.

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470*. Per quello che ne so io, il disegno di legge era stato inviato per il concerto ai Dicasteri interessati e le risposte di questi ultimi non erano ancora pervenute. Quindi, si potevano ipotizzare pareri discordi da parte del Governo, ma, nell'ufficialità, di essi non si è mai avuto riscontro. So per certo invece che vi erano, non sulla riforma nel suo complesso, ma su alcuni aspetti di essa, delle posizioni divergenti dei sindacati, soprattutto su alcune questioni riguardanti il trattamento del personale. In particolare, l'elemento principale che distingueva i sindacati riguardava la proposta di passaggio di tutti i servizi attualmente gestiti dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici ad un'azienda IRI appositamente da costituire, lasciando però all'Azienda delle poste tutto il personale in quei servizi occupato. Ebbene, io credo che sarebbe stato molto facile per quella azienda IRI realizzare la riforma prendendosi solo il personale qualificato e tecnicamente preparato e lasciando all'Azienda delle poste e quindi al Tesoro e quindi allo Stato gli oneri pesantissimi relativi a quel personale tenuto in servizio senza aver più lavoro da svolgere.

Io invece nella mia relazione, sempre a proposito della riforma, ho avanzato l'ipotesi, avendo presente lo spessore delle difficoltà che un'operazione del genere comporta e che d'altra parte è sotto gli occhi di tutti, di avviare un processo graduale e per tappe, cominciando con il realizzare quelle misure in merito alle quali si riscontra una unanimità di consensi. Pertanto, credo sia il caso che il Ministro valuti la possibilità di avviare una miniriforma. Si potrebbe, ad esempio, iniziare con il distinguere i momenti della programmazione e del controllo da quelli della gestione, operazione questa sulla cui necessità sono tutti concordi. Questo è infatti un dato fondamentale, che fa chiarezza rispetto a funzioni che

necessariamente e doverosamente devono essere diversificate.

Allo stesso modo sarebbe opportuno predisporre un meccanismo che dia sostanziale, concreta e reale autonomia all'azienda delle poste e alla ASST, che pomposamente vengono definite aziende autonome, ma che di autonomo non hanno proprio nulla. È necessaria una norma che sganci le due aziende dalle remore, dai lacci, dalle palle ai piedi, rappresentati dai meccanismi della contabilità generale dello Stato. Se si riuscisse a sottrarre queste amministrazioni ai meccanismi che generano ritardi, certamente si potrebbero determinare migliori condizioni per la gestione aziendale.

D'altro canto non credo siano necessarie rivoluzioni per modificare i moduli operativi; già si sta procedendo negli uffici ad un aggiornamento delle procedure. Basti pensare che quando i sindacati non vogliono proclamare uno sciopero tradizionale possono utilizzare come strumento surrettizio di lotta aziendale la pedissequa applicazione dei regolamenti; in altre parole si verifica il paradosso di regolamenti applicati soltanto nell'ambito di un'azione sindacale.

Al termine del mio intervento annuncio un emendamento, da presentare in 5<sup>a</sup> Commissione, che riguarda uno stanziamento per la realizzazione di un servizio postale a Campione d'Italia. L'Amministrazione delle poste, infatti, non è in grado di assicurare quel servizio postale perchè gli oneri di gestione risultano estremamente rilevanti in una località in cui la divisa usata per i rapporti commerciali è il franco svizzero e il costo della vita è molto alto.

Un ulteriore emendamento poi propone di utilizzare a tempo indeterminato le graduatorie dei concorsi che sono scadute per le assunzioni di personale nelle categorie che si occupano del recapito.

Concludo rinnovando l'invito alla Commissione di esprimere il parere favorevole sui due disegni di legge al nostro esame, rimettendomi alle valutazioni del Governo per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Giustinelli e da altri senatori.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Nieddu e — se mi è concesso vorrei ricordare un episodio che mi ha molto colpito. Nel libro su papa Mastai, scritto dall'onorevole Andreotti, che molti di voi avranno letto, si racconta come il Governo, che all'epoca risiedeva a Firenze, ricevette per telegrafo la notizia della breccia di Porta Pia soltanto dopo tre giorni. A tal proposito l'onorevole Andreotti postilla: «Cominciava per l'Italia la necessità di una rapida riforma dell'amministrazione».

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ringrazio il Presidente per le cortesi parole di benvenuto; auguro anche a lui buon lavoro per la nuova esperienza di presidente della Commissione 8ª. Ringrazio i colleghi che sono intervenuti e in particolare il senatore Nieddu per la fatica di cui si è sobbarcato nel redigere la relazione e soprattutto per la replica che mi consente di essere più breve, avendo egli risposto esaurientemente a molte delle osservazioni degli intervenuti.

Vorrei partire dalle questioni di carattere legislativo. Quello che attualmente dirigo è un Ministero impegnativo per quanto riguarda la gestione, ma in questo momento — e lo diverrà ancor di più nel prossimo futuro — è un Ministero politico nell'accezione migliore del termine, un Ministero di decisione politica. Ebbene, vi è un dovere di proposta da parte del Ministro rispetto a grandi questioni la cui soluzione va rintracciata in sede legislativa.

Innanzitutto va stabilito un ordine di priorità. Badate, il Governo non deve e non vuole scaricare la responsabilità della riforma sul Parlamento, nel momento in cui adempie a questo dovere di proposta: occorre tener conto dei tempi in cui le proposte stesse possono essere meditate e concertate e dei tempi in cui il Parlamento può valutarle. Confermo dunque che entro il mese di novembre intendo presentare alle forze politiche una bozza di disegno di legge sulla regolamentazione dell'emittenza radiotelevisiva. Questo infatti mi pare il problema più urgente, soprattutto per mo-

tivi di carattere istituzionale. Presso la Corte costituzionale pendono due richieste di pronunciamento da parte dei tribunali di Milano e Genova. La stessa Corte, mediante un'ordinanza istruttoria, ha fatto richiesta di chiarimenti alla Presidenza del Consiglio e al Ministro. In particolare i primi cinque quesiti riguardano il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e oggi stesso credo di poter inviare le risposte di mia competenza.

Abbiamo dunque l'opportunità di fornire alla Corte, nel momento in cui si accinge ad una pronuncia, indicazioni sulla volontà del Governo e, ove fosse già avviato il procedimento legislativo, indicazioni circa la volontà del Parlamento.

Vi è inoltre un problema di urgenza obiettiva, perchè la situazione è diventata insostenibile. Per quanto riguarda la radiofonia si registra un sovrappollamento di emittenti private. La stessa Corte, in questa materia, nel momento in cui verranno resi noti i dati aggiornati dell'indagine che ho promosso sulla presenza radiofonica nell'etere, non potrà non rimeditare alcune decisioni che sembravano profilare un regime di «autorizzazione». È etere, infatti, non è un bene illimitato l'accesso al quale può essere regolato da provvedimenti amministrativi, quale l'autorizzazione. L'etere è di fatto una risorsa limitata: e allora occorre immediatamente mettere ordine, non è possibile continuare in regime di assoluta mancanza di regole. Non sussiste un problema di *deregulation*, ma di *preregulation*: l'emittenza privata è un fenomeno recente e dunque occorre regolamentarla *ex novo*. Ad esempio, i dati forniti dalla RAI rivelano che in Lombardia vi è stata una caduta di ascolto della terza rete del 39 per cento, in gran parte dovuta a problemi di interferenza radiofonica.

Un altro motivo per cui occorre procedere rapidamente ad una regolamentazione dell'emittenza radiotelevisiva è che in effetti la logica della legge n. 10 del 1985, che convertì in legge il decreto-legge n. 807 del 6 dicembre 1984, andava nel senso di congelare la situazione in attesa di una legge

sull'emittenza (addirittura si diceva «non oltre sei mesi» e sappiamo che i termini posti dalla legge sono stati considerati dalla Magistratura ordinatori e non perentori). In effetti siamo ancora in attesa della regolamentazione.

La verità è che poi questo congelamento non si è verificato. A parte il fatto che esso prefigura delle situazioni di legittimità che andrebbero accertate, individuate e rimosse, a parte l'ipotesi del non utilizzo degli stessi impianti di cui alla legge n. 10 del 1985, per quanto attiene alle varie emittenti abbiamo una situazione in movimento, abbiamo un disaggregarsi di alcune concentrazioni e il verificarsi di aggregazioni diverse; abbiamo cioè una situazione che va immediatamente sottoposta ad un'ipotesi seria di regolamentazione. A questo proposito — anche per dire al senatore Visibelli che non è detto che le cose marcino sempre con lo stesso passo — vorrei sottolineare come sia necessario immettere un elemento di novità nell'ipotesi di regolamentazione dell'etere; esso è costituito dal fatto che non possiamo limitarci a considerare l'emittenza radiotelevisiva nel fissare una normativa *antitrust*, ma dobbiamo spingere lo sguardo più in là. Infatti, se non partiamo da questo concetto base, se non mettiamo in ordine le idee, non ci troveremo di fronte ad una politica *antitrust* di tipo classico, nel senso di evitare eccessi di concorrenza in modo da scongiurare situazioni che possono diventare di dominio, ma ci troveremo di fronte all'esigenza — che è stata intravista e in parte risolta dalla legge del 1981 sull'editoria — di limitare il potere di influenza sull'opinione pubblica da parte di chi ha la gestione dei *mass media*. È un problema di natura diversa e assai più delicato ed ha uno spessore di carattere politico. Pertanto mi pare difficile, se partiamo da questo concetto base, non porre insieme il potere di influenza che si può esercitare attraverso la carta stampata e quello che si può esercitare attraverso la proprietà di mezzi di emittenza televisiva.

In questo senso si inserisce anche il problema della pubblicità perchè la sua ge-

stione può indirettamente consentire lo stesso esercizio di influenza. Questo è un primo elemento dal quale dobbiamo partire.

Vi è poi, a mio giudizio, un problema di cui si è occupata recentemente anche la stampa: la revisione dell'istituto del canone. Ciò anche perchè è giuridicamente debolissima la difesa di tale istituto nel momento in cui viene regolamentata, e quindi legittimata, l'emittenza privata. Finchè questa regolamentazione non c'è, è giusto che vi sia un canone, ma nel momento in cui si regola e quindi si legittima la presenza dell'emittenza privata mi pare giuridicamente insostenibile il concetto stesso di canone che quindi dovrà essere superato. Se però non si vuol arrivare all'abolizione del canone — e quindi ad un'emittenza pubblica tutta sorretta dalla pubblicità, il che snaturerebbe l'emittenza pubblica stessa perchè a quel punto non si capirebbe il motivo per cui si dovrebbe continuare ad avere una parte pubblica dell'emittenza televisiva — e si vuole anzi andare in direzione opposta per evitare che si debba rincorrere esasperatamente l'*audience* e quindi la pubblicità, si deve evidentemente giungere ad un'imposta per quanto attiene al servizio pubblico al quale però si affida un ruolo che deve essere diverso da quello che può svolgere l'emittenza privata.

Un'altra questione riguarda il riassetto istituzionale del comparto delle telecomunicazioni. Si tratta di una questione importante soprattutto in relazione al fatto che vi è un piano europeo sostenuto tra l'altro da stanziamenti già presenti nel disegno di legge finanziaria. Non vi è dubbio che quattro soggetti gestori di fronte ad unico utente sono troppi. L'Azienda di Stato per i servizi telefonici cura la telefonia a lunga distanza, la Sip cura la telefonia di base, l'Italcable cura la telefonia intercontinentale e la Telespazio quella via satellite. È una situazione che non trova riscontro in altri paesi. Dobbiamo indirizzarci verso un polo unico delle telecomunicazioni, ma ciò non sarà facile e vi sarà il problema di un momento di riflessione da parte delle forze politiche. Nel frattempo dobbiamo cercare

di raccordare il più possibile questi quattro soggetti. In tal senso ho pregato il cosiddetto Comitato dei gestori, organo costituito da un rappresentante di ciascuna delle quattro aziende o società, di fare domani pomeriggio una riunione che ho intenzione di presiedere io stesso per vedere, per quanto attiene agli stanziamenti del disegno di legge finanziaria ed in particolare ai primi 1.000 miliardi di cui al piano, quali sono i programmi sui quali i quattro soggetti potranno concordare. Questo è il primo problema, salvo poi fare in modo che, nel momento in cui si arriverà al polo unico, questo contenitore abbia dei contenuti che possano essere via via armonizzati.

A questo proposito credo, per quanto attiene al personale, che prevedere per l'ASST un aumento di organico di 3.000 unità sia eccessivo e ciò è stato confortato dal parere dell'Azienda. Oggi sono 12.900 i lavoratori in servizio presso l'Azienda; se andiamo a guardare l'insieme del sistema telefonico di altri paesi, attraverso la meccanizzazione assistiamo a una diminuzione nel numero dei dipendenti. Prevederne 3.000 in più a me sembra assurdo. Vi è una legge del 1981 che, sulla base di alcuni parametri, spinge verso una previsione di tal genere; evidentemente tali parametri non sono adeguati e bisogna rivedere la legge. Quello degli organici non può essere considerato come un discorso dogmatico. Comunque, tenendo presente che la norma che avevo preparato da collocare in finanziaria consentiva di utilizzare il *turn over* al di fuori delle qualifiche e con una maggiore agilità visto che vi sono alcune qualifiche per le quali è necessaria un'assunzione ed altre per le quali non lo è, per quanto mi riguarda intendo bloccare a 13.000 unità l'organico dell'ASST, e, se il Parlamento sarà d'accordo, consentire una maggiore manovra in relazione all'utilizzazione del *turn over* per la copertura dei posti scoperti.

Vi è poi la questione della proprietà dei mezzi di trasmissione. È un problema molto grave che va guardato con attenzione. Non vi è dubbio che è difficile gestire una

normativa *antitrust* se non c'è una possibilità di controllo dei mezzi di trasmissione; è indubbio inoltre che la proposta che ha fatto l'IRI, pur potendo essere vista secondo diverse ottiche, ha una sua suggestione.

Tra le grandi questioni vi è infine la riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Ha ricordato il senatore Nieddu che si tratta di un'azienda autonoma.

La prima cosa che ho fatto, appreso di essere stato assegnato a questo Dicastero, è stata consultare l'Enciclopedia del diritto, alla voce «Ministero delle poste», ove è ampiamente sottolineata la caratteristica di azienda autonoma di tale Ministero, così come è sottolineata la medesima caratteristica per quanto riguarda la ASST, anche se gli spazi di autonomia sono in realtà più limitati di quanto appare da quella lettura.

Non posso per il momento fornire risposte precise — anche in relazione alle proposte di legge presentate nella precedente legislatura, che verranno riproposte in questa e che indubbiamente meritano un'attenta riflessione e considerazione — non avendo ancora sufficientemente meditato sulla questione della riforma del Ministero delle poste e dell'Amministrazione postelegrafonica. Mi limiterò, quindi, ad una considerazione di carattere generale.

Il rischio che, a mio avviso, si può correre con riguardo a queste riforme è quello di una deresponsabilizzazione politica rispetto al Parlamento e all'opinione pubblica del gestore di un servizio pubblico.

La creazione di un'azienda autonoma può essere cosa assai opportuna, necessitata dal fatto che ci troviamo in una condizione di monopolio naturale, o comunque in presenza di un servizio che ha risvolti sociali e che per tale motivo non può che essere affidato alla mano pubblica.

Tuttavia, proprio tenendo conto dell'assoluta discrasia esistente tra il livello della nostra capacità produttiva ed il livello di funzionamento dei servizi pubblici (e ciò non soltanto per quello postale e telefonico), dobbiamo fare attenzione a non perpetuare lo stesso tipo di problematiche e di

inconvenienti che si hanno con l'attuale assetto, con l'aggravante di un'eccessiva deresponsabilizzazione del Ministro di fronte all'opinione pubblica ed al Parlamento (a tal riguardo ho appreso con piacere che verrà ascoltato dalla Commissione il presidente di un'importantissima azienda che gestisce un servizio pubblico).

Non ho fatto queste osservazioni per frapporre ostacoli ad una trasformazione dell'attuale assetto. Ritengo, però, che la responsabilità politica debba essere assai ben definita, altrimenti finiremo per creare un filtro tra il responsabile politico formale ed il gestore effettivo del servizio, aggiungendo altri inconvenienti agli attuali.

GIUSTINELLI. Noi, ad esempio, abbiamo parlato di funzione di indirizzo, di coordinamento e di controllo, che non vuol dire deresponsabilizzazione, ma avere la visione di un'azienda gestita con carattere imprenditoriale.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Sarebbe necessario che questi aspetti consentissero anche una certa incisività sulla gestione. Ad esempio, per quanto riguarda le assunzioni, si tratta di vedere se l'indirizzo ed il controllo possono arrivare fino al punto di consentire non la gestione della singola assunzione, ma la gestione della politica delle assunzioni in un determinato periodo.

Altrimenti — lo ribadisco — rischiamo di avere gli stessi inconvenienti finora registrati, con l'aggravante di una maggiore copertura sia verso l'opinione pubblica che verso il Parlamento.

Si tratta, comunque, solo di una preoccupazione, per la quale si possono trovare mille soluzioni diverse.

GIUSTINELLI. Non ci ha detto nulla sui tempi della riforma.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mentre credo di essere stato sufficientemente preciso — tenuto conto dei tanti interessi in campo e del fatto che vi deve essere il concerto di undici Ministri

ed anche un pizzico di incoscienza — per quanto riguarda la riforma dell'emittenza, sulla quale sono riuscito a formarmi delle idee chiare, non posso pronunciarmi sui tempi della riforma. Questo perchè ho fissato delle priorità ed anche perchè abbreviare i tempi di riflessione per poi scaricare sul Parlamento, sulle Commissioni, una serie di proposte, non mi sembra proficuo.

La riforma dell'emittenza ci terrà occupati piuttosto intensamente per qualche tempo e ritengo, inoltre, che debba essere attuata rapidamente. Durante il suo esame cercherò di studiare la formulazione di una proposta sul riassetto delle telecomunicazioni e sulla riforma del Ministero.

Quanto al problema di una riduzione del deficit del 15 per cento (supponendo una sua sottostima) non sono così ottimista come si è mostrato il senatore Giustinelli. Ritengo incongruente scaricare sul Tesoro per il primo anno l'onere di un contratto. È vero che di fatto quest'ultimo viene stipulato dalla Funzione pubblica e dal Tesoro, con la sola collaborazione del Ministero competente, tuttavia è assurdo che per il primo anno non siano stati calcolati gli oltre 500 miliardi per il contratto 1987, poiché erano nelle pieghe del bilancio del Tesoro, costringendo ad una comparazione tra 1.800 e 1.990 miliardi, quando il vero deficit è di 2.360 miliardi.

È evidente quindi, come fin dal primo anno nei conti delle aziende, e mi riferisco anche a quelle che non rientrano nella competenza del Ministero, debba essere scaricato per intero, eventualmente attraverso una congrua previsione, il peso del maggior onere contrattuale. Allo stesso tempo ritengo assurdo che gli 833 miliardi risultanti dalla differenza tra le tariffe agevolate per l'editoria e le tariffe normali, che dovrebbero cioè essere pagate se non vi fossero queste agevolazioni, gravino sul bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni anzichè su quello del Ministero del tesoro o della Presidenza del Consiglio. Questo per garantire una certa trasparenza.

Devo aggiungere che, sia pure al netto degli 833 miliardi dei cosiddetti oneri so-

ciali, di solito per l'edilizia agevolata e per l'editoria, il disavanzo netto è di 230 miliardi. Prevedendo 200 miliardi in più di scala mobile per il 1988, 200 miliardi in più per la gestione dei contratti e 100 miliardi in più per rimborso prestiti, si giunge ad un totale di 500 miliardi. A fronte di queste maggiori spese, per avere 230 miliardi di ulteriori entrate, le tariffe dovranno essere nuovamente aumentate del 5 per cento (supponendo un aumento del traffico di 230 miliardi in valore nominale, altrimenti il conto non quadra, e comunque non si tratta di un conto di sicura quadratura).

Il problema, allora, è di realizzare dei risparmi. Intanto è già stato ricordato che la spesa corrente, a differenza di quanto avviene nell'Azienda telefonica dove le spese per il personale incidono solo per il 30 per cento, nell'Azienda delle poste giunge al 70 per cento. Per il 1988 sono state previste 6.000 unità lavorative in più. Perché non è possibile fare per l'Azienda delle poste lo stesso discorso fatto per l'Azienda dei telefoni, cioè bloccare il numero delle unità all'attuale, sia pure lavorando sul *turn over*?

LOTTI. Su questo problema il nostro Gruppo presentò un ordine del giorno nel 1983.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non so se nel 1983 ciò fosse possibile.

Nel 1988 so che non è possibile per due ragioni, di cui la prima è rappresentata dalla distribuzione fortemente sperequata del personale sul territorio. Quando cioè in un compartimento, ossia in una regione, trovo un rapporto traffico-addetti che è tre volte quello di un'altra regione, è evidente che non posso prendere i lavoratori di quel compartimento e trasferirli in blocco in un altro e quindi mi trovo ad affrontare questo primo problema, vale a dire una distribuzione sul territorio che non mi consente il blocco delle unità. Tale programma non sussiste invece per l'Azienda dei telefoni perché, trattandosi di un minor numero di unità, qualora si presenti la necessità di

chiudere una stazione — come capiterà di fare al Sud — in alternativa al trasferimento a decine di chilometri di distanza si può consentire al personale interessato, proprio perché — ripeto — si tratta di poche unità, un'opzione di ingresso nell'organico dell'altra azienda.

Questa strada invece — come ho detto — non è percorribile nei confronti del personale dell'Azienda postale e in più, per quanto riguarda quest'ultimo, il problema è che la carenza si addensa nelle qualifiche più basse e soprattutto tra gli operatori di esercizio. Il vero ritardo, infatti, salvo casi eccezionali, si verifica nella fase tra l'ultimo smistamento ed il recapito, in quella fase cioè che non può essere meccanizzata, che richiede quella conoscenza toponomastica cui faceva riferimento il senatore Nieddu e dove soprattutto si registra una continua carenza del personale rispetto alla quale le soluzioni non sono facili.

Io non so, infatti, se la Commissione, a parte il dubbio di costituzionalità che può nascere e che alcuni giuristi interpellati hanno manifestato, sarebbe d'accordo nel caso in cui l'amministrazione emanasse dei bandi di concorso che stabilissero tra i requisiti per la partecipazione addirittura la presentazione del certificato di residenza. Una soluzione di questo genere certo risolverebbe tutti i problemi, però — ripeto — suscita qualche dubbio di costituzionalità e comunque, a parte questo, non credo vi sarebbe accordo sotto il profilo politico su una misura di questo genere, tenendo conto che indubbiamente il bisogno di occupazione è più forte in alcune regioni che in altre e che quindi essa riconoscerebbe solo ad alcune di queste la possibilità di assunzioni, anche rispetto a chi eventualmente fosse disponibile al trasferimento.

Questo dunque è il primo problema a cui si affianca una seconda questione che non è anch'essa di poco momento, vale a dire — ma l'interrogativo è solo retorico perché è innanzitutto rivolto a me stesso — sarebbe d'accordo la Commissione nel caso in cui si stabilisse che soltanto con il titolo della scuola dell'obbligo si partecipa ad un concorso, per cui chi avesse un tito-

lo superiore e lo celasse sarebbe passibile di licenziamento dal momento in cui l'esistenza di tale titolo venisse scoperta? Bada che anche questo, da un punto di vista politico, non è un interrogativo di facile soluzione. Ha il diritto cioè la società di negare ad un laureato, dopo la tanta imprevidenza dimostrata in tema di politica degli studi universitari, la possibilità di fare il postino?

In conclusione, voglio aggiungere che, per quanto mi riguarda, ho già richiesto a ciascun compartimento — e l'ho ottenuto — e sto attendendo da ciascuna direzione provinciale il rapporto traffico-addetti per le varie categorie, in modo che si possa procedere ad una rigorosa verifica degli organici. Quando infatti, dividendo per grandi compartimenti, mi accorgo che la carenza di organico al Nord è del 18 per cento, al Centro è del 14 per cento, al Sud dell'11 per cento e rispetto al personale del Ministero addirittura del 20 per cento rimango un poco perplesso perchè è vero che sono alla guida di questo Dicastero solo da poco tempo, però, non ho la sensazione che qui vi siano molte stanze vuote da riempire. Quindi, bisogna porsi il problema anche di come verificare questi organici perchè non si può fare una valutazione acritica del rapporto traffico-addetti in quanto si deve tener conto delle varie realtà esistenti, legate, ad esempio, alla più o meno vasta presenza di processi tecnologici innovativi.

Pertanto, ritengo sia possibile realizzare un risparmio sulle 6.000 unità la cui assunzione era prevista nel 1988, sempre che si tengano presenti certi criteri, vale a dire che si faccia una politica accorta per quanto riguarda la copertura delle carenze laddove esse si manifestano, sulla base del rapporto traffico-addetti criticamente valutato.

Un ulteriore risparmio — sempre per quanto riguarda le spese correnti perchè nessuno penso chieda di risparmiare sulle spese per investimenti — credo sarà possibile, anche se non sono in grado di valutarne ancora con precisione l'entità, sulle spese per beni e servizi, ma ho comunque l'impressione che il problema della riduzione

del *deficit* del 15 per cento resti di difficile soluzione.

Per quanto riguarda poi la questione relativa all'eventuale assunzione del personale delle categorie più basse mediante gli uffici di collocamento, occorrerà in tale ambito risolvere il problema del personale precario, cui il Ministero delle poste fa spesso ricorso. Va tenuto presente infatti che i cosiddetti trimestrali sono iscritti in un particolare albo da cui poi vengono attinti e che proprio la presenza in detto albo li esclude dall'iscrizione nelle liste di collocamento. Pertanto, è necessario arrivare ad un'armonizzazione tra le diverse norme, onde evitare penalizzazioni a danno e dell'azienda, perchè nel momento in cui vi sono punte che richiedono l'assunzione di lavoro straordinario non potrebbe far ricorso a chi ha già fatto una precedente esperienza, sia pure a distanza di più di sei mesi, e del lavoratore che verrebbe ad essere discriminato in modo del tutto iniquo ed ingiusto. Questo dunque è un problema particolare che va risolto.

Quanto poi all'emendamento preannunciato dal senatore Nieddu circa la proroga dei termini di validità di talune graduatorie, esprimo un parere favorevole non tanto perchè va incontro ad aspettative che si possono essere determinate — e che comunque quindi vanno rispettate — quanto perchè effettivamente i tempi dei concorsi sono estremamente lunghi. Quindi, nell'eventualità che vi siano delle carenze da coprire in determinate province, sono disponibilissimo a prendere in considerazione l'ipotesi di far ricorso alle graduatorie relative a concorsi precedenti.

Un'altra questione molto intricata, onorevoli colleghi, è quella della dirigenza. Come voi sapete, vi è una sospensiva decisa dal TAR che ha bloccato tutte le promozioni a cui ha fatto seguito un ricorso del Ministero al Consiglio di Stato, il quale però tarda a pronunciarsi. Pertanto delle due l'una — ed è una decisione che dovrò prendere — o si rinuncia al ricorso al Consiglio di Stato e quindi si rimette la situazione in movimento, oppure si sollecita, pur con tutto il rispetto per l'indipendenza

della magistratura, il responso di tale organo perchè altrimenti non si è in condizioni di coprire i posti di dirigente, il che comporta poi un'assoluta situazione di carenza: ad esempio (non sono in possesso di cifre esatte) abbiamo alcune decine di dirigenti mentre ne sarebbero necessarie alcune centinaia.

La questione delle tariffe. Non v'è dubbio che occorre procedere ad una nuova tabellazione tariffaria, ma con attenzione. I dati citati dal senatore Giustinelli mi pare riguardino gli introiti più che il traffico. Nel 1985 la corrispondenza ordinaria, cioè tutte le lettere e gli altri oggetti a tariffa intera, ha rappresentato il 53,7 per cento del traffico e il 90,8 per cento dell'introito. Le stampe invece hanno rappresentato il 46,3 per cento del traffico e il 9,2 per cento dell'introito. Percentuali analoghe si registrano per il 1986. Le stampe vanno suddivise in due categorie: quelle propagandistiche non periodiche, soggette alla tariffa ordinaria e quelle propagandistiche periodiche. Quest'ultima componente, a sua volta, è divisa in tre gruppi: le vendite per corrispondenza, che attualmente sono soggette alla tariffa di 90 lire fino a 100 grammi e di 45 lire per ogni 50 grammi in più, in ordine alle quali si può senz'altro pensare ad un aumento; le stampe propagandistiche di case librarie o editrici, che attualmente sono gravate da una tariffa di 55 lire fino a 100 grammi e di 28 lire per ogni 50 grammi in più, in ordine alle quali non credo che si debba decidere un aumento, vista la delicatezza di questo settore; le stampe propagandistiche di qualsiasi tipo contenenti pubblicità a favore di terzi che ecceda il 70 per cento della superficie del periodico, che sono soggette alla tariffa ordinaria. In quali casi deve essere rivista la tariffa? Questa non è materia di esclusiva competenza ministeriale, dal momento che la legge sull'editoria ha previsto l'insediamento di una commissione alla quale tra l'altro è affidato il compito di rivedere le tariffe postali agevolate. Naturalmente bisognerà sentire anche i direttori dei giornali, ma quattro lire a copia per i quotidiani e soprattutto 20 lire per le stampe periodi-

che mensili — che poi presentano ampi spazi di pubblicità a favore di terzi — mi sembra davvero poco. Si solleveranno senz'altro molte proteste, ma non vi è dubbio che questo tipo di traffico postale gravato da basse tariffe ingombra notevolmente.

Convengo con l'opinione di coloro i quali ritengono che la vicenda Telit riguardi anche il Ministero. Mi auguro che si arrivi ad una soluzione nel più breve tempo possibile.

Al collega, senatore, Pollice, vorrei rispondere con una notazione di carattere politico finale. Io non so se presso il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni si stiano organizzando forme di sindacalismo autonomo tipo «Cobas». Per quanto mi riguarda farò in modo che questo fenomeno non sia incoraggiato da alcun pretesto offerto dalla politica del Ministero. Certo non sarà la politica delle assunzioni o dei trasferimenti a sollecitare i Cobas: si tratta di un fenomeno negativo perchè è negativa la perdita di rappresentatività dei sindacati confederali. Forse c'è stata una scarsa previdenza. Già nel 1979 presentai una proposta di legge per la regolamentazione del diritto di sciopero nei servizi pubblici, alla base della quale vi era una preoccupazione — ahimè verificatasi fondata — cioè che è interesse dei sindacati confederali giungere a detta regolamentazione, naturalmente entro certi limiti; oggi vedo anche con un po' di amarezza per il tempo perduto che da alcune parti si invoca una legge. E allora, senatore Pollice, cercheremo di evitare i motivi che favoriscono l'organizzazione di Cobas; d'altro canto con un personale di 240.000 unità possono insorgere i più diversi motivi di insoddisfazione. Proprio ieri, ad esempio, sono intervenuto per far riaprire un ufficio postale di Salerno che era stato chiuso per una settimana dai dipendenti dopo una rapina, con la richiesta di predisporre adeguati sistemi di sicurezza. I motivi di insoddisfazione dunque possono essere infiniti.

Concludo ringraziando i colleghi che sono intervenuti; appena superato l'esame dei documenti di bilancio sarò senz'altro a vostra disposizione per eventuali audizioni

su singoli argomenti e soprattutto intorno al problema dell'emittenza, in ordine al quale mi riprometto — ripeto — di espletare il dovere di proposta che mi compete.

Dichiaro infine di accogliere l'ordine del giorno presentato dal senatore Giustinelli e da altri senatori. In merito alla sua seconda parte intendo soltanto sottolineare che forse sarà opportuno, da parte mia, presentare più di una relazione al Parlamento, dal momento che si tratta di settori diversi.

**PRESIDENTE.** Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 11.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato del rapporto.

**POLLICE.** Signor Presidente, nonostante l'ampio intervento del Ministro, su alcune materie anche complesso ed esauriente, ritengo che sarebbe necessario approfondire alcuni aspetti inserendoli nel loro contesto specifico, soprattutto per quanto riguarda il comparto dell'informazione radiotelevisiva.

Voterò contro la proposta del relatore sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 soprattutto perchè vi sono ancora molti lati oscuri, molti aspetti negativi che rischiano, come in molte altre situazioni, di farci trovare, a distanza di breve tempo dalla votazione della legge finanziaria e del bilancio, di fronte a fatti nuovi. Alcune affermazioni specifiche del Ministro, ad esempio la fissazione del tetto dei 13.000 addetti per quanto riguarda l'ASST, se da un lato possono far capire che si va ad un attento esame della situazione dell'Azienda e quindi dei livelli occupazionali, dall'altro mal si compendiano con lo sviluppo stesso dell'Azienda rispetto ai nuovi investimenti.

In questo senso sottolineo ancora quanto ho detto all'inizio della seduta sull'eventuale liberalizzazione del settore e quindi sulla sua privatizzazione. Comunque questa è una mia considerazione e non so se in fu-

turo sarà suffragata dai fatti. Preannuncio che in sede di esame del disegno di legge finanziaria presso la 5<sup>a</sup> Commissione, per quanto riguarda il comparto delle poste e delle telecomunicazioni, presenterò alcuni emendamenti. Si tratta di una serie di emendamenti all'articolo 8 concernenti in modo particolare la necessità che non vi siano aumenti tariffari eccedenti il tasso inflattivo, un più razionale utilizzo degli impianti del personale, la questione dei trasferimenti ed infine una modifica di spostamento di cifre.

Naturalmente il giudizio è negativo su tutta la manovra di carattere finanziario e specificatamente su quella relativa ad un comparto così delicato come quello al nostro esame.

**PINNA.** Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, prendo brevemente la parola per dire che le linee di bilancio e di politica finanziaria che emergono dal dibattito, o meglio dall'esposizione della relazione e poi dalla replica del Ministro oggi, come pure dalla documentazione a disposizione, non sembrano discostarsi nella sostanza da quelle che sono state alla base degli atti di bilancio negli anni scorsi. Anzi, vorrei dire che per diversi aspetti oltre a confermarle sembrano perfino aggravarle.

A noi pare che, per questa via dei piccoli aggiustamenti tendenti alla compressione del disavanzo — nella misura in cui non si opera al fine di cambiare progressivamente la struttura che sta alla base della produzione annuale di un disavanzo sempre crescente — appaia impossibile perseguire un obiettivo di risanamento reale e di sviluppo del comparto al nostro esame. Nello stesso tempo non sembra emergere dalla relazione e dalla replica del relatore un impegno fermo per la riforma del Ministero; anzi, il relatore sia nella relazione introduttiva sia oggi nella replica sembra presentarsi rassegnato al fatto che da troppi anni si persegue una riforma che non si riesce a realizzare e preferisce orientarsi verso la politica dei piccoli passi che però

porta al risultato di un disavanzo molto elevato.

Pertanto, pur prendendo atto degli impegni assunti dal Ministro relativamente alla riforma del comparto delle telecomunicazioni ed apprezzando una serie di informazioni fornite dal Ministro stesso nonchè il fatto che dal suo intervento emerge un quadro più realistico della situazione finanziaria e di bilancio, un quadro cioè in qualche modo modificativo rispetto alle carte che abbiamo sotto mano, preannunzio il nostro voto contrario e la presentazione di emendamenti in Commissione bilancio sulla parte del disegno di legge finanziaria relativa alle poste e alle telecomunicazioni.

Per il resto faccio richiamo, anche per motivare il nostro voto contrario, ai punti richiamati nell'ordine del giorno presentato dal nostro Gruppo.

ULIANICH. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, desidero anzitutto dichiarare che aggiungerò la mia firma sia all'ordine del giorno dei senatori Giustinelli, Pinna e Senesi, sia allo schema di rapporto contrario a firma Visconti, Pinna, Lotti, Bisso e Senesi.

Il voto contrario della Sinistra indipendente non è un voto di sfiducia nei confronti del Ministro, poichè da quanto egli ha detto questa mattina sono emersi alcuni aspetti che ritengo positivi, se le intenzioni manifestate potranno trovare adeguato riscontro nella prassi politica.

Il Ministro ci ha detto che entro il mese di novembre vorrebbe presentare un disegno di legge per la regolamentazione dell'emittenza radiotelevisiva. È chiaro che in questa sede non si può non denunciare il ritardo con cui il Governo fino a questo momento si è mosso. Questa dichiarazione d'intenti da parte dell'onorevole Mammi potrebbe far ben sperare.

Vorrei semplicemente pregarlo se fosse possibile, o in concomitanza, o precedentemente, se ciò non rappresenta un'inframmentazione, di comunicare in Commissione quali potrebbero essere i capisaldi di que-

sta regolamentazione. È possibile che il Ministro non abbia bisogno dei consigli della Commissione, ma forse sarebbe opportuno che vi fosse su questo piano uno scambio di opinioni.

Anche quanto egli ha detto con riguardo al sovraffollamento radiofonico rappresenta un dato incontrovertibile. Non basta, tuttavia, la constatazione della negatività che è emersa ormai da molto tempo; ma è necessario un intervento nel più breve tempo possibile, ponderato sulla base di uno studio della situazione esistente e di quella che eventualmente potrebbe tradursi senza interventi da parte dello Stato.

Per questi motivi posso affermare di aver colto nella replica del Ministro degli aspetti che sul piano personale possono provocare simpatia nei suoi confronti. Devo aggiungere peraltro che per quanto riguarda oggettivamente il bilancio proposto in questa sessione, non ci discostiamo nella politica generale da quello presentato lo scorso anno. Addirittura, chi volesse filologicamente divertirsi, potrebbe trovare identiche proposizioni, e non soltanto nella presentazione del bilancio. Si potrebbe rispondere che la situazione permane identica. Ma un minimo di fantasia ed un minimo di intervento razionale sulle situazioni che sempre più si aggrovigliano sarebbero stati opportuni. Costato che nella relazione di quest'anno sono stati inseriti brani tratti di peso da quella redatta nella scorsa legislatura dal senatore Roberto Spano.

Vorrei soffermarmi su alcuni punti.

Per quanto riguarda i problemi del Mezzogiorno, riscontro un tentativo di compensazione materiale, di taglio matematico. Non si tenta di affrontare nel profondo problemi con un minimo di pianificazione; tutto è estremamente generico. Lei avrà letto senz'altro, signor Ministro, la parte introduttiva al bilancio. È di estrema genericità.

Si parla poi di regolarità del servizio di corrispondenza ordinaria. Il Ministro è tornato in sede di replica su alcuni di questi aspetti, puntualizzandoli come estremamente positivi. Vorrei allora far notare che la

gente normale, che non utilizzerà mai tutti questi sofisticati servizi, incontra difficoltà nella ricezione della corrispondenza ordinaria. Bisognerà allora pur decidersi su questo punto.

Che delle lettere impieghino una settimana, quindici giorni, o addirittura due mesi per arrivare da Milano a Napoli (ho delle buste con relativi timbri)...

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. In media cinque giorni.

ULIANICH. La media... Il che, non c'è dubbio, rappresenta un disservizio, poichè dieci o quindici anni fa in un giorno, un giorno e mezzo, le lettere arrivavano.

È mai possibile allora che la tecnologia così avanzata renda più tardi il recapito della corrispondenza? È chiaro che su questo punto occorrerà pure intervenire, perchè è molto bello innalzarsi verso l'alto con le conquiste della tecnologia, ma non dobbiamo dimenticare i servizi più terra-terra.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La fase critica è quella del recapito.

ULIANICH. Benissimo, mi auguro allora che anche su questo punto possano trovarsi adeguate soluzioni.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, anche a nome dei colleghi Visconti, Pinna, Lotti, Bisso, Senesi ed Ulianich, desidero dare lettura alla Commissione del seguente schema di rapporto sfavorevole: «L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato della Repubblica, preso in esame lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988; considerato che dal medesimo documento esce confermata una linea che ha fin qui gravemente penalizzato lo sviluppo dei servizi postali e di telecomunicazione; ravvisata, al contrario, la necessità di scelte profondamente innovative, volte a privilegiare la necessità di una radicale riforma del Mini-

stero e delle Aziende da esso dipendenti, in attuazione della delega a suo tempo concessa al Governo, per affidargli compiti di indirizzo, controllo e coordinamento delle politiche di settore; la razionalizzazione e lo sviluppo dei servizi postali, puntando al contenimento del disavanzo via via crescente attraverso una più attenta ed equa politica tariffaria e la valorizzazione ed ottimizzazione di ogni risorsa umana e tecnica, sulla base di un piano quinquennale di rilancio da presentare al Parlamento entro sei mesi; la verifica, e se necessario la riconsiderazione, dei programmi e degli investimenti in corso con la legge n. 39 del 1982, con l'obiettivo di privilegiare un assetto della rete rispondente alle nuove esigenze nel frattempo emerse sul piano delle tecnologie più avanzate; la più sollecita utilizzazione degli ingenti residui passivi formati nel tempo; uno sviluppo dei servizi di telecomunicazione che abbia come termine di riferimento l'unificazione dei gestori e il recupero dei gravi ritardi accumulati dal nostro Paese rispetto a quelli più avanzati, in un settore tecnologicamente strategico, mediante un'adeguata politica di investimenti e la separazione delle attività manifatturiere da quelle di gestione; il più tempestivo coordinamento dei piani dei Ministeri delle poste e dell'industria, attraverso il varo di un piano decennale che possa costituire il quadro di riferimento di ogni iniziativa pubblica e privata nel settore; la riforma del sistema radiotelevisivo, resa urgente dai gravi processi di concentrazione, avvenuti o in corso, per garantire non solo il più corretto perseguimento delle finalità del servizio pubblico ma l'instaurarsi di una reale e pluralistica libertà d'antenna, attraverso la definizione di precise norme antimonopolistiche; tutto ciò premesso, esprimerà parere contrario all'approvazione dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988».

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti lo schema di rapporto

predisposto dai senatori Giustinelli, Visconti, Pinna, Lotti, Bisso, Senesi ed Ulianich.

**Non è approvato.**

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470 resta conferito al senatore Nieddu.

*I lavori terminano alle ore 13.*

**MARTEDÌ 13 OTTOBRE 1987**

(Pomeridiana)

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 17,20.*

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)» (470)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990» (471)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17) (Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame congiunto)

**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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 – Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (tabella 17)».

Riprendiamo l'esame sospeso nella seduta dell'8 ottobre.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**BISSO.** Signor Presidente, signor Ministro, cari colleghi, le risorse economiche che la legge finanziaria per il 1988 finalizza all'economia marittima – lo ha già detto nella sua introduzione il relatore, senatore Mariotti – sono particolarmente esigue rispetto alle necessità di questo comparto. Se tale sottodimensionamento non verrà rimosso, con l'azione – spero e mi auguro – di tutti i Gruppi politici presenti in questa 8<sup>a</sup> Commissione, si finirà – questo è il nostro giudizio – per determinare il blocco di quel positivo, anche se faticoso, processo messo in moto con la legge che proprio in questa Commissione discutemmo e approvammo durante la passata legislatura.

Se ho colto bene i dati contenuti nella legge finanziaria per il 1988, essa non prevede nessun nuovo stanziamento per quanto riguarda i porti, nè per la difesa del mare – il che mi sembra estremamente grave – mentre le spese previste per i cantieri e la flotta rappresentano poco più di un valore simbolico. Decisamente inadeguato poi mi sembra il finanziamento per la pesca marittima. Io credo che le conseguenze che deriveranno da queste scelte compiute dal Governo sull'economia marittima saranno pesantissime; sono scelte che vanno in rotta di collisione con la prorompente esigenza di efficienza, produttività, competitività del sistema marittimo italiano rispetto agli altrui sistemi, scelte che ridurranno in modo consistente gli effetti positivi registrati negli ultimi tempi: avremo un danno sui processi di ristrutturazione e di ammodernamento dei cantieri e dei porti e un danno sul travagliato avvio della politica di difesa del mare. In sostanza se non interviene un mutamento, queste scelte finiranno per inchiodare ulteriormente in condizioni di subalternità da un lato e di marginalizzazione dall'altro, l'economia marittima italiana rispetto a quella di altri paesi a noi concorrenti. Questa manovra politico-finanziaria da un lato mortifica il

ruolo, le funzioni, la professionalità di chi è preposto e di chi opera in questo settore di così grande rilevanza strategica e, dall'altro, si configura come «lesiva» degli interessi nazionali in quanto accentua lo stato di emarginazione e di dipendenza del nostro Paese e protrae nel tempo le cause che concorrono a determinare il debito dello Stato italiano.

Quali prospettive si dischiudono? Quali orizzonti per l'industria navalmecanica e per gli altri comparti dell'economia marittima?

Se consideriamo, ad esempio, dei comparti importanti dell'economia marittima, come la navalmecanica e l'armamento, a me sembra che la prospettiva che sta loro di fronte, se non si modificano i finanziamenti, sia piuttosto pesante. È vero che il disegno di legge finanziaria rifinanzia per 1.000 miliardi, come è detto al comma 20 dell'articolo 9, la legge n. 295 del 1985 che approvammo in questa sede, ma tale rifinanziamento — questo è il punto che vorrei sottolineare — è a copertura di interventi già in corso di realizzazione. Non si tratta pertanto di un finanziamento capace di stimolare nuova domanda e nuovo lavoro per i cantieri e quindi un più avanzato processo di ammodernamento; sono 1.000 miliardi che vanno a copertura di una domanda che è stata molto forte per due fondamentali motivi. Il primo va ricercato nella bontà della legge che forniva mezzi finanziari consistenti; il secondo nel fatto che, sapendo che la Comunità economica europea avrebbe emanato una direttiva che creava condizioni meno favorevoli per il settore della navalmecanica, indubbiamente il mondo armatoriale ha colto l'occasione ed è andato nella domanda al di là di quello che prevedeva la legge, cioè 1.250 miliardi di lire ed 800 mila tonnellate di stazza lorda in tre anni. In realtà siamo arrivati ad un milione e 500 mila tonnellate. Occorreva quindi finanziare questo effetto positivo per quanto riguarda la domanda di nuove costruzioni e tale finanziamento va ora a copertura di questo balzo in avanti che la domanda ha compiuto.

Il problema che ci rimane oggi però è

che questo carico di lavoro andrà ad esaurirsi tra la fine del 1988 e il 1989. Le commesse giungeranno ad esaurimento. Allora si presenta il problema di vedere se già oggi, attraverso finanziamenti adeguati, siamo in grado di esercitare uno stimolo per ulteriore domanda per le costruzioni e quindi di avere un saldo positivo nel momento in cui le commesse del passato verranno ad esaurirsi senza che tale esaurimento dia luogo ad un blocco, ad una rottura, al ricrearsi di quelle condizioni che avevano caratterizzato l'andamento del settore nel 1982-83: uno stato di crisi drammatico con tutte le tensioni sociali che ne derivarono e con tutti i conseguenti aspetti negativi anche dal punto di vista delle difficoltà a rimettere in moto l'intero processo produttivo. Ricordiamoci che l'assenza di domanda per così lungo tempo ha finito per incidere anche sulle progettazioni fino al punto che, per fare certe navi, la Fincantieri ha dovuto comprare progetti dal Giappone. Niente di scandaloso, la mia non vuole essere una critica, ma è un elemento che si è determinato a causa dei molti anni in cui si è verificata una quasi totale assenza di domanda. Credo che da questo punto di vista occorra essere molto accorti nella definizione delle risorse.

Per non trovarsi di fronte alla situazione che ho appena evocato, occorre che già da oggi il disegno di legge finanziaria dia un segnale di disponibilità di risorse a chi poi deve fare gli ordinativi. Nel momento in cui verranno ad esaurimento le commesse per cui si sta lavorando e per cui sono stati stanziati quei 1.000 miliardi occorrerà che altri subentrino dando continuità al processo produttivo, senza rotture. Ciò mi sembra importante non solo per evitare una situazione drammatica come quella che ci siamo lasciati alle spalle, ma anche per continuare ad offrire la possibilità ai cantieri italiani di portare avanti quei processi di ristrutturazione che devono permetterci di abbassare almeno di altri 10 punti i loro costi di produzione. Tale traguardo è perseguibile con buona possibilità di successo, a nostro parere, se oltre al cantiere si guarderà con ottica diversa ri-

spetto al passato a tutta quella parte di lavoro, che viene effettuata dalle piccole e medie industrie, che costituisce il 60 per cento del lavoro che si compie fuori dal cantiere, ma che viene poi assemblata nel cantiere stesso. Ciò perchè è indubbio che questa riduzione di 10 e forse più punti è indispensabile per far sì che la nostra cantieristica sia effettivamente competitiva. Credo che questo obiettivo non possa essere raggiunto agendo solo sul 40 per cento del lavoro, cioè su quello che si fa nel cantiere, lasciando inalterato e fuori da ogni intervento il restante 60 per cento.

Questi processi possono essere realmente avviati se vi è continuità di domanda e le possibilità di perseguire più alte capacità produttive possono concretizzarsi solo se i finanziamenti sono in grado di garantire un flusso che sia caratterizzato da questo elemento di continuità. Il tema del carico di lavoro per i nostri cantieri si ricollega con quello dell'industria armatoriale — che è poi quello che deve garantire la domanda — o meglio con il problema delle condizioni che lo Stato ha il dovere di realizzare come elemento di aiuto e di stimolo. Anche qui non mi sembra che queste condizioni si possano creare con lo stanziamento dei 1.000 miliardi previsto dal comma 20 dell'articolo 9 del disegno di legge finanziaria. Quest'ultimo dà una risposta a nostro parere non positiva al riguardo, cioè non in grado di assicurare continuità al rinnovamento della flotta, in particolare di quella privata visto che per quella pubblica l'attuale legislazione prevede altri momenti di copertura e di risorse. Ora questo stanziamento ha lo scopo di creare le condizioni per una legge che abbia quelle finalità cui lo stanziamento medesimo si riferisce, ma con finanziamenti più rispondenti. Questa potrebbe essere la risposta ad alcune nostre perplessità, ma a nostro giudizio in questo momento si tratterebbe di una scelta non positiva.

Con altrettanta franchezza debbo dire che ci preoccupano gli orientamenti che sono maturati o che stanno giungendo a piena maturazione all'interno del mondo armatoriale.

E mi è sembrato di percepire qualche segnale di accoglimento di tali orientamenti sia nella relazione allegata alla tabella 17, sia nella relazione — che in grandissima parte condivido ed apprezzo — del senatore Mariotti alla tabella stessa.

Di cosa si tratta? Si tratta dei contributi pubblici alla gestione. Colgo qui l'occasione per mettere sul tappeto questo problema. Voglio ricordare che quando discutemmo della legge sulla Finmare, venne affrontata la questione di un contributo per conferire maggiore liquidità alle imprese, in definitiva un contributo alla gestione, e vi fu una discussione abbastanza travagliata e difficile, che ricevette dalle istituzioni una risposta positiva. Rammento anche, però, che si disse che quella misura non poteva essere ripetibile.

Ora, se quell'orientamento fosse completamente accolto, se venisse a piena maturazione, ci troveremmo di fronte non solo ad una ripetizione di essa, ma addirittura ad una generalizzazione di contributi alla gestione.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. In difesa della bandiera.

BISSO. Sono per la difesa della bandiera, ma la questione è un'altra.

PATRIARCA. Vediamo quello che fa la Francia.

BISSO. Conosco il problema, anche se non ho la pretesa di fornire una soluzione, che purtroppo non ho ancora trovato. Vi sto sottoponendo un'altra questione, assai rilevante, dal momento che mi è giunta notizia di quantificazioni piuttosto massicce e non credo che sia questa la strada da seguire.

Ciò non significa che non si debbano ricercare le forme per dare il necessario aiuto, questo deve però avvenire nel modo giusto. Si parla, ad esempio (ed è solo una battuta, non voglio certo fare facile polemica), di mercato, di inno al mercato. «Tropo Stato», si è detto da parte di qualcuno

in occasione di alcune manifestazioni. E stiamo allora sul mercato!

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. È una scelta che può avere delle conseguenze.

BISSO. Ritengo che il problema non vada posto in questi termini. Se si vuole stare sul mercato, occorre creare le condizioni perchè ciò sia possibile.

La prima considerazione che desidero fare è la seguente (e non so se sia esatta, certamente è parziale, tuttavia contiene degli elementi di verità). Il Gruppo comunista ritiene che l'armamento italiano debba essere posto in condizioni di parità competitiva rispetto a quello estero, a noi concorrente e non in condizioni di inferiorità per balzelli che lo Stato farebbe gravare sulla flotta italiana. A questo punto, si tratta di individuare in modo preciso — e desidero sottolineare tale aspetto — quali fatti determinano le carenze del nostro armamento, per discutere, su questa base, le risposte da dare, affinché esso sia posto in condizioni di parità competitiva con quelli esteri.

La seconda considerazione è la seguente. Marinerie come l'inglese, la francese, la tedesca, l'olandese, la norvegese ed altre, stanno facendo in misura crescente ricorso alla bandiera di comodo — che è cosa diversa oggi rispetto alla bandiera ombra di una volta — creando quindi condizioni a loro estremamente favorevoli. Quando l'armamento italiano denuncia questo fatto dice il vero. Noi non vogliamo aggravare i problemi, ma entrare nel merito di essi e possibilmente con essi misurarci. Non dobbiamo allora negare l'esistenza di tale situazione, che crea dei problemi. Si tratta di un fatto di portata internazionale. Da questo punto di vista, avanzo al ministro Prandini, che rappresenta il Governo, una richiesta, che è quella di operare in modo da venire a conoscenza di come quei grandi paesi ed i loro armamenti operano, in modo da sapere poi come comportarci per fornire a tale problema una risposta.

Non voglio sfuggire i problemi concreti

che l'armamento pone. Ritengo, però, che con i balzelli si fornisca soltanto una risposta parziale. Dobbiamo certo riconoscere, anche in questa sede, come corrisponda a verità che tra il 1984 ed il 1987 lo Stato ha finalizzato per la ristrutturazione della cantieristica ed il rilancio della flotta 5.515 miliardi. A me sembra che questa sia stata una politica molto generosa, che credo non trovi eguali in quella di altri paesi della Comunità economica europea. Questa è stata la dimensione dell'impegno finanziario dello Stato italiano in quarantaquattro mesi. A ciò vanno aggiunte le dodici mensilità del credito navale. Ognuno può fare i conti e vedere quali dimensioni abbia raggiunto il finanziamento da parte dello Stato per quanto riguarda l'industria armatoriale.

Ed è proprio rispetto a questo sforzo che è assurdo il modo in cui il disegno di legge finanziaria affronta oggi questo problema. Così come è vero che il *deficit* della bilancia dei noli aumenta di anno in anno, fino ad essere giunto a superare oggi la rispettabile cifra di 2.000 miliardi annui. Pongo tali questioni per mostrarle, signor Ministro, che vi sono dei problemi reali, veri, che dovremo affrontare; che è stato compiuto uno sforzo rilevante da parte dello Stato; che però, tutto sommato, abbiamo ancora un'economia marittima che presenta le caratteristiche che tutti conosciamo. Ritengo, perciò, che sia giunto il momento, se come politici vogliamo fare il nostro dovere, di compiere una riflessione attenta, perchè non possiamo spendere cifre che si aggirano attorno agli 8.000 miliardi per avere poi una bilancia dei noli che, invece di ridurre il suo *deficit* lo aumenta, superando i 2.000 miliardi annui di passività. Sono personalmente favorevole a spendere in tal senso, ma vi devono essere dei riscontri. Pertanto, io concordo sulla necessità di destinare massicce risorse al settore, però ad esse devono poi far riscontro i fatti ed al riguardo pongo due obiettivi che, a mio avviso, debbono considerarsi come immediatamente perseguibili attraverso una politica di finanziamenti. Il primo è che si discutano le condizioni per au-

mentare le quote di carico della flotta italiana, per far sì che la sua presenza, il suo peso nei traffici sia sempre più preponderante. A tale riguardo, infatti, la gamma degli interventi è piuttosto ampia, si pensi — ad esempio — ai grandi enti di importazione di merci varie.

Il secondo elemento che sottopongo alla vostra attenzione e su cui dobbiamo ragionare consiste nel ricercare i modi per arrestare ed invertire la tendenza relativa al *deficit* della bilancia dei noli. Quando ci si trova di fronte, infatti, un *deficit* che aumenta costantemente dal 1957 allora vuol dire che si tratta di un fenomeno che si protrae nel tempo e che richiede misure ed interventi adeguati.

Pertanto la richiesta che avanzo — e mi avvio alla conclusione su questo punto — oltre a quella di una riflessione sulla materia, è che nella « finanziaria » sia aumentato lo stanziamento pluriennale, al fine di assicurare il potenziamento della ricerca scientifica e l'espansione del credito navale oltre che per quelle ragioni di continuità cui ho fatto riferimento poc'anzi. E la cifra necessaria per poter raggiungere tali obiettivi, a mio avviso, non può essere inferiore a 1.000 miliardi. Quindi, uno stanziamento cospicuo che, nel rispetto della sesta direttiva CEE, faccia fronte alle esigenze del credito navale alla flotta pubblica e privata e nel contempo affronti i problemi della flotta cabotiera.

A questo proposito, vorrei far notare come in merito a quest'ultima non si trovi nel disegno di legge finanziaria alcun riferimento. Orbene, una delle questioni centrali poste dal Piano generale dei trasporti era quella di pervenire ad una modifica dei rapporti tra le tre modalità di trasporto: gomma, ferrovia e mare. Ora però, se continuiamo a non prevedere fondi a favore della flotta cabotiera, sarà difficile raggiungere quell'obiettivo che peraltro è essenziale in quanto comporterebbe profonde economie per il nostro Paese.

La seconda questione su cui vorrei attirare l'attenzione di chi mi ascolta è che nel 1992 si realizzerà l'unificazione del mercato dei trasporti a livello europeo. Questo

significa che cadrà tutta una serie di protezioni e che quindi il confronto, che poi si gioca sulla capacità competitiva e sulla produttività dei sistemi e delle flotte, si farà molto acuto. Io pertanto non vorrei che un domani a trasportare la merce in servizio cabotiero dovessero essere la flotta francese, tedesca o inglese o magari quella di un consorzio dei paesi della Comunità economica europea e quindi ribadisco in questa sede l'esigenza di difendere l'industria cabotiera italiana. A questo riguardo, però, dato anche lo stato in cui versa la nostra flotta, occorre che si prendano delle misure urgenti e in questo senso noi pensiamo che a tal fine vada finalizzato un finanziamento, che potrebbe essere parte di quei 1.000 miliardi a cui prima facevo riferimento se sono sufficienti, ma che, a seguito di una riflessione più attenta, potrebbe anche risultare più cospicuo.

Per quanto concerne invece la politica portuale, è semplicemente assurdo — mi sia permesso usare questo aggettivo — che il progetto di legge finanziaria non stanzi alcunchè per interventi d'ordine strutturale nei porti, tanto più in considerazione del fatto che nell'ambito del FIO — per lo meno in base a quello che a me risulta e vorrei da lei essere smentito, signor Ministro — sono stati cancellati tutti i finanziamenti destinati alle opere inerenti alla portualità. Pertanto, se ciò corrisponde a verità, ecco una ragione di più per vedere come con la « finanziaria » si possa sopperire a questo stato dei fatti.

Non so se chi ha definito le risorse da mettere a disposizione della portualità pensi che la soluzione dei problemi portuali stia da un lato in ulteriori esodi e dall'altro nel colpire in modo duro le compagnie, che — io dico — ci vogliono, sono la struttura portante del sistema portuale italiano e quindi costituiscono una realtà molto complessa. A questo riguardo, pur non entrando nel merito delle stesse, credo che le vicende genovesi vadano colte in tutta la loro portata perchè oggi — mi permetto di dire così — siamo alla resa dei conti.

Pertanto, con emendamenti che presenteremo in tempo utile, noi avizzeremo e

quantificheremo le proposte di finanziamento per quanto riguarda gli interventi strutturali nei porti e nei centri intermodali.

Nell'audizione di qualche giorno fa, lei, signor Ministro, si era impegnato a presentare entro la fine del 1987 un documento che contenesse già le indicazioni per la riforma delle gestioni e per un piano portuale. Ebbene, noi daremo tutto il nostro contributo in questa direzione perchè concordiamo con una impostazione di questo genere che, definendone la copertura finanziaria, riconduca ad un unico centro, anzichè ai quattro attuali, i finanziamenti in favore del sistema portuale, che altrimenti diventeranno estremamente difficili da controllare. Nessuno di noi, ad esempio, credo sia in grado attualmente di sapere quanto al riguardo ha speso la Cassa per il Mezzogiorno e quanto sta spendendo ancora tale struttura, che più non porta quel nome, per progetti che erano stati avviati.

Le riviste e il materiale che ho letto dicono che siamo nell'ordine di migliaia di miliardi; senza grande costrutto e quindi con forte spreco. Vi è dunque l'opportunità di ridefinire una politica funzionale dei porti.

Mi permetto ora di sottoporre alla sua attenzione, signor Ministro, qualche rapida considerazione. Crediamo che sia giunto il momento di valutare con maggiore attenzione, ai fini di una giusta politica degli investimenti — visto che dobbiamo affinare sempre più la spesa e combattere lo spreco — se non si stia seguendo una linea che porta al sovradimensionamento eccessivo delle capacità recettive per quanto riguarda sia i *terminal* per *containers*, che le strutture non specializzate. Quanti sono i *containers* che imbarchiamo e sbarchiamo in Italia? Siamo nell'ordine del milione e 400 mila, di cui il 10 per cento vuoti. È una dimensione stabile nel tempo; e lo è per ragioni molto precise, perchè l'interscambio mondiale è da tempo fortemente stabilizzato. Avrei piacere che tale stabilizzazione si rompesse e desse luogo ad una ascesa. Ma ragioniamo, guardiamo qualche dato. Dal 1970 al 1986, quindi nell'arco di

16 anni, l'interscambio mondiale è passato da 2.482 milioni di tonnellate a 3.362. La dinamica di questa evoluzione colpisce: dal 1970 al 1973 si è passati da 2.482 a 3.121 milioni di tonnellate, si è registrata cioè una differenza di 639 milioni di tonnellate in quattro anni, con una media di 160 milioni di tonnellate ogni anno. Dal 1973 al 1986 si passa invece da 3.121 a 3.362 milioni di tonnellate, con un aumento di 241 milioni di tonnellate in 13 anni, pari ad una media di 18 milioni di tonnellate ogni anno. E allora quando ci poniamo il problema del dimensionamento, citando sviluppi travolgenti in questo settore, siamo fuori dalla realtà; per lo meno in questo periodo in cui gli indici dell'economia mondiale sono rivolti piuttosto verso il basso che non verso l'alto. Siamo di fronte a dati oggettivi che non indicano una tendenza di grossa crescita.

Noi comunisti siamo per una politica lungimirante nel campo dei porti, siamo per strutture che anticipino la domanda di ricezione, ma che lo facciano tenendo conto delle effettive esigenze. Si pone, è evidente, la questione della doppia portualità e mi chiedo se non sia il caso di riflettere attentamente sulla innovazione, nei modi e nei contenuti, della politica portuale. Perchè la politica del passato ha dato luogo a strutture eccessivamente sovradimensionate, a strutture come quelle di Gioia Tauro o di Cagliari, che rappresentano veri e propri sprechi. Qualcuno potrà dire che si trattava di opere destinate alla creazione di nuovi posti di lavoro: ma non capisco perchè si debbano sprecare miliardi, che a loro volta diventano debiti per la collettività, e non finalizzare le risorse, per esempio, alla messa a punto del sistema ferroviario in Sardegna.

È inoltre necessario potenziare gli interventi per quanto riguarda i porti turistici; anche perchè attraverso una saggia politica in questo campo è possibile stimolare un importante volano dell'attività economica, a partire dall'utilizzo dei fondi della Comunità europea.

Altri settori che meritano attenzione sono quello dei porti per pescherecci (ma in

questo caso occorre un intervento piuttosto rilevante) e quello della predisposizione di aree attrezzate per il cabotaggio. Vi è in proposito un disegno di legge che dovremo discutere tra breve.

Vengo ora ad un argomento che mi sta a cuore, cioè lo stato dei centri intermodali e dei bacini di carenaggio. Nella città di Genova è in costruzione un bacino di carenaggio da circa 20 anni. La spesa iniziale prevista era uguale a quella del superbacino del Portogallo che risale pressochè alla stessa epoca (12 miliardi circa). Ora per il nostro bacino si è giunti a 100 miliardi; ma sarebbe niente: è ancor più grave il fatto che il bacino di Genova non è ancora agibile e che per renderlo tale sarebbero necessari altri 30 o 40 miliardi. Anche nel caso in cui quel bacino lavorasse a pieno ritmo, i costi di gestione sarebbero insopportabili e non potrebbero nemmeno essere coperti.

A questo punto vorrei porre un problema; c'è anche una causa giudiziaria in corso a questo proposito. Occorre che tutti ci facciamo carico di quale debba essere la sorte del bacino di Genova. È stato un bacino sperimentale, quindi vi sono grossi interrogativi per quanto riguarda la capacità di tenuta nel momento in cui diventerà operativo. Tuttavia ci troviamo di fronte ad uno spreco di risorse. La società che gestisce il bacino chiede alla comunità 60 miliardi di interventi nelle strutture tradizionali dei bacini. Sono favorevole all'aumento delle spese, ma sono anche per la correttezza e per lottare contro lo spreco. Qui siamo di fronte ad uno spreco di risorse e badate che parlo della mia città.

Secondo una notizia che non ho potuto verificare, pare che una legge della Regione siciliana metta a disposizione fondi per altri tre bacini in Sicilia. Dico solo che occorre, anche in questo campo, fare una riflessione per ricondurre le cose alla loro giusta dimensione.

Anche per quanto riguarda la difesa del mare, nel disegno di legge finanziaria non vi è alcuno stanziamento che non sia quello previsto dalle leggi pluriennali degli anni precedenti. Su questo punto vorrei

sottolineare innanzitutto la necessità di uno stanziamento adeguato alle esigenze che pone una politica che sia effettivamente di difesa del mare dagli inquinamenti e delle coste dai processi di erosione e di degrado cui sono sottoposte. Avanzero su tale argomento un preciso ordine del giorno.

Noi comunisti sentiamo l'esigenza — e in questo senso se lei, signor Ministro, intenderà muoversi avrà il nostro appoggio altrimenti dovremo valerci degli strumenti che il Parlamento mette a nostra disposizione — di veder chiaro sulle modalità di spesa nel campo della difesa del mare. Poniamo tale questione perchè un'attenta lettura dei documenti della Corte dei conti che hanno accompagnato la discussione sull'assestamento di bilancio per il 1987 ci ha ingenerato questa preoccupazione che vorremmo cancellare e che credo non debba essere solamente nostra. Porto qualche esempio che ricavo da documenti ufficiali dello Stato. Per quanto riguarda il problema delle convenzioni per l'esercizio antinquinamento l'amministrazione acquista 20 battelli disinquinanti, ma costata che non li può rendere operanti perchè rileva la necessità di sottoporli a lavori di revisione e di ammodernamento. Ciò non mi convince perchè i battelli bisogna controllarli prima di acquistarli. Un secondo motivo per cui tali battelli non possono essere utilizzati risiede nella limitata disponibilità di equipaggio. Che si fa allora? L'amministrazione stipula una convenzione nel luglio 1985 con una società privata per una spesa annua di 8 miliardi e 500 milioni per il noleggio di 30 battelli, i cosiddetti «pellicani». Sono trascorsi più di due anni ed il decreto di approvazione di tale convenzione è tuttora in corso. Ciò perchè sono stati chiesti chiarimenti in ordine: a) all'adozione della trattativa privata; b) all'accertamento della idoneità tecnica dei mezzi noleggiati. Non ci siamo, non si può andare avanti così. Si comprano mezzi che poi non si possono utilizzare perchè sono da revisionare per cui si è costretti a noleggiarne altri. Dopodichè non si va più avanti perchè la Corte dei conti solleva problemi fra cui quello della idoneità tecnica dei

mezzi noleggiati. Non voglio annoiarvi continuando a fare di questi esempi perchè parlo già da troppo tempo, ma qui si tratta di decine e decine di milioni di lire. Sono cifre piuttosto consistenti.

Nel 1985, per la formazione del piano di difesa del mare, il Ministero affidò ad un *pool* di imprese a partecipazione statale capeggiato dall'ENEA un'indagine conoscitiva sulla situazione delle coste per una spesa di oltre 50 miliardi di lire. Ora, nei confronti di questa convenzione, sono stati avanzati rilievi ai quali l'amministrazione non ha risposto. La conseguenza di questo stato di cose è che non si è potuta porre in essere alcuna erogazione di risorse finanziarie.

Per quanto riguarda la pesca, è previsto uno stanziamento di 180 miliardi che, a nostro giudizio, risulta del tutto inadeguato a far fronte ai tre grossi nodi del settore. Il primo è quello del rinnovo della flotta peschereccia. Il secondo concerne la possibilità di assicurare continuità di studio nel campo della ricerca scientifica, in quanto sappiamo qual è il peso che essa ha in questo come in altri settori. Il terzo riguarda il potenziamento e lo sviluppo delle colture ittiche. I 180 miliardi previsti per il settore della pesca sono divisi in 30 miliardi per il 1988, 60 per il 1989 e 90 per il 1990. Trovandoci in presenza di una forte importazione e quindi di un *deficit* enorme che va ad incidere negativamente sulla bilancia dei pagamenti, credo che valga la pena di riflettere seriamente sulla congruità di questo impegno con il quale il disegno di legge finanziaria affronta i problemi di un settore così importante e delicato. Riteniamo che anche questo settore — ed a tal riguardo presenteremo uno specifico ordine del giorno — vada potenziato, nei limiti delle possibilità che le risorse finanziarie consentono, per metterlo in condizione di operare al meglio.

Vorrei, infine, porre la seguente questione. Desidero sapere se si possa operare in questo disegno di legge finanziaria in modo da mettere a disposizione un finanziamento per l'esodo dei lavoratori delle aziende che operano nei servizi aeroportua-

li. La legge sul risanamento finanziario dei porti aveva esteso i benefici in essa previsti anche a questi lavoratori; un intervento del Ministero, in un secondo momento, pur non eliminando l'articolo lo ha modificato, nel senso che tutte le spese devono essere a carico di tale aziende, che, però, non sono nelle condizioni di poter sostenere lo sforzo.

Si tratta, a livello nazionale, di circa 1.400 lavoratori che attendono il prepensionamento. Mi chiedo, allora, se con il presente disegno di legge finanziaria non si possa provvedere ad un finanziamento in tal senso, tenendo anche conto del fatto che c'è già alla Camera dei deputati un progetto di legge con il quale si chiede uno stanziamento di 50 miliardi.

PATRIARCA. Volevo fare soltanto una precisazione, per completare tale proposta. Nel passato, quando ci siamo occupati del prepensionamento dei lavoratori portuali, ricordo di aver presentato un analogo provvedimento per i dipendenti delle aziende dei Magazzini.

BISSO. Includiamolo.

PATRIARCA. L'unica obiezione che fu allora sollevata dalla Commissione lavoro fu che i soggetti, i danti causa, erano di natura privata e non pubblica.

Allora, riguardo ai lavoratori di cui parlava il senatore Bisso, se si tratta di dipendenti di cooperative, o di dipendenti indirettamente della compagnia, così come è stato fatto in precedenti provvedimenti, mi sembra che non vi siano problemi. Qualora, invece, si trattasse di dipendenti di aziende private, ritengo che sarebbe necessario un momento di riflessione per consentire di varare un provvedimento che non trovi poi nelle Commissioni di merito alcuna obiezione di fondo.

ULIANICH. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, non so se i bilanci, così come vengono a noi presentati, siano il risultato di una proposta politica, oppure l'inevitabile conseguenza di conti presentati

dalla Ragioneria generale dello Stato, in genere sulla falsariga dei bilanci degli anni precedenti.

Questa domanda, o questo sospetto, possono essere avvalorati, nella presente circostanza, dal fatto che ci troviamo all'inizio di una nuova legislatura, con un nuovo Governo, con nuovi Ministri, che probabilmente non hanno avuto, non per cattiva loro volontà, ma proprio in ordine alla situazione, capacità di intervento sull'impostazione politica del bilancio. Questa è una prima osservazione. E avrei più piacere di essere smentito anche dal Ministro della marina mercantile se lo riterrà opportuno.

Perchè dico questo? Perchè dalla lettura della nota preliminare del bilancio, come pure dalla lettura dell'interessantissima relazione del senatore Mariotti, si avverte un certo malessere nei confronti di un bilancio che sembra non sia condiviso, nè dall'estensore, nè dal relatore. Tant'è che potrei fare mia, globalmente, la relazione del senatore Mariotti. La massima parte delle notazioni scaturite dalla lettura suona consenso quasi pieno a quanto il relatore ha cercato di puntualizzare in relazione alla tabella di bilancio. Che il senatore Mariotti sia passato all'opposizione? È una curiosa domanda che ci si potrebbe porre. Oppure l'opposizione potrebbe battere sugli stessi tasti, non ponendosi in una situazione di chiusura aprioristica, ma cercando di sfruttare i varchi che dalla stessa maggioranza vengono offerti all'opposizione. Se poi il Ministro si venisse a trovare sulle medesime posizioni del relatore, questa sarebbe una conferma ulteriore del fatto che il Ministro non sarebbe responsabile di questo bilancio. Ma allora, se il Ministro non fosse responsabile di questo bilancio, perchè lo presenta? E perchè c'è in ultima analisi la sua firma che avalla il bilancio medesimo?

È chiaro, si potrebbe rispondere da parte di qualcuno, come è capitato anche a me nella mia esperienza parlamentare, in altro ambito, molto diverso da questo: il Ministro non può farci assolutamente nulla. Ma allora si imporrebbe un'ulteriore domanda: che ci sta a fare il Ministro se non può farci assolutamente nulla? Si tratterebbe di

una gestione meramente passiva. Il Ministro cioè sarebbe atto — participio passato del verbo «agire» — e non agirebbe sul piano politico del bilancio, che è poi la sua carta principale per una politica degna di questo nome nell'ambito del suo Ministero.

Non vorrei gettare croci addosso a nessuno perchè conosco molto bene, o, comunque, abbastanza bene, la situazione e perciò, anche in questo caso, desidero scorporare la responsabilità del bilancio dalla «irresponsabilità» del Ministro, nel senso di non responsabilità del Ministro. Ma se una politica degna di questo nome debba ulteriormente correre su simili binari, lascio la risposta alla considerazione di politici molto più esperti di me.

Passando alla valutazione del bilancio, cosa si osserva? Ahimè, alla pagina III si legge che: «Rispetto al bilancio assestato per l'anno finanziario 1987, le spese considerate nello stato di previsione fanno registrare una diminuzione di milioni 226.531,3».

Ed ancora, a pagina 4, si aggiunge: «Vale peraltro posto in evidenza — e qui c'è un rincorrersi della propria coscienza politica — che le variazioni anzidette non tengono conto degli accantonamenti riportati negli appositi fondi speciali del Ministero del tesoro con riferimento a provvedimenti legislativi in corso che rientrano nella esclusiva competenza del Ministero della marina mercantile». A questo punto, verrebbe la voglia e la giusta curiosità di sapere quali siano questi disegni di legge, quali materie interessino e quali finanziamenti siano ad essi collegati, per vedere se, dalla somma degli stanziamenti ipotizzati, si possa evincere un bilancio per lo meno pari rispetto a quello dell'anno precedente. Chiedere questo non sarebbe stato — a mio avviso — chieder troppo, tanto più che vi sono accantonamenti già previsti da parte del Ministero del tesoro.

Non desidero passare in rassegna i punti sottolineati dalla relazione del senatore Mariotti, in quanto non farei che ripetere quanto egli ha già scritto; ritengo — e ben leggo — che le sue siano delle critiche in profondità alla gestione del Ministero. Ora

non voglio, anche in questo caso, esplicitare in maniera cattiva quanto è stato detto dal relatore ma, se l'italiano ha un senso, certe proposizioni richiedono un'univoca interpretazione.

Ciò premesso, mi limiterò semplicemente a prendere in considerazione alcuni capitoli del bilancio per dimostrare come la ricerca scientifica in questo ambito sia veramente da considerarsi come parente povera e come gli stanziamenti ad essa destinati siano del tutto insignificanti.

A questo punto, viene da chiedersi come possa, in uno Stato moderno, un Ministero quale quello della marina mercantile sopravvivere e svilupparsi in orizzonti non miopi senza il supporto sostanziale della ricerca scientifica. Analizzando i relativi capitoli di bilancio, signor Ministro, resto in parte esterrefatto. Ad esempio, al capitolo 1081 «Acquisto di riviste, giornali ed altre pubblicazioni» — e lei sa, signor Ministro, che per inferire un certo grado di cultura si considera la spesa per riviste, pubblicazioni scientifiche e così via — trovo uno stanziamento di soli 25 milioni. Si legge molto poco dunque e ciò è grave perchè significa che ci si informa molto poco. Questa almeno è la mia conclusione, ma desidererei avere, da chi sa certamente più di me, informazioni in proposito.

Ed ancora, al capitolo 1103 «Spese per le statistiche» leggo: previsioni per l'anno finanziario 1988, lire 5 milioni. In una concezione moderna di una politica della marina mercantile la statistica riveste una funzione di primo piano in ambito conoscitivo. Ma, allora, che ci fate con 5 milioni? Riuscite con una cifra del genere a comprare almeno le schede? Penso che neanche questo sarete in grado di fare, ma probabilmente sono io che interpreto male i dati.

E passiamo al capitolo 1104 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». Ebbene, qui le spese previste per il prossimo anno ammontano a 7 milioni. Signor Ministro, cre-

do che queste cifre, se venissero lette e rese pubbliche, farebbero spaventare gli italiani.

Ma andiamo avanti; capitolo 1105 «Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, congressi, mostre ed altre manifestazioni e per pubblicazioni e filmati illustranti l'attività degli organi della amministrazione della marina mercantile»: importo lire 15 milioni. I miei complimenti, onorevole Ministro! Per riuscire a fare tutto questo con solo 15 milioni, siete veramente dei moltiplicatori oppure siete della gente infelice che non si rende conto del peso della ricerca e dell'informazione! Questa non è assolutamente un'accusa rivolta a lei personalmente, ma semplicemente una constatazione di quella che è la situazione attuale.

Continuando a scorrere la tabella 17, arriviamo al capitolo 1113, relativo a «Spese di impianto e funzionamento del centro elettronico, noleggio, acquisto e manutenzione di macchine, utensili, attrezzi e materiale vario», la cui dotazione per il 1988 è di un miliardo e 730 milioni. Ebbene, a questo proposito, vorrei far riferimento alla relazione preliminare del Ministero stesso in cui si sottolinea la carenza spaventosa di una strumentazione moderna. Ora però chi conosce un minimo di informatica ed è aggiornato sui prezzi correnti, sa che, per dare un assetto minimamente tecnologico al passo coi tempi, questa cifra, pur nella sua grandezza, è assolutamente irrisoria.

Ma andiamo ancora avanti fino al capitolo 1558, riguardante «Spese per consulenze e ricerche, per la partecipazione a lavori di organismi internazionali, a convegni di studio, manifestazioni nazionali ed estere attinenti all'industria cantieristica navale». Qui, addirittura nella nota si dice: «Capitolo che si conserva per memoria e stanziamento che si elimina non prevedendosi, in atto, spese per tale titolo». Ma è vero quanto sta scritto qui? Se così è, mi limito solo a puntualizzare quello che è vero.

E passiamo, signor Ministro, ad altri capitoli che hanno sempre attinenza con la ricerca e che si riferiscono, come ad esem-

pio il capitolo 2554, a «Spese per il servizio di protezione dell'ambiente marino, nonchè di vigilanza costiera e di intervento per la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti del mare». A questo riguardo la previsione di spesa per il prossimo anno è di 18 miliardi e 800 milioni e quindi, anche in questo caso, onorevole Ministro, appare evidente come nessuno possa ritenere tale somma sufficiente. È chiaro, infatti, che un certo tipo di politica ha bisogno di un inizio e dunque non si può andare al massimo regime perchè è necessario avere la strumentazione adeguata per poter razionalmente spendere, ma è la mancanza di una politica razionalmente fondata, scientificamente innervata della protezione dell'ambiente marino che fa difetto nel nostro Paese.

Dunque la cifra è corrispondente al difetto di impostazione generale.

Ancora: «Spese occorrenti per le misure da adattare nei casi di inquinamento o di imminente pericolo di inquinamento delle acque del mare nonchè per il rimborso ad altre amministrazioni delle spese sostenute per interventi ad esse richieste: 500 miliardi». Signor Ministro, se i bilanci hanno un senso, devo rilevare — ma senza spirito di parte, restando ancorato unicamente alla oggettività delle cifre — la carenza di una politica scientificamente fondata, e non pragmatisticamente portata avanti, in questo Dicastero.

Il capitolo 2556, per la istituzione, la vigilanza e la gestione delle riserve marine, prevede uno stanziamento di due miliardi 500 milioni: per la istituzione, la vigilanza e la gestione delle riserve marine?

Il capitolo 3571 «Contributo ordinario alle spese relative al funzionamento dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima» presenta una previsione di spesa di 3.500 milioni. È vero che rispetto alle previsioni per il 1986 e per il 1987 si ha qui un incremento che va positivamente valutato, ma sarebbe opportuno che il Ministro ci fornisse informazioni dettagliate anche sul funzionamento di questo Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica ap-

plicata alla pesca marittima, sui suoi dipartimenti, sulle sue ricerche, sulle sue collaborazioni con l'estero; evidentemente in questo settore non si può pensare ad una autonomia, come del resto in ogni campo della ricerca scientifica. Da un miliardo e 300 milioni si passa dunque a tre miliardi e mezzo: non so se la cifra sarà sufficiente per consentire il funzionamento di quell'Istituto e pongo dei puntini sospensivi in attesa che il Ministro, se lo riterrà opportuno, spenda qualche parola per illustrare il capitolo.

I capitoli 3501 e 3521 riguardano rispettivamente le spese per le missioni del personale incaricato dal Ministero della marina mercantile della vigilanza sulle attività della pesca marittima e le spese per la partecipazione del personale dell'amministrazione centrale e di quello degli uffici periferici addetto ai servizi riguardanti la pesca marittima ai corsi di formazione professionale e di aggiornamento. Il primo capitolo presenta una previsione di spesa di 37 milioni: ma che tipo di vigilanza sulle attività della pesca marittima si può effettuare con tale cifra lo lascio alla fantasia di ognuno di voi. La seconda voce ammonta invece a 200 milioni, ma dice ancora della scarsa incidenza di una valenza strettamente scientifica sulla gestione di questo Ministero.

Vorrei chiudere il mio intervento chiedendo intanto, per esempio, che tipo di rapporti sussistano, nell'ambito della ricerca più strettamente scientifica a cui fa capo l'Istituto appena ricordato, con la Stazione di zoologia marina di Napoli o con altri istituti universitari e in generale con altre branche del CNR. Si tratta di un argomento sul quale certamente il Ministro può illuminarci. Sospendo dunque il mio giudizio in attesa di essere informato.

Infine vorrei chiedere: perchè questa politica, perchè queste deficienze, se i dati da me riscontrati e le conseguenti critiche hanno una solidità oggettiva? È questione soltanto di finanziamenti oppure anche di taglio politico, di miopia di orizzonti, di vivere alla giornata, di incapacità di guardare con occhi avidi di futuro? Forse non è

presuntuoso ritenere che manchi, almeno in parte — vorrei attenuare un giudizio che mi verrebbe severo — la capacità di vivere al passo coi tempi.

Ho voluto approfittare della vostra attenzione, signor Presidente, signor Ministro e colleghi, ma non ho potuto fare a meno di toccare questo aspetto. Esso immediatamente sembra non aver risvolti pratici, perchè non tocca il tonnellaggio del naviglio da costruire, non riguarda altri mezzi: ma voi credete veramente che senza questo animo scientifico si possa andare molto lontani nella gestione della politica?

**PATRIARCA.** Signor Presidente, onorevole Ministro, sarò breve perchè ritengo che la maggior parte degli argomenti sia stata abbondantemente trattata in questa occasione e perchè, tra le competenze di questa Commissione, forse quella a cui è stato dato maggiore spazio è proprio quella che riguarda la Marina mercantile.

Siamo grati al ministro Prandini, che è stato il primo a rispondere alle nostre sollecitazioni, dandoci in questo modo l'opportunità di conoscere il panorama dei problemi di questo Dicastero che trovano riscontro nei documenti dei quali ci stiamo occupando.

Inevitabilmente finiamo con il ripetere cose già dette in altre occasioni. Sono state avanzate alcune critiche in ordine alla scarsa attenzione complessiva che il Paese ha riservato nel corso degli ultimi anni all'economia marittima. Il relatore e lo stesso Ministro nei loro interventi hanno evidenziato le esigenze e le insoddisfazioni di questo comparto.

Devo notare che negli ultimi tempi alcune prese di posizione hanno destato nuovo interesse intorno a questa materia, dopo che la debolezza del Ministero della marina mercantile era stata denunciata anche in sede di esame del Piano nazionale dei trasporti. Anche la difficoltà di far valere le ragioni di questo comparto, senatore Ulianich, deriva proprio dal fatto che diventa prevalente una cultura nella quale la dimensione vera del Ministero della marina

mercantile è stata quanto meno appannata. Perciò, pur nelle giustificate restrizioni che la filosofia del disegno di legge finanziaria ha imposto, dobbiamo dire con chiarezza — e lo diciamo anche noi della maggioranza — che uno dei settori più sacrificati rimane proprio quello della Marina mercantile; ed io che sono un veterano in questo genere vorrei dire che proprio il bilancio di quest'anno segna un'inversione di tendenza rispetto a quelli degli ultimi anni proprio in rapporto all'assenza di alcuni interventi che pure si ritengono necessari ed improcrastinabili.

Mi auguro che il Ministro, oltretutto sorretto dalla forza dei nostri convincimenti, nel momento in cui si andranno a raccogliere i risultati dei dibattiti intervenuti sulle varie tabelle, possa ottenere, in sede di revisione del disegno di legge finanziaria, quanto meno quegli aggiustamenti che sono fondamentali, necessari ed importanti, alcuni dei quali li ha sottolineati egregiamente il relatore, altri mi permetterò di sottolinearli nel corso del mio intervento ed altri ancora sono scaturiti da alcune giuste osservazioni sia da parte del senatore Bisso che da parte del senatore Ulianich. Non ho seguito tutto l'intervento di quest'ultimo, ma aderisco totalmente alla parte riguardante la ricerca scientifica in questo settore.

L'Istituto per la ricerca scientifica applicata per la pesca marittima, che fu voluto con accanimento nell'ambito degli interventi per la difesa del mare e provocò una serie di polemiche, indubbiamente deve obbedire alle logiche che gli sono proprie e deve liberarsi da una certa tentazione di burocratizzazione che gli toglie la possibilità di consentire, in un settore così importante, una serie di interventi atti non solo al ripopolamento in generale, ma anche alla possibilità di uno studio di alcuni fenomeni che hanno interessato ed interessano tutt'ora il settore della pesca determinando grandi preoccupazioni, specialmente in alcune zone del mar Mediterraneo. Certo, quando creammo tale Istituto dicemmo con chiarezza che esso voleva essere l'ele-

mento di coordinamento con altre iniziative di carattere scientifico e di ricerca e che anzi, rispetto agli altri, doveva avere una precisa finalizzazione operativa, cioè che non doveva essere solamente un istituto di studio e di ricerca, ma che doveva in modo particolare orientare la ricerca complessiva dei vari soggetti operanti in Italia verso il potenziamento e l'arricchimento della nostra fauna ittica.

Indubbiamente, visto che gli stanziamenti previsti nella tabella sono esigui, è necessario che nella serie di emendamenti di cui la Commissione si fa portavoce ve ne sia anche uno che raccolga l'istanza non di arricchire gli organici dell'Istituto per la ricerca scientifica applicata per la pesca marittima, ma di arricchire le possibilità di commissionare dei lavori di ricerca in un settore estremamente importante. So che l'attuale presidente dell'Istituto, pur essendo in parte operatore politico, ha dato un impulso abbastanza significativo all'iniziativa di ricerca. Tuttavia una particolare attenzione da parte del Ministro in questo momento rimane quanto mai auspicabile.

Vi è un altro istituto che va tenuto in conto. Confesso di non aver trovato nel disegno di legge finanziaria il riferimento ad esso relativo; sto parlando del Cetena (Centro studi di tecnica navale), l'unico istituto di ricerca applicata alla navalmeccanica presente nel nostro Paese. Esso è in parte a capitale pubblico ed in parte a capitale dell'Italcantieri e rimane uno degli istituti che si interessano delle problematiche relative al grandissimo *gap* tecnologico che rappresenta una delle cause delle difficoltà della nostra situazione cantieristica.

Il senatore Bisso ha ripetuto quanto ebbi a dire in occasione dell'approvazione della legge sulla cantieristica; mi riferisco allo scandalo che si era andato a determinare quando a Castellammare di Stabia un armatore di Torre del Greco, che aveva commissionato due imbarcazioni all'Italcantieri, dovette acquistare il progetto per oltre un miliardo di lire dal Giappone. Nello stesso tempo ci rendemmo conto che il Giappone, nel vendere il progetto di quelle

imbarcazioni, vendeva un qualcosa di superato. Questo è molto grave.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Proprio in questa settimana si terrà una riunione del Consiglio di amministrazione del Cetena, istituto al quale lo Stato versa 10 miliardi annui.

PATRIARCA. Noi varammo una legge per concedere un contributo di appena 20 miliardi: 10 l'anno scorso e 10 quest'anno. Sono veramente cosa risibile rispetto all'alto valore che in questo settore deve avere la ricerca scientifica. Dico ciò perchè lei, signor Ministro, sa bene quanta passione e quanto calore mettiamo nella considerazione dei problemi di questo comparto che vorremmo veder uscire dalle secche in cui oggi si trova perchè noi che viviamo in zone marinare crediamo ancora nella possibilità di una ripresa del settore marittimo nel nostro Paese. Una ripresa certamente non si avrà con gli scarsi mezzi che il disegno di legge finanziaria al nostro esame ha messo a disposizione, anche se diamo atto al Ministro di aver recuperato *in extremis* i 1.000 miliardi per la prosecuzione dei programmi già avviati e che hanno dato luogo, come giustamente ha ricordato il senatore Bisso, a risultati certamente favorevoli.

Eravamo in pochi, il senatore Bisso ed il sottoscritto in modo particolare, a credere nella possibilità di arrestare la crisi paurosa che aveva investito il nostro comparto cantieristico. Ciò quando il Governo propose, tra lo scetticismo generale, il piano triennale. Allora si disse, ma con maggiore veemenza, quello che oggi si dice della siderurgia; si propose di chiudere i cantieri perchè non vi era alcuna possibilità di abbattere la divaricazione dei costi rispetto alla cantieristica dell'Estremo Oriente e oggi anche del Brasile.

La nostra Commissione, unitariamente — giacchè su questi temi si è sempre registrata unanimità di consensi — si impadronì di quell'iniziativa governativa e la adattò a quelle che erano le maggiori esigenze che

provenivano dal settore della cantieristica, con il risultato di arrivare, quanto meno ad attestare la produzione su livelli che vanno ben al di là di quella che era considerata la soglia minima (e alcuni colleghi ricorderanno le discussioni fatte su tale argomento, anche con i sindacati).

In forza di quelle leggi, per le quali esiste in questo disegno di legge finanziaria una prosecuzione del finanziamento sia per quanto riguarda la cantieristica, sia per quanto riguarda il credito navale, abbiamo indubbiamente garantito ai nostri cantieri una sopravvivenza dignitosa, certamente più di quella del medesimo settore di altri paesi della Comunità. Il problema è di far sì che tale processo continui, non si arresti.

È stato detto in questa sede, con ipocrisia, che lo stanziamento per la cantieristica è in funzione della sesta direttiva CEE, la quale, però, se non vado errato, è restrittiva e, in un certo senso, impone maggiori vincoli alla cantieristica italiana. Una direttiva di cui certamente non possiamo essere soddisfatti. Gli stanziamenti fatti in forza della sesta direttiva sono peggiorativi e non consentiranno il mantenimento nei prossimi anni di quegli *standards* produttivi che hanno reso possibile ai nostri cantieri portare avanti un carico di lavoro veramente importante e significativo. Devo dare atto al ministro Prandini del suo impegno in occasione di questa finanziaria per tentare comunque di ottenere, pur nei tagli generali, una migliore considerazione. Purtroppo — e lo ha ricordato il senatore Ulianich — il sistema politico del nostro Paese fa sì che un Ministro inizi la propria attività quando ormai i giochi sono fatti. Così, anche quando il ministro Prandini è entrato nel vivo della situazione della Marina mercantile, i giochi finanziari erano in gran parte fatti, specialmente quelli elaborati dalla Ragioneria generale dello Stato. Ci troviamo perciò di fronte a questi vuoti che pazientemente, attraverso l'azione politica del Ministro, che è molto forte, e anche attraverso il nostro sostegno, dobbiamo colmare. Per i cantieri è necessario anzitutto parametrare lo stanziamento sulla base di un criterio di continuità, almeno nella

gestione degli attuali carichi di lavoro. Con questo non nascondiamo che ci sono migliaia di lavoratori ancora in cassa integrazione e che vi è addirittura un fenomeno che desta grande preoccupazione: non attuandosi più il *turn over* abbiamo una classe operaia vecchia all'interno delle realtà cantieristiche, non abbiamo giovani che possono affacciarsi in questo settore che è stato così glorioso per la storia della economia del nostro Paese. Anche questo è un dato che va tenuto presente.

Sia il Ministro che il relatore Mariotti hanno sottolineato nei loro interventi l'importanza che riveste nel nostro Paese una sana politica di sostegno all'armamento. Anche in questa sede, nel corso della passata legislatura, abbiamo cercato, con opportuni provvedimenti, di concorrere, attraverso impegni diretti e indiretti, a recuperare la capacità operativa di questo settore. E lo scorso anno, approvando la legge n. 856, con una azione coraggiosa di questa Commissione, stravolgemmo in senso positivo un provvedimento che era tutto proteso ad un impegno finanziario notevole per l'armamento pubblico, introducendo, per la prima volta, una politica di sostegno all'armamento privato, in un momento in cui viveva una crisi drammatica e profonda.

Ne scaturì un provvedimento laborioso, per il quale furono necessari approfondimenti e discussioni che durarono mesi. E, giacchè abbiamo sempre sostenuto, signor Ministro, che i problemi riguardanti la flotta, i porti, i cantieri, sono interconnessi e che quindi qualsiasi intervento che li interessa deve essere armonizzato e coordinato, si volle garantire un impegno maggiore da parte dello Stato per coloro che avevano effettuato nuove costruzioni. Di conseguenza, ci si preoccupò di privilegiare gli armamenti più recenti (infatti ogni contributo era rapportato all'età della nave), proprio per portare avanti una politica di rinnovo delle flotte, individuando, inoltre, alcuni settori più abbisognevole di sostegno, quali, ad esempio, l'armamento di linea ed i trasporti di carichi secchi (si preannunciava, allora, per il settore petrolifero una certa ripresa).

Indubbiamente si è trattato di un provvedimento che ha tenuto conto delle varie componenti del settore. Ci siamo, quindi, rammaricati del fatto che il Ministero impiegasse mesi per portarlo a compimento, facendo nascere scontento e preoccupazione, che, tuttavia, sono stati immediatamente rimossi grazie alla sollecitudine del ministro Prandini, il quale ha sbloccato il provvedimento, dando in tal modo all'armamento italiano un po' di ossigeno e di sostegno.

Restano ancora alcune perplessità in ordine a casi particolari. Desidero solo in questa sede, essendo stato relatore sul provvedimento, confortare il Ministro rispetto ad un'incertezza circa la proprietà della nave sulla quale viene corrisposto il contributo. Noi intendevamo riferirci al possesso della nave, cioè alla qualità di armatore e non alla proprietà materiale, anche perchè ci troviamo di fronte a varie posizioni circa il possesso ed il contributo va quindi a chi gestisce la nave, a chi l'ha tenuta armata magari per trecento giorni l'anno, che non può essere l'attuale armatore.

Ciò detto, ritengo che questo provvedimento abbia fatto nascere delle attese nel settore. Il senatore Bisso ha ricordato che quando fu varato dicemmo che non avrebbe dovuto essere reiterato, che non avrebbe dovuto rappresentare un contributo fisso da corrispondere all'armamento, per evitare che anch'esso diventasse uno dei settori assistiti.

Però, tra questo e il cancellare completamente qualunque forma di intervento in questo settore mi pare che ci corra troppo. In effetti, i 1.600 miliardi richiesti nel triennio dal Ministero per il sostegno al settore, forse, in questo clima, possono anche essere troppi, ma 300 miliardi l'anno per il sostegno compensativo ritengo che siano quanto mai necessari. Infatti — come ha affermato anche il senatore Bisso — ci sono gravami, laccioli che indubbiamente pesano sul nostro armamento e che vanno rimossi, così come va portata avanti la battaglia contro le bandiere ombra e di comodo, la cui adozione da parte di alcuni

armatori arreca al settore un duplice danno in quanto consente e di sottrarsi ai rigori del fisco e di imbarcare manodopera clandestina.

Ebbene, in questi ultimi tempi, si è tornato a parlare, signor Ministro, della necessità di affrontare questi problemi con una sorta di *deregulation*, prendendo ad esempio altri paesi europei quali la Francia o la Germania. Al riguardo, però, mi permetto di dissentire in maniera ferma, decisa; ho già espresso la mia opinione in proposito in precedenti occasioni e torno a ripeterla in questa sede. Io sono certamente d'accordo sul fatto che, in attesa di interventi di carattere normativo e fiscale, si continuino a dare, sulla base di un disegno organico predisposto dal Ministero e obbedendo a logiche adeguate, dei contributi compensativi. In questa fase, però, non sono assolutamente disposto e disponibile a far ricorso a bandiere di comodo per la nostra marina mercantile e ciò innanzitutto per la peculiarità della sua struttura. La Francia e la Germania, infatti, non hanno personale marittimo in abbondanza da dover imbarcare, non hanno da difendere — come noi abbiamo da difendere — le giuste e legittime aspirazioni dei giovani che provengono dalle nostre scuole marittime.

POLLICE. Sono sempre di meno.

PATRIARCA. Sono sempre di meno anche perchè finora la legislazione in materia era carente. Vorrei ricordare però che, proprio per rimediare a questa situazione, in occasione dell'approvazione della legge n. 856 del 1986, noi abbiamo introdotto una norma che prevede un contributo per l'imbarco dei giovani allievi ed ora spetta quindi a lei, signor Ministro, far sì che essa divenga operante, anzi sarebbe addirittura il caso di studiare la possibilità di renderla vincolante per gli armatori.

In questo contesto, dunque, la doppia bandiera o la bandiera ombra certamente infrangono alcune legittime speranze anche perchè purtroppo nel mondo — lo sappiamo bene — vi è la corsa all'occupazione di popoli più sfortunati di noi che si presta-

no, in condizioni di sottosalario e di sfruttamento, in un settore che ha da questo punto di vista una sua storia tristissima.

BISSO. Noi non saremo mai competitivi con il filippino o con il lavoratore di colore che si accontentano di 200-300 mila lire al mese.

PATRIARCA. Proprio perchè i nostri lavoratori non potranno mai essere competitivi con quelli del Terzo mondo, senatore Bisso, allora io sono pronto ad intervenire perchè all'armatore vengano concesse sì tutte le compensazioni possibili, ma senza mai arrivare a riconoscergli la libertà di imbarcare al posto del marittimo di Torre del Greco o di Genova o di Mazara del Vallo, il filippino o il giamaicano in condizioni di sfruttamento e sottosalario.

Piuttosto, signor Ministro, nella scorsa legislatura ho avuto l'onore di far da relatore al provvedimento di difesa di bandiera, che è anche a carico pubblico. Ed allora io insisto affinché la Direzione generale per il traffico adotti iniziative più sollecite sia in tema di accordi di traffico, per i quali il nostro Paese certo non brilla per iniziativa, sia per quanto riguarda in modo particolare la difesa della nostra bandiera.

Con riferimento a questo specifico settore, non va dimenticato che il Governo è stato da noi autorizzato a porre in essere, nei confronti di quei caricatori stranieri che attuano nei nostri riguardi la politica della discriminazione, analoghi comportamenti. Ebbene, signor Ministro, ora noi non vogliamo sapere, tramite una sua relazione, se il Ministero ha attivato una qualche procedura per vigilare sul comportamento degli altri paesi — in particolare la Francia che in questo campo infrange anche le norme comunitarie — nonchè su quello degli enti pubblici o comunque sovvenzionati con denaro pubblico e se ha preso iniziative per far sì che sia assicurato il rispetto delle norme elaborate in sede UNCTAD.

Noi questa battaglia l'abbiamo portata avanti anche nel corso della passata legislatura, ma è necessario che il Ministero

predisponga una verifica per controllare in modo particolare se le aziende a partecipazione statale nei loro carichi internazionali, direttamente o indirettamente, si servono del naviglio nazionale. Questo mi pare sia il compito primario della difesa di bandiera ed esso, onorevole Ministro, lo si può portare avanti anche senza quegli stanziamenti di bilancio che indubbiamente ci vengono lesinati ed io sono convinto che, con il grande senso di responsabilità che lo contraddistingue, certamente il Ministero della marina mercantile farà un passo avanti, un salto di qualità in ordine specialmente ai settori che ho testè menzionato.

Per quanto mi riguarda, non voglio dilungarmi oltre; ho voluto con questo mio intervento solo precisare alcune questioni. Prima di concludere però desidero far presente alla Commissione che, in forza della applicazione della legge n. 856, noi avevamo previsto uno stanziamento di 238 miliardi a favore dell'armamento privato ed uno di 30 miliardi a favore dell'armamento minore. Ebbene, questi 238 miliardi non sono stati sufficienti anche perchè quando formulammo quella proposta avevamo inteso escludere dal finanziamento quelle società pubbliche che hanno garantito il 50 per cento di un trasporto proprio, quali, ad esempio, la Sidermar. Purtroppo però il Ministero, in forza di documentazioni probanti, ha esteso anche a questo naviglio quei contributi, per cui ci siamo trovati con un buco di 40 miliardi rispetto alla somma stanziata. Ora io mi permetto di presentare in questa sede, per riproporlo poi in Commissione bilancio, un emendamento che, in un certo senso, riporti lo stanziamento alla primitiva dotazione, a quella cioè di 268 miliardi, dai quali logicamente vengono tolti i 40 miliardi impegnati dalle società del gruppo Finmare.

Annunciamo inoltre la presentazione di un emendamento relativo all'armamento minore, per il quale fu stanziata soltanto una modica somma di 300 miliardi, dopo un taglio che ha colpito in particolar modo il trasporto via acqua, un settore che indubbiamente gode di altri contributi da

parte del Ministero della marina mercantile e delle varie regioni. Ciò nonostante le maglie normative si sono ancor più allargate e il naviglio minore ha avuto ben poco.

La nostra richiesta di aumentare l'apportazione di circa 50 miliardi va in favore di centinaia e centinaia di piccoli operatori sui quali maggiormente ha avuto effetti la crisi.

Non intendo intervenire sul tema dei porti, nè su quello delle gestioni portuali. Il Ministro ha annunciato la presentazione di alcuni provvedimenti fondamentali e in quella sede potremo riprendere il discorso.

Mancano stanziamenti adeguati nel campo della difesa del mare per portare avanti il programma di disinquinamento dell'*habitat* marino. Sarebbe opportuno rimpinguare gli stanziamenti previsti, soprattutto per quanto riguarda le dotazioni delle capitanerie di porto.

Al termine di questa mia breve elucubrazione, desidero rivolgere al Ministro una domanda — mi auguro che egli possa rispondere — per conoscere, nella sede propria, il significato di alcuni accadimenti che indubbiamente hanno avuto un riscontro enorme. Abbiamo letto sui giornali delle dimissioni del presidente del porto di Genova, D'Alessandro. Vorremmo conoscere con esattezza — se il Ministro è in grado di riferire — se si tratta di una decisione convinta e quali sono le ragioni che lo hanno indotto a questo passo, o se invece si tratta di una mossa propagandistica nell'ambito della quale lo stesso D'Alessandro è stato strumentalizzato in un contesto che certo non ci ha edificato. Abbiamo recentemente vissuto il dramma complessivo del riordino del settore del lavoro portuale e abbiamo apprezzato gli enormi sacrifici e la disponibilità dei lavoratori delle compagnie portuali (che erano considerati dei privilegiati) i quali, di fronte alla scure del prepensionamento che ha colpito circa 10.000 unità, hanno mostrato il massimo di collaborazione nella nuova organizzazione del lavoro. D'Alessandro, da grande *manager* qual è, aveva aperto il cuore a mille speranze; tuttavia non possiamo apprezzare

certi scontri e durezza e ci auguriamo che le notizie giornalistiche non obbediscano ad uno scenario inquietante. Auspichiamo che dopo la ritrovata tranquillità all'interno del maggiore scalo italiano non abbiano più a ripetersi colpi di scena che turberanno ulteriormente la situazione del comparto portuale italiano.

POLLICE. Condivido le considerazioni svolte dal senatore Ulianich: se dovessimo prendere alla lettera la relazione presentata dal collega Mariotti per introdurre l'esame della tabella, potremmo ritenerla sufficiente per un giudizio negativo sullo stato di previsione del Dicastero della marina mercantile. Correttamente il senatore Mariotti non ha potuto non rilevare alcune discrepanze, alcuni limiti e ritardi nella gestione di questo Ministero. Lo stesso Ministro, nella nota che presenta la tabella di sua competenza, onestamente rileva i ritardi, i sacrifici, i tagli, il saccheggio complessivo della politica in questo settore.

Il richiamo alla politica dei piccoli passi, in un comparto in cui la tecnologia e la conquista di nuovi spazi di mercato da parte delle nazioni costituiscono elementi centrali, mi sembra un eufemismo e mal si concilia con l'esigenza di passi che dovrebbero essere, al contrario, lunghi e spediti.

Comunque, contrariamente a quanto ritenevo, ho potuto costatare che il Ministero oggetto del nostro esame si occupa di vasti settori. Come hanno rilevato esattamente i colleghi Ulianich e Bisso, la manovra del Governo è inadeguata e soprattutto rischia di essere di mera *routine*.

Nella presentazione della tabella, nella premessa generale allo stato di previsione, si evidenzia una situazione di sacrificio di tutta la cantieristica italiana: i risultati di questa opzione sono il disastroso stato di questo settore e soprattutto l'abbandono definitivo della difesa delle coste. In effetti, il Ministero, oltre ad occuparsi di porti e di altre infrastrutture, dovrebbe rivolgere le sue cure anche alla politica del mare inteso complessivamente. È evidente il fallimento sotto tutti i punti di vista dei suoi predecessori, signor Ministro.

Non siamo riusciti quindi a salvare la cantieristica, non siamo riusciti ad evitare il saccheggio costante e continuo delle nostre coste ed i compiti d'istituto che avevano le capitanerie di porto non sono stati assolutamente controllati e tutelati. Siamo di fronte quindi ad una situazione tragica e le voci di bilancio cui prima accennava il senatore Ulianich relative all'intervento in alcuni specifici comparti la dicono molto lunga al riguardo. Vi sono alcune voci che in realtà sono dei contributi agli armatori. Da un lato quindi si persegue la politica di sostentamento di chi è forte e continua ad esserlo, dall'altro si fanno dei regali alle imprese cantieristiche di cui non conoscete nè i programmi nè gli sviluppi futuri. Nel momento in cui si tagliano le spese in molti settori, in questo praticamente portate avanti una politica di contribuzioni e di regalie. Cito, ad esempio, il capitolo n. 7551: «Contributo alle imprese di costruzione, riparazione, trasformazione e demolizione navale sugli immobilizzi in materiali, semi-lavorati e prodotti finiti pertinenti all'attività di costruzione, riparazione e demolizione di navi mercantili». Ho avuto modo di ricevere alcuni lavoratori di questo settore e, in considerazione dei loro problemi, appare ancora più assurdo regalare a delle società fantasma centinaia di milioni sino ad arrivare a miliardi di lire.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Bisognerebbe precisare nomi, cognomi e indirizzi. Il Ministro gradisce segnalazioni precise.

POLLICE. Non sono abituato a sparare nel mucchio. Su tali questioni c'è tanta documentazione; gliela fornirò. Preannuncio anzi la presentazione di un'interrogazione specifica sull'argomento. D'altro canto, invece, abbiamo delle voci che sono sottostimate; mi riferisco alle infrastrutture. Ciò dimostra il fatto che non avete a cuore, come politica generale, lo sviluppo ed il potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative. Mi riferisco soprattutto allo sviluppo e all'adeguamento delle capi-

tanerie di porto, proprio quelle strutture che dovrebbero sovrintendere alla difesa del territorio, al controllo della manodopera e a tutti gli altri compiti di istituto.

Quella attuale è soltanto una politica della sopravvivenza pura e semplice. Ad esempio non si giustifica la riduzione delle spese, prevista al capitolo 8023, per la costruzione o l'acquisto di unità navali e di aeromobili e relative dotazioni ed attrezzature — da iscrivere nei rispettivi registri militari — per il potenziamento del servizio di vigilanza e di soccorso in mare. Ci accorgiamo poi di quanto sia determinante ed importante questo settore quando si verificano disgrazie come quella avvenuta recentemente al largo del porto di Salerno in cui non vi è stata neanche un'imbarcazione in grado di andare in soccorso di una nave che si stava inabissando. Malgrado ciò si tolgono 11 miliardi alla previsione di spesa per il 1988 per questo comparto.

Allo stesso modo non riusciamo a capire il motivo per cui si tolgono 5 miliardi di lire alla previsione di spesa del capitolo 8051 relativo ai contributi per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e di lavaggio delle petroliere che costituiscono una delle cause di massimo inquinamento dei nostri porti.

Ho citato solo pochi aspetti che considero negativi perchè non ho la capacità che contraddistingue i senatori che mi hanno preceduto nel dibattito di occuparmi di questi argomenti. Ho semplicemente espresso alcune considerazioni come semplice cittadino che analizza un dato contabile rispetto ad una relazione politica. In tal senso ho presentato anche degli emendamenti e ritengo che il mio intervento sia servito anche ad illustrarli.

Concludo dicendo che su tutto il comparto della Marina mercantile desidererei che si realizzasse un dibattito più articolato con un Ministro che si è dichiarato più volte — dandone dimostrazione — a disposizione della Commissione. Credo che sarebbe opportuno iniziare un serio lavoro visto che andiamo in cerca di settori per lo

sviluppo e per l'accrescimento dell'occupazione. Questo è, a mio avviso, uno dei settori non dico fondamentali, ma dove un'attenta politica di investimenti finalizzati porterebbe un'occupazione non di tipo generico ma qualificato. Attualmente invece abbiamo i nostri istituti tecnici navali che sfornano ogni anno diplomati che non trovano occupazione. Dovremo affrontare seriamente tutta la politica che certamente è di competenza della nuova Commissione ambiente e territorio ma che è strettamente collegata alla politica della Marina mercantile a cui noi dovremmo prestare la nostra attenzione. Se si fanno degli investimenti nel settore delle infrastrutture per evitare gli inquinamenti non si spendono i soldi in altri settori per disinquinare; siamo un grande paese che non pensa mai che si possono fare degli interventi a monte ed evitare disastri. Ogni tanto si parla dell'emergenza adriatica o di quella tirrenica riguardo all'inquinamento; facendo un'oculata politica di interventi a monte sulle fabbriche che producono un certo tipo di solventi o di prodotti chimici non si spenderebbe poi tre volte tanto per disinquinare o per far finta di disinquinare.

Non posso quindi esprimere un giudizio favorevole sullo stato di previsione del Ministero della marina mercantile proprio per l'abbandono e per il tipo di prospettive che questo settore è destinato ad avere. Ciò perchè lo Stato italiano ha deciso di privilegiare il trasporto merci su ruote anzichè quello via mare che personalmente ritengo molto più conveniente (vedo che è presente il collega Rezzonico, insieme al quale ho condotto numerose battaglie in Lombardia) e che tanti problemi avrebbe risolto dal punto di vista del traffico.

Altro aspetto da sottolineare è l'incredibile mole dei residui passivi. Anche se c'è stata una riduzione, il loro livello è ancora da capogiro: 1.315 miliardi. Cadono le braccia!

Desidero, infine, presentare due emendamenti. Con il primo — tendente a potenziare i fondi disponibili per il programma di costruzione delle capitanerie di porto — si prevede, al capitolo 7581, rubrica 3, un

aumento della competenza e della cassa, che passano ambedue da 30 miliardi a 130 miliardi, compensati con il capitolo 7541, rubrica 2 — inerente ai contributi sugli interessi per il credito navale — nel quale si prevede una riduzione della competenza da 447 miliardi e 271 milioni a 347 miliardi e 271 milioni e della cassa da 650 miliardi a 550 miliardi.

Il secondo — tendente ad incrementare gli stanziamenti per i mezzi volti alla protezione contro l'inquinamento, nonchè alla vigilanza ed al soccorso in mare — prevede al capitolo 8051, rubrica 4, una competenza di lire 5 miliardi ed un aumento della cassa da 10 miliardi a 15 miliardi, ed al capitolo 8023, rubrica 4, un aumento della competenza da 12 miliardi a 20 miliardi e della cassa da 24 miliardi a 32 miliardi, compensati entrambi con il capitolo 7544 — riguardante i contributi alle imprese cantieristiche — che vede una riduzione della competenza e della cassa da 30 miliardi a 17 miliardi.

VISIBELLI. Signor Presidente, la Marina mercantile sin dai tempi di Noè si è trovata sempre nell'occhio del ciclone, ma di ciò non faremo carico al Governo, nè tampoco al Ministro. In effetti la nostra chiave di lettura per quella mancanza di politica del demanio, per la pesca, per la difesa del mare, a nostro avviso è determinata dal fatto che quello della Marina mercantile è un Ministro di gestione e non di governo, come è stato affermato da più parti e forse anche per questo il presidente del Consorzio porto Genova, D'Alessandro, non ha comunicato le dimissioni al Ministro.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Ho qui un comunicato della segreteria del Partito socialista. Non pare che D'Alessandro si sia dimesso.

VISIBELLI. Il quotidiano «la Repubblica» reca questa notizia. La tabella che questa sera stiamo esaminando in realtà, a nostro avviso, contiene degli elementi di rimestatura di precedenti dichiarazioni governative e, nel contempo, modesti movi-

menti nelle poste di bilancio. Un esempio di rimasticatura è quello che troviamo a pagina 18 delle direttive politico-amministrative contenute nella tabella 17, in merito ad una *deregulation* e al problema della bandiera nazionale e della bandiera di convenienza. Un discorso che come concetto ritroviamo nella dichiarazione del ministro Degan del 2 dicembre 1986, quando egli venne ascoltato dall'8<sup>a</sup> Commissione. Si tratta di un problema rilevante, che le forze di maggioranza e di Governo continuano a porsi, ma che evidentemente non riescono a risolvere. Tanto è vero che, come opposizione, ci siamo trovati in difficoltà dinanzi alla relazione del senatore Mariotti e alle direttive contenute nella tabella 17, dove, prescindendo dagli aggettivi e dai toni, in realtà vengono mosse rilevanti contestazioni al sistema della Marina mercantile. Le opposizioni certamente fanno uso di aggettivi più altisonanti ed eclatanti, resta però il fatto che la sostanza di certe discrasie, di certe situazioni, si rileva a piene mani.

Un esempio è costituito dal riconoscimento della limitata portata della legge 5 dicembre 1986, n. 856, più volte richiamata dal senatore Patriarca come una grande conquista, un'enorme miglioria e che, si dice, dovrebbe essere rivista, integrata e migliorata.

Qual è, allora il problema? È che nel triplice settore della Marina mercantile continuano a permanere, immutate rispetto al passato, situazioni che ben conosciamo, determinate dall'incapacità ad affrontare una tematica che invero non è certamente tra le più facili. Tutti quanti abbiamo riconosciuto, ad esempio, che esiste per la cantieristica il problema della concorrenza che ci viene fatta dal Giappone, da Taiwan, dalla Corea del Sud, per restare nel settore asiatico, e da quella del nord Europa (Norvegia e Svezia) e, infine, dal Brasile.

Da un lato si prende atto che le nostre navi sono vecchie, che nell'ultimo decennio la produzione mondiale del naviglio ha visto la quota italiana ridotta della metà, dal 2,8 per cento all'1,4 per cento, e questo li-

vello si sta addirittura abbassando. Dall'altro lato, però, c'è la crisi della cantieristica italiana, la mancanza di rinnovamento, la scarsa competitività delle nostre navi, anche a causa della qualità del naviglio stesso. La capacità dei nostri cantieri si aggira, ormai, intorno alle 350 mila tonnellate di stazza lorda, almeno secondo i dati in nostro possesso.

Non troviamo sufficienti risposte a questa situazione nella linea del Governo.

L'altra branca in cui agisce il Ministero della marina mercantile è quella della flotta. Prendiamo atto di quanto ha detto il senatore Patriarca; tuttavia non è con le dichiarazioni di intento che si può combattere il fenomeno delle bandiere ombra: l'imprenditore privato troverà sempre più conveniente ricorrere all'ala protettrice della bandiera liberiana o di quella panamense.

D'altro canto, la flotta che utilizza il maggior numero di navi battenti bandiera italiana, cioè la flotta pubblica, è caratterizzata da forti perdite. Un esempio per tutti potrebbe essere quello della gestione della Tirrenia, che da questo punto di vista rappresenta un vero e proprio colabrodo, non soltanto con riguardo alla funzione sociale che essa svolge (anche se bisogna riconoscere che i collegamenti spesso vengono fatti su rotte non molto remunerative), ma soprattutto sulla base dei rilievi svolti dalla Corte dei conti sulla sua gestione e su quella della Finmare.

Altro aspetto di cui ci si potrebbe meravigliare se fosse nuovo, ma che è invece sistematico e fisiologico, è quello riguardante la bilancia dei noli, che sembra abbia anche quest'anno accumulato un passivo di oltre 2.000 miliardi, avvicinandosi sempre più ai 2.500 miliardi, giacché ad essa è collegato il settore della cantieristica e del naviglio, che — come ho detto — è vecchio.

Altra branca che rientra nella competenza del Ministero della marina mercantile è quella dei porti. Anche qui assistiamo alla reiterazione della problematica concernente la mancanza di nuove tecnologie, che do-

vrebbero essere adottate dal sistema portuale italiano di fronte ad una navigazione ormai sempre più caratterizzata dai mezzi sofisticati che la presiedono.

A questo punto del mio intervento vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro un problema, che forse non è molto attinente al tema della discussione, ma che — a nostro avviso — è di grande rilievo; vale a dire la riforma dell'articolo 110 del codice della navigazione, a favore della quale sia il Governo che le forze politiche si sono ripetutamente pronunciati. Non vediamo, infatti, come un articolo del genere, che riserva l'esecuzione delle operazioni portuali alle compagnie, sancendone di fatto il monopolio, possa essere in sintonia con la situazione dei porti a meno di 13 anni dal 2000. Più volte, in occasione di convegni si è affermata la necessità di varare questa riforma — si potrà dissentire infatti in merito alla direzione verso cui essa deve tendere, ma che debba essere rivisto e modificato nella sua portata l'articolo 110 si è, seppur da posizioni diverse, tutti d'accordo — eppure, nonostante questa unanimità di intenti, rimane il fatto che tale problema, ad ogni occasione enunciato ed evidenziato, non trova soluzione. Il Ministro potrà obiettarmi che questa del dibattito sui documenti finanziari non è la sede idonea per sollevare una simile questione, ma io ho mutuato questa mia critica dall'andamento generale della discussione in cui, da parte dei colleghi intervenuti, si è fatta una somma dei problemi che affliggono la nostra marina mercantile.

In proposito — e mi avvio alla conclusione — vorrei chiedere, signor Ministro, di fornirci, nella replica che cortesemente vorrà fare, informazioni su talune situazioni particolari che hanno però incidenza, visto la spesa che comportano, sul nostro bilancio, nonchè su un fatto di natura cronachistica. Più specificatamente, vorrei pregarla di farci pervenire una relazione sull'attività, che potrà pure essere encomiabile ed apprezzabile — ma che è a noi sconosciuta — dell'Istituto della ricerca scientifica applicata alla pesca marittima. Io manifesto

la mia ignoranza crassa in materia, dovuta anche al fatto di essere matricola in questa Commissione; però la mancanza di documentazione non è un qualcosa che affligge solo la mia modestissima persona in quanto è stata oggetto di contestazione da parte dell'intera Commissione, di cui fanno parte colleghi molto più esperti ed autorevoli nel settore di me.

Ulteriori dettagli poi vorrei avere in merito alla sorte della convenzione da 530 miliardi stipulata con la società Bonifiche per la realizzazione di 35.000 posti-barca nei porti turistici meridionali.

Infine, l'ultima richiesta che le rivolgo — ultima come enunciazione, ma non come importanza — fa riferimento allo stato della convenzione con la società Ecolmare di cui ha parlato il senatore Bisso e il cui nome tra l'altro è rimbalzato oggi sulla stampa nazionale, tanto che la stessa «Unità» stamattina dedicava un articolo a tale società presieduta da Mariano Pane, un armatore della penisola sorrentina con potenti appoggi all'interno della Democrazia cristiana. Uno dei motivi — la notizia è riportata da «Il Mattino» — per cui fu contestata nella regione Campania la stipulazione della convenzione con la Ecolmare per la pulizia delle acque costiere è che tale società fu accusata di vendere i propri servizi ad un prezzo cinque volte superiore rispetto a quelli correnti, tanto che i giornali locali titolarono: «Nuovo scandalo a Napoli: spazzamare pagati cinque volte». Ebbene, dato che questa è la situazione delineata dalla stampa, sarebbe molto opportuno che il Ministro fornisse chiarimenti sull'intera vicenda.

PATRIARCA. L'Ecolmare ha ricevuto una comunicazione giudiziaria a seguito di una denuncia presentata nei suoi confronti da una ditta concorrente. Si tratta solo di una comunicazione giudiziaria, in quanto il magistrato ha nominato un perito per fare delle valutazioni tecniche, il quale però ancora non ha fornito dei risultati. Ora, da una comunicazione giudiziaria arrivare a condannare non solo l'armatore, ma la re-

gione e gli amici dell'armatore, mi pare sia un esempio di civiltà giuridica alquanto discutibile.

VISIBELLI. La mia non vuole essere una anticipazione della sentenza che, nel caso, andranno ad emettere i giudici; qui infatti non siamo costituiti in collegio giudicante; mi sto solamente limitando a chiedere lumi al Ministro su una questione in cui il Ministero della marina mercantile viene chiamato in causa per un rapporto che ha con una società che ha ricevuto comunicazione giudiziaria per vendere i propri servizi a prezzi quintuplicati.

VELLA. Signor Presidente, onorevole Ministro, debbo innanzitutto dare atto al relatore, senatore Mariotti, d'aver fatto una relazione lucida, precisa ed anche onesta nel momento in cui, dopo aver messo in evidenza le esigenze del settore, ha sottolineato l'inadeguatezza delle risorse destinate al raggiungimento dei giusti obiettivi che ci dobbiamo prefiggere.

Detto questo, mi è sembrato di capire che le interpretazioni di alcuni colleghi sono andate al di là degli intendimenti del relatore, tanto da farlo apparire quasi un relatore di minoranza, contrario all'approvazione dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile. Evidentemente, se così fosse stato, il senatore Mariotti non avrebbe accettato di fare la relazione sulla tabella, anche perchè vi è una norma specifica che stabilisce che le relazioni vengono fatte dai relatori di maggioranza.

Fatta questa premessa, devo dire però che le esigenze che sono state prospettate e sottolineate non possono non essere condivise anche da noi. In particolar modo, credo vada sottolineata l'esigenza della ristrutturazione e del potenziamento del Ministero da realizzarsi attraverso sia un nuovo assetto normativo, sia attribuendo ad esso personale e mezzi in misura adeguata. D'altra parte, che vi sia una contrazione degli stanziamenti a ciò finalizzati è una verità che non può essere sottaciuta.

Se riusciremo, attraverso una analisi e

delle valutazioni obiettive, ad evidenziare una non corrispondenza tra la destinazione delle risorse ed i problemi che dobbiamo aggredire, riusciremo forse a correggere in parte l'impostazione dei documenti finanziari e ad ottenere maggiori risorse.

Il mio intervento, che sarà molto breve, è volto a porre in luce alcuni aspetti, come, ad esempio, l'esigenza di raggiungere davvero una ristrutturazione della portualità da esaminare nel contesto generale della problematica dei trasporti. Non vi è dubbio che esistono evidenti interconnessioni tra le varie forme di trasporto e che, pertanto, una risposta dovrà essere data al settore in una visione e con una programmazione globali perchè, in caso contrario, la programmazione non sarebbe rispondente alle finalità che ci dobbiamo prefiggere.

La ristrutturazione del settore, come ha rilevato il relatore, non dovrà realizzarsi attraverso interventi territoriali su base regionale, soprattutto avendo presente l'attuazione dei vari principi della funzionalità e della economicità, a mio avviso importanti e fondamentali.

Condivido anche la preoccupazione per il mancato rispetto della sesta direttiva CEE sulla cantieristica e non posso fare a meno di dire che ci sembra insufficiente la spesa nel settore della pesca marittima, soprattutto per fronteggiare e risolvere problemi quali quello del fermo biologico.

Ma una delle questioni che credo debba essere esaminata con maggior attenzione, è quella dell'inquinamento del mare. Tutti concordiamo sul fatto che le risorse destinate alla tutela del mare non sono adeguate non solo per la realizzazione di nuovi programmi, ma addirittura per portare avanti i programmi già avviati, che sarebbe un gravissimo errore non proseguire, non solo perchè non raggiungeremmo lo scopo e l'effetto sul piano generale, ma perchè faremmo una azione antieconomica: infatti, le spese già effettuate non sortirebbero alcun risultato. Affronteremmo, in tal caso, solo dei costi e rinunceremmo completamente alla fase dei benefici. Se non saremo in grado di far fronte a questo fenomeno, si registrerà senz'altro un arretra-

mento della politica per il mare sul fronte della difesa dall'inquinamento.

A questo fine, vorrei anche evidenziare quanto sia stata utile ed opportuna la proposta avanzata dallo stesso Ministro di tenere una Conferenza del Mediterraneo, perchè occorre portare avanti programmi concordati tra i paesi della Comunità. Ritengo che questo problema potrà essere affrontato con maggior speditezza nel momento in cui saremo in grado di conquistare con decisione mete più ampie del processo di integrazione europea; a tal fine non solo è necessario formulare programmi comuni fra i vari paesi della CEE, ma è necessario altresì realizzarli, altrimenti non saremo in grado di adeguarci alla politica degli altri paesi.

Il fenomeno dell'inquinamento richiede un intervento massiccio ma credo che, per avere un successo almeno auspicabile, dobbiamo fare in modo di coordinare l'attività dei vari Ministeri competenti in questo settore, in particolare dei Ministeri dell'ambiente e della marina mercantile. È necessario creare un coordinamento tra le varie branche dell'Amministrazione statale. Il Ministero della marina mercantile, infatti, non può ignorare quello che fa il Ministero dell'ambiente, e viceversa: al di là delle proposte del Ministro, che vanno approfondite, sulla costituzione di un Ministero del mare, fino a quando esse non saranno approvate, dobbiamo fare i conti con la organizzazione e le competenze attualmente esistenti.

Infine, vorrei dare il mio assenso — e spero che lo diano anche il relatore ed il rappresentante del Governo — alla richiesta di ottenere maggiori finanziamenti per attuare le finalità previste dalla legge 5 dicembre 1986, n. 856, riguardante la cantieristica, e dalla legge n. 979 del 1982 concernente interventi multidisciplinari per la difesa del mare e delle coste.

Concordo con il senatore Bisso sul fatto che occorre potenziare l'armamento italiano per renderlo competitivo.

Espongo, infine, alcune osservazioni, richiamandomi alle critiche avanzate dal senatore Pollice, sui contributi dati agli ar-

matori e alle imprese del settore della cantieristica, magari a scapito di interventi in altri settori. Ritengo che la cantieristica vada considerata nel suo complesso e per i notevoli effetti relativi all'indotto nonché per i problemi di natura economica più ampi e generali, di mercato nazionale ed internazionale, per capire se gli armamenti e le imprese cantieristiche, lasciati da soli, senza contributi da parte dello Stato, potrebbero svolgere la loro attività, e concorrere alla crescita dell'economia nazionale.

A mio avviso se il Governo insiste nel dare un contributo in favore di questo settore, avrà analizzato la situazione, svolto le proprie considerazioni: il Governo non dà contributi a titolo di regalie o al fine di favorire interessi privati rispetto a quelli pubblici. Il Governo, quando ha pensato questi contributi, ha fatto una valutazione diversa considerando l'interesse pubblico preminente rispetto a quello individuale, che in questo caso non è possibile scindere da quello politico.

Vorrei domandare al Ministro, per essere più tranquillo su questa interpretazione, se il Governo, prima di concedere il contributo ha compiuto tali valutazioni. Quali sono gli elementi positivi che il Governo ha ravvisato nella politica di contribuzione diretta agli armatori e alle imprese del settore della cantieristica? Sono certo che il Ministro potrà fornirci spiegazioni e soprattutto dati che ci convincano che i contributi non sono regalie, ma sono necessari per difendere questo settore economico che a noi interessa.

Volevo fare queste semplici osservazioni prima di esprimere il voto favorevole del Gruppo socialista sullo stato di previsione della Marina mercantile, con l'auspicio che, attraverso lo stimolo di tutte le forze presenti nella Commissione, si possa ottenere una maggiore considerazione sulla necessità evidenziata.

**PRESIDENTE.** Chiederò che sia messa a disposizione dei colleghi un'indagine, condotta tempo fa dal Ministero della marina mercantile e dalla società Bonifiche, sulla possibilità di predisporre approdi maritti-

mi in tutta l'area centro-meridionale, che fu presentata ai vari enti locali con ciò rappresentando una offerta di collaborazione. Come lei sa, senatore Visibelli, i porti turistici sono di competenza regionale.

In secondo luogo chiederò all'Istituto della ricerca scientifica applicata alla pesca marittima una relazione sulla notevole mole di indagini sulle coste marittime, sulla pulizia del mare e su altre materie di sua competenza.

Non voglio entrare nel merito del dibattito; mi preme soltanto far rilevare al Ministro uno degli elementi maggiormente sottolineati nell'intervento del senatore Bisso, quello di una politica cabotiera; gli squilibri del trasporto italiano sono contraddistinti proprio da una sottoutilizzazione dei trasporti ferroviari e dei trasporti marittimi. Vorrei consigliare al Ministro, quando si troverà in convegni o incontri o riunioni, di non dire la frase: «L'Italia ha due autostrade, quella del mar Tirreno e quella del mar Adriatico». È una frase di cui si è sempre abusato, ma che non è stata mai praticata. Dica invece che sta impostando una politica cabotiera (qualche esperto ha sostenuto che si alleggerirebbe il trasporto su gomma di circa il 30 per cento) che metterebbe in moto una serie di fattori nell'economia dei trasporti veramente formidabili.

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. 470*. Signor Presidente, signor Ministro, ringrazio intanto i colleghi intervenuti e quelli che hanno pazientemente aspettato per ascoltare la replica. Ringrazio soprattutto per la notevole mole di notizie e di contributi che sono emersi dal dibattito.

È ovvio che una relazione come la mia, con molti accenti critici, può essere definita da qualcuno quasi di minoranza. Perché questo taglio? Bene hanno fatto i colleghi che hanno evidenziato questa impostazione: la relazione voleva proprio considerare la Commissione (quindi il Parlamento in generale) non come una cassa di risonanza

delle indicazioni provenienti dal Governo, bensì come luogo più adatto per la elaborazione di linee che noi sappiamo non essere attuabili per l'immediato, ma che possono essere corrette.

Per questo, a conclusione del nostro esame, avvanzerò alcune proposte che ritengo possano essere prese in considerazione per la definizione di una politica che non si ferma al 1988, ma guarda almeno al periodo di durata di questa legislatura.

Considero il settore della marina mercantile un settore strategico del nostro Paese. Non vi è soltanto una interconnessione tra questo ambito e quelli del trasporto e dell'economia in generale. Il collega Ulianich ha messo in evidenza l'inadeguatezza anche delle piccole spese, delle spese che servono alla ordinaria amministrazione. È impensabile non prendere in considerazione il problema, non dico della ricerca, ma almeno di un minimo di documentazione, nel momento in cui sappiamo quanto sia necessario conoscere ciò che avviene nel mondo, e ci accingiamo a ripensare tutta la politica della ricerca anche, per esempio, con l'affidare ad un solo Ministro le competenze della ricerca stessa e dell'università.

Il collega Bisso, tra le altre cose, ha affrontato in modo particolare il tema della cantieristica. In effetti dobbiamo dire che se il Paese vuole rimanere all'avanguardia nella produzione e nella esportazione dei propri prodotti deve farlo anche affrontando una produzione più sofisticata, investendo consistenti fondi nella ricerca per affinare le sue capacità produttive e migliorare la sua competitività, concorrendo con le nazioni più avanzate del mondo. Il Ministero deve intanto procedere in un'azione programmatica adeguata e nel contempo tener conto delle esigenze del settore caratterizzato dalla presenza pubblica e da quella privata.

Quali sono le linee sulle quali è oggi importante intervenire? Vi è intanto un problema che interessa tutto il Paese, un problema che è economico esso stesso: la difesa del mare. Un altro problema è quello di evitare che l'Italia resti al di fuori dei traf-

fici marittimi, che tali traffici abbandonino il Mediterraneo e si orientino verso quello che viene chiamato il *northern range*; si tratta di far sì che gli operatori si rivolgano a noi per servire zone dell'Europa più vicine ai porti italiani che non a quelli di Rotterdam o di Amburgo.

Ritengo quindi che bisognerebbe rivolgere un'attenzione particolare al problema dei porti e a quello dell'armamento. Senza escludere l'importanza dei vari aspetti sottolineati negli interventi dei senatori che mi hanno preceduto, mi limiterò, stante la situazione di bilancio e nel contesto della legge finanziaria, a proporre emendamenti su tre aspetti che peraltro sono emersi in tutta la loro evidenza nel corso del dibattito fin qui svolto.

Per quanto riguarda la difesa del mare va detto che la legge n. 979 del 1982, che prevede fondi da destinare a tale scopo, appare indubbiamente insufficiente. In tal senso preannunzio un emendamento tendente ad inserire 120 miliardi da destinare al rifinanziamento della citata legge n. 979 per la realizzazione di interventi organici per la difesa del mare, con riferimento anche agli oneri connessi con il riposo biologico necessario in considerazione dei fenomeni di danneggiamento della biomassa nel mare Adriatico.

Il secondo emendamento che vorrei preannunziare concerne la previsione di un accantonamento in tabella C per interventi infrastrutturali per la riqualificazione e l'ammodernamento del sistema portuale.

Negli interventi fin qui succedutisi si è rilevata l'assoluta carenza di provvedimenti a favore dei porti. Mentre nella tabella C allegata al disegno di legge finanziaria, sotto la voce lavori pubblici, si prevedevano interventi per il triennio 1987-1989, nel disegno di legge finanziaria al nostro esame non si contempla più un accantonamento di questo tipo. Ritengo che sarebbe utile proporre alla 5<sup>a</sup> Commissione il ripristino di tale finanziamento.

Per quanto riguarda l'armamento, sarei del parere di proporre, come ricordava anche il senatore Vella, una modifica al disegno di legge finanziaria per un parziale ri-

finanziamento della legge n. 856 del 1986 recante norme per la ristrutturazione della flotta pubblica ed interventi per l'armamento privato.

Mi sembra che le proposte che avanzo con i miei emendamenti siano di rilevante consistenza. Con esse intendo richiamare l'attenzione su questo importante settore che necessita di alcune scelte che, riferite alla difesa del mare e compensate con fondi stanziati per la difesa del suolo, devono rispondere ad una serie di sollecitazioni tra le quali quelle avanzate dal senatore Pollice. Le sue proposte in questo modo verrebbero in gran parte accolte. Mi riferisco, ad esempio, a quelle sulla difesa dall'inquinamento, sul trattamento delle acque, sull'acquisto di aeromobili. Si tratta di esigenze che sarebbero soddisfatte da questi stanziamenti che avrebbero un impiego di ordine molto più generale. Con le proposte da me avanzate si viene in parte incontro anche ai problemi relativi al comparto della pesca, almeno per quanto si riferisce al riposo biologico e al recupero di pericolose situazioni che si vanno determinando soprattutto nel mare Adriatico. In questo senso mi sembra che si possa dare una risposta alle esigenze che sono state espresse dallo stesso Ministro, esigenze che non dovranno risolversi soltanto in dichiarazioni di disponibilità, ma anche in chiare volontà di promozione e di intervento.

Ovviamente avendo presente la necessità di raccordare gli interventi generali del Governo, tenendo conto delle esigenze di altri settori dell'Amministrazione dello Stato e soprattutto con la convinzione di non aver impiegato in Commissione intere giornate in sterili discussioni, ma di aver operato per fornire indicazioni chiare, con elementi procedurali ben definiti, alla 5<sup>a</sup> Commissione e all'Aula, la quale dovrà successivamente operare le scelte definitive.

Esprimo, infine, parere contrario sugli emendamenti del senatore Pollice ritenendoli, come ho detto, assorbiti da quelli da me presentati.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Premetto, anzitutto, di aver consegnato

alla Presidenza un testo scritto a commento del dibattito sviluppatosi questa mattina, testo che riprende in gran parte gli argomenti che avevamo già toccato, sia pure in superficie, in altra occasione, e che rappresentano i problemi da affrontare nel prossimo futuro. Mi limiterò, quindi, a rispondere ai quesiti più importanti che mi sono stati posti.

Esprimo, in particolare, un apprezzamento nei confronti del relatore per la puntualità e la precisione della sua relazione, che — vorrei fugare, ammesso che esista, qualsiasi dubbio — è totalmente condivisa dal Ministro *pro tempore* della Marina mercantile, anche perchè — e non voglio addurre scuse — i senatori sanno che il processo di formazione del disegno di legge finanziaria inizia ad aprile-maggio e si conclude all'indomani delle vacanze di ferragosto, con la proposta del Governo. Lascio a voi, date le vicende politiche che hanno contraddistinto l'estate e la ripresa autunnale, commentare i fatti.

Certamente mi corre l'obbligo di essere a difesa di una proposta complessiva del Governo, tuttavia si tratta di un obbligo quasi di ufficio, che mi consente quindi di poter esercitare quel libero contributo al dibattito che mi deriva anche dalla conoscenza diretta, pur se recente, dei problemi che ci stanno angustiando. E poichè il Parlamento non è chiamato a ratificare una proposta complessiva del Governo, ma deve contribuire a ridefinirla, muovendo anche all'interno della stessa « finanziaria » da un capitolo all'altro di spesa alcuni stanziamenti e stabilendo delle priorità, ritengo che il nostro comparto amministrativo sia tra quelli più significativi, che meritano particolare attenzione da parte del Parlamento.

Il relatore, senatore Mariotti, ha quindi svolto in modo egregio il proprio lavoro, lamentando un'insensibilità sicuramente riscontrabile, considerata la stesura del disegno di legge finanziaria, che tuttavia non è preclusiva ad uno sforzo che vede la maggioranza che sostiene il Governo impegnata in prima linea per correggere tale insensibilità, ponendo le priorità nel modo più

conveniente per una vigorosa ripresa anche per quanto concerne il comparto della Marina mercantile.

Il senatore Bisso, con la precisione che lo contraddistingue, ha elencato i temi centrali ai quali, per la verità, ho già fornito risposta nella precedente audizione ed anche nel testo che ho depositato e che verrà distribuito a tutti i Commissari.

Voglio assicurare, ed in questo sollecito il Presidente della Commissione, che il tema della difesa della bandiera è di grande attualità e necessita di un approfondito dibattito politico. È necessario, quindi, che la Commissione si faccia carico di approfondire ulteriormente tale argomento, con tutti i risvolti messi in evidenza in modo abbastanza compiuto, sia nella precedente audizione, sia negli interventi di quest'oggi, che mi sembra abbiano affrontato i fatti con coraggio, chiamando le cose con il loro nome ed imponendoci una scelta, che non sarà comunque indolore.

Si tratta di un costo che la comunità nazionale dovrà comunque sopportare, sia che scelga una strada, sia che ne scelga un'altra. Se vogliamo salvaguardare i posti di lavoro dei marittimi italiani è chiaro che dovremo imboccare una determinata strada; se invece riteniamo che tali posti di lavoro possano essere in qualche modo creati in altri comparti, possiamo allora anche compiere scelte più disinvolte, che tuttavia prima di essere fatte devono avere in questa sede la necessaria chiarificazione e ponderazione.

Vi è poi il discorso sull'armamento e sulla sesta direttiva. Certamente è fuor di dubbio che la flotta non deve rinnovarsi ogni anno. Vi sono dei cicli entro i quali è opportuno che ciò avvenga, se si vogliono occupare posizioni di avanguardia nella prestazione dei servizi di trasporto marittimo. Ciò non significa, tuttavia, che per i quindici anni di durata media dell'armamento debbano prevedersi ogni anno nella legge finanziaria fondi per il sostegno all'armamento e alla cantieristica quali quelli che si sono stanziati negli ultimi due o tre anni.

A mio avviso nell'arco di due o tre anni noi riusciremo a rinnovare gran parte del nostro armamento. Va rilevato che questi contributi — e qui il senatore Pollice ha fatto un'osservazione molto puntuale — devono essere in qualche misura controllati e verificati in un piano complessivo di investimenti e di obiettivi che si intendono perseguire, perchè investire in cantieristica per il rinnovo nella flotta e poi veder diminuire complessivamente il servizio marittimo che andiamo a prestare procura senza dubbio una sensazione di sconfitta politica. C'è quindi la necessità di legare per il futuro anche i contributi ad un piano complessivo di utilizzo nonché alla considerazione dei loro effetti moltiplicativi. Credo che sia questo uno dei punti più qualificanti di un'iniziativa a sostegno dell'armamento che noi dovremmo annotare come indicazione emersa in questo dibattito per la elaborazione di un provvedimento legislativo con stanziamenti che tutti auspichiamo più cospicui di quelli oggi previsti. Ho rivendicato come grande vittoria politica il fatto che vi sia uno stanziamento anche per la sesta direttiva che ci consente se non altro di mettere mano ad un provvedimento legislativo. Questo non era previsto nella prima stesura della legge finanziaria ed è una delle conquiste da me ottenute in sede di Consiglio dei Ministri, come l'aver trasferito dalla tabella C alla tabella A quanto previsto per la pesca. Mi rendo conto che anche per il fermo biologico della pesca gli stanziamenti sono insufficienti, e che per la difesa del mare, per poter mantenere il livello attuale di intervento minimo, sono indispensabili 85 miliardi aggiuntivi. Diversamente avremo una caduta ed una incoerenza che ci porta anche a domandarci perchè mai abbiamo speso soldi negli anni precedenti, visto che improvvisamente andiamo a sospendere un certo tipo di azione. Così pure per la pesca sono indispensabili altri 25 miliardi per far sì che l'esperimento del fermo biologico che abbiamo fatto quest'anno per la prima volta, un po' di corsa per non perdere i contributi della Comunità economica europea,

ma con la consapevolezza di varare una sperimentazione da verificare con gli operatori e con le cooperative nel mese di novembre (il mio intendimento è di distribuire i contributi entro la fine di ottobre se la Comunità economica europea non avanzerà particolari problemi) dia dei frutti e si riveli un'esperienza utile anche per il futuro. Nel mondo della pesca vi è anche chi non può sopravvivere 4-5 mesi senza alcun introito e quindi anche una certa tempestività nell'erogazione degli stanziamenti è più che mai necessaria. Il fermo biologico ha senso se sarà continuato, e lo continueremo alla luce di un'esperienza che in alcune zone ha messo in risalto quanto sia velleitario lasciare sopravvivere la possibilità di azioni facoltative. Su questo problema dovremo incontrarci a fine novembre o a dicembre, quando avrò avuto la possibilità di verificare i risultati conseguiti, perchè si vada a puntualizzare la linea di intervento per il fermo biologico per il 1988. Vi è poi la necessità di affrontare anche il tema della pesca a strascico perchè è un tema estremamente importante; se non vogliamo fare dell'accademia nel parlare della salvaguardia delle risorse marine dobbiamo anche valutare complessivamente tutto ciò che può contribuire a salvaguardare tali risorse. C'è bisogno di una riflessione complessiva anche per quanto riguarda la pesca.

A proposito della ricerca scientifica, credo che nella legge finanziaria e nel bilancio dello Stato vi siano delle postazioni di bilancio, come vengono chiamate comunemente. Certamente se andiamo a spulciare voce per voce dovremmo riscrivere dall'inizio alla fine i documenti finanziari al nostro esame invocando stanziamenti certamente più decorosi per un'attività politico-amministrativa che voglia non penalizzare dei comparti produttivi come la pesca, laddove sappiamo che in quel mondo esiste anche gente che fa fatica a far quadrare il proprio bilancio mensile. C'è quindi la necessità di intervenire con investimenti di ricerca complessiva, di arricchimento e di potenziamento delle risorse marine. Su al-

cuni temi vorrei assicurare i colleghi che si sfonda di fatto una porta aperta; non esiste nè un Ministro, nè un Ministero, nè un'amministrazione che non siano sensibili a queste esigenze. Certo, tutto è rapportabile ad un quadro di compatibilità e di priorità. Siamo angosciati in questo comparto amministrativo dall'emergenza, dalla necessità di un sostegno che ha talvolta connotazioni quasi assistenziali per salvaguardare posti di lavoro e anche per non disperdere un patrimonio imprenditoriale per cui pare sussistere una grave emergenza. Vi è una grossa concorrenzialità, specialmente in Europa, da parte dei paesi emergenti che, anche se deve essere aggiustata per quanto riguarda i costi di gestione, mette in grosse difficoltà l'imprenditore italiano. Se tutta questa manovra merita di essere perseguita, dobbiamo farci carico di questi problemi e dare delle risposte puntuali.

Per quanto riguarda alcune osservazioni specifiche che sono state rivolte, voglio dire che la questione del porto di Genova, per quanto mi riguarda come Ministro della marina mercantile, è una questione giornalistica. Al Ministero non è arrivata nessuna comunicazione, nessuna lettera di dimissioni, ragion per cui il problema non esiste. Dal momento che venerdì e sabato sarò presente a Genova e incontrerò gli operatori e i responsabili del porto, avrò modo di ascoltare le motivazioni che han dato origine a queste voci.

Certamente, il porto di Genova, al di là forse della volontà degli stessi protagonisti, in questo ultimo anno ha rappresentato un segnale della necessità di affrontare i problemi e Genova racchiude in sè — a mio avviso — le speranze di innovazione e la confusione che talvolta le novità comportano. Pertanto, la nomina che ho fatto di D'Alessandro come vice presidente della Commissione per la riforma delle gestioni portuali, di fatto, ha voluto significare un gesto di attenzione ed un chiaro indirizzo di volontà, non per sottolineare — e rispondo al senatore Patriarca — una volontà di contrasto, ma perchè ci deve essere in tutti la consapevolezza che la situazione attuale non ha prospettive e che queste ce

le creeremo solo se sapremo rinnovare il sistema, certo, con il consenso di chi opera nei porti, ma anche avendo presente la necessità di avere dei punti di riferimento precisi e dei bilanci consuntivi che siano accettabili.

Questo vale anche per la riforma del cabotaggio a cui stiamo lavorando, anche perchè il mio predecessore, l'onorevole Degan, aveva elaborato un articolato che però ha raccolto un coro di osservazioni non tutte positive, ragion per cui noi siamo impegnati a riscrivere un'ipotesi di riforma del settore, che ci auguriamo di essere in grado di presentare nell'arco di pochi mesi alle Camere. A tale proposito, è necessario rendersi conto che il cabotaggio diventerà praticabile e competitivo come mezzo di trasporto nella misura in cui riusciremo a renderlo snello ed economico, ma per far questo non bastano le parole, bisogna liberalizzare alcune situazioni e semplificare alcune procedure. Per quanto mi concerne, sto maturando delle idee al riguardo, sicuramente su alcune questioni farò anche delle proposte provocatorie perchè ritengo che, stando così le cose, non ci possiamo permettere il lusso di rimanere inerti. Genova, che è il primo porto d'Italia, continua infatti a perdere quota, mentre porti europei procedono speditamente perchè hanno una organizzazione molto più snella ed efficace. Pertanto, senza voler disperdere nè disconoscere i meriti e la validità complessiva di alcune strutture, noi abbiamo la necessità di arrivare alla scadenza del 1992 con strutture efficienti e paragonabili a quelle del nord Europa, che già oggi ci sottraggono quote considerevoli di trasporti.

Con questi auspici e con questo impegno voglio assicurare tutti i colleghi che, così come credo di non essere stato passivo in questo periodo, sarò particolarmente attivo nelle prossime settimane e soprattutto estremamente sensibile alle sollecitazioni di parte parlamentare, in modo che, per quanto ci riguarda, la «finanziaria» rimetta le cose a posto.

Infine, per quanto concerne gli emendamenti del senatore Pollice, mi associo al

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

parere del relatore, anche se non mi dispiacerebbe se essi venissero accolti dal Parlamento.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame e alla votazione degli emendamenti alla tabella 17. Ne do lettura:

*Al comma 1, nella tabella 17 richiamata, al capitolo 7581, modificare le previsioni come segue: «competenza da 30.000.000.000 a 130.000.000.000; cassa da 30.000.000.000 a 130.000.000.000».*

*Conseguentemente, al capitolo 7541, modificare le previsioni come segue: «competenza da 447.271.000.000 a 347.271.000.000; cassa da 650.000.000.000 a 550.000.000.000».*

19.Tab.17.2

POLLICE

*Al comma 1, nella tabella 17 richiamata, al capitolo 8051, modificare le previsioni come segue: «competenza da 0 a 5.000.000.000; cassa da 10.000.000.000 a 15.000.000.000».*

*Al capitolo 8023, modificare le previsioni come segue: «competenza da 12.000.000.000 a 20.000.000.000; cassa da 24.000.000.000 a 32.000.000.000».*

*Conseguentemente, al capitolo 7544, modificare le previsioni come segue: «competenza da 30.000.000.000 a 17.000.000.000; cassa da 30.000.000.000 a 17.000.000.000».*

19.Tab.17.3

POLLICE

**BISSO.** Dichiaro l'astensione del Gruppo comunista sugli emendamenti in questione.

**ULIANICH.** Esprimo il mio voto favorevole su entrambi gli emendamenti del senatore Pollice.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il primo degli emendamenti presentati dal senatore Pollice, di cui ho testè dato lettura.

**Non è accolto.**

Metto ai voti il secondo emendamento presentato dal senatore Pollice alla tabella 17.

**Non è accolto.**

L'esame degli emendamenti è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 17.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato del rapporto.

**BISSO.** Pur nell'apprezzamento del taglio critico che il senatore Mariotti ha dato — io credo giustamente — alla relazione che qui ci ha illustrato e delle stesse proposte con le quali ha concluso la replica, che sono certamente migliorative rispetto al testo originario del disegno di legge finanziaria, il giudizio che noi esprimiamo sulla tabella 17 non può che essere negativo. Riteniamo infatti che, pur con questi miglioramenti, essa continui a non dare risposte adeguate alle necessità proprie del settore. Pertanto, preannuncio fin d'ora la presentazione in Commissione bilancio di nostri emendamenti tesi a migliorare la «finanziaria».

Tuttavia, proprio perchè non si pensi che il nostro sia un voto preconcepito, per partito preso, siamo disponibili a riconsiderare la nostra posizione dopo aver valutato le eventuali modificazioni che a tale provvedimento verranno apportate in sede di 5<sup>a</sup> Commissione.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470 resta conferito al senatore Mariotti.

*I lavori terminano alle ore 21.*

MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 1987

(Antimeridiana)

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

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

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)» (470)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990» (471)

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario-1988 (Tab. 9)

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (Tab. 10)

(Rapporti alla 5ª Commissione) (Esame congiunto e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª 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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 — Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988 (tabella 9) — Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (tabella 10)».

Prego il senatore Visca di riferire alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470.

**VISCA,** estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470. Signor Presidente, signor Ministro, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, per la concreta comprensione del disegno di legge n. 470 ed in particolare dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici (tabella 9) è indispensabile accennare seppur brevemente alle linee di indirizzo che hanno ispirato il suddetto disegno di legge.

L'analisi completa degli atti evidenzia una volontà di concretezza ed una attinenza alla realtà ben difficilmente riscontrabile nel passato.

La preoccupazione del contenimento della spesa è presente nella dinamica revisionale che in molte parti rispetta i limiti indicati dal Ministero del tesoro, fatta eccezione per alcune situazioni o problematiche il cui rinvio sarebbe causa di rallentamenti del recupero dell'economia ovvero aggraverebbe situazioni di palese sofferenza delle strutture di difesa predisposte od ipotizzate.

Particolare attenzione va prestata alle difficoltà obiettive di intervenire esecutivamente con la realizzazione di opere progettate ed approvate, in considerazione della necessità di acquisire giustamente i pareri e le autorizzazioni di natura ambientalistica.

Non si tratta di contrapposizioni, ma dal confronto scaturisce un rallentamento nella realizzazione delle indispensabili infrastrutture di sostegno all'economia: sostanzialmente viene procrastinata l'attuazione della manovra di accelerazione della spesa.

Nel dettaglio esistono situazioni di sofferenza generalizzate, che abbisognano dell'intervento pubblico e dei suoi investimenti per eliminare gli squilibri territoriali che penalizzano vaste zone, sia del Mezzogiorno che del Nord.

Per comprendere le difficoltà obiettive che debbono essere affrontate nell'attuazione delle previsioni, occorre avere presenti le carenze legislative entro le quali il Governo e nella fattispecie il Ministero dei lavori pubblici devono muoversi per mirare le previsioni di bilancio e non disperdere le energie, insufficienti nell'attuale situazione congiunturale.

Passando all'analisi puntuale dello stato di previsione è opportuno, per comodità, vagliare la tabella 9 cercando di cogliere i fatti più significativi sui quali accentuare la dovuta attenzione.

Valutato il quadro legislativo entro il quale necessariamente ci si deve muovere ed operare, passo ad illustrare brevemente gli articoli che interessano direttamente il

Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS, per poi effettuare un rapido *excursus* sugli articoli non interessanti il bilancio dei lavori pubblici ma che comunque hanno attinenza con il settore delle opere pubbliche.

Nella suddetta tabella 9 sullo stato di previsione per l'anno finanziario 1988 sono riportate, al fine di una agevole comprensione, le previsioni di spesa per il 1987, le previsioni assestate per l'anno finanziario 1987, le variazioni proposte ed infine le previsioni per l'anno finanziario 1988.

Sostanzialmente le variazioni di bilancio proposte per l'anno finanziario 1988 trovano giustificazione, per la parte corrente, nella necessità di adeguare gli oneri non procrastinabili mentre, per quanto riguarda le parti di conto capitale, scaturiscono dall'incidenza delle leggi e dalla esigenza di adeguare le dotazioni di bilancio alle necessità di gestione.

Sulla tabella A, allegata alla legge finanziaria, vengono evidenziati gli importi relativi ad autorizzazioni di spesa previste da leggi poliennali con l'indicazione delle somme relative all'anno finanziario 1988 e di quelle relative agli anni successivi.

Le tabelle B e C indicano gli specifici provvedimenti di cui viene prevista l'approvazione e conseguentemente i fondi speciali per la relativa dotazione.

La tabella D indica le leggi i cui stanziamenti annuali sono espressamente demandati alla legge finanziaria.

Cercherò di evidenziare e descrivere gli interventi per i quali la variazione dello stanziamento o la loro specifica destinazione merita un accenno od un commento.

I commi 3 e 4 dell'articolo 8 determinano gli apporti statali all'ente Ferrovie dello Stato, che ammontano a lire 5.928,4 miliardi, in conseguenza dei quali il totale dei trasferimenti è di 14.260 miliardi con un incremento di stanziamento pari a 1.017 miliardi rispetto al 1987.

Il comma 8 dell'articolo 8 risulta quindi invariato con la sola rideterminazione di due stanziamenti tra cui quello per lo sviluppo dell'attività scientifica. In merito a ciò si ritiene affermare che tutti i settori di ricerca e sviluppo delle attività scientifiche

dovranno essere oggetto di maggiori attenzioni da parte dell'Amministrazione costituendo il nerbo vitale dello sviluppo economico e culturale.

Il comma 12 dell'articolo 8 prevede l'incremento di lire 200 miliardi per l'anno 1988 e di lire 1.200 miliardi nel triennio 1988-1990 per l'esecuzione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione delle strutture aeroportuali degli aeroporti intercontinentali di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa.

Particolare importanza assume lo stanziamento relativo alla redazione del progetto di massima dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina. Tale stanziamento di lire 60 miliardi (di cui 30 nel 1988 e 30 nel 1989) garantisce l'effettuazione delle attività preliminari di progettazione e studio e verrà erogato in favore della società «Stretto di Messina s.p.a.».

I commi 19 e 20 dell'articolo 8 ribadiscono l'obbligatorietà dell'ottenimento del riequilibrio del bilancio delle aziende di trasporto pubblico locale, entro il 31 dicembre 1988.

L'articolo 9, comma 20, integra ulteriormente l'autorizzazione di spesa per il triennio 1988-1990 a favore dell'industria cantieristica ed armatoriale con un stanziamento di 1.000 miliardi di cui 300 nel 1988.

Sempre con riferimento al settore marittimo si osserva che particolare attenzione viene rivolta alla ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marina.

Per quanto concerne l'andamento del settore edilizio pubblico, emerge la volontà di rideterminare, con decreto del Ministero del tesoro di concerto con quello del lavoro, nuovi piani di edilizia pubblica. All'articolo 17 i contributi *ex* Gescal, finora destinati agli interventi di edilizia residenziale pubblica, saranno versati ad un Fondo per l'occupazione, all'uopo istituito, amministrato dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Alla disciplina del fondo si provvederà con apposito provvedimento legislativo. Al riguardo occorre valutare se non sia opportuno che una quota di tali contributi non possa continuare a fi-

nanziare gli interventi di edilizia residenziale pubblica tenendo conto del piano decennale e quindi della necessità di avviare una nuova programmazione.

Nel settore degli interventi a favore del territorio per calamità naturali, merita risalto l'incremento di spesa per complessivi 800 miliardi per il recupero architettonico, urbanistico, ambientale ed economico, legato alla salvaguardia di Venezia, previsto dal comma 8 dell'articolo 10.

L'articolo 10, comma 11, dà attuazione alla legge 23 dicembre 1972, n. 920, di ratifica della convenzione sancita il 19 aprile 1972 tra i rappresentanti dei Governi membri della Comunità europea, mediante la quale si stabiliva che a Firenze avrebbe avuto sede l'Istituto universitario europeo e che l'Italia avrebbe messo a disposizione gratuitamente gli edifici necessari al funzionamento.

Stanziamenti di entità rilevante, se pur non completamente finanziati, vengono previsti per la costruzione di alloggi di servizio delle forze dell'ordine.

La legge 6 febbraio 1985, n. 16, prevede un programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e la costruzione di sedi di servizio per l'Arma dei carabinieri.

L'iniziativa, intesa a salvaguardare ed incrementare un ingente patrimonio pubblico, si è rilevata valida ed efficace sotto il profilo progettuale ed esecutivo ed ha costituito altresì, in un momento di crisi occupazionale, elemento trainante di ripresa economica nello specifico settore.

A seguito di accurata indagine conoscitiva sullo stato delle singole caserme, il Comando generale dell'Arma ha individuato le opere infrastrutturali necessarie, comprendenti 126 comandi retti da ufficiali e 688 comandi di stazione e lo stesso Comandante generale ne ha indicato le priorità alle competenti Commissioni parlamentari, nelle riunioni del 30 maggio e 12 dicembre 1984.

Tuttavia, il Ministero dei lavori pubblici ha dovuto ridimensionare il quadro complessivo delle opere da avviare a soluzione, per rendere la pianificazione realisticamen-

te compatibile con le risorse finanziarie autorizzate dalla legge.

Inoltre, la normativa orienta l'intervento straordinario unicamente sulle esigenze dei reparti territoriali, senza considerare l'organizzazione addestrativa e mobile, le cui infrastrutture, per vetustà e dimensioni, non corrispondono alle necessità logistiche e al decoro dei reparti interessati. Nè è ragionevole ipotizzare che si possa operare incisivamente su tali strutture con le limitate dotazioni ordinarie di bilancio.

Ciò premesso, al fine di non vanificare la valida esperienza in corso della legge n. 16 del 1985, si rende necessario rifinanziare il provvedimento, comprendendo in esso anche le esigenze logistiche dell'organizzazione addestrativa e mobile della stessa Arma, nonchè la realizzazione di alloggi per il personale.

L'esigenza è stata segnalata dal Presidente della Commissione ambiente, territorio, lavori pubblici della Camera al Ministro del tesoro, su conforme avviso di quell'Ufficio di Presidenza, tra le previsioni da includere nella legge finanziaria 1988.

Per tali considerazioni, si raccomanda l'approvazione del relativo emendamento.

Il potenziamento e l'ammodernamento dei servizi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco ha a disposizione 150 miliardi.

Analizzando le assegnazioni riguardanti l'ANAS, si ritiene opportuno accennare brevemente all'aggiornamento relativo alla situazione dei fondi riguardanti gli esercizi dal 1979 al 1987 sul capitolo 527. Si evince che al giugno del 1987 restavano inutilizzati 528 miliardi, mentre per il 1988 le somme inutilizzate o meglio prive di impegni assunti ammontano a lire 643 miliardi.

Nel programma triennale 1985-87 comprensivo del primo stralcio attuativo del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione lo stanziamento complessivo è di lire 8.260 miliardi.

I progetti in corso di redazione sia a livello di indagini geognostiche, geotecniche, geologiche e geofisiche che di affidamento delle progettazioni a liberi professionisti hanno movimentato un complesso economi-

co di interventi pari a 3.888 miliardi rappresentanti circa il 45 per cento degli stanziamenti del triennio.

Rilevanza rimarchevole assumono gli interventi relativi alla grande comunicazione, soprattutto il completamento del tratto Livorno-Civitavecchia per il quale il contributo per il triennio 1985-87 con il primo stralcio del Piano decennale è di lire 600 miliardi.

È opportuno che l'ANAS indichi non solo gli stati di attuazione degli stanziamenti e gli stessi stanziamenti complessivi, ma al fine di permettere una compiuta visione allegli una dettagliata illustrazione delle scelte di priorità attuate per la realizzazione di progetti ovvero per la redazione degli studi.

All'uopo diventa di sempre più difficile lettura il capitolo relativo agli stanziamenti dei vari programmi triennali e delle previsioni conseguenti: infatti si tratta di intersecazione e sovrapposizione delle previsioni stesse in conseguenza del mancato rispetto delle cadenze temporali stabilite. La contemporanea presenza di interventi fuori quota, attribuzioni vincolate, accantonamenti e rifacimenti parziali rende difficile la valutazione dello stato di attuazione delle opere con conseguente assorbimento maggiorato e a volte più che raddoppiato delle risorse originariamente stanziato. È pertanto indispensabile non soltanto accelerare le procedure, ma indirizzare i finanziamenti verso quelle opere di viabilità la cui attuazione può avvenire con immediatezza. Occorrerà pertanto procedere in tempi brevi all'emanazione di norme per assicurare la tempestiva esecuzione delle opere pubbliche razionalizzando le procedure.

Sostanzialmente il contributo dello Stato all'ANAS desunto dalla tabella D è di lire 2.468,390 miliardi con un incremento di lire 274,93 miliardi. Ovviamente tali aumenti vanno ad assommarsi a quelli relativi ai capitoli di spesa riferiti alla manutenzione e ai lavori di sistemazione generale.

Con riferimento agli stanziamenti previsti nella tabella B, riferiti alle spese correnti, e alla tabella C che concerne i finanzia-

menti che interessano il Ministero dei lavori pubblici rimando i colleghi della Commissione alla semplice lettura rimarcando esclusivamente l'intervento relativo al programma per l'edilizia residenziale pubblica (1.600 miliardi nel triennio) ed agli interventi per la difesa del suolo e per la rinascita della Valtellina (complessivi 900 miliardi) mentre continua ad essere limitato lo stanziamento relativo al recupero di aree e beni culturali ed ambientali.

Sul Piano decennale, sempre con riferimento alla tabella C, le competenze del Ministero dei lavori pubblici comprendono anche il finanziamento di lire 2.950 miliardi del triennio.

Da questa breve analisi di valutazione tecnico-contabile necessariamente sintetica, emergono alcune considerazioni che pur non intaccando l'essenza ma soprattutto gli stanziamenti della legge finanziaria, meritano un esame di breve meditazione. Prioritariamente la necessità di riequilibrare l'economia del Paese con il contenimento della spesa pubblica è obiettivo irrinunciabile perchè l'opera di risanamento possa realizzarsi.

All'inizio della presente relazione ho affermato che si tratta di un programma concreto poichè mira alla sostanza, rinunciando a tentativi demagogici improduttivi. Ne consegue l'impoverimento dello stanziamento di alcuni capitoli, soprattutto però, quelli di minore qualificazione.

Maggiore attenzione dovrà essere volta all'integrazione dei fondi per i contributi sui finanziamenti destinati allo sviluppo del settore della stampa quotidiana e periodica, favorendo così l'espressione democratica della stampa, garanzia di libertà di informazione.

Le considerazioni formulate dalla Corte dei conti in ordine ai residui passivi sugli stanziamenti ANAS riguardano purtroppo tutti i settori della Pubblica amministrazione, come ben si evidenzia dalla rimodulazione degli stanziamenti nei quali confluiscono le quote non spese nei bilanci degli anni trascorsi.

La manovra di bilancio avrà proporzio-

nale peso alla celerità della spesa degli stanziamenti e pertanto occorrerà intervenire affinché il rilancio dell'economia si configuri con la crescita del prodotto nazionale e soprattutto abbia positivi risvolti sull'occupazione.

I programmi di investimento esistono, occorre ora finalizzarli in modo puntuale senza disperdere le risorse, attuando le previsioni finanziarie.

È opportuno citare testualmente quanto afferma la Corte dei conti nel capitolo 14<sup>o</sup> del volume II concernente le competenze dell'8<sup>a</sup> Commissione: «Nella attuale congiuntura economica, caratterizzata dal rallentamento dell'inflazione e da una politica di rilancio delle opere pubbliche, l'amministrazione non può farsi cogliere impreparata a svolgere i propri compiti di programmazione e di coordinamento oltre che di realizzazione diretta degli interventi: d'altro canto si è riscontrato nei fatti che, di fronte all'incalzare del progresso tecnologico non basta continuare ad agire per l'accelerazione delle procedure, se le strutture restano ancorate a disposizioni vecchie di vent'anni ed oltre che per di più riflettono un assetto legislativo largamente superato».

In effetti non è sufficiente intervenire con modifiche procedurali, ma occorrerà dotare i vari Ministeri e le varie aziende autonome di strumenti idonei ai controlli, alla predisposizione degli atti con particolare riferimento alle tecniche più moderne (macchine per archiviazione dati, sistemi di monitoraggio, eccetera).

Tutto quanto deve essere attuato per eliminare il dannoso fenomeno del ricorso a perizie suppletive e di varianti, ma soprattutto occorrerà privilegiare la tempestività e completezza della progettazione delle opere, unico strumento in grado di evitare le successive lacune dei progetti originari.

Si tratta sostanzialmente di ridurre il grave divario che esiste tra Amministrazione statale ed il mondo imprenditoriale, affinché possano crearsi centri decisionali comuni, capaci di gestire con efficienza e dinamismo i programmi di potenziamento delle grandi reti infrastrutturali.

Le somme di queste considerazioni sono esclusivamente volte a palesare le esigenze e l'importanza di intervenire sulle strutture di supporto non trascurando le finalità della legge: una legge che, nel quadro generale di contenimento della spesa pubblica, ha sicuramente caratteristiche di rimarchevole pregio che consentono, con piena libertà di giudizio, di esprimere un parere positivo sia con riferimento alla tabella 9 che per quanto riguarda la legge finanziaria.

**PRESIDENTE.** Il senatore Lotti mi ha appena informato del fatto che poco fa a Palazzo Giustiniani l'ex-Presidente della Repubblica Sandro Pertini ha avuto un malore. Per questo è stato portato in ospedale.

Credo di interpretare il sentimento di tutti i componenti della Commissione nell'inviare al presidente Pertini i nostri auguri.

*I lavori vengono sospesi alle ore 10,15 e sono ripresi alle ore 10,40.*

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame della tabella 10.

Prego il senatore Rezzonico di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470.

**REZZONICO,** estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470. Egregio Presidente, onorevoli colleghi, le linee generali degli interventi previsti dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 relativamente al settore dei trasporti (vedasi tabella 10), si caratterizzano positivamente per la esplicita individuazione di meccanismi utili a ridurre i disavanzi di gestione delle aziende di trasporto e per l'incremento degli investimenti nel settore a carico dello Stato, condizioni indispensabili per un ammodernamento del sistema dei trasporti pubblici. Un giudizio positivo va espresso sulla scelta politica operata dal Governo di

accentuare gli investimenti nel settore dei trasporti su rotaia considerati elemento infrastrutturale importante dell'economia del Paese. Al riguardo si ritiene di suggerire un adeguamento al costo reale dei servizi offerti al fine di adeguare il sistema tariffario a quello in atto nei paesi della Comunità economica europea.

Analiticamente i dati desunti dall'articolo 8 (commi 1, 2, 3, 4, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20), oltre che dalle tabelle allegate, evidenziano che le spese previste per il settore ammontano: per la parte corrente a lire 5.403.123 milioni con una riduzione di lire 625.275 milioni rispetto al bilancio assestato per l'anno 1987; per la parte in conto capitale a lire 1.666.689 milioni con un incremento di lire 327.598 milioni rispetto al bilancio assestato per l'anno 1987.

In totale le spese previste per il settore nell'anno 1988 ammontano a lire 7.069.812 milioni con una riduzione di lire 297.677 milioni rispetto al bilancio assestato 1987.

Va sottolineata peraltro l'esigenza di una maggiore coerenza e di un migliore adeguamento delle poste di bilancio al disegno più generale esplicitato nel Piano generale dei trasporti che deve rappresentare lo schema di riferimento per gli interventi programmati nel settore dei trasporti. Al riguardo si ritiene di proporre alla 5<sup>a</sup> Commissione un emendamento volto a concedere uno stanziamento aggiuntivo per il funzionamento della Segreteria tecnica del Ministero dei trasporti al fine di evitare limitazioni all'operatività delle strutture. Altresì si evidenzia la necessità ormai improrogabile di procedere alla istituzione del CIPET, organismo deputato al coordinamento della politica dei trasporti e che del Piano, insieme con la riforma strutturale del Ministero dei trasporti, costituisce il presupposto a livello istituzionale.

Per quanto concerne gli investimenti infrastrutturali va espresso un giudizio positivo sugli stanziamenti previsti per la concessione di contributi in conto capitale ed interessi derivati dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che consentono di elevare da 5.000 miliardi a 9.000 miliardi il limite dei mutui che ferrovie in con-

cessione e in gestione commissariale governativa sono autorizzate a contrarre.

Positivi sono altresì da giudicare gli stanziamenti di lire 720 miliardi per il sistema aeroportuale romano e lire 480 miliardi per il sistema milanese nel triennio 1988-1990, oltre che la spesa di 60 miliardi prevista per la redazione del progetto di massima dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

Di seguito si procede all'esame di dettaglio riferito ai singoli settori.

Per quanto riguarda l'autotrasporto di persone, il Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private è previsto dal disegno di legge finanziaria nell'ammontare di lire 4.643 miliardi rispetto ai 4.464 miliardi previsti per il 1987 (articolo 8, commi 1 e 2). Al riguardo va rilevato che la legge n. 18 del 1987 ha istituito il meccanismo per il ripiano definitivo dei *deficit* accumulati dalle aziende dal 1982 al 1986 e che aveva dato luogo a controversie tra Stato e Regioni che sono sfociate in sentenze della Corte costituzionale. È da condividere, al riguardo, l'esplicita volontà espressa dal Governo (vedansi i commi 19 e 20 dell'articolo 8) di riprendere l'originaria normativa dell'articolo 6 della legge n. 151 del 1981, volta a porre le condizioni per il riequilibrio dei bilanci delle aziende di trasporto sulla base di un apposito piano adottato dagli enti locali o dai loro consorzi, fissando per l'attuazione del medesimo piano il termine previsto del 31 dicembre 1988, anche attraverso la revisione della spesa storica, la rideterminazione degli *standards*, oltre che la riorganizzazione produttiva e la razionalizzazione degli organici di personale.

Per quanto attiene all'autotrasporto delle merci, va rilevata, ancora una volta, la difficile situazione del settore per il mancato equilibrio tra trasporto di merci su gomma rispetto a quello su rotaia e per l'inadeguato sviluppo di sistemi di trasporto *huck-pack* per cui è da prospettare una politica di investimenti nel settore tesa a qualificare le aziende private ed a favorire l'uso del trasporto su rotaia al fine di pervenire ad

una riduzione della incidenza del costo del trasporto sul prezzo finale delle merci.

A questo proposito annuncio la presentazione del seguente emendamento:

«Al fine di incentivare il settore di trasporto combinato delle merci il Ministro dei trasporti è autorizzato a concedere un contributo straordinario per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990 nel limite complessivo di spesa di lire 30 miliardi l'anno alle imprese o raggruppamenti di imprese di trasporto e spedizione di merci che abbiano complessivamente corrisposto in ciascuno degli anni immediatamente precedenti quelli cui il contributo si riferisce una somma non inferiore a 3 miliardi annui per noli ferroviari relativi a trasporti combinati nazionali ed internazionali.

Il contributo è commisurato all'ammontare dei noli ferroviari di cui al precedente comma ed è rivalutata in proporzione alla somma totale degli investimenti effettuati per impianti fissi e per mezzi mobili terrestri e navali nel triennio anteriore all'anno cui il contributo si riferisce, allo specifico fine dell'incremento del trasporto combinato.

Con proprio decreto il Ministro dei trasporti definirà i criteri specifici e le procedure per l'erogazione del contributo».

Il relativo onere di 30 miliardi per il 1988, di 30 miliardi per il 1989 e di 30 miliardi per il 1990 è da porsi a carico dell'accantonamento per «Interventi connessi con la realizzazione del Piano generale dei trasporti» iscritto nella tabella C del bilancio annuale e pluriennale dello Stato.

Si propone inoltre un emendamento tendente a predisporre uno stanziamento di 5 miliardi per rifinanziare la legge sui processi di rottamazione per mezzi di trasporto merci su gomma.

Passiamo ora alle ferrovie in concessione e in gestione governativa.

È stata avviata l'operazione ammodernamento delle ferrovie in concessione con lo stanziamento di 5.000 miliardi che entro il dicembre 1987, giusta il disposto del decreto del Ministro dei trasporti, prevede la

presentazione dei progetti per l'appalto dei lavori relativi alle singole ferrovie.

Per il 1988 tale somma è elevata a 9.000 miliardi per cui è da ritenere che il processo di risanamento tecnico e gestionale di queste importanti infrastrutture di trasporto regionale possa considerarsi una prospettiva possibile.

Per quanto riguarda la sovvenzione di esercizio, compresa nel capitolo trasferimenti correnti, va rilevato che gli introiti dell'esercizio coprono, e non nella generalità dei casi, le spese per i consumi e la manutenzione ordinaria degli impianti e del materiale rotabile, per cui l'intervento dello Stato è appena sufficiente a coprire le spese per il personale.

Il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 ha delegato alle regioni «l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie in concessione, anche in gestione commissariale governativa, da effettuarsi con l'assenso delle regioni interessate, previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato» (articolo 88).

Al fine di ottemperare a tali condizioni, con legge n. 297 del 1978, si stabilì l'obbligo per il Governo di presentare entro sei mesi dalla pubblicazione della legge stessa (articolo 15) un piano di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione, da inquadrarsi nel Piano generale dei trasporti, e preceduto dalla individuazione, d'intesa con le regioni, delle linee ferroviarie eventualmente da sopprimere, da sostituire con servizi automobilistici, nonchè quelle da mantenere in esercizio. Tra queste ultime poi, si dovevano distinguere le linee di interesse locale da quelle di interesse generale che potevano essere incluse nella rete statale delle Ferrovie dello Stato.

A tale adempimento il Governo ha provveduto, in data 6 marzo 1980, con la presentazione, nella VIII legislatura, di un disegno di legge (atto Senato n. 790) avente per oggetto il risanamento tecnico-economico delle ferrovie concesse; il provvedimento, però, decadde al termine dell'VIII legi-

slatura per intervenuto scioglimento anticipato delle Camere.

Nella IX legislatura il provvedimento è stato ripresentato in data 13 dicembre 1984 (Atto Camera n. 2390) e posto all'esame della Commissione trasporti: è decaduto anch'esso al termine della IX legislatura per intervenuto scioglimento anticipato delle Camere.

Nelle more dell'attuazione della delega alle regioni lo Stato ha continuato a contribuire con le sovvenzioni annue di esercizio a suo tempo stabilite dalla legge n. 1221 del 1952. Tale legge prevedeva la possibilità di effettuare tre revisioni triennali delle sovvenzioni ed essendo tutte le aziende (circa 30 di cui la metà costituita da enti pubblici) pervenute alla terza ed ultima revisione delle sovvenzioni di esercizio già intorno agli anni 1975-1976, attualmente beneficiano di una sovvenzione bloccata, che non risulta adeguata ai maggiori costi intervenuti.

Si propone con un emendamento di adeguare il beneficio in favore delle ferrovie in concessione; si propone altresì di assumere quale importo base quello relativo ai costi del 1985, nonchè di modificare il paniere di riferimento visto che quello precedente risulta inadeguato e che la composizione dei costi di gestione nelle ferrovie concesse va confrontata con le nuove realtà tecnologiche. Una revisione delle tariffe, per correlarle a quelle degli altri paesi europei, potrebbe modificare in senso positivo i coefficienti di esercizio delle aziende di trasporto ferroviario.

Nella tabella 10 e nel disegno di legge finanziaria sono evidenziati gli stanziamenti relativi all'apporto statale in favore dell'ente Ferrovie dello Stato a norma della legge n. 210 del 1985 che, a sua volta, si inquadra nella normativa CEE sul trasporto ferroviario.

In particolare la legge determina gli apporti statali come segue:

2.960 miliardi per contributi per ricerche nel settore ferroviario con incremento di 332,5 miliardi rispetto al 1987;

500 miliardi per ciascuno degli anni

1988-1989 quale onere per capitale e interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che l'ente è autorizzato a contrarre nel secondo semestre 1987 fino all'ammontare di 2.000 miliardi per il finanziamento degli oneri per rinnovi e miglioramenti e fino a 3.000 miliardi quale quota per l'anno medesimo per l'attuazione del programma poliennale predisposto in attuazione dell'articolo 3, punto 3, della stessa legge n. 210 del 1985, per un ammontare complessivo di lire 5.000 miliardi (più 3.000 miliardi rispetto al 1987);

1.097,3 miliardi a titolo di sovvenzione straordinaria per l'equilibrio del bilancio, con una riduzione di 200 miliardi rispetto alla finanziaria 1987.

Il quarto comma dell'articolo 8 del disegno di legge finanziaria 1988 determina, inoltre, in 730 miliardi le compensazioni spettanti all'ente per mancati aumenti tariffari degli anni precedenti e in 1.141,1 miliardi le compensazioni a copertura del disavanzo del fondo pensioni.

Il totale dei trasferimenti in favore dell'ente ammonta per l'anno 1988 a lire 14.260 miliardi con un incremento di 1.017 miliardi rispetto al 1987.

Al riguardo si presenta un emendamento indicante l'onere per l'esodo agevolato del personale delle Ferrovie dello Stato. Detto emendamento prevede lo stanziamento di 260 miliardi per ciascuno dei tre anni 1988, 1989 e 1990. In tal modo si intende agevolare la razionalizzazione e l'aumento della produttività dell'ente Ferrovie dello Stato.

Un ulteriore emendamento si propone di integrare la somma da corrispondere all'ente Ferrovie dello Stato a titolo di compensazioni concernenti gli obblighi di servizio e la normalizzazione dei conti, prevista in 3.708 miliardi, fino a 4.395 miliardi, con un incremento quindi di 687 miliardi. Tale integrazione si rende necessaria per consentire il reintegro delle compensazioni finanziarie per i nuovi obblighi di servizio pubblico imposti dal decreto ministeriale del 15 aprile 1987.

Una novità sostanziale emerge dall'analisi del dettato dei commi 15 e 16 che contengono misure volte a garantire la progressiva riduzione, fino all'azzeramento, dei trasferimenti statali destinati a ripianare i deficit di gestione dell'ente.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria, l'ente adotta un programma quinquennale di riorganizzazione e recupero della produttività al fine di azzerare, sia pure gradualmente, la sovvenzione straordinaria dello Stato.

Il carattere innovativo della norma si esplicita dal fatto che, indipendentemente dall'esito degli interventi posti in essere dall'ente, a decorrere dal 1989 la sovvenzione straordinaria viene annualmente ridotta in misura pari ad un quinto della somma iscritta in bilancio a tale titolo per l'anno 1988.

A sua volta questa somma (pari a 1.037,3 miliardi) risulta decurtata di 200 miliardi rispetto allo stanziamento per il 1987. L'ente, che ha redatto quest'anno per la prima volta il proprio bilancio di previsione con criteri civilistici, come previsto dalla legge n. 210 del 1985, aveva viceversa quantificato il proprio disavanzo di gestione per il 1988 in una cifra pari a quella del 1987. I programmi per il recupero di produttività prevedono, fra l'altro, il prepensionamento di 9.000 ferrovieri, la limitazione dei treni notturni a breve distanza e la chiusura notturna di un certo numero di impianti, anche in connessione con le nuove infrastrutture per l'alta velocità, un'azione di *marketing* e una ristrutturazione tariffaria nel settore del trasporto merci.

È altresì previsto che l'ulteriore assegnazione di contributi statali a titolo di contributi per la ricerca, per costi di manutenzione e per gli oneri di infrastrutture saranno subordinati alla dimostrazione, da parte dell'ente, dell'utilizzo delle disponibilità già autorizzate, desunti dalla relazione sullo stato di attuazione delle iniziative da presentare, entro il 30 giugno di ogni anno, al CIPE.

A questo riguardo preannuncio la presentazione di un emendamento che, pur riconoscendo la validità dell'impostazione per

cui ogni anno si riduce di un quinto la sovvenzione, pone un termine, anche temporale, utile e necessario per garantire la progressiva riduzione, fino all'azzeramento, dei trasferimenti statali per il ripiano dei deficit di gestione dell'ente. L'emendamento così recita:

*Sostituire il comma 15 dell'articolo 8 con il seguente:*

«15. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'ente Ferrovie dello Stato adotta, ai sensi dell'articolo 3, punto 3) della legge 17 maggio 1985, n. 210, un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento della sovvenzione straordinaria dello Stato di cui all'articolo 17, quarto comma, lettera *d*), della richiamata legge n. 210 del 1985, nonchè la riduzione dei costi dei servizi relativi ai trasferimenti di cui al medesimo articolo 17. Ferma restando la previsione di cui all'articolo 8 della legge n. 210 del 1985, a decorrere dal 1989 la predetta sovvenzione straordinaria è comunque ridotta annualmente in misura pari a un quinto della somma a tale titolo stanziata nel bilancio dello Stato per l'anno 1988.

*a)* Il soprarichiamato programma quinquennale verrà sviluppato nell'ambito delle finalità e con gli strumenti di cui all'articolo 2 della sopracitata legge n. 210 del 1985 e verrà articolato sulla base di una concertazione di programma secondo le disposizioni degli articoli 3, 4, 5 e 13 della decisione n. 327 del Consiglio CEE del 20 maggio 1975 richiamata al citato articolo 17, lettere *c)* e *d)* della legge n. 210 del 1985.

*b)* Sempre nell'ambito del citato programma quinquennale, per quanto attiene in particolare gli strumenti attuativi richiamati alle lettere *h)*, *i)* ed *l)* del citato articolo 2 della legge n. 210 del 1985 e fermo restando quanto previsto al successivo articolo 3 comma 4 della medesima legge, l'ente Ferrovie dello Stato potrà prevedere l'avvio di iniziative nel settore delle partecipazioni societarie in termini estensivi ad ogni attività di responsabilità dell'ente me-

desimo, inclusi i settori patrimoniale e finanziario, che possa essere indirizzata al miglioramento economico-finanziario della gestione.

c) La definizione del piano di risanamento basato anche sulla ottimizzazione, in ottica economico-finanziaria, dei programmi di investimento già deliberati ed ancora da completare richiamati al precedente articolo 8, comma 3, lettera b) ivi incluso il completamento su scala nazionale dei programmi previsti con legge 22 dicembre 1986, n. 910, determina l'istituzione dei seguenti strumenti di copertura finanziaria a sostituzione delle modalità attualmente in vigore, fatto salvo quanto previsto nel successivo comma 16:

un fondo di rotazione acceso presso il Ministero dei trasporti con rate di rimborso capitale a carico dell'ente e sue partecipate commisurate per importo e durata alla vita tecnico-finanziaria dei singoli progetti e con interessi a totale carico dello Stato;

un fondo di dotazione alimentato annualmente da finanziamenti con quote capitale ed interessi a totale carico dello Stato per i progetti di investimento non aventi caratteristiche tali da essere finanziati con il fondo di rotazione. I finanziamenti trasferiti sul fondo di dotazione dell'ente a tale titolo non comporteranno carico di interessi passivi e quote di rimborso capitale sul bilancio dell'ente stesso.

d) Sempre in relazione al soprarichiamato piano quinquennale, l'ente è autorizzato tra l'altro:

ad inserire nel piano un programma di esodo agevolato del personale eccedente con incentivi, da attuarsi nei limiti degli stanziamenti iscritti nel fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro;

a prevedere un programma articolato di adeguamento delle tariffe ai livelli delle altre reti europee;

a prevedere l'estensione delle disposizioni fiscali di cui all'articolo 24 della legge n. 210 del 1985 e comunque a non considerare, nell'ambito del piano di azzera-

mento della sovvenzione straordinaria dello Stato, il carico dei costi fiscali e tributari derivanti dalle proprie attività e da quelle previste all'articolo 2 della legge n. 210 del 1985;

a non considerare nel piano medesimo il carico degli oneri impropri derivanti da obblighi di servizio non coperti da appositi contributi da parte dello Stato».

Passiamo ora a considerare il settore dell'aviazione civile.

I principali stanziamenti per investimenti sono previsti per il 1988 per un ammontare di 720 miliardi per l'aeroporto di Roma-Fiumicino e di 480 miliardi per l'aeroporto di Milano-Malpensa. Per quest'ultimo stanziamento è necessario approntare un emendamento che preveda che una quota parte dello stanziamento stesso sia utilizzata per il completamento del tratto intraaerportuale del collegamento ferroviario Milano-Malpensa.

Tali somme si aggiungono a quelle stanziare con la legge n. 449 del 1985 per cui l'ammontare complessivo a disposizione delle società concessionarie delle gestioni aeroportuali, cui è affidata la realizzazione delle opere, risulta di lire 1.355 miliardi per lo scalo romano e di lire 960 miliardi per quello milanese.

A questo riguardo preannuncio la presentazione di un emendamento che prevede uno stanziamento di 100 miliardi per interventi sul sistema aeroportuale con localizzazioni diverse da quelle che riguardano gli scali di Milano e Roma.

Si ritiene altresì utile la definizione di un piano generale degli aeroporti, anche alla luce del processo di *deregulation* cui è interessato il settore del trasporto aereo.

Passo ora a trattare la questione dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

La norma in questione stanziava per il biennio 1988-1989 la somma complessiva di 60 miliardi al fine di garantire l'effettuazione delle attività preliminari di progettazione e studio relative alla realizzazione di un collegamento stabile tra la Sicilia e il continente.

Si ricorda che al riguardo, nella passata legislatura, il Governo presentò un disegno di legge (Atto Camera n. 1216) recante uno stanziamento di 220 miliardi per gli anni dal 1984 al 1986 per la redazione di un progetto di massima per la realizzazione dell'opera.

Il provvedimento in questione fu assegnato in sede legislativa alle Commissioni riunite lavori pubblici e trasporti che iniziarono la loro attività con l'audizione di rappresentanti di enti locali ed enti pubblici e privati interessati alla realizzazione del collegamento. Nel novembre 1986 fu avanzata la richiesta di rimessione in Assemblea da parte di un decimo dei componenti della Camera e il disegno di legge fu assegnato alle stesse Commissioni in sede referente; l'anticipato scioglimento delle Camere ha comportato la decadenza del provvedimento in questione.

In conclusione si ritiene giusta anche la sollecitazione, emersa in sede di Commissione in occasione della precedente audizione del Ministro, della costituzione del CIPET ritenendo quest'ultimo un organismo importante ai fini della razionalizzazione del sistema generale dei trasporti in quanto deputato al coordinamento tra la politica ed il Piano dei trasporti, coordinamento di cui la riforma strutturale del Ministero costituisce il presupposto a livello istituzionale.

È da augurarsi quindi che la sollecitazione della Commissione possa trovare da parte del Ministro competente un'adeguata risposta.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Rezzonico per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 10.

**LIBERTINI.** Signor Presidente, vorremmo valutare il disegno di legge finanziaria e lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 alla luce di un parametro di fondo costituito da un giudizio, sul quale c'è stata una convergenza crescente negli anni scorsi da parte di forze politiche, sociali ed economiche, fra

cui da ultima la Confindustria, che punti alla necessità di una radicale riorganizzazione del sistema dei trasporti.

Anche la seconda conferenza nazionale dei trasporti, che si tenne qualche mese fa, vide una convergenza di forze politiche, economiche e sociali intorno a questo punto per ragioni che sono ambientali, energetiche, di costi economici e di sicurezza. Il sistema dei trasporti italiano è quindi una grande emergenza nazionale e va radicalmente trasformato secondo una formula che è diventata rituale ma che è piena di contenuto, nel senso di renderlo integrato, intermodale, fortemente riequilibrato verso le ferrovie e verso il trasporto marittimo e che veda una riorganizzazione del trasporto nelle grandi aree urbane basata sull'esigenza di privilegiare il trasporto pubblico. In particolare, per quanto riguarda le grandi aree urbane, è necessario privilegiare il trasporto su ferro in quanto ritengo che un sistema di trasporto urbano che non sia basato per almeno il 30 per cento sul ferro non possa funzionare.

Si tratta di argomenti sui quali dieci anni fa non vi era l'accordo che oggi si è prodotto in un largo schieramento nel senso di andare nella direzione che ho appena indicato. La domanda che ci poniamo è però se il disegno di legge finanziaria vada o meno in tale direzione. Al di là delle voci sulle singole partite, credo che il giudizio di fondo da dare sul provvedimento al nostro esame riguardi la sua congruità a questo disegno; dico subito che avanziamo molte e gravi riserve a questo proposito.

Mi dovranno scusare il Presidente e il Ministro se uscirò dai confini di questa tabella. È assai difficile fare riferimento ad un sistema intermodale discutendo delle ferrovie e non delle strade; il rapporto va discusso.

Voglio cominciare proprio dal quadro di comando, che non è argomento sotteso alla legge finanziaria. Sono anni che si parla della necessità di unificare il quadro di comando del sistema di trasporti. Come si fa a parlare di un sistema unico e accettare che vi siano più centrali di responsabilità e comando? Voi tutti sapete che la proposta

comunista da tempo è per la unificazione di tutte le competenze in capo al Ministro dei trasporti; sappiamo delle difficoltà che ci sono e abbiamo acceduto, senza rinunciare alla nostra proposta, ad una soluzione subordinata (la consideriamo un punto di passaggio) cioè la costituzione di un comitato unitario che coordini le competenze in materia di trasporti, quello che ormai si chiama CIPET.

Se ne parla da molto tempo, nella scorsa legislatura insieme al presidente della Commissione, senatore Spano, si era esaminata l'opportunità di predisporre un disegno di legge d'iniziativa parlamentare per superare le difficoltà in Consiglio dei Ministri. Ne abbiamo riparlato con il presidente Bernardi e qui ripropongo l'idea a tutti i colleghi: ritengo che sia uno dei primi adempimenti a cui dovremo far fronte dopo l'esame del disegno di legge finanziaria; chiedendo naturalmente al Governo in primo luogo di non ostacolare.

So che è aperta una questione di notevole rilievo circa la sede presso cui debba essere posto detto CIPET. La nostra preferenza è coerente con la nostra impostazione: dovrebbe essere il Ministero dei trasporti; ma anche in questo caso ci preme andare avanti e se vogliamo porre il CIPET — in ossequio a normative precedenti — presso il Ministero del bilancio, *obtorto collo* accoglieremo tale soluzione, purchè il disegno di legge passi rapidamente. Per questo proponiamo anche un emendamento al disegno di legge finanziaria tendente a predisporre il relativo finanziamento: perchè non vorremmo trovarci a non poter disporre dei mezzi finanziari necessari a far funzionare l'organismo.

Vengo ora alle questioni di sostanza. Prendo in esame tre comparti — il discorso sugli aeroporti e sull'aviazione civile lo farò a parte — che rappresentano la direzione di marcia: le ferrovie, la viabilità e il trasporto urbano.

Infatti, se vogliamo seguire la strada indicata dalla riforma del sistema dei trasporti dobbiamo procedere ad un grande rilancio delle ferrovie, ad una serie di interventi nel campo della viabilità (strade e

autostrade, ma in un disegno di razionalizzazione e non di concorrenza alle ferrovie) e al potenziamento del servizio urbano.

Nella legge finanziaria capita quasi il contrario: e non si tratta soltanto di questa manovra, ma anche di tutte le precedenti. Certo sono state varate nuove normative, ma il quadro che ci si propone non è esaltante.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato il relatore, senatore Rezzonico, ha annunciato alcuni emendamenti di cui siamo lieti, sono analoghi ai nostri e siamo disposti a concordarli: ma se le disposizioni della « finanziaria » dovessero restare immutate lo sviluppo di questo settore sarebbe bloccato. Dunque, la legge finanziaria va nella direzione opposta ai nostri auspici. Il senatore Rezzonico ne ha parlato, ma voglio fare una precisazione. Dobbiamo parlarci con molta franchezza: il bilancio delle Ferrovie quest'anno, per la prima volta, dovrebbe essere un bilancio-verità. Finora infatti esso rientrava nelle pieghe dello stato di previsione del Ministero, era confuso o truccato, per essere più brutali. Ma nel passaggio dal bilancio truccato al bilancio-verità si è compiuta una operazione che accolla all'ente Ferrovie dello Stato una serie di oneri, generando in tal modo una situazione di estrema difficoltà. Badate, siamo d'accordo circa il fatto che la sovvenzione a carico dello Stato debba essere ridotta di un quinto ogni anno, come disposto dall'articolo 8, comma 15, della legge finanziaria. Siamo perchè l'ente sia in equilibrio finanziario (come previsto dalla legge n. 210 del 1985), ma ci sono due voci che non hanno nulla a che fare con gli oneri che l'ente deve assumere: le sovvenzioni di esercizio per servizi non economici richiesti dallo Stato all'ente Ferrovie dello Stato e gli investimenti infrastrutturali. Se si confondono queste partite, la logica della riforma salta e si determina un processo di strozzatura del sistema ferroviario. È questa la *ratio* che ci spinge a presentare alcuni emendamenti che — ripeto — ci sembrano vicinissimi a quelli del relatore.

Per quanto riguarda la viabilità non vi

sono stanziamenti particolari. Ma stiamo attenti: il quadro degli stanziamenti per la viabilità è spaventoso e siamo arrivati a questo punto grazie a norme e norme. Per le autostrade si prevede una spesa di 41 mila miliardi, di cui 27 mila a carico dello Stato; sono contributi a favore di società costruttrici le quali poi riscuotono anche il pedaggio. È un'incentivazione mostruosa in favore di autostrade utili e non utili. Noi comunisti, peraltro sensibilissimi ai problemi dell'ambiente, non ci facciamo prendere per mano da estremismi verdi; riteniamo che alcune autostrade debbano essere costruite, ad esempio, che l'autostrada Livorno-Civitavecchia vada realizzata, siamo d'accordo a che si inizi dal tratto Livorno-Cecina, siamo convinti che il tratto Cecina-Grosseto vada fatto cambiando il percorso, eccetera (di questo parleremo). Tuttavia non siamo per una politica che da un lato strozza le ferrovie, frena lo slancio che nel settore il Parlamento aveva cercato di imprimere e dall'altro largheggia incredibilmente a favore delle autostrade. Si tratta di cifre spaventose — lo ripeto — senza alcun controllo, senza alcun coordinamento. Non possiamo continuare a parlare di sistema integrato se non valutiamo se sia il caso di costruire una ferrovia accanto ad una strada o ad un'altra ferrovia e viceversa.

Per quanto riguarda il trasporto urbano è evidente una compressione: l'unica voce significativa per il trasporto urbano è quella relativa alle ferrovie in concessione. Ma se togliamo questo capitolo, sul quale mi fermerò tra un minuto, per il trasporto urbano registriamo cifre ridicole. La legge n. 151 del 1981 è ormai ridotta ad un rottame e sappiamo tutti che va rifatta. Per il fondo per il ripiano dei disavanzi di esercizio la finanziaria prevede una somma calcolata senza nemmeno riconoscere un incremento adeguato al tasso di inflazione programmato. Per gli investimenti poi lo stanziamento è di appena 700 miliardi, inferiore persino a quello dell'anno scorso: si capisce che non si fa una politica di trasporto urbano in questo modo. Per i 13 progetti mirati nelle grandi città sono pre-

visti 20 miliardi per anno; infine c'è l'accantonamento per le metropolitane, che è sufficiente forse a costruire qualche chilometro di rete.

L'aspetto che vorrei porre all'attenzione della Commissione è il seguente: la gestione delle grandi città rappresenta una grande emergenza nazionale e non può essere trattata come un piccolo problema.

Abbiamo promosso uno studio e redatto un progetto, che alcuni colleghi già conoscono, ampio e tecnicamente elaborato che riguarda la possibile riforma del sistema del trasporto urbano nell'area metropolitana di Roma. A questo riguardo abbiamo fatto anche un'analisi dei costi ed abbiamo constatato che sarebbero necessari 20.000 miliardi di investimenti, magari ripartiti in più anni. La verità è che per le città non c'è niente, salvo i fondi per le ferrovie in concessione di cui dirò fra poco, e ciò, a nostro parere, è gravissimo. Pertanto annuncio che intendiamo aprire un grande confronto sulla questione del trasporto urbano sia al Senato che alla Camera. Consideriamo tale problema una delle grandi priorità e vogliamo una svolta decisa, vogliamo realizzare un programma poliennale di investimenti di rilievo. Gli strumenti attraverso cui canalizzare le risorse sono individuabili. Mi riferisco alla legge n. 151 del 1981 che deve comprendere il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi d'esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private, all'investimento su gomma, alla realizzazione di sistemi di metropolitana su larga scala, al riferimento alle ferrovie in concessione e ai parcheggi.

Il problema dei parcheggi non può essere staccato dalle altre questioni relative al sistema del trasporto urbano. I parcheggi non vanno costruiti in concorrenza con la metropolitana, ma complementariamente al sistema del trasporto pubblico. È vero che abbiamo bisogno di una rivisitazione della legge n. 151 del 1981, ma è anche necessario che il disegno di legge finanziaria dia un segnale al riguardo. Sappiamo benissimo che esso non può prevedere stanziamenti per provvedimenti legislativi che devono essere ancora presentati, ma va dato

un segno visibile della volontà di intervenire nelle grandi città. Bisogna cambiare passo. Il problema non è quello di aumentare gli stanziamenti; occorre domandarsi quanti chilometri di metropolitana bisogna costruire se vogliamo affrontare il problema del trasporto urbano nei prossimi dieci anni. Quando parlo di risorse mi riferisco sia a quelle pubbliche che a quelle private perchè vi sono progetti in cui al capitale privato può interessare, ad esempio, la costruzione di parcheggi. Non è necessario che questi siano a carico dello Stato, ma è anche certo che se alle società private che eventualmente avranno in concessione i parcheggi verranno applicati i tassi correnti, i parcheggi stessi non verranno mai costruiti.

Siamo pronti a fare uno sforzo a livello nazionale per cambiare il volto delle nostre città da qui alla fine del secolo? Il disegno di legge finanziaria al nostro esame dice di no; noi diciamo di sì. Questo è un punto di confronto di fondo. Devo dire che anche alla recente conferenza di Stresa ho sentito fare qualche accenno al partito degli automobilisti tanto che ho dovuto ricordare che se si parla di un partito delle automobili non c'è bisogno di fondarlo perchè è a Torino ed è potentissimo; se si parla invece di cittadini automobilisti, allora siamo tutti noi perchè tutti abbiamo l'automobile. A Stresa perfino in una conferenza indetta dall'ACI, che è stato sempre l'avvocato delle automobili, si è parlato dell'organizzazione del trasporto urbano. Tra l'altro vi è ormai una spinta oggettiva al passaggio a nuovi modi di trasporto. Quest'anno, per quanto riguarda le ferrovie, si è registrata un'inversione di tendenza con un sensibile aumento del trasporto passeggeri e merci. Nelle zone migliori del nostro Paese dal punto di vista dell'organizzazione ferroviaria, come l'Emilia, registriamo aumenti del trasporto merci che addirittura toccano il 24 per cento e questo non è l'effetto della riforma che è ai suoi inizi, bensì del fatto che ormai la domanda di un nuovo tipo di trasporto è fortissima. Questo è il tipo di ragionamento che facciamo, il senso della battaglia complessiva che portiamo avanti.

Tuttavia ho detto prima che l'unica voce che nel disegno di legge finanziaria ha un finanziamento che possa far intendere interesse per il trasporto urbano è quello per le ferrovie in concessione. Ne ha fatto cenno il senatore Rezzonico e ne vorrei parlare chiaramente continuando in questa sede un dialogo già aperto con il ministro Mannino. Noi ci siamo battuti per molto tempo perchè vi fosse quello stanziamento di 5.000 miliardi che si è registrato lo scorso anno. Siamo meravigliati che ne appaiano altri 4.000 nel disegno di legge finanziaria per il 1988. Ci sono voluti sei anni per avere 5.000 miliardi ed ora si prevede un ulteriore stanziamento che tra l'altro sembra non avere nè padre nè madre. Può darsi che il padre e la madre siano caduti in guerra nel frattempo e che quindi sia un orfano, ma la situazione è che ora ci sono altri 4.000 miliardi e certamente non sarò io a chiedere di toglierli. Tuttavia sottolineiamo la stranezza di questo ulteriore stanziamento. Ora sappiamo che cosa è successo a proposito delle ferrovie in concessione. Ci fu un dibattito lunghissimo qui in Senato — mi ricordo lo scontro clamoroso tra gli allora ministri Formica e Andreatta — dopo di che il disegno di legge si trasferì alla Camera e ci fu un accordo tra le forze politiche per cui si arrivò ad un testo che doveva essere approvato. Poichè però i colleghi della Camera andarono per le lunghe, la legislatura si sciolse, dopo di che il ministro Signorile fece un *blitz* con il quale assegnò gli appalti e aprì le gare con procedura d'urgenza, cosa che abbiamo criticato. Il ministro Travaglini intervenne riaprendo i termini della proroga per cui implicitamente ha riaperto una questione che è arrivata sul tavolo del ministro Mannino. Mi auguro che quest'ultimo proceda, nell'ambito delle competenze che gli sono proprie, ad una riorganizzazione in senso garantista di queste procedure di appalto di progetti. Su ciò non possiamo che essere d'accordo.

Il fatto di spostare a dicembre il termine per la presentazione delle domande ci va bene; non intendiamo ritardare processi che sono già in ritardo di dieci anni. Tut-

tavia vi è un punto fermo su cui dobbiamo insistere: non è possibile che i progetti di ristrutturazione delle ferrovie in concessione siano esaminati nell'ambito della Motorizzazione civile a prescindere dai naturali destinatari delle ferrovie in concessione che sono da un lato le regioni e dall'altro l'ente delle Ferrovie dello Stato.

Voglio spiegarmi bene: non mi riferisco soltanto ad un fatto istituzionale che pure esiste; le regioni hanno competenza primaria come è previsto dalla Costituzione, e vogliamo che tale competenza sia rispettata. Ma c'è un ulteriore aspetto che attiene più propriamente a questa Commissione e che è più strettamente legato ai trasporti. Se si addivene all'idea di ristrutturare la linea Suzzara-Ferrara o la linea Parma-Suzzara, che poi devono essere gestite dalle Ferrovie dello Stato, è evidente che l'ente deve indicare il tipo di progetto più idoneo. Se si ristruttura la linea Budrio-Porto Maggiore, la regione Emilia, che ha predisposto un piano regionale dei trasporti di tutto rispetto, deve rendere coerenti i progetti con quel piano. Io non capisco che diavolo di indicazioni possa fornire il concessionario delle ferrovie calabro-lucane, dal momento che per quei rami ferroviari l'unica ristrutturazione possibile è la chiusura. Si tratta di decidere se si devono ricostruire, ma può deciderlo il concessionario? E su che basi?

Noi siamo molto risoluti: riteniamo che la proposta di legge n. 2390 (legge-quadro in materia di ferrovie di interesse regionale, già concesse all'industria privata), presentata nella IX legislatura, debba riprendere la sua strada in Parlamento. Non vogliamo ostacolare il processo degli appalti, ma rivendichiamo e ci muoviamo affinché nella « finanziaria » sia previsto che i destinatari di queste ferrovie abbiano potere di intervenire sulla definizione dei progetti. Noi siamo per accrescere i poteri di indirizzo, programmazione e controllo del Ministro dei trasporti e siamo per diminuire i suoi poteri di gestione: l'indirizzo, la programmazione e il controllo devono competere ad un soggetto autorevole, ma la ge-

stione deve essere autonomizzata e decentrata.

Da queste considerazioni avrete capito il taglio diverso che noi proponiamo. Stamattina e ieri ho già sentito — e ne sono contento — osservazioni di alcuni colleghi che mi fanno capire che alcune correzioni alla legge finanziaria saranno apportate in modo concordato; è un segno che la riforma dei trasporti ha lasciato. Comunque ci battiamo affinché si determini una diversa impostazione.

Esula da questo ragionamento — ma nemmeno tanto — la questione dell'aviazione civile, su cui vorrei fare qualche riflessione rapida. La « finanziaria » si limita ad un intervento ridotto e aumenta gli stanziamenti per i progetti di Milano e Roma; tali finanziamenti sono insufficienti ed eccessivi al tempo stesso perchè in pratica non si è speso ancora niente. Si prevedono stanziamenti sui quali certo non avanziamo riserve, ma che ci lasciano perplessi. Mentre per le ferrovie in concessione si continuano a finanziare opere che non partono, si riducono le spese per aeroporti che rischiano di rimanere a metà. Ne voglio citare uno, l'aeroporto di Palermo, che è a meno di metà della sua realizzazione. Quello di Palermo è uno dei più grandi aeroporti nazionali e non è possibile bloccare i lavori nel momento in cui si concedono altre somme all'aeroporto di Milano-Malpensa, somme certo necessarie, ma che si aggiungono ad altri soldi che non sono stati spesi.

Ma voglio fare una considerazione più complessiva. Se esaminiamo lo stato dei collegamenti aerei nello spazio, la ricaduta dei possibili aumenti dei flussi di traffico aereo sul territorio, ci troviamo di fronte ad una nuova grande emergenza. Il trasporto aereo sta andando nella direzione che abbiamo più volte auspicato: ricordo che il presidente Bernardi partecipò alla conferenza sui trasporti del 1974, dove si sostenne che il trasporto aereo sarebbe diventato trasporto di massa e oggi possiamo riscontrare che ciò è davvero accaduto, sia per quanto riguarda i passeggeri che per

quanto riguarda le merci. Le cifre riportate dai progetti di Malpensa e di Roma sono significative: a Roma i passeggeri dovrebbero passare, da qui al 2000, da 12 a 30 milioni; a Milano da 6 a 20 milioni. In realtà Linate registra un traffico di 8 milioni di passeggeri e se gli *standards* fossero rispettati già ci sarebbero gli estremi per la chiusura.

C'è poi il problema drammatico della saturazione degli spazi aerei. La situazione è davvero preoccupante e occorre fare un ragionamento nuovo che però qui non è il caso di trattare (si pensi solo che con il 1992 ci avviamo alla *deregulation*).

Allora — vengo al punto — mi domando se sia possibile immaginare che l'aeroporto di Fiumicino assorba un traffico di 30 milioni di passeggeri: come fanno 30 milioni di passeggeri a sbarcare a Roma? Per molto tempo abbiamo combattuto con non molto successo la proliferazione degli aeroporti, ma forse è giunto il momento di pensare a subsistemi aeroportuali perchè non siamo più di fronte alle dimensioni di 10 anni fa, siamo di fronte ad una situazione totalmente diversa che rende necessaria anche una predeterminazione dei flussi di traffico. Ometto di fare riferimento alle interconnessioni con l'economia marittima, ma se non mettiamo insieme tutti questi pezzi non capiremo mai i flussi di traffico.

Mi consentirete un'ultima osservazione che spiega perchè molti dei nostri emendamenti sono in questo campo al rialzo. Noi saremmo, ad esempio, per ridurre i contributi a carico dello Stato per le autostrade, però complessivamente spingiamo abbastanza in direzione di un aumento degli stanziamenti in questo comparto. È possibile che ci venga ripresentato al riguardo un problema di compatibilità, ma vorrei preannunciare che quest'anno porteremo in Parlamento un discorso nuovo, un po' più radicale, sull'impostazione del bilancio dello Stato. In questo senso due fattori emergono con grande chiarezza.

Innanzitutto va sottolineato che il *deficit* dello Stato è in gran parte derivante dagli interessi finanziari che si riproducono.

Quest'anno l'aumento degli interessi finanziari sarà più alto dell'aumento del reddito. Se noi depurassimo il *deficit* di bilancio dagli interessi finanziari che si autoalimentano, esso assumerebbe dimensioni modeste e del tutto accettabili. Ciò pone il problema di trovare un meccanismo che operi tale depurazione. Ho visto con piacere che il ministro Amato, che fino a tre mesi fa diceva che era stato tutto risolto e che finalmente si erano spianate le vie della ripresa, l'altro giorno ha invece dichiarato che con l'attuale disegno di legge finanziaria ci si è costruiti una mina vagante. Altro che aver spianato la via della ripresa! In realtà si è sprecata l'occasione che è stata offerta in questi ultimi tempi dal calo del prezzo del petrolio; e in realtà, se analizziamo il bilancio dello Stato, vediamo che c'è un gigantesco trasferimento di risorse dal settore delle spese sociali ad altri settori. Questa è la caratteristica del bilancio dello Stato; non è vero affatto che lo Stato sociale ha appesantito il bilancio e ha provocato la crescita a spirale perversa degli interessi. In realtà nello Stato sociale vi sono spese da riqualificare. Ci domandiamo se non sia necessario un intervento straordinario che separi l'andamento normale del bilancio da questo meccanismo di depurazione del *deficit* di bilancio dagli interessi finanziari. Le strade possono essere tante; altrimenti ci troveremo di fronte a situazioni drammatiche ed incontrollabili.

In secondo luogo, la questione che ormai si pone è quella della produttività della spesa. Non si può più andare avanti così. Ho avuto modo di leggere uno studio riferito all'ente delle Ferrovie dello Stato per cui la produttività degli investimenti degli ultimi dieci anni è stata caratterizzata da un rapporto pari a tre a uno. Credo che anche per quanto riguarda il settore delle opere pubbliche ci si trovi in una situazione analoga. Si potrebbero invece ottenere gli stessi risultati con somme molto inferiori.

Il problema del risanamento della spesa pubblica e della riorganizzazione del bilancio dello Stato è per noi prioritario ed è in

questa luce che leggiamo le questioni che stamani abbiamo posto. Il nodo centrale, a nostro parere, è quello della modernizzazione del Paese che — ne siamo fortemente convinti — non è alternativa alla salvaguardia dell'ambiente e del territorio. Un nuovo sistema di trasporto è, dal punto di vista dell'energia, la migliore garanzia per l'ambiente. Il mio intervento ha quindi voluto offrire ai colleghi un punto di riferimento sulla posizione che il Partito comunista italiano porterà avanti. Saremo peraltro felici di poter trovare, qualora se ne presentasse l'occasione, delle convergenze con le altre forze politiche perchè vogliamo essere un'opposizione forte, dura, ma costruttiva.

POLLICE. Signor Presidente, le considerazioni generali che ho intenzione di svolgere sul comparto dei trasporti sono del tutto analoghe a quelle che ho già fatto per quanto riguarda gli altri comparti che abbiamo avuto modo di analizzare nella discussione di ieri. Il mio è quindi un giudizio complessivamente negativo sull'intera manovra economica del Governo e quindi anche sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti.

Nei confronti di quest'ultimo restano ancora aperte numerose problematiche che si protraggono da tempo e che, anche con lo scorporo dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, hanno continuato a confermarsi e praticamente a perpetrarsi nel tempo. Nessuno mi toglie la sensazione che in realtà il processo evolutivo dei trasporti in Italia va costantemente in direzione di una linea di privatizzazione; ma è chiaro, come diceva poco fa il senatore Libertini, che troppe cose si intrecciano e concorrono a portarci ad esprimere un giudizio negativo. Se da un lato c'è un piano per le autostrade che si va configurando, dall'altro però vi è una serie di elementi negativi che indirettamente si ripercuotono sulla Marina mercantile, sulle Ferrovie dello Stato e in genere sul trasporto pubblico. Vi è cioè un'accentuazione di scelte in favore del trasporto su ruota che va a vantaggio del trasporto privato. Anche analizzando le singole voci

(potenziamento di strutture periferiche e di consorzi, finanziamenti a società in concessione) si vede come ci sia un chiaro indirizzo teso a favorire il trasporto su ruota.

Mi rendo conto che quando gran parte della manovra finanziaria viene indirizzata verso un certo tipo di scelta, vi è poi poco margine per la trattativa, nonostante la buona volontà dei senatori comunisti che, per bocca del senatore Libertini, si sono dichiarati disponibili a discutere e ad affrontare il problema. Penso che questa disponibilità dei comunisti sarà mal ripagata, così come è sempre avvenuto in passato visto che la linea che è stata portata avanti negli ultimi anni certamente non ha favorito il trasporto pubblico. Certo i tempi avanzano e lo sviluppo economico impetuoso ha portato ad accelerare alcuni processi; però i risultati sono stati molto deludenti.

Intorno alle grandi opere di regime si intrecciano anche i meccanismi specifici dell'amministrazione dei trasporti. Quando si immobilizzano dei miliardi per il ponte sullo stretto di Messina — checchè ne pensino i colleghi di tutti i partiti — si fa una certa scelta.

LIBERTINI. Se permette l'interruzione, senatore Pollice, vorrei rilevare il fatto che dal 1971 il Parlamento aspetta il progetto di fattibilità. Sono passati 17 anni e adesso vengono richiesti altri 60 miliardi.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Non per il progetto di fattibilità, ma per il progetto di massima.

LIBERTINI. Questo è un punto da chiarire.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Il prossimo 30 ottobre la società per il ponte sullo stretto di Messina consegnerà al Ministro dei trasporti una relazione conclusiva sulla fattibilità del manufatto. È stata presa in considerazione ed in esame l'ipotesi di un ponte a campate, quella che è stata sufficientemente descritta e sottoposta a tutte le verifiche, non soltanto di carattere statico, ma anche economico e finanziario;

è l'ipotesi predisposta da Tecnomares e SNAM-Progetti. Dal 30 ottobre al momento successivo (io penso non debba andare oltre il 30 dicembre) il Governo ed il Parlamento — perchè la responsabilità non può essere soltanto del Governo e comunque nel mio proponimento dovranno essere coinvolti sia il Governo che il Parlamento — esamineranno questa ipotesi di fattibilità e confermeranno alla società per il ponte sullo stretto di Messina, ove lo ritengano, l'incarico a predisporre il progetto di massima. In effetti occorrerà molto più che 60 miliardi. Abbiamo previsto questa cifra per dare un segnale di volontà politica univoca.

**LIBERTINI.** Lei, signor Ministro, conferma le mie preoccupazioni. Personalmente rimango affezionato alla legge n. 1158 del 1971 che ci copre dalle sorprese: il Parlamento dovrà valutare e decidere se i 60 miliardi siano da spendere o meno.

**MANNINO,** *ministro dei trasporti.* Può darsi che la soluzione immaginata risulti impraticabile, può darsi che non si debba spendere nulla.

**POLLICE.** Comunque se aggiungiamo il piano per le autostrade, il piano per i trafori, eccetera, ci rendiamo conto di come tutto concorra a confermare il nostro giudizio complessivamente negativo.

Ma andiamo avanti. Nello stato di previsione del Ministero dei trasporti si evidenzia un dato costante, cioè lo splafonamento dei residui passivi. Anche tale fenomeno dimostra il modo demagogico con cui si va avanti.

Per quanto riguarda le scelte specifiche, occorre considerare il modo con cui vengono stanziati e poi erogati i fondi e l'operazione che stanno portando avanti le Ferrovie dello Stato da un lato e il Ministero dei trasporti, attraverso il suo rapporto con le ferrovie in concessione, dall'altro. Bisognerebbe intanto dare un giudizio sulla passata gestione del Dicastero (peraltro non noto una significativa modifica dell'indirizzo generale). In realtà le scelte del Governo

tendono a strozzare il grande patrimonio del Paese; non si parte da una analisi seria e approfondita del sistema dei trasporti, anche se abbondanti studi sono stati realizzati a più riprese. Le scelte non sono altro che la fotografia dell'esistente: qui c'è una strada, qui ci sarà un'autostrada, c'è una ferrovia, tagliamo la ferrovia, e così via. Ad esempio, non mi sembra vi sia la volontà di sviluppare il vecchio progetto del trasporto viario. Il Presidente ha fatto un'interruzione quanto mai opportuna, suggerendo al Ministro di non enfatizzare mai le nostre vie di comunicazione marittime: ma con queste previsioni di bilancio abbiamo messo una pietra tombale sul trasporto via mare e quindi complessivamente sull'incremento del trasporto viario. E ciò vale anche per i canali navigabili, un altro settore in cui potevano ottenersi risultati significativi.

In sostanza si opera nel senso di un contenimento dell'esistente, un contenimento che privilegia la restrizione, non lo sviluppo del trasporto pubblico.

Un'ultima considerazione, che non vuole essere assolutamente polemica, si riferisce ai problemi posti dalla modernizzazione e dalla salvaguardia dell'ambiente. È vero che occorre continuamente adeguarsi alle necessità dello sviluppo, tuttavia bisogna anche tener conto degli impatti dannosi che ciò implica sull'ambiente. Ad esempio, i progetti autostradali ed in genere tutto il sistema stradale in Italia non tengono conto di queste esigenze. Sono molto preoccupato: è vero che c'è una certa sensibilità, ma quando si tratta di interventi e di finanziamenti, la sensibilità viene messa in secondo piano.

A fronte delle considerazioni qui svolte, annuncio la presentazione di una serie di emendamenti. Essi rappresentano la volontà di determinare una frontiera sulla quale attestarci, cioè la difesa del trasporto pubblico e del suo ulteriore sviluppo, una difesa non acritica ma necessaria per salvaguardare un patrimonio al quale teniamo.

**MARIOTTI.** Signor Presidente, devo dire di riconoscermi nella relazione che il sena-

tore Rezzonico ha reso alla Commissione nonchè nelle proposte di emendamento da lui avanzate. Qual è il giudizio quindi che si può dare sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988? Nel complesso riscontriamo elementi di positività negli interventi fin qui succedutisi. Sono emersi alcuni aspetti che vengono affrontati con buone prospettive di soluzione come, ad esempio, quelli che da anni sono aperti e relativi alle ferrovie in concessione. Per queste oggi si prevedono finanziamenti che dovrebbero consentire lo sviluppo di quella rete che viene definita secondaria ma che ha tanta importanza per i collegamenti nel Paese.

Non mi voglio soffermare su altri aspetti della relazione perchè, come ho detto, mi riconosco nel taglio del relatore. Sono inoltre d'accordo su quanto è stato affermato, in particolare dal senatore Libertini, che cioè ci troviamo oggi di fronte ad una svolta. Il nostro è un Paese che cambia, che si trasforma rapidamente, che deve adeguare a questa trasformazione un settore vitale come quello del trasporto. Come è già avvenuto ieri nell'ambito del dibattito sulla Marina mercantile, anche oggi sono emersi alcuni aspetti che il senatore Libertini ha efficacemente riportato; mi riferisco alle connessioni fra il trasporto marittimo, quello su gomma e quello su rotaia.

I centri intermodali devono essere pensati anche in relazione alle esigenze e agli interessi specifici di singole regioni o di poche regioni contermini. Esigenze inserite in un disegno globale del Paese e collegate ad una realtà più vasta; mi riferisco in modo particolare al centro Europa e ai paesi mediterranei. Direi che le osservazioni che ieri sera venivano fatte relativamente al cabotaggio entrano a pieno diritto in una riflessione riferita alla possibilità, sempre più concreta, di connettere vari settori del trasporto.

Non possiamo trascurare — e ci auguriamo che esso sia affrontato adeguatamente in futuro — il grande problema del trasporto urbano. Le città, non soltanto quelle grandi, scoppiano. Sappiamo che automobile chiama automobile, che c'è una pro-

gressione quasi geometrica nella dimensione del traffico urbano. Tuttavia non siamo ancora preparati a fornire alternative, elementi attivi di innovazione che consentano una vivibilità accettabile nelle grandi e nelle piccole città e nelle connessioni tra le città stesse. Il tessuto interurbano nel nostro Paese non è immenso ma ha caratteristiche di estrema difficoltà che devono essere attentamente considerate.

Per quanto riguarda la scelta tra autostrada ed altri tipi di trasporto, credo che l'Italia sarebbe fundamentalmente diversa se non avessimo costruito l'attuale sistema autostradale. Il mio partito inizialmente è stato contrario alle autostrade; è stato un avversario tenace rispetto a quella scelta, ma va detto che indubbiamente non si è trattato di una scelta che non è andata al passo con i tempi. Infatti se non avessimo questa rete autostradale, che è tra le migliori del mondo, l'Italia sarebbe completamente diversa, certamente non migliore. Sono tuttavia d'accordo sulla necessità di una meditazione intorno alle scelte future, senza peraltro giungere a posizioni di rifiuto aprioristico per gli interventi tesi ad un ampliamento della rete autostradale. È necessario però compiere una scelta che tenga conto del potenziamento del sistema ferroviario, di un suo dimensionamento reale alle esigenze del trasporto. Si auspica, inoltre, un'espansione non incontrollata ma programmata che deve tener conto anche di altri tipi di infrastrutture come quelle delle vecchie strade statali.

Per quanto riguarda la strada statale Aurelia, ad esempio, interventi di adeguamento alla rete tradizionale viaria riferiti alle propaggini meridionali della Liguria laddove la strada si immette in Toscana possono costituire un aiuto notevole alla configurazione di un sistema dei trasporti che deve tener conto delle innovazioni cui andiamo incontro.

Analoghe considerazioni possono essere svolte per il trasporto aereo. Ho sentito qui valutazioni che mi trovano consenziente. Non è possibile puntare tutto su un sistema di grandi aggregazioni. È forse opportuno riferirsi al settore nella consapevolezza

za che quello aereo sta diventando un trasporto di massa. Occorre quindi pensare alla creazione di punti di riferimento nel Paese che utilizzino le strutture e i servizi esistenti con un utile scambio, quando possibile, tra il comparto militare e quello civile in modo da consentire uno sviluppo che tenga conto delle richieste dell'utenza le quali oggi, in modo particolare per il trasporto di persone, diventano sempre più rilevanti.

A conclusione del mio intervento, vorrei sottolineare come la proposta del Governo tenga conto di esigenze che emergono con forza dal Paese e che sono state ben espresse dal relatore. Preannuncio pertanto il nostro voto favorevole sulla tabella 10 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria; ci dichiariamo inoltre d'accordo con gli emendamenti che il relatore ha proposto a conclusione della sua esposizione.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, porrò alcune questioni che attengono al comparto del trasporto pubblico locale, alla situazione più generale che si è determinata nel Paese e ai temi di fondo ai quali ha già fatto riferimento il senatore Libertini. Alcuni di questi temi sono già noti al Ministro con il quale, appena una settimana fa, abbiamo avuto la possibilità di un incontro nella sede del Ministero quando ha ricevuto la presidenza della Federtrasporti.

Le questioni possono essere schematicamente riassunte nel seguente modo. Il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private è finanziato con 4.643 miliardi, con un'indicizzazione del 4 per cento rispetto ai 4.464 miliardi previsti dalla legge finanziaria per il 1987.

Vorrei far notare all'onorevole Ministro alcune questioni. La prima è che la Relazione previsionale e programmatica del Governo prevede un tasso di inflazione del 4,5 per cento. Se stiamo alle strette considerazioni matematiche c'è dunque un taglio di 22 miliardi. Credo non sfugga all'attenzione dei colleghi che le previsioni che

si fanno per il 1988 sono diverse. Ad esempio, signor Ministro, ieri tutti i giornali riportavano la stima del CER di un'inflazione che si attesterà o si dovrebbe attestare sul 6 per cento. Si tratta dunque di un problema che, a mio avviso, va attentamente considerato; tanto più che la necessità di una indicizzazione piena discende dalla stessa legge n. 151. Ma soprattutto, vorrei dire, dalle oggettive esigenze e dalle scelte che sono state compiute fin qui dal Governo per porre rimedio ad analoghe situazioni che si sono determinate negli anni passati: penso al doppio contenzioso per gli anni 1982 e 1983 e agli effetti anche di trascinarsi che tale contenzioso ha avuto sugli anni seguenti, al punto che il Governo è dovuto dapprima intervenire con un disegno di legge per rideterminare i fondi 1982 e 1983 e successivamente con il decreto-legge, convertito poi nella legge n. 18, che ha consentito la copertura dei disavanzi fino al 1986 con mutui che saranno garantiti per l'80 per cento dallo Stato e per il 20 per cento anche dagli enti locali.

Una questione ancor più rilevante a questo riguardo è quella che attiene agli investimenti. Nella legge finanziaria, a questo proposito, non vi è alcuna previsione. Nei due anni precedenti erano stati previsti dalla legge finanziaria 700 miliardi per il 1988 e 800 miliardi per il 1989. Niente per il 1990. La previsione triennale non ha funzionato nè il Governo si è fatto carico di indicarne gli sviluppi. Ora, nessuno in questa Commissione dimentica che il ministro Signorile, quando si parlò del problema in passate occasioni, assunse l'impegno per giungere nel 1990 ad una previsione di 1.000 miliardi, che poi altro non è che la proiezione di quanto stanziato per il 1988 e per il 1989. Credo che ci sia poco da aggiungere nel merito di questo problema se non sottolineare le implicazioni che ciò comporta per le città. Il senatore Libertini ha parlato della crisi delle città, dei nuovi fatti negativi che stanno maturando, della congestione che ormai le attanaglia. Credo che in aggiunta ci sia un'altra esigenza, rispetto alla quale il Parlamento non può re-

stare indifferente: quella di assicurare all'industria automobilistica, e in particolare alle aziende che costruiscono autobus, quelle certezze che non solo possano dare concretezza, almeno in determinati limiti, ai loro programmi di investimento, ma consentano di dar luogo a quei programmi di innovazione che noi tutti riteniamo essere assolutamente indispensabili. Penso ad esempio, in questo contesto, a tutta la tematica dell'inquinamento: non vi è dubbio che nel momento attuale, in considerazione anche della rilevanza dell'inquinamento prodotto dai mezzi pubblici, si impongano processi nuovi e investimenti consistenti che richiedono certezza da parte degli operatori.

La nostra sorpresa inoltre è grande rispetto agli stanziamenti che riguardano le ferrovie concesse. Segnalo all'attenzione della Commissione il seguente dato: da una parte si prevedono 4.000 miliardi di incerta richiesta (non dico di incerta provenienza) sulla cui utilizzazione se non altro in termini di cassa si potrebbe pensare ad una diversa modulazione, mentre dall'altra, nel settore del trasporto pubblico locale e metropolitano, non si compiono quelle sottolineature che pure sarebbero necessarie. Non so quale stanziamento resterà, dopo il dibattito sulla finanziaria, a questo titolo, ma ove dovessero restare i 4.000 miliardi, mi auguro che si possa affrontare concretamente anche il problema della connessione tra detto stanziamento, il sistema di organizzazione del trasporto pubblico e la realizzazione dei sistemi di scambio necessari. Auspico cioè che questi 4.000 miliardi non siano spesi soltanto in armamento o in mezzi di locomozione, ma siano gestiti con particolare riferimento alla situazione delle aree metropolitane, in un'ottica più ampia.

Bisognerebbe a questo punto introdurre alcune considerazioni sul sistema del trasporto pubblico locale e della sua funzionalità complessiva. Il Presidente della nostra Commissione a questo proposito credo sappia tutto e quindi il mio compito è agevolato. Ad esempio, considerando soltanto la Federtrasporti, abbiamo un parco autobus di 30.000 unità: un parco adeguato anche

se ancora insufficiente, una struttura che interessa circa 140.000 dipendenti e svariati miliardi di passeggeri ogni anno trasportati con i mezzi pubblici. A fronte di questi dati oggettivi vi sono però alcuni elementi che via via ci fanno guardare alla situazione complessiva del comparto con preoccupazione. Penso ad esempio — e lo sottolineo all'attenzione del Ministro — agli elementi di novità che stanno emergendo sul fronte delle relazioni sindacali: in questo settore non vi è ancora una forte presa da parte dei Cobas, ma nessuno può escluderla di qui a breve tempo. Comunque le organizzazioni sindacali confederali sono impegnate ormai in una sorta di *escalation*, per quanto riguarda la definizione dei contratti aziendali, che sta comportando non pochi disagi nella organizzazione del traffico, della mobilità e quindi della vita delle città.

C'è il problema dell'esplosione del traffico privato e della congestione che ne consegue per cui, ad esempio, a Roma un magistrato ha più volte minacciato di intervenire nei confronti del sindaco, di sostituirsi ad esso ove non fossero stati assunti determinati provvedimenti. Vi è poi la questione delle somme irrisorie previste nel disegno di legge finanziaria per lo studio dei progetti mirati per l'attuazione dei sistemi integrati. Ora tutti questi problemi altro non sono che le diverse sfaccettature di una grande questione urbana che nel disegno di legge finanziaria trova scarsissima attenzione e che invece richiederebbe una grande risposta in termini di razionalizzazione, di integrazione e di sviluppo del sistema. In sostanza non chiediamo altro che dare attuazione a quell'indicazione del piano generale dei trasporti che vede nell'integrazione di sistemi una delle chiavi per affrontare i problemi della mobilità e della funzionalità del trasporto pubblico e del trasporto in generale nel nostro Paese. In sostanza pensiamo che a questo problema bisognerebbe rispondere con un grande piano nazionale per le città.

Di questo piano non si intravede nemmeno l'ombra e allora, in attesa che il discorso possa essere affrontato in maniera più

ravvicinata, mi limiterò soltanto a fare qualche considerazione conclusiva.

Il ministro Amato la settimana scorsa ha parlato, a proposito del trasporto pubblico, come di un comparto che deve essere trattato, a partire dal 1988, con il cosiddetto sistema delle leggi ghigliottina, leggi cioè che opereranno una riduzione graduale e ricorrente dei trasferimenti indipendentemente dai risultati di bilancio che saranno conseguiti sul piano del risanamento. Mi permetto di far notare a questo proposito che in dieci anni la spesa complessiva degli enti locali, quindi comprensiva anche di queste voci, è aumentata meno del 3 per cento, mentre quella dello Stato del 460 per cento. Tuttavia, al di là di tali considerazioni, voglio sottolineare che nel settore del trasporto pubblico locale è in atto da anni un grande sforzo di riorganizzazione perchè le aziende del settore dall'inizio degli anni '80, si sono fatte carico, grazie anche ad una disponibilità positiva dei sindacati, di trovare soluzioni in questa direzione.

Abbiamo problemi come quello dell'incremento della produttività, del contenimento dei costi, dell'introduzione generalizzata dell'agente unico, del rinnovo contrattuale che oggi non consentono più grandi margini e grandi recuperi di risorse proprio perchè in questa direzione, almeno in gran parte delle aziende, ormai si è lavorato con correttezza e con risultati positivi. Non possiamo quindi accettare il modo con il quale il disegno di legge finanziaria affronta il tema al nostro esame, un modo perentorio e per molti aspetti autoritario, ponendo barriere che non staranno in piedi se non si darà corso ad una politica più generale e soprattutto se si uscirà — cosa che giudichiamo estremamente negativa — dal quadro di riferimento della legge n. 151 del 1981, che così verrebbe ad essere sempre più depotenziata.

La nostra proposta è molto chiara; è necessario certamente riformare subito la suddetta legge n. 151, ma in direzioni sulle quali vorremmo lavorare per trovare un'intesa tra tutte le forze politiche, che sono quelle della certezza dei flussi di spesa, del

rispetto delle prerogative regionali anche, ad esempio, in materia di ferrovie concesse, degli investimenti, dei piani di sviluppo, nel quadro delle scelte del Piano generale dei trasporti e dei piani regionali. Come si fa infatti a dire alle aziende che devono operare in un certo modo se poi non hanno i quadri di riferimento regionali e se non è possibile, se non nei limiti della buona volontà, raccordare ad essi le scelte aziendali che oggi sono in atto? Pensiamo cioè che questa opzione a vantaggio del trasporto pubblico, con l'introduzione di elementi che scoraggino l'accesso dei mezzi privati nella città, debba essere chiaramente portata avanti attraverso iniziative anche governative. La nostra posizione è, quindi, radicalmente diversa da quella del disegno di legge finanziaria, laddove esso ribadisce che comunque gli enti locali dovranno farsi carico dei costi che non saranno in condizione di ricondurre entro le compatibilità del fondo nazionale dei trasporti. Quegli enti locali ai quali, fra l'altro, su un terreno diverso, vengono tagliate le risorse e ai quali vengono posti determinati obblighi. Nè, a nostro avviso, è possibile agire sulla leva tariffaria che oltre una determinata soglia sempre più si appalesa come un'arma a doppio taglio se è vero che nelle città, o almeno in alcune di esse, all'aumento che c'è stato nel 1986 ha fatto riscontro anche una consistente perdita di utenza.

Le ultime considerazioni che ho intenzione di svolgere riguardano temi che voglio di nuovo sottoporre all'attenzione del Ministro. Mi riferisco innanzitutto al finanziamento del contratto che è appena stato concluso. Onorevole Ministro, lei ci ha detto la settimana scorsa che avrebbe presentato un disegno di legge nel quadro dell'esame del disegno di legge finanziaria ai primi di dicembre; poi se non erro ho letto che con le organizzazioni sindacali ha convenuto di presentarlo immediatamente e che tali organizzazioni hanno chiesto questa presentazione come condizione per sospendere lo sciopero che era programmato per il giorno 9. Le chiedo notizie in proposito e soprattutto, perchè ella possa pro-

nunciarsi di fronte alla Commissione, se questo impegno a finanziare i 208 miliardi relativi al contratto cui mi sono riferito, nel quadro dei 1.500 miliardi di cui alla tabella B, potrà essere formalmente assunto, atteso che il ministro Amato ha detto che su questi miliardi già ci sono moltissime opzioni.

La seconda questione riguarda i noleggi da rimessa. Le ricordo, signor Ministro, che ci sono moltissime sentenze della magistratura favorevoli alle aziende pubbliche in questo campo, ma che, nello stesso tempo, la direzione generale, e quindi il Ministero, continuano ad andare avanti per la loro strada. Ora non vediamo perchè, nel quadro del discorso che pone precisi obblighi alle aziende e agli enti proprietari, ove essi non siano in condizione di raggiungere determinati risultati di bilancio, si debba *a priori* scartare la possibilità per queste aziende di svolgere un'attività remunerativa. Non vedo perchè debba affermarsi per forza la logica secondo cui al privato debbano spettare sempre i comparti in guadagno mentre al settore pubblico debbano essere affidati i comparti in rimessa. C'è una contraddizione palese che deve essere superata.

Infine vorrei sollevare la questione del rapporto tra le aziende, il Ministero dei trasporti e quello delle poste in ordine al problema dei trasporti degli effetti postali. Si tratta di una materia che è regolata da una legge del 1939, epoca in cui l'unico modo per movimentare gli effetti postali era costituito dal trasporto pubblico. Oggi la situazione è ben diversa; siamo in materia di posta elettronica e trovo assurdo che si debba continuare ad imporre alle aziende, le quali hanno i problemi di bilancio di cui parlavamo, la presenza del doppio agente sul mezzo pubblico solo perchè ci sono i valori postali. Trovo assurdo che l'Amministrazione delle poste debba continuare a pagare alle aziende per questo trasporto prezzi dell'ordine delle 600 lire a chilometro quando, ove il trasporto fosse effettuato in piena regola, i costi sarebbero cento volte superiori. Trovo assurdo che l'Azienda postale imponga, ad esempio,

contratti per il trasporto degli effetti postali di 40 milioni all'anno alle aziende pubbliche e, nel momento in cui queste aziende rinunciano, vada a trattare su una base di 250 milioni all'anno.

È evidente che qualcosa non funziona e che deve essere affrontata congiuntamente dal Ministro dei trasporti e da quello delle poste affinché possa essere trovata una soluzione in tempi estremamente rapidi. Si tratta di questioni rilevanti e chiare nel loro spessore economico e sociale. Noi chiediamo che già con questa legge finanziaria il Governo si misuri con i problemi che abbiamo sottolineato alla sua attenzione ed operi per introdurre quelle correzioni che riteniamo assolutamente indispensabili.

PICANO. Signor Presidente, vorrei essere molto schematico proprio per non togliere ulteriore tempo al dibattito e soffermarmi su quattro aspetti.

Il primo aspetto riguarda il *deficit* pauroso che le aziende di trasporto stanno accumulando, incidendo in tal modo ogni anno di più sul bilancio dello Stato. È un problema che dobbiamo porci: come arrivare ad organizzare diversamente il sistema dei trasporti? Mi rendo conto che una programmazione integrata è più che mai necessaria: bisogna approntare gli strumenti istituzionali, ma, a mio avviso, la riflessione, oltre a riguardare le istituzioni di vertice quali sono il Ministero ed il CIPET, deve anche interessare l'organizzazione del lavoro e dell'impresa. Comincio a chiedermi, ad esempio, se non sia il caso di pensare alla costituzione di una Fintrasporti, di una società finanziaria nel settore, con capitale interamente pubblico, che in qualche modo controlli tutta una serie di società private che si muovono nel Paese con regime privatistico. In Italia le aziende di trasporto presentano *deficit* paurosi, dotazioni di personale sbilanciate a seconda delle regioni: c'è l'esigenza di addivenire ad una modernizzazione dell'organizzazione dell'impresa e di formare nel Paese una cultura che possa favorire tale processo di ammodernamento.

La seconda osservazione riguarda la di-

sfunzione ed è strettamente legata a quanto ho detto in precedenza. Ci rendiamo tutti conto che è necessaria una riflessione approfondita sui mezzi di trasporto, sulla loro utilizzazione, sulla loro integrazione. Io sono convinto che le ferrovie debbano assolvere due compiti essenziali: da una parte sopperire alle lacune del traffico aereo che comincia ad essere intasato rispetto alla strumentazione e alle strutture di cui oggi disponiamo (non vi sono scali adeguati) e dall'altro snellire il sistema di trasporto viario, che in qualche modo comincia a far sentire la sua pesantezza, non solo in termini economici, ma soprattutto (è un aspetto che nessuno tocca mai) in termini di perdita di vite umane.

Non riflettiamo mai abbastanza su questo problema, sulle migliaia di persone che muoiono in queste circostanze: è un Vietnam permanente. Occorre approfondire la ricerca ed individuare le strumentazioni più idonee, non dico per eliminare il fenomeno, perchè non ci credo, ma contenere al massimo la perdita di vite umane. Potranno installarsi lettori ottici sulle strade e sui *guard-rail*, ovvero sugli autotreni, potranno installarsi dispositivi di sicurezza che blocchino la macchina: comunque occorre approfondire, tutti siamo interessati a camminare con tranquillità sulle strade.

Passiamo ad un altro argomento, il Mezzogiorno. Stiamo assistendo ad una scelta di investimento nel campo dei trasporti che privilegia il Centro-Nord d'Italia. Il senatore Libertini, ad esempio, poneva la questione dell'aeroporto di Palermo: in effetti sentiamo l'esigenza di predisporre nel Mezzogiorno un aeroporto intercontinentale, per tutte le interconnessioni che ne scaturiscono, a cominciare dalla politica turistica, in gran parte orientata verso gli Stati Uniti ed il Nord America, che l'Alitalia sta portando avanti d'accordo con alcune società che lavorano in campo turistico.

Anche il discorso del trasporto veloce sulle ferrovie privilegia e favorisce una richiesta di servizi moderni. Però stiamo attenti, l'innovazione a cui cerchiamo di corrispondere con servizi moderni in qualche modo finisce per penalizzare le zone più

deboli del Paese che invece avrebbero bisogno di strutture modernissime di trasporto, di energia e di telecomunicazioni.

Tornando ai problemi istituzionali riguardanti le Ferrovie dello Stato, anch'io sono dell'avviso che vada modificata la proposta di legge finanziaria, specialmente per quanto riguarda gli oneri gravanti sul bilancio dello Stato; tuttavia vorrei invitare i colleghi ed il Ministro ad una riflessione attenta anche sull'organizzazione dell'ente. Mi pare infatti che il consiglio di amministrazione sia abbastanza pletorico e che non sia nelle condizioni ottimali per funzionare: è caratterizzato da una forte lottizzazione per cui, piuttosto che essere uno strumento agile di decisione, finisce per comportare una paralisi perchè non è in condizione di muoversi con la snellezza che tutti auspicavamo quando elaborammo la riforma del sistema anche sul piano delle procedure. Mi risulta — e lo sentiremo certamente nell'audizione del presidente dell'ente — che troppo spesso si determina una paralisi procedurale dovuta ad incertezze normative. È un nodo che va affrontato se ci vogliamo porre in maniera moderna per rispondere legislativamente alla domanda di trasporto dei cittadini.

BAUSI. Signor Presidente, cercherò di essere estremamente sintetico. Intanto vorrei sottolineare una questione di principio. Ritengo che un servizio pubblico debba presentare alcuni requisiti irrinunciabili: uno è sicuramente l'efficienza, l'altro però è l'estensione più ampia possibile sul territorio e il conseguente equilibrio nelle diverse zone. Mi domando se tali requisiti ci siano tutti. Per quanto riguarda la parte generale del bilancio faccio mie le valutazioni contenute nella relazione del senatore Rezzonico, ma per quanto riguarda le ferrovie mi pare che si sia eccessivamente privilegiata, almeno stando all'immagine, l'efficienza — o meglio l'apparenza di efficienza — rispetto all'equilibrio territoriale.

Mi riferisco in particolare anche all'orario ferroviario predisposto dall'ente Ferrovie dello Stato per i nuovi treni super-rapidi che collegano Roma con Milano i quali

trascurano nel loro percorso stazioni pur importanti come contributo di viaggiatori quali quelle di Firenze e Bologna. Le notizie in mio possesso su questo nuovo servizio sono sconfortanti; si dice addirittura che il numero degli addetti superi quello dei viaggiatori. Non ho avuto la possibilità di costatare personalmente questi dati, ma spero che il Ministro, del quale conosco la sensibilità per certi problemi, possa confermare o meno le preoccupazioni dovute per un verso ad un eccesso di spesa rispetto ad un servizio che non risponde ai requisiti richiesti, per altro verso al fatto che sono stati trascurati due centri come Firenze e Bologna. In particolare la città di Firenze non ha neanche l'aeroporto pur essendo uno degli epicentri in Italia dove quel materiale prezioso che è il turismo trova la maggiore affluenza.

Mi rendo conto che la situazione ferroviaria nell'Italia meridionale è diversa. Mi domando se, piuttosto che il potenziamento di certi settori, non sia opportuno ricercare l'equilibrio di settori importanti come quello della rete ferroviaria da Roma verso il Sud della quale ciascuno di noi ha esperienza vissuta. Mi riferisco tra l'altro anche ad alcune iniziative di riattivazione di linee ferroviarie come la Faentina; quest'ultima costituisce un problema del quale credo che il Parlamento si interessi dalla fine dell'ultima guerra e che, malgrado il Governo e lo stesso Parlamento abbiano deciso concordemente di procedere alla sua riattivazione, vede i lavori proseguire con una lentezza impressionante con grave disagio per una delle zone più povere dell'Appennino.

L'ente Ferrovie dello Stato, come gli altri organismi di carattere pubblico che hanno come loro attività preminente se non esclusiva quella di erogare servizi, deve pur essere presente anche nelle zone che forse, sotto certi aspetti, si dimostrano meno interessanti. D'altro canto si tratta pur sempre di un servizio pubblico e ritengo che enti come quello delle Ferrovie dello Stato, ancorchè abbiano una loro autonomia, debbano pur sempre conservare un rapporto

diretto, a livello di responsabilità politica, con il Governo e quindi con il Ministro competente, con una capacità di intervento doveroso da parte del Parlamento.

Sono certo che lontano dal Ministro è il desiderio di privilegiare esclusivamente l'immagine dell'efficienza, ma ritengo anche che rispetto a questa certezza siano opportune delle concrete prove in relazione a quanto ho accennato sopra.

SENESI. Signor Presidente, mi interessa soprattutto segnalare alcuni vuoti che ho riscontrato nel disegno di legge finanziaria ed anche nella relazione del senatore Rezzonico. In particolare vorrei riferirmi allo stanziamento inerente al trasporto delle merci. A questo proposito vi è un emendamento del relatore per il finanziamento del trasporto combinato nella misura di 30 miliardi in tre anni e ritengo che sin da ora si potrebbe dare nome e cognome alle aziende che ne usufruiranno. A me sembra invece che lo stanziamento relativo al trasporto combinato e al trasporto merci nel suo complesso debba essere valutato in termini innovativi da parte del Parlamento. Considerato che per il rinnovo del parco circolante, vista l'esperienza della rottamazione, siamo in una situazione non troppo felice, proporre un nuovo finanziamento attraverso il disegno di legge finanziaria porterebbe a risultati poco incisivi per il settore il quale invece necessita di un intervento legislativo a sè stante anche in considerazione di quella che sarà la nuova disciplina della materia a livello comunitario a partire dal 1992.

La nostra opinione al riguardo è che dobbiamo incentivare il trasporto combinato e la razionalizzazione del trasporto merci su gomma attraverso la predisposizione di un accantonamento che favorisca l'associazionismo tra gli autotrasportatori e l'adozione di nuove tecniche di trasporto merci, stabilendo per il 1988 una cifra magari anche superiore a quella indicata dal relatore. Questa è una proposta su cui ragionare; non siamo in linea di principio contrari ad uno stanziamento per il settore

in esame, ma si tratta di affinarlo in modo più organico nell'intento di definire successivamente un apposito disegno di legge.

Un altro problema, peraltro collegato a questo, è quello dell'interporto. Nel Piano nazionale dei trasporti erano stati individuati cinque grandi interporti. Non possiamo sostenere le imprese di trasporto merci favorendole con contributi per la rottamazione e per l'associazionismo e poi non prevedere un sostegno in favore delle aggregazioni. Riproponiamo quindi un finanziamento dei cinque interporti individuati dal Piano nazionale dei trasporti, numero che potrà in futuro essere allargato. Dico ciò perchè la situazione del trasporto in genere appare grave soprattutto nelle grandi aree urbane. Tutte le sedi doganali, ad esempio, sono nelle grandi aree urbane; non possiamo continuare a dire che vogliamo costruire i parcheggi e rendere più vivibili le città per poi continuare a far arrivare i TIR nel cuore delle città.

Mi sembra di aver capito inoltre che per quanto riguarda le aree urbane e le grandi aree metropolitane non si voglia andare ad una unificazione di alcune voci già esistenti nella tabella C del disegno di legge finanziaria sulla base di un'anticipazione delle modifiche che si dovranno apportare alla legge n. 151 del 1981. Conveniamo tutti che i famosi 20 miliardi per le aree urbane sono insufficienti. È per questo che occorre istituire un fondo unico che permetta di intervenire laddove, ad esempio, esiste un progetto locale in modo che si possa eliminare il traffico anche nelle piccole città. Trovandoci in assenza di una legislazione su alcune di queste materie, unificare taluni accantonamenti disposti in tabella C significherebbe anche accelerare il processo di elaborazione delle modifiche da apportare alla legge n. 151 del 1981.

Altro vuoto esistente nel disegno di legge finanziaria mi sembra quello riferito al piano degli aeroporti. Sono previsti finanziamenti solo per gli aeroporti di Fiumicino e della Malpensa; manca comunque il finanziamento per lo studio e l'approfondimento dei piani degli aeroporti nazionali e internazionali.

Queste richieste, che avanziamo come Gruppo, sono state sollecitate anche dalle organizzazioni sindacali unitarie in vari incontri.

Spero che in ordine alla proposta relativa alla segreteria del CIPET venga recepita la nostra ipotesi; comunque presenteremo un apposito emendamento.

Per quanto riguarda la norma contenuta nella legge finanziaria per il 1987 che dispone il taglio di alcuni cosiddetti «rami secchi», a me pare che essa rappresenti una contraddizione: da una parte infatti sosteniamo che le ferrovie secondarie sono strategiche per la decongestione delle aree urbane e, dall'altra, imponiamo la soppressione di alcune linee. È vero che non è stato ancora soppresso nulla, ma mi pare anacronistico mantenere questa norma, soprattutto se nella legge finanziaria chiediamo all'ente ferroviario dello Stato di predisporre un programma quinquennale. A me costa che l'ente abbia elaborato studi precisi sulla rete ferroviaria secondaria.

La nostra proposta dunque è di abrogare la norma e di pensare, in sede parlamentare, alla ristrutturazione del servizio. Se, ad esempio, fosse effettivamente applicato il decreto ministeriale susseguente a quella norma, molte aree del Piemonte non avrebbero nemmeno i collegamenti necessari. È già stato dato incarico ad una società privata: si faccia lo studio ed il Parlamento discuta.

La nostra richiesta è fondamentale. Rivitalizzare l'insieme della rete ferroviaria e delle ferrovie in concessione è una scelta che tra l'altro è stata sollecitata da molti enti locali e da più strutture economiche, realtà in cui il trasporto ferroviario nel passato ha avuto un ruolo non determinante, ma che potrebbero giovarsene in misura maggiore nel futuro.

L'ultima proposta riguarda un aspetto a cui ha già fatto riferimento il collega Giustinelli. Trovo semplicemente inapplicabile (se vogliamo fare un gesto e scrivere cose che poi nessuno rispetterà lasciamolo pure) il comma che prevede il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto pubbliche. Presidente Bernardi, lei sa meglio di me

che se il comune di Roma dovesse provvedere al ripiano del disavanzo dell'azienda di trasporto municipale, ci sarebbe qualche problema di funzionamento per la stessa amministrazione comunale nel suo complesso. Disposizioni di quel tipo rappresentano un atto di buone intenzioni, ma nessun comune potrebbe applicarle. Allora, bisogna ragionare in modo diverso. Abbiamo ereditato una situazione non molto felice in questo campo, fin dalla legge n. 151; all'inizio sono stati adottati alcuni provvedimenti, ma le carenze sono anche a livello nazionale. L'indicazione dei costi *standard* non è mai uscita dalle sedi tecniche, le regioni hanno improvvisato, molte volte hanno utilizzato fondi impropri. Mantenere quelle norme non ha alcun significato effettivo; sarebbe meglio assumere un impegno affinché per le grandi aree urbane, per le grandi aziende di trasporto pubblico, si adottino decisioni completamente diverse. Che il Parlamento imponga al comune di Roma di farsi carico del disavanzo va bene, possiamo disporlo, la maggioranza può farlo: ma il sindaco di Roma prenderà atto e andrà avanti come ha fatto finora.

Nel concreto dunque la proposta e la riflessione vanno fatte in modo diverso: l'invito che rivolgo è di abrogare le norme perchè sono inutili e non risolvono realmente i problemi delle aziende di trasporto.

VISIBELLI. Signor Presidente, molti di noi sono stati a Stresa e almeno qualche riferimento nei nostri interventi lo traiamo da quanto è stato scritto e detto in occasione di quella 43<sup>a</sup> assemblea dell'ACI.

Alcuni dati ci lasciano preoccupati e perplessi. Dalla motorizzazione privata lo Stato ricava 41.500 miliardi, di cui soltanto la metà vengono restituiti con interventi volti alla garanzia di sicurezza, alla creazione di infrastrutture, alla prevenzione di incidenti, eccetera. Peraltro, i 41.500 miliardi vengono prelevati con criteri strani ed esosi. Basta pensare alla tassazione (pari al 700 per cento) che grava sulla benzina, una tassazione superiore perfino a quella gravante sui diamanti, che è pari al 38 per cento.

Un automobilista per percorrere 20.000 chilometri in un anno, con un'automobile di media cilindrata, a causa dei vari balzelli, deve spendere 2 milioni 147 mila lire, di cui 1 milione 643 mila lire per imposte.

I Ministri intervenuti alla conferenza di Stresa hanno fornito assicurazioni sui parcheggi: nelle grandi città ormai si utilizzano diffusamente parcheggi impropri, posti di ventura, il che vuol dire essere multati. Si parla di 200 miliardi per 100 mila posti auto, il piano dei trasporti per le grandi città prevede 500 miliardi nel 1988. A fronte di queste buone intenzioni però la tabella che ci viene sottoposta indica che solo il 5 per cento degli investimenti nel settore dei trasporti viene destinato alle aree urbane per i parcheggi. È chiaro che a questo punto sono poco credibili le promesse e le assicurazioni. Certo, questo problema ha attinenza solo marginale con il settore dei trasporti e andrebbe affrontato logicamente nella trattazione di altre materie.

Però vi sono altri dati che riguardano la Motorizzazione civile e i trasporti pubblici. Vi è un sistema di pesi e contrappesi dai quali appare chiaro, come dimostrano anche i dati che forniremo tra poco sui trasporti pubblici, che è necessario compensare il servizio pubblico con movimentazione a carattere privato. Ormai si va verso posizioni da Terzo mondo, se è vero che circolano 22 milioni di auto, alle quali bisogna aggiungere *pullman*, autocarri e via di seguito. Ecco perchè nel settore privato risultano all'anno 98 miliardi di passeggeri per chilometro, mentre nel settore dei mezzi pubblici ne risultano 15,72 miliardi e sulla metropolitana 32,2 miliardi. Il che vuol dire che il 72 per cento delle persone va in automobile. Ed ecco, quindi, il significato della contestazione sotto il titolo «vizi pubblici e private virtù», laddove non si forniscono sufficienti mezzi di trasporto pubblico. Nelle grandi città, dove siamo a livelli che potremmo definire ottimali, il 37 per cento delle persone si muove in autobus, il 32 per cento in tram e il 31 per cento in auto. Ma sfido a mantenere queste percentuali nel Sud Italia.

Un altro aspetto del corrente funzionamento dei mezzi pubblici è quello dei numerosi incidenti mortali che si verificano sulla rete stradale italiana e che, secondo le statistiche, risulterebbero essere tre al giorno. Al riguardo basta leggere quello che la stampa riporta sull'autostrada del Sole. È allucinante leggere cosa succede nei tunnel dove fa da padrone il monossido di carbonio, mentre la presenza di numerosi cantieri rappresenta un continuo pericolo proprio su una strada che dovrebbe accogliere i maggiori flussi turistici. In questa situazione di estrema carenza dei mezzi pubblici, la latitanza dei pubblici poteri si riscontra non solo nella fase di realizzazione ma anche nella fase di produzione legislativa. Valga un esempio fra tutti: il nuovo codice della strada, da tutti richiesto a gran voce e che purtroppo non riesce a venire alla luce. Si ricorre a soluzioni-tampone con le quali si vorrebbero contenere alcune discrasie; si parla, infatti, della patente europea, la quale potrebbe risolvere qualche sfasatura, ma il grosso dei problemi non può che essere risolto dal nuovo codice della strada. Altro esempio è quello della riforma del trasporto pubblico locale per la quale le regioni hanno approntato parametri discutibili e di estrema variabilità di costi *standard* su percorrenze in chilometri per le assegnazioni finanziarie alle aziende. Tutta la materia deve essere comunque controllata, come più volte ha richiesto la Fenic.

Vi sono, poi, problemi di carattere endemico: primo fra tutti è quello che riguarda il traffico dei TIR. Nei giorni scorsi abbiamo potuto constatare dalle notizie di stampa che il problema, nonostante la sua drammaticità, continua a rimanere immutato. Altro problema endemico è quello del personale degli uffici della Motorizzazione, il quale, per i parametri retributivi estremamente bassi, è esposto alla necessità del doppio lavoro spesso in rapporto con le autoscuole. A proposito di queste ultime vi è da fare una considerazione. In materia di autoscuole vi è stata una delega da parte del Ministero alle province, ma a mio avviso, pur essendo io consigliere provinciale,

la competenza dovrebbe tornare al Ministero perchè, in effetti, si è dovuto constatare che certe situazioni vengono trattate dalle province a «tarallucci e vino» anche per quello che riguarda le funzioni di controllo.

Passiamo al problema degli aeroporti. Anche in questo caso il Ministro sembra rinunciare alle funzioni di controllo, favorendo una maggiore attenzione ai fattori di produzione del servizio. Noi riteniamo, viceversa, che a livello di Ministero debbano essere svolte funzioni di controllo molto più approfondite, sia per quello che riguarda la gestione degli aeroporti, sia per quello che riguarda i parcheggi. Su questo aspetto particolare vi sono state ripetute lamentele per la sistematica grassazione da parte dei servizi di parcheggio che non offrano alcuna garanzia; si è perfino arrivati a denunce da parte delle assicurazioni dei consumatori e degli automobilisti contro tariffe che, tra l'altro, non erano state autorizzate dal competente Ministero, il quale, però, non svolgeva alcun controllo, lasciando che i cittadini pagassero decine di biglietti da mille.

È una posizione che riscontriamo in varie situazioni, come se fosse tipica del Ministero dei trasporti la linea di volersi allontanare dalla realtà pratica e dal controllo di certe situazioni. Non poca meraviglia per la verità a questo proposito ha destato in noi quanto da lei dichiarato, signor Ministro, pochissimi giorni fa in merito al problema del ricorso al *leasing* per la costruzione di taluni tratti ferroviari, ricorso che lei non ha escluso anche se circoscritto soltanto ad alcuni casi considerati più appetibili. Anche perchè ci ha stupito il coinvolgimento del consorzio Argo; non vorremmo che fosse lo stesso consorzio implicato nel cosiddetto scandalo delle carceri d'oro, azienda inquisita e addirittura contestata perchè pare non abbia nemmeno l'iscrizione all'albo delle imprese.

Per quanto riguarda questa forma di affidamento in *leasing* va detto che essa viene proposta da soggetti interessati. Dobbiamo dichiarare di essere perfettamente d'accordo con lei, signor Ministro, nella parte fi-

nale della sua intervista relativa all'istituto della concessione per la costruzione di opere pubbliche che non definisce bene i poteri del soggetto pubblico e rappresenta pertanto un istituto ambiguo e pericoloso perchè lascia un margine troppo discrezionale di decisione ai pubblici amministratori. È questa una valutazione che abbiamo apprezzato. Resta il fatto che il discorso del *leasing* non può essere liquidato così facilmente perchè in merito alle Ferrovie dello Stato non possiamo guardare solamente ai bocconi appetibili ed appetitosi, ma bisogna tener presente che ci sono ampi tratti di linee ferroviarie che presentano materiale rotabile obsoleto e che ci sono ancora da verificare i benefici della riforma posta in essere dall'Azienda se è vero che numerose sono le lamentele che pervengono dalle varie amministrazioni locali, dagli operatori commerciali, dalle regioni.

Inoltre abbiamo constatato che con il nuovo orario vi sono stati degli aggiustamenti e delle variazioni, che però stranamente hanno riguardato località e regioni che, guarda caso, sono quelle di residenza e si trovano nei collegi elettorali di autorevoli esponenti ministeriali. Ecco perchè non riteniamo che il tutto possa essere sistemato attraverso il ricorso al *leasing*, specialmente in un'Azienda che ha visto il verificarsi della scandalosa vicenda, di cui si parla in una lettera che tutti i membri della Commissione hanno ricevuto, della rimozione in massa di alcuni dirigenti dell'ente allo scopo di fare posto, secondo un malcostume ormai imperante in Italia, a candidati lottizzati dai partiti. Nella nota cui ho fatto riferimento si sostiene che è inconcepibile che un gruppo di cittadini che ha servito per anni un'Amministrazione con lealtà e spirito di sacrificio e soprattutto senza demerito, ma anzi avendo ricevuto una nutrita serie di riconoscimenti e di encomi, quasi al termine della carriera riceva un simile benserivito in omaggio ad una logica tanto più condannabile in quanto la nostra Repubblica, secondo la Costituzione, dovrebbe essere uno Stato di diritto in cui si bandisce ogni arbitrio. A questo proposito colgo l'occasione per sottoporre all'attenzio-

ne del Presidente una richiesta di convocazione urgente dei responsabili dell'ente Ferrovie dello Stato perchè rispondano alla Commissione del loro operato che tra l'altro viene contestato da parte di alcuni dirigenti dell'Azienda che sono anche disponibili ad un contraddittorio.

Chiedo infine al Ministro se ha intenzione di intervenire per sanare quelle situazioni in cui l'ente ha operato in una maniera estremamente discutibile. Oltre all'annoso problema dei cosiddetti rami secchi, non si capiscono bene certi criteri gestionali per cui importanti città, sedi di carceri speciali, di caserme, di tribunali, con vocazioni turistiche si vedono saltate a piè pari dalla impostazione organizzativa delle Ferrovie dello Stato. Sarebbe quindi opportuno che il Ministro si interessasse ai criteri seguiti in tal senso dall'ente. In ogni caso il quadro che abbiamo brevemente tratteggiato ci porta ad avere una posizione alla Gino Bartali, cioè che è tutto da rifare nella materia al nostro esame, per cui il nostro voto sulla proposta del relatore non potrà che essere decisamente contrario.

ULIANICH. Signor Presidente, non vorrei addentrarmi nell'esame delle singole voci di bilancio rispetto alle quali dovrei ripetere le critiche che ho svolto ieri in sede di discussione sulla tabella relativa alla Marina mercantile; ci sono proposizioni rituali, si prevedono 300 miliardi in meno rispetto all'anno scorso e si ha la sensazione che vi sia scarsa progettualità politica, cosa che potrebbe dipendere non dal Ministro in carica, ma dalla situazione in cui questo bilancio è nato. Mi auguro che l'anno prossimo possa emergere la capacità di realizzazione politica dell'attuale Ministro, sempre che il Governo del quale fa parte resti in carica.

Ieri ho puntualizzato la carenza sul piano della ricerca scientifica emersa dall'esame della tabella relativa al Ministero della marina mercantile. Non voglio ripetermi oggi nell'esame della tabella in discussione; certo fa pena vedere che vi sono dei capitoli per i quali sono previsti stanziamenti

di soli 5 milioni o, come nel caso delle biblioteche, di soli 3 milioni.

Bisogna essere proprio digiuni di cosa significhi biblioteca per stanziare simili cifre e non so come si possa avere il pudore di iscrivere somme con questa dizione.

Devo rilevare in termini positivi l'aumento di 332 miliardi, rispetto al 1987, per contributi relativi alla ricerca scientifica nel settore ferroviario, che in questa finanziaria dovrebbero ammontare a circa 2.900 miliardi. Bisogna darne atto, anche se rispetto alla mole di lavoro che c'è da impostare in questo settore 3.000 miliardi potrebbero apparire pochi.

Vorrei ora, se mi è permesso, puntualizzare alcuni elementi, collocandomi nell'ottica del cittadino e non dell'esperto. Ho fatto un esperimento, ho misurato la distanza che intercorre tra un sedile ed un altro nelle vetture ferroviarie moderne: 40 centimetri. Mi sono seduto e ho rilevato che non vi era spazio per persone che eventualmente si fossero dovute sedere di fronte a me. Come si fa a progettare simili vetture? L'ingegnere non si è seduto? E non ha pensato che su quei sedili dovevano sedervi uomini e non soltanto ipotesi numeriche? Tra l'altro sappiamo tutti dell'affollamento di queste vetture, dei treni navetta; non so se il Ministro abbia mai viaggiato in seconda classe, io ci sono stato: è invivibile.

Secondo problema, sempre nell'ottica dell'utente comune: ma voi avete mai viaggiato in seconda classe con il caldo di questa estate? Cose degne di uomini? Qui si fanno molti discorsi interessanti, morti sull'autostrada, eccetera: ma nessuna statistica riuscirà mai a stabilire quante persone si prendano malattie in queste condizioni. E la dignità dell'uomo, che indubbiamente in questi casi viene negata, non la vogliamo tenere in considerazione? Signor Ministro, queste cose vanno tenute presenti. Talvolta capita di entrare in rapido, in una vettura di prima classe e si chiede al controllore perchè non si faccia funzionare l'impianto di condizionamento dell'aria. «Ma questa vettura non è abilitata», si sente rispondere: neanche l'abilitazione?

Vogliamo rivedere sul piano pratico questa politica così esaltata dei trasporti? In che cosa consiste la nuova impostazione dell'ente autonomo Ferrovie dello Stato? La gente vuole vedere risultati concreti. Possiamo spendere 10.000 miliardi per la linea da Milano a Roma e poi fino a Battipaglia: perfettamente d'accordo. Ma vogliamo pensare un pochino anche alla gente che tira fuori i soldi dal proprio portafoglio?

Il mio invito è a rispettare la dignità dell'uomo anche per quanto riguarda il trasporto su rotaie.

Voglio ora toccare un altro argomento. Nel Mezzogiorno c'è un aeroporto importante, prima citato dal senatore Libertini. Non voglio entrare nel merito della discussione sulla dislocazione dell'aeroporto di Capodichino. Comunque, se non si costruisce un aeroporto a Lago Patria si devono rivedere i parametri per l'aeroporto di Capodichino, non si può andare avanti soltanto con quello che esiste. E vorrei aggiungere un altro punto, signor Presidente. È chiaro, siamo in sede di esame dei documenti finanziari e i problemi più strettamente politici non riducibili a cifre non vengono affrontati. Ma qui le cifre ci interessano in qualche modo.

Voglio richiamare alla memoria dei colleghi, alla sua, signor Presidente, e a quella del Ministro la questione del Cobas. So che si sta pensando alla possibilità di regolamentare lo sciopero nei servizi pubblici e che il Ministro in una dichiarazione a «la Repubblica» ha ipotizzato di tradurre tale regolamentazione in legge. Ebbene, prima di passare per questa strada — rispetto alla quale non voglio entrare nel merito — occorre tener conto, a mio avviso, di alcune sacrosante rivendicazioni dei Cobas. Sono entrato in un locomotore d'estate, per vedere come si sta. L'ha mai fatto il Ministro, visto che si occupa dei trasporti? È mai andato in una cabina di locomotore? Come si fa a guidare un locomotore per l'orario di servizio che è imposto attualmente ai macchinisti, soprattutto in certi periodi dell'anno? È una questione umana, si tratta di un diritto umano! Allora voglia-

mo riconoscere la dignità umana anche ai macchinisti, con turni di lavoro adeguati, con l'immissione di nuove forze di lavoro nei ruoli? Non voglio prendere posizioni su questo problema, ma mi sento disponibile, proprio perchè prima di parlare ho tentato un'esperienza diretta; ho voluto rendermi conto e siccome mi sono reso conto, capisco che in gran parte i macchinisti hanno ragione. Potranno non aver ragione nel modo in cui organizzano gli scioperi, ma è necessario che il Ministro prenda di petto la questione, anche ricevendo gli esponenti di questi comitati di base: non è certo un disonore per il Ministro ricevere dei cittadini che hanno delle rivendicazioni da far valere, rivendicazioni che in gran parte condivido.

Questo era l'ultimo punto del mio intervento: voglio richiamare davvero il Ministro, al di là delle cifre, al rispetto della dignità umana in ogni sua espressione.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Ulianich per questo suo breve intervento. Faccio soltanto alcune osservazioni riassuntive.

Al senatore Ulianich appunto vorrei ricordare che in materia di politica culturale il Ministero dei trasporti, attraverso una convenzione, sta realizzando una banca dati su tutta la letteratura mondiale in materia di sicurezza nella circolazione; i dati vengono memorizzati, elaborati e messi a disposizione degli operatori. Mi sembra un notevole passo avanti.

Per quanto riguarda la gestione unitaria dei trasporti, è da molto tempo che ce ne occupiamo; siccome questa Commissione è la sede istituzionale nella quale tra le altre la politica dei trasporti viene sancita e consacrata, vorrei ricordare quanto si è detto del CIPET. Sarà questo lo sforzo politico più arduo che il Ministro dovrà fare: alcuni Dicasteri ed alcuni enti statali dovranno rinunciare ad una parte della propria sovranità, per arrivare ad una politica unitaria dei trasporti. Forse è impensabile realizzare tutto questo con la configurazione di un unico super Ministero dei trasporti.

Però, è possibile configurare realisticamente un organismo interministeriale con poteri decisionali che comporti un capitolo unico della spesa dei trasporti, non il solito CIPI o CIPE, organismi con i quali fu possibile erogare 120 miliardi ad un porto assolutamente sconosciuto ai più. Io parlo di un organismo con poteri propri, che il Parlamento deve approvare e il Governo sancire.

Confermo, come Presidente della Commissione, il mio impegno a presentare tra breve un testo di legge; nel frattempo intende presentare una richiesta formale di indagine conoscitiva sulla condizione del trasporto merci in Italia. Pregherei il ministro Mannino di mettere in atto quell'osservatorio sull'autotrasporto merci che fu istituito dal ministro Signorile, ma rimasto lettera morta. Attualmente un Ministro ha la possibilità di dare autorizzazioni in funzione del prodotto lordo della domanda di trasporto, per il quale, però, non può usufruire di nessun osservatorio, di nessun termometro sensibile.

Condivido che occorre chiarezza in questo momento di passaggio; guai a strozzare il figlio appena nato, limitando i fondi necessari al processo di modernizzazione del trasporto ferroviario, anche se qualcosa andrà cambiato in questa direzione, perchè quello che dice il senatore Ulianich è vero, però vale per il passato, quando le Ferrovie erano un'azienda burocratizzata, come mi auguro che oggi non sia più.

Per quanto riguarda la viabilità, da un'indagine svolta tempo addietro risulta che la più grande parte di sinistri dipende dalla cattiva manutenzione delle strade. Solo lo 0,3 per cento del bilancio dell'ANAS è dedicato alla manutenzione delle strade; si preferisce costruire nuove strade sulle quali si addensa il traffico e aumentano gli incidenti, piuttosto che mantenere una buona manutenzione delle vecchie strade provinciali che potrebbero sempre rappresentare utili alternative.

Riguardo al piano per il cabotaggio, anche se parlare del Tirreno e dell'Adriatico come di due grandi arterie d'acqua sembra solo uno *slogan*, però è indispensabile arri-

vare quanto prima — e un tentativo è stato fatto — ad un piano che, secondo alcuni esperti, alleggerirebbe di circa il 30-35 per cento il traffico sulle strade.

Concludo osservando che se le vicende politiche avessero consentito al ministro Mannino di influire sulla finanziaria avremmo evitato tante doglianze portate avanti attraverso gli emendamenti preliminari. Posso assicurare il ministro Mannino che vi è una sintonia di fondo di tutte le forze politiche su una politica dei trasporti che sia della massima produttività. Siamo tutti pronti ad impegnarci per la parte parlamentare e per quanto è di nostra competenza, a nostra volta, chiediamo al Governo di fare uno sforzo perchè nel settore dei trasporti si creino parametri di economicità e produttività.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella 10.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Volendo concludere in generale, a mio avviso risulta indubbio che vi sia un orientamento unanime di privilegiare, recuperare il ritardo storico dei trasporti e posso dire di condividere talune proposte riguardanti gli interporti e l'autotrasporto-merci. Mi permetto di sottolineare, però, che per quanto riguarda la riforma della legge n. 151, non sarei d'accordo sulla proposta di abolire le norme della precedente finanziaria che imponevano il riequilibrio del bilancio delle aziende di trasporto a carico dei comuni e dei consorzi. Quindi, ritengo, ribadendo l'impegno, che si possano già studiare nuovi *standards* di intervento per avviare un discorso più ampio riguardo all'emendamento proposto, perchè effettivamente la «finanziaria» può essere solo un primo momento per questi tipi di interventi.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il dibattito che si è sviluppato implicherebbe una lunga replica, non tanto per i riscontri e le risposte puntuali, quanto perchè la molte-

plicità degli argomenti sollevati richiederebbe un'analisi, un approfondimento più adeguato di quello che potrò fare. Mi sforzerò di attenermi strettamente a quanto in esame sotto il profilo formale, cioè bilancio e disegno di legge finanziaria.

Tuttavia qualche valutazione di carattere generale la dovrò fare partendo da una premessa. In gioventù ero iscritto all'Azione cattolica e, come tutti i ragazzi appartenenti a quel movimento, tifavo per Bartali; ma il fatto che egli commentasse sempre che era tutto da rifare mi portò a tifare per Coppi. Di lui mi piaceva il silenzio e soprattutto amavo guardare la sua pedalata, il suo andare in salita. Per quanto mi riguarda, questo è il mio stile. Non vi è dubbio che l'attuale responsabilità della direzione del Ministero dei trasporti mi porta a fare alcune scelte; innanzitutto di carattere positivo. Finalmente, dopo molti anni, abbiamo un Piano generale dei trasporti; discusso, discutibile, ma è una carta di riferimento della quale dobbiamo tenere conto. È anche vero che per un anno e mezzo il Piano non ha avuto seguito operativo. Il disegno di legge finanziaria ne risente, oltre a risentire del fatto che esso nasce in un momento economico, finanziario e politico in cui una programmazione di spesa con portata maggiore di quella che è stata inserita al suo interno è impossibile.

Il disegno di legge finanziaria si basa su criteri che si rifanno alle esperienze compiute in questi anni: tagliare la spesa e ridurre il debito pubblico. Che vi riesca o meno, non è compito mio stabilirlo. Entro questi limiti il mio sforzo è stato quello di far accogliere alcune esigenze fondamentali per dar seguito alle scelte generali del Piano dei trasporti.

La prima esigenza è quella non di privilegiare, ma di riequilibrare il ruolo delle ferrovie secondo quella che è la scelta portante dell'azione che intendiamo intraprendere sulla riorganizzazione del sistema dei trasporti. Questa linea implica alcune scelte operative. Mi riferirò soltanto a quelle riguardanti il Ministero dei trasporti. La prima scelta è quella di assicurare un quadro di disponibilità finanziaria da utilizza-

re prontamente per portare avanti il potenziamento e l'ammodernamento della rete, riconfermando l'opzione in favore dell'alta velocità che, al di là di alcuni dubbi, ritengo rimanga coerente con l'obiettivo della ricollocazione del sistema ferroviario al centro del più vasto sistema dei trasporti. La seconda scelta deriva da un'esigenza emersa quest'anno perchè il bilancio dell'ente Ferrovie dello Stato è stato formalmente disaggregato dal bilancio dello Stato nel quale si confondeva.

Il quadro reale delle finanze dell'ente ferroviario, al di là di alcune motivazioni e quindi di alcune spiegazioni, si caratterizza per un dato molto semplice. I ricavi ammontano a 3.000 miliardi di lire, mentre i costi complessivi si avvicinano a 17.000 miliardi. È ben vero che, all'interno di quest'ultima cifra, pesa l'eredità, e quindi il trascinarsi, delle quote d'ammortamento per gli investimenti pregressi; tuttavia, quando un bilancio si presenta in queste condizioni, è comprensibile che emergano discorsi come quello del senatore Ulianich, che raccolgono e testimoniano il malessere non solo dell'utenza, ma di tutta la società che per di più aggiunge al suo malcontento una critica motivata: se per lo meno il servizio reso dall'ente andasse bene, pazienza, il cittadino sarebbe disposto a pagare; ma non è disposto a farlo con prelievi fiscali che ormai toccano le tasche soprattutto di coloro che le tasse le pagano realmente quando in cambio non possono usufruire di un servizio adeguato. Da qui è nata l'esigenza di introdurre nel disegno di legge finanziaria una norma in cui, al di là dell'efficace organizzazione e quindi funzionamento di questo meccanismo di progressiva riduzione, si preveda la diminuzione, entro un quinquennio a partire dal 1989, del *deficit* tendenziale dell'ente Ferrovie dello Stato. Si è voluto, senza ripetere grida manzoniane, introdurre un meccanismo che obblighi la complessa realtà dell'ente (consiglio d'amministrazione, struttura dirigenziale che dovrebbe essere manageriale, lavoratori dipendenti e sindacati) a prendere consapevolezza che ciascuno di loro, per livelli e responsabilità

diverse, deve oggi concorrere ad una riorganizzazione dell'ente stesso che senza dubbio non potrà prescindere dalle grandi scelte in favore della velocizzazione e del recupero del traffico merci.

Quest'ultimo sembra avere dato qualche segno di vitalità negli ultimi mesi, ma è anche dovuto — ecco il mio riferimento a Coppi — alla pazienza e alla tenacia profuse nell'impegno serio a riorganizzare le piccole cose dell'ente. Ieri sera un consigliere d'amministrazione non di parte politica a me vicina, anzi di tutt'altra parte politica, che mette molta passione nel suo lavoro mi raccontava di essere stato testimone a Milano di un episodio che diventa emblematico dell'attuale realtà delle ferrovie; ha visto dipingere i pali interni alla ferrovia e lasciare da parte i cestini per la raccolta dei rifiuti perchè i primi appartengono ad un servizio ed i secondi ad un altro. È già grave che la denominazione attuale sia quella di ente; bisognava lasciare la denominazione di azienda che semanticamente dà più il senso dell'impresa. Le Ferrovie, infatti, devono diventare impresa, al di là del fatto che possano giungere un giorno all'equilibrio dei conti. Deve essere impresa nel senso di organizzazione di mezzi in funzione della produzione di determinati servizi. Tutta la realtà delle Ferrovie deve fare un grosso sforzo per rendersi conto che oggi il Paese, nel suo insieme, nelle sue esigenze di modernizzazione, nei suoi bisogni di sviluppo, nei conti che deve fare con le risorse disponibili, ha bisogno di un sistema ferroviario tecnologicamente avanzato; ciò però non avverrà grazie ad un tocco di bacchetta magica da parte del Parlamento, ma innanzitutto per lo sforzo interno allo stesso ente.

Non sto a spendere parole di difesa del consiglio d'amministrazione per non cadere in quella che considero una trappola, cioè la valutazione che il consiglio d'amministrazione è troppo ampio e dovrebbe essere più ristretto. Tuttavia avverto anche nella quotidianità dei rapporti che oggi l'ente ferroviario, più che mancare di un consiglio d'amministrazione, manca di una struttura dirigenziale che sia articolata in

termini veramente moderni, in termini di impresa ferroviaria, al di là di alcuni prelievi ed innesti e di alcune scelte di gestione e conduzione della politica del personale che non sono andate nella direzione giusta. Non vorrei parlare qui dei Cobas, non ho mai escluso che essi, per alcuni aspetti relativi all'organizzazione del lavoro, abbiano ragione da vendere; essi però hanno il torto di volerci mettere di fronte ad un'ipotesi che tutti dobbiamo considerare estremamente pericolosa, cioè quella di un contratto regolarmente stipulato e concluso che viene stravolto per un insorgenza interna mai verificatasi in precedenza. Da ciò deriva la conseguenza di una rottura dell'unità formale — giacchè non è un'unità sostanziale ed effettiva — del soggetto controparte dell'ente. Se dovessimo ammettere un precedente di questo genere nella Pubblica amministrazione, nel sistema delle imprese in Italia, nel sistema delle relazioni industriali, non avremmo più certezza di contrattazione e dovremmo ipotizzare che gli sviluppi della contrattazione stessa vadano in senso contrario rispetto a quanto abbiamo conosciuto e praticato in questi quarant'anni di vita democratica con l'esercizio connesso del ruolo del sindacato il quale, al di là di tutte le critiche, ha costituito un fatto decisivo per lo sviluppo e l'avanzamento della democrazia nel nostro Paese. Dovremmo cioè ammettere che è finito il tempo del ruolo del sindacato, del ruolo della contrattazione collettiva e che si apre una fase nella quale credo che l'unica cosa prevedibile sia l'anarchia.

Non ho nulla da aggiungere per quanto riguarda il merito delle richieste dei Cobas; ribadisco quello che ho detto nei confronti del metodo e aggiungo che nessun Ministro — ed io a maggior ragione — potrebbe autorizzare l'ente Ferrovie dello Stato a riaprire il contratto, a riconsiderare il costo di esso, che già ammonta a 2.000 miliardi, rompendo l'equilibrio sul quale vi è stato il consenso dell'intera base dei lavoratori e dei dipendenti.

Questo meccanismo previsto dai commi 15 e 16 dell'articolo 8, che potrà essere perfezionato (il Governo stesso ha formal-

mente presentato alcuni emendamenti) va conservato nella legge finanziaria; il principio dell'equilibrio finanziario non deve essere una grida manzoniana, dobbiamo costringere l'ente ad intraprendere la strada del risanamento, della riorganizzazione interna, del potenziamento della rete e del parco macchine circolante, dell'ammodernamento dei servizi, della riqualificazione e della ristrutturazione del personale. Ci sono tanti passaggi da percorrere nei prossimi tempi in nome di un'unica filosofia, quella di riportare le Ferrovie al centro del sistema dei trasporti; e per prossimi tempi intendo gli anni vicini, non quelli lontani, non intendo una prospettiva biblica.

Sono state fatte alcune osservazioni sul comma 13 dell'articolo 8 che prevede l'aumento fino a 9.000 miliardi dei mutui che le ferrovie in concessione sono autorizzate a contrarre. Negli anni scorsi il problema delle ferrovie concesse era stato sollecitato da più parti e ritengo che un intervento in questo campo sia estremamente utile e necessario, se vogliamo realizzare un sistema ferroviario rapido ed efficiente.

È chiaro che uno degli aspetti principali diventa quello della velocità. Le Ferrovie stanno tentando (è chiaro che la prima esperienza è difficile) di introdurre in alcune tratte i cosiddetti «super rapidi». Certo gli esperimenti non producono immediatamente dei risultati, devono essere anche riconsiderati. Tuttavia se vogliamo davvero puntare alla riorganizzazione del trasporto ferroviario dobbiamo anche procedere ad una diversa tramviarizzazione, il che non significa che non ci saranno i treni pendolari in alcune tratte, o le fermate intermedie: ci saranno treni che andranno direttamente da Palermo a Roma e a Milano e treni che, invece, percorreranno tratti più brevi con le necessarie fermate intermedie. La rete ferroviaria deve essere cioè estremamente articolata. Io stesso sono rappresentante di una zona in cui è stata soppressa la ferrovia a scartamento ridotto. Quando mi sono recato a casa, subito dopo la nomina a Ministro, ho notato che la gente ha pensato che la ferrovia sarebbe stata riaperta. In sostanza si tratta di veri-

ficare la validità di queste scelte in un quadro generale; ma guai ad imporre all'ente Ferrovie dello Stato il rovesciamento di quelle timide decisioni sperimentali.

In un siffatto sistema ferroviario le linee concesse hanno senz'altro un loro spazio; questa non è la sede per discutere degli assetti delle ferrovie concesse, è un problema che dovremo trattare più avanti. Nella scorsa legislatura fu avanzata una proposta e per amore di franchezza dico che non sono d'accordo su quel testo: a mio avviso va salvato l'impianto imprenditoriale delle ferrovie concesse, va risolto il problema del raccordo e della integrazione nell'ambito dei piani regionali di trasporto, quindi il problema del rapporto con la stessa istituzione regione. Ma lo vedremo al momento debito.

Cosa sta accadendo per quanto riguarda l'erogazione dei finanziamenti? È stata aperta, ad esempio, una procedura che chiamiamo di confronto concorrenziale, istituito non reperibile all'interno dell'ordinamento attuale, istituto atipico che semmai recupera e recepisce la normativa della trattativa privata. Questo confronto concorrenziale, avviato dall'amministrazione del ministro Signorile, è stato integrato in un momento successivo da una decisione del ministro Travaglini che ha spostato il termine entro cui doveva essere ottemperato l'obbligo di presentazione dei progetti e soprattutto ha introdotto un criterio nuovo, sulla base di un parere del Consiglio di Stato, per l'allargamento della base dei partecipanti al confronto.

In verità il ministro Travaglini ha dato un'indicazione incompleta, nel senso che si è richiamato al parere del Consiglio di Stato per quanto riguarda il numero delle imprese da chiamare e poi non si è preoccupato di precisare i titoli e i requisiti delle imprese ammesse a partecipare ai diversi confronti. Inoltre, nella procedura, assimilabile — lo ripeto — alla trattativa privata, denominata confronto concorrenziale, era stato saltato un passaggio che invece io ritengo necessario: è indispensabile infatti coinvolgere nella procedura i gestori delle ferrovie concesse che altrimenti sarebbero

costretti a prendere atto dei progetti senza potersi nemmeno pronunciare sulla loro utilità od opportunità, senza poter partecipare con pienezza di responsabilità alla valutazione delle iniziative. Veniva saltata la fase dell'approvazione tecnica da parte degli organi periferici dell'amministrazione; per questo ho creduto di dover dare un'indicazione specifica alla competente commissione affinché instauri una procedura per la selezione dei progetti più lineare, che abbia caratteri e vincoli tecnici consoni alle regole generali. Dovranno istituirsi presso gli USTIF (organi periferici dell'amministrazione) commissioni che operino in ambito interregionale e dovrà prevedersi l'approvazione formale da parte del Consiglio di Stato e della commissione di cui alla legge n. 1924 (il termine scade a novembre). Ricondotto entro questi termini formali, il confronto potrà avvenire in modo più ordinato, comunque senza prestare il fianco alle aggressioni di carattere giurisdizionale e amministrativo.

Ho creduto che questa fosse la via da imboccare per varie ragioni: intanto perchè è passato un anno e vi è il rischio a voler abbattere l'impianto, di perdere ulteriore tempo; inoltre, le ferrovie concesse fino a questo momento non hanno elementi di progettualità definite; infine, in questo modo facciamo uno sforzo serio per trovare un'utilizzazione, augurandoci tutti che sia la più concreta, la più utile, la più efficiente e — mi auguro — la più trasparente possibile.

Per il ricorso agli altri 4.000 miliardi, quando la legge finanziaria sarà tale, io ritengo che probabilmente non sarà necessario ripetere l'impostazione che è stata utilizzata per i 5.000 miliardi e penso che anche in un momento successivo la Commissione possa ripetere un riesame, un confronto con il Ministro, il quale sarà ben lieto di ascoltare i vari pareri ed opinioni. Mi sembrerebbe, però, estremamente giusto e necessario che questi altri 4.000 miliardi fossero orientati verso una destinazione selezionata. So che nel nostro Paese è sempre difficile trovare criteri oggettivi, però mi sembrerebbe sbagliato che i 4.000 mi-

liardi non siano destinati in modo più consistente ad alcune iniziative che, una volta realizzate, consentano in alcune realtà di avere un sistema di ferrovia concessa che diventi integrazione e, in parte, alternativa all'attuale sistema di traffico.

Sono dell'avviso, e a questo proposito presenterò un emendamento, che occorre allargare il limite di finanziamento per le metropolitane concesse, con un meccanismo uguale e corrispondente a quello previsto per le ferrovie concesse, facendo una scelta che non privilegia, ma che tenga conto delle competenze specifiche di Genova, Bologna, Palermo e Catania. Il Ministro è sempre disposto a discutere altre richieste che siano, però, sulla base di criteri ben precisi. Sono dell'avviso che, di concerto e d'accordo e senza entrare nel merito delle competenze formali, si debba trovare una soluzione per il problema dei parcheggi, i quali, come è stato detto questa mattina, devono essere collocati in una linea di logica correlazione con le ferrovie e con le metropolitane. Diversamente i parcheggi rimarrebbero un qualcosa di scisso e slegato.

Torno un attimo indietro. Se riuscissimo, con la legge finanziaria, a fare questo tipo di scelta e a portarla avanti e contemporaneamente le Ferrovie potessero sviluppare soprattutto i programmi relativi all'alta velocità e ai raddoppi, potremmo con molto coraggio affrontare il problema della Firenze-Milano che riguarda il tratto più importante e strategico del nuovo asse longitudinale del Paese che, mi auguro, un giorno andrà da Palermo a Milano. Ora, la previsione di spesa per questo nuovo tratto è di 18.000 miliardi. A questo riguardo il Governo e il Parlamento devono prendere alcune decisioni. La prima decisione è che si trovino nella legge finanziaria i 18.000 miliardi in cinque anni; la seconda è che il Parlamento e il Governo prendano atto che oggi nella finanza pubblica queste risorse non ci sono. Tengo ad assicurare che io non ho parlato «nè con Argo, nè con Ulisse». A me interessa, non come Ministro dei trasporti perchè in quanto tale desidero precisare che ho solo compiti di direzione

e di vigilanza, che alla luce del sole l'ente Ferrovie verifichi la praticabilità di un'ipotesi nuova. In un convegno a Cagliari, io, rispetto a questa nuova ipotesi, ho sollevato molti «se», molti «ma» e molte condizioni. Spiego quali: che i privati trovino i finanziamenti e li trovino sul mercato finanziario e a condizioni appetibili, non diverse dalle condizioni che lo Stato ricerca per coprire il suo *deficit* pubblico, evidentemente tenendo conto di qualche elemento differenziale, ma certamente non ipotizzando pesi che sconvolgono questo riferimento. Comunque, la verifica dovrebbe riguardare una nuova forma, un nuovo istituto, diciamo di tipo *leasing*, che possa anche contemplare una forma associata alla responsabilità della gestione... Perchè mi si interrompe, dicendo no? Io ho parlato chiaro nella polemica di agosto. Sulla questione della privatizzazione delle Ferrovie non devono esservi tabù; bisogna verificare, anche in modo parziale, in un modo che lascia la diretta responsabilità dello Stato, la piena responsabilità dello Stato, l'ipotesi di esperienze che introducano dentro l'organizzazione dello Stato elementi di imprenditorialità che, diciamo la verità, lo Stato di per sé non ha. Quindi questa ipotesi non deve essere scartata in teoria e non deve essere scartata se viene aggiunta come elemento di garanzia. Se il consorzio «x» e il consorzio «y» dichiarano di volersi occupare della ferrovia Firenze-Milano e dichiarano, inoltre, che partecipano alla gestione, danno la garanzia che il conto economico che presentano è molto vicino alla realtà.

Un'altra condizione che ho posto è quella per cui un'eventuale iniziativa sulla Firenze-Milano non può rimanere unica ed esclusiva. In questo momento ci possono essere bocconi meno appetibili, comunque collegati a questa opera, che lo Stato ha interesse a fare. Allora, l'assenso del Ministro al consiglio dell'ente Ferrovie può essere un assenso ad intraprendere alcune esplorazioni di questa possibilità, salvo valutarla in tutte le sedi competenti e, al di là della formale e diretta responsabilità del consiglio, mi sembra giusto per una ragione strettamente istituzionale che il Parla-

mento — soprattutto le Commissioni che del Parlamento sono il canale centrale — se ne occupi.

Altro punto da trattare è quello degli aeroporti. Nell'ambito della legge finanziaria ho ritenuto di dover fare lo sforzo più consistente per gli aeroporti di Milano e Roma perchè sono quelli che maggiormente rischiano la paralisi. L'indirizzo del Ministero è favorevole al terzo aeroporto intercontinentale e, quindi, al «risucchio» di Capodichino. Però, non è stato possibile emettere il finanziamento richiesto di 400 miliardi.

Devo dirvi per franchezza che i 1.400 miliardi che abbiamo per Milano e per Roma sono tutti sulla carta, in quanto sono stati attuati solo alcuni progetti per Roma (ed io sono riuscito a racimolare i fondi a tamburo battente, dopo aver approvato, con il Comitato degli aeroporti, il progetto del nodo ottagonale che si proietta dall'aeroporto di Roma-Fiumicino).

Rimane aperto il problema degli aeroporti minori, tra cui gli aeroporti che saranno interessati ai campionati del mondo e che vivono in condizioni infelici. Alcuni hanno citato Palermo, io aggiungerei Venezia e Torino; allo scopo avevo chiesto almeno 120 miliardi ed annuncio che presenterò un emendamento alla Commissione trasporti, che lo sottoporrà alla Commissione bilancio, per ricevere ulteriori stanziamenti che ci consentiranno di compiere le operazioni necessarie ed urgenti negli aeroporti minori.

Un argomento che vorrei affrontare riguarda il sindacato degli autoferrotranvieri, e dei ferrovieri in generale. Il Governo, quanto prima, formalizzerà la presentazione di un disegno di legge per il finanziamento degli oneri relativi al contratto degli autoferrotranvieri. Gradirei che non si desse molta enfasi a tale operazione, perchè comprendo le difficoltà del collega Amato, ma questo impegno che sto affermando oggi in Commissione e che ho già assunto davanti ai sindacati, è del Governo, e lo assumo a nome del Ministro del tesoro e del Presidente del Consiglio. Vorrei ringraziarvi per l'occasione che mi avete offerto

e credo che non mancheranno occasioni per ritornare sulla questione.

Ringrazio in particolare il relatore per la sua puntualità ed il presidente della Commissione, senatore Bernardi.

Aderisco al ragionamento del senatore Libertini, poichè anche io ritengo che la questione dei trasporti nel suo insieme, e specialmente nelle aree metropolitane, rappresenti una cartina di tornasole per il livello di civiltà che il paese intende raggiungere.

Problemi aperti ce ne sono tanti: ricordo solo la questione energetica e le telecomunicazioni. La risoluzione di essi ci permetterà di andare al 2000 da paese veramente moderno.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro per le sue comunicazioni ed i colleghi intervenuti nel dibattito e sospendo brevemente la seduta.

*I lavori vengono sospesi alle ore 15,15 e sono ripresi alle ore 17,15.*

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, do lettura di una lettera, firmata dai senatori Visibelli e Biagioni, che mi è appena giunta:

«Egregio Presidente, quando ci siamo cimentati nell'esame delle varie tabelle del bilancio 1988 per la parte di competenza della 8ª Commissione, abbiamo contestato da parte nostra le inazioni e le discrasie governative da noi ritenute strutturali, endemiche, fisiologiche, eccetera...

Per cui abbiamo accettato di buon grado (salvo verificare in occasione del bilancio 1989!) le assicurazioni, le spiegazioni e gli impegni a noi dati dai responsabili dei vari Dicasteri finora intervenuti.

Però questa nostra impostazione, questo nostro *fair play*, non può continuare in presenza di situazioni come quella dei lavori pubblici.

Certamente non le sarà sfuggito quanto da mesi la stampa va scrivendo sul Ministero di Porta Pia.

Non ci riferiamo alle storie interne del PSDI e di Verona, ai numerosi interessi fa-

centi capo all'immarcescibile capo della segreteria tecnica del Ministro o all'anagrafe dei quasi beneficiati dai 780 miliardi per le tredici carceri, eccetera.

Già su questa storia dei 780 miliardi per le tredici carceri il Capo di gabinetto del Ministro aveva rassicurato l'opinione pubblica dichiarando che «la procedura seguita è giuridicamente corretta e formalmente sanabile», mentre poi si è scoperto che il Consiglio di Stato ha sostenuto che: «gli incarichi conferiti devono considerarsi illegittimi per violazione di un tassativo disposto, ma sanabili. In linea di massima pertanto essi dovrebbero essere annullati di ufficio»! Senza commento!

Ci vogliamo riferire per questa nostra nota invece, specificatamente, al clima esistente al Ministero dei lavori pubblici, particolarmente tra «i più stretti collaboratori di De Rose», che candidamente dichiarano per difendere il Capo e il Capo del Capo: «le tangenti si pagano quando si firmano i contratti, mentre in questo caso» (cioè quello delle carceri d'oro) «siamo ancora all'inizio della procedura di assegnazione degli appalti»!

Siamo allibiti e senza parole. Evidentemente ci è sfuggito nella numerosa pubblicistica in materia di lavori pubblici il recente (?) «manuale della tangente» edito dalle edizioni Porta Pia di Roma!

Comunque non è pensabile che noi si stia a fare i testimoni di pietra davanti a queste dichiarazioni rese da ambienti che avranno la possibilità di spendere le migliaia di miliardi previsti.

Quali assicurazioni avremo che, rimasto tutto gattopardescamente immutato al Ministero, ogni qualvolta che si vadano a firmare contratti non vi siano, come spudoratamente dichiarato dai collaboratori del Ministro, pagamenti di tangenti?

Non intendiamo reggere il sacco ad alcuno nè starcene zitti.

Non parteciperemo, pertanto, ai lavori della Commissione allorchè si discuterà la parte relativa ai lavori pubblici, perchè riteniamo che fino a quando non vi sarà chiarezza e fiducia è inutile discutere!

La pregherei di comunicare ai compo-

nenti la Commissione i motivi della nostra assenza, dando lettura di questa nostra.

Grazie per l'attenzione e cordiali saluti».

Mi è giunto inoltre da parte del presidente dell'ANCE, Francesco Perri, un telegramma di cui do lettura:

«In vista esame Senato disegno legge finanziaria 1988 esprimoti vivissima preoccupazione forze produttive edilizia per storno finanziamenti derivanti da contributi *ex* Gescal per impieghi alternativi at edilizia residenziale previsti da articolo diciassette DDL finanziaria stop

In relazione note potenzialità occupazionali settore edile et persistente emergenza abitativa est invece urgente proroga et integrale destinazione contributi Gescal at edilizia ovvero stanziamento immediato fondi alternativi congrui onde non interrompere flussi finanziari determinanti per emanando nuovo piano decennale per la casa stop

Attuali fondi giacenti presso Cassa depositi et prestiti non sono infatti utilizzabili per futuri programmi di intervento in quanto trattasi fondi vincolativi precisi impegni regionali anche se non ancora erogati stop

Vivi ringraziamenti et cordialità».

Dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 9.

VISCONTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, i due messaggi di cui il Presidente ha testè dato lettura, che costituiscono in qualche modo un incidente, trovano radice non tanto nelle polemiche bensì nelle considerazioni che sono state fatte sull'attività del Ministero. Voglio leggerle nella maniera più benevola, con estrema lucidità.

Ci troviamo in una fase molto delicata dello sviluppo del nostro Paese e ogni volta che affrontiamo le grandi questioni che abbiamo di fronte, come la spesa pubblica, la sua qualità, l'accelerazione e la trasparenza di essa, facciamo riferimento al Ministero dei lavori pubblici (lo fanno costantemente pure le relazioni ufficiali del Governo) an-

che perchè l'entità dei residui passivi ha raggiunto un livello tale da richiedere una profonda riflessione da parte di tutti.

Occorrerebbe fare una riflessione sulla massa dei residui passivi del Ministero dei lavori pubblici al quale fanno riferimento tanto una spesa diretta quanto una spesa indiretta per trasferimenti a centri di spesa periferici. Non ci può essere celerità nella spesa pubblica se non si affronta il grosso problema della programmazione, soprattutto perchè si tratta di una materia regolata da un numero elevatissimo di atti normativi. Dovremo quindi non solo affrontare l'importante nodo della ristrutturazione del Ministero e quelli ancora non sciolti che riguardano le procedure, ma soprattutto il nodo che considero preminente tra tutti quelli che abbiamo di fronte, cioè il modo in cui va massimizzata la spesa pubblica ed il conseguimento delle sinergie per un equilibrato coordinamento degli interventi dei vari Ministeri sul territorio che è un'unità fisica indivisibile pur nel rispetto delle autonomie degli enti locali.

Proseguo la mia analisi per grandi linee perchè su questi argomenti ci siamo intrattenuti negli ultimi tre o quattro anni in tutte le sedi di dibattito politico e culturale. Da oggi in poi non potremo più parlare di crescita quantitativa dei sistemi urbani, ma parleremo soltanto di crescita qualitativa. Occorre trovare delle procedure che non solo riescano a farci programmare in termini finanziari, ma che soprattutto ci consentano di eseguire quello che abbiamo predisposto. Non possiamo più lasciare nelle mani dei comuni un armamentario strumentale estremamente obsoleto che vorrebbe disciplinare, gestire e controllare le attività sul territorio ma che non riesce a farlo.

I fenomeni dell'abusivismo sono una spia più che significativa. In questo disegno di legge finanziaria ci saremmo attesi di vedere dei segnali che ci facessero sperare in un cambiamento di politica soprattutto nel settore al nostro esame. Accelerare l'attuazione della spesa pubblica può essere fatto seguendo diverse strade. Una è quella di mettere in piedi un'unica attività di spesa,

con tutti gli effetti negativi che lungo questa strada certamente si incontrano alla luce delle esperienze già fatte. Voglio citare una delle più recenti: quella del ricorso alla gestione commissariale a Napoli. Non è la strada dei commissari quella che ci può portare alla certezza della spesa, cosa che dovrebbe avvenire, badate bene, senza distorsioni, mentre il più delle volte, proprio in forza della presenza del commissario, ci troviamo di fronte alla distorsione della spesa senza conseguire neppure effetti apprezzabili.

La strada quindi dovrebbe essere un'altra, la più democratica possibile. Badate bene che l'intervento del commissario fa proliferare il più delle volte la figura dell'intermediario e non dà spazio, soprattutto nel Mezzogiorno, alla piccola e media impresa nella sua funzione di intermediario; arriviamo alle forme perverse dell'appalto e addirittura del subappalto con tutti i risvolti negativi che ne conseguono. Quando si complicano le procedure, quando le stesse non diventano estremamente trasparenti è chiaro che abbiamo anche fenomeni di questo tipo.

Il CENSIS ha calcolato che il volume d'affari della criminalità organizzata si aggira intorno ai 100.000 miliardi e che la spesa pubblica, particolarmente di certi settori, ascende a qualcosa come 8-12.000 miliardi e coinvolge circa 30.000 funzionari, impiegati ed addetti alla Pubblica amministrazione. Come rendere trasparente quindi la spesa pubblica? Esperienze fatte in questo campo con l'adozione dell'istituto della gestione commissariale sono decisamente rare. Dobbiamo invece capire e studiare fino in fondo un modo per mettere a punto il sistema degli accordi di programma, cioè chiamare ad uno stesso tavolo tutti i soggetti che hanno competenze sul territorio i quali devono partecipare alla spesa.

Dirò poi molto brevemente cosa dovremo fare per quanto riguarda le modificazioni da apportare alla legislazione che riguarda la gestione del territorio. Dicevo quindi che occorre arrivare agli accordi di programma, far partecipare tutti i protago-

nisti nelle varie fasi, arrivare se volete anche al silenzio-assenso tra le varie amministrazioni pubbliche. A tale scopo è però necessario assicurare ai comuni degli strumenti più efficaci. Dovremmo rivedere al più presto la legislazione urbanistica, dovremmo poter avere degli strumenti capaci di connettere le tre fasi dell'intervento sul territorio, cioè il progetto, il programma ed infine la gestione, che allo stato attuale sono tre fasi completamente separate tra di loro e che possono essere connesse ad una sola condizione, che ci sia programmazione finanziaria, cioè che un comune o una regione sappiano esattamente qual è la massa spendibile certa.

Credo che dall'esperienza negativa che purtroppo abbiamo fatto a chiusura del piano decennale per la casa — ecco un altro grande problema — possiamo trarre alcune indicazioni. Noi andremo verso uno sviluppo della qualità dei servizi urbani e soprattutto al recupero di quanto è stato costruito legalmente ed illegalmente.

Ritengo che ristrutturare e recuperare l'intero patrimonio edilizio sia una strada obbligata però ad una sola condizione: che si riesca ad intervenire sull'intero patrimonio esistente, sia pubblico che privato, e si sappia superare la fase di emergenza nella quale ci troviamo — di fronte ad una offerta che è inadeguata alla domanda — cercando di recuperare il tempo perduto ed i soldi pubblici sprecati con il piano decennale per la casa.

Siamo intervenuti in maniera inadeguata e non siamo riusciti a raggiungere non soltanto gli obiettivi quantitativi del piano decennale per la casa ma nemmeno quelli qualitativi in esso contenuti. Mentre noi assistevamo allo slittamento negli anni dell'attuazione dei bienni, la stessa domanda si qualificava: i soggetti che chiedevano la casa modificavano i loro comportamenti abitativi (oggi ci troviamo di fronte ad una situazione completamente diversa da quella del passato). L'offerta non si è adeguata nel tempo anche perchè è mancato un altro elemento che pure era previsto dal piano decennale per la casa: la sperimentazione. Pertanto, noi affrontiamo la nuova fase

senza possedere gli strumenti e soprattutto le informazioni necessarie per capire in quali termini vada impostato il nuovo piano decennale per la casa.

Come si può programmare ed intervenire sul territorio se i comuni non hanno lo strumento primario e necessario, i fondi? Come è possibile intervenire sul territorio adeguatamente, soprattutto i comuni, se questi ultimi non dispongono di strumenti efficaci e semplici e se non viene superata quell'impostazione nazionalista che trasfonde dalla legislazione vigente e si riverbera negli strumenti urbanistici creando una netta separazione fra le diverse zone del Paese, quando noi dobbiamo affrontare i grandi problemi di trasformazione del nostro territorio? Come è possibile controllare i processi che si verificano sul territorio quando il comune è solamente in grado di controllare la quantità e non le categorie urbanistiche che oggi ci interessano, cioè le relazioni fra le diverse parti del territorio?

Signor Presidente, il Gruppo comunista presenterà degli emendamenti volti a riconsiderare principalmente il problema abitativo, emendamenti diretti a far fronte all'emergenza in quanto è necessario poter disporre di un fondo speciale. Ultimamente, è stato minacciato, per esempio, di liberalizzare gli affitti; possiamo anche arrivare ad accettare tale proposta se dall'altra parte vengono predisposti degli interventi finanziari a sostegno di tutta quella gente che ha problemi abitativi e certamente non è nella condizione di poter sostenere quell'affitto a cui si arriverebbe in un mercato di libera concorrenza.

Un'altra questione che dobbiamo risolvere è quella degli espropri per pubblica utilità. I comuni dovranno pagare 4-5 mila miliardi. Una quota parte di questa stessa sarà richiesta ai operatori che il più delle volte non sono in condizione di poter intervenire con questa integrazione. Pertanto, è indispensabile che nel disegno di legge finanziaria (attualmente non è previsto) venga stabilito che una parte dei fondi deve essere trasferita ai comuni per far fronte ai necessari conguagli.

Nel disegno di legge finanziaria non vie-

ne affrontata un'altra rilevante questione. Se noi vogliamo veramente e seriamente voltare pagina e controllare fino in fondo i processi che avvengono nel territorio dovremmo risolvere una volta per sempre il fenomeno dell'abusivismo, il che significa intervenire con piani di recupero ed aprire un grande capitolo di spesa che riguarda soprattutto il Mezzogiorno. Ciò ci darebbe l'occasione di inaugurare una grande stagione: quella del recupero territoriale ed ambientale di vaste zone interessate dall'abusivismo, che con i precedenti provvedimenti in un certo qual senso sono state riportate nella legalità ma che sostanzialmente non sono riuscite ad inserirsi nel tessuto urbano e territoriale. Pertanto, come rappresentante del Gruppo comunista, propongo che venga costituito un fondo a favore dei comuni per sostenerli nell'opera di recupero del territorio.

Signor Presidente, è con enorme disagio che noi constatiamo, quando esaminiamo la legge finanziaria ed il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, che ci troviamo (diversamente da quanto accade per i bilanci degli altri Ministeri), davanti ad una autentica fotocopia e ripetizione non soltanto della struttura del bilancio precedente ma della stessa relazione che l'accompagna; non potrebbe essere diversamente perchè non c'è mai niente di nuovo.

PATRIARCA. Lo scontro delle competenze avrebbe dovuto comportare per lo meno una novità.

VISCONTI. Noi stiamo moltiplicando in un certo senso i centri di competenza mentre dovremmo indirizzarci verso un processo completamente diverso. Non ci serve un Ministero per i problemi delle aree urbane, ma ci serve un Ministero nel quale si possa concentrare la maggioranza delle competenze che riguardano il territorio e che non possono essere qualificate e specificate in questo modo (aree metropolitane ed urbane da una parte e territorio agricolo — come area residuale — dall'altra parte). Quindi, affrontare oggi la ristrutturazione di questo Ministero significa non soltanto

prendere in considerazione i grandi problemi della Pubblica amministrazione, che continuiamo ad avere di fronte, ma valutare in termini teorici quello che dovremmo fare, quale Paese moderno, per mettere in piedi per il futuro sistemi urbani più efficienti. Ciò significa che la ristrutturazione del Ministero dovrà poggiare sull'indispensabile raccordo tra abitazione, servizi e trasporti.

PRESIDENTE. Senatore Visconti, vorrei raccogliere una sua provocazione. Lei ha sottolineato all'inizio del suo intervento la necessità di salvaguardare l'autonomia dei comuni. Voglio farle presente che una legge del 1942 concede una larga autonomia e padronanza ai comuni in materia urbanistica. A prescindere dall'essere filo o contro nucleare, un comune come Montalto di Castro può bloccare una centrale. Lei stesso ha auspicato una forma di silenzio-assenso operante in certi casi nei rapporti fra le amministrazioni. Però, desidero far presente che vi sono delle regioni che si tengono i piani urbanistici per anni prima di approvarli. Quindi, in ordine ai ritardi nell'attuazione dei lavori pubblici, si riscontra anche una responsabilità delle regioni e degli enti locali nella loro autonomia, che — a mio avviso — dovrebbe trovare alcuni limiti in un disegno di carattere generale.

VISCONTI. Io accetto la provocazione, signor Presidente...

PRESIDENTE. È una materia che offre spunti per una riflessione.

VISCONTI. ...però voglio sperare che nelle sedi competenti finalmente vengano esaminati i disegni di legge che sono stati a suo tempo presentati.

Abbiamo ripresentato il nostro e auspichiamo che il Gruppo della Democrazia cristiana avanzi nuovamente la sua proposta, anche se è datata.

BAUSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo subito un ringraziamento al relatore per la sua diffusa relazione; esprimo

la mia adesione più convinta per la puntualità con la quale egli si è soffermato sui singoli aspetti del bilancio e della legge finanziaria per quanto attiene al comparto dei lavori pubblici e dell'ANAS.

Esiste un bilancio scritto, quello contenuto nelle tabelle, ed esiste un bilancio non scritto ma che sostanzialmente — tutti lo avvertiamo — sottende in particolare la materia dei lavori pubblici e più in generale tutti i settori in cui l'amministrazione effettua attività operative. Su questo vorrei intrattenermi brevemente, ponendo al Ministro alcuni interrogativi riguardanti aspetti che mi rimangono oscuri e che ritengo meritevoli di approfondimento.

Mi riferisco, ad esempio, al confronto tra il disegno di legge di bilancio, la legge finanziaria, i propositi che stanno alla base della legge finanziaria stessa e la relazione che avemmo occasione di ascoltare qualche settimana fa da parte del Ministro. Ritengo opportuno un chiarimento sulle perplessità che rimangono dopo tale confronto.

Innanzitutto rilevo un motivo fondamentale — cui ha accennato anche il senatore Visconti — ricorrente nelle relazioni che ogni anno accompagnano i documenti finanziari per la parte che interessa i lavori pubblici, cioè la difficoltà, talvolta l'incapacità della Pubblica amministrazione ad impegnare e spendere via via le somme messe a disposizione. Il relatore stamattina ha anche parlato di una tabella «ingannevole». Sembra che le disponibilità del Ministero dei lavori pubblici siano ingenti, ma la quantità è rappresentata semplicemente dalla somma dei nuovi fondi messi a disposizione e dalle entità, molto più ingenti, non spese fino a questo momento.

E allora dobbiamo fare una considerazione preliminare su questo punto, altrimenti continueremo a vedere le disponibilità che aumentano, mentre le opere non arrivano mai. Abbiamo avuto occasione di interessarci di questo problema, seppure in modo parziale e indiretto, attraverso l'esame del decreto-legge n. 466 che peraltro ha trovato sommaria giustizia nell'Aula la quale ha ritenuto non costituzionalmente corretto l'articolo 4. Quel decreto prevede almeno un

tentativo di maggiore organicità per quanto riguarda l'affidamento dei lavori a mezzo di appalto con la procedura del massimo ribasso. La preoccupazione dell'epoca nasceva dal fatto che a causa della grave crisi del settore dell'edilizia venivano prospettate offerte eccessivamente ribassate, mentre spesso le imprese non erano in grado di portare a termine i lavori.

Ebbene, mi rendo conto che la decisione dell'Aula è immodificabile, ma chiedo al Ministro, oltre che ai colleghi, se non sia il caso, attesa l'eccezionalità del momento nel mondo imprenditoriale, di recuperare nella legge finanziaria quell'articolo 4, respinto non tanto per motivi di merito, poichè mi risulta vi fossero degli accordi, quanto per motivi di costituzionalità preliminari.

So bene che tale iniziativa non sarebbe sufficiente; occorre un provvedimento complessivo più organico per quanto riguarda l'affidamento delle opere pubbliche. In tale sede sarà anche il caso di affrontare il problema della maggiore velocità di realizzazione di dette opere, dando luogo, ad esempio, al cosiddetto «sportello unico» dei servizi per evitare la dispersione di tempi e di energie nella progettazione e nelle altre procedure, per le quali i soggetti interessati e gli organismi pubblici sono costretti a rivolgersi ad un numero indefinito di uffici. La Commissione potrebbe mettere all'ordine del giorno una iniziativa per la regolazione della materia, ma è il Ministro che deve farsi promotore di un disegno di legge organico in questo senso.

Sempre in materia di affidamento di opere pubbliche occorre chiarire la portata delle concessioni stipulate da molti Ministeri.

La mia opinione in conclusione è che nella confusione delle leggi, mentre la speculazione, in qualunque senso, trova il suo *habitat* ideale, ogni minimo atteggiamento scorretto si sviluppa e trova spazio. Dobbiamo porci questo problema preliminarmente: è un fatto tecnico ma nel contempo è un fatto politico nel senso più ampio della parola. Mi domando, per esempio, se la Commissione non debba intervenire anche su aspetti più marginali: l'albo dei costrut-

tori ha la sua unica sede presso il Ministero dei lavori pubblici a Roma e per ottenere eventuali certificati — che ormai sono richiesti abitualmente per partecipare alle gare di appalto — i cittadini di qualunque città devono rivolgersi alla sede centrale. E pensare che ormai in qualunque banca si possono incassare soldi, anche da una città all'altra.

Non è possibile che si debba conservare una competenza unica al riguardo in capo al Ministero dei lavori pubblici. Mi domando se la nostra Commissione non possa approfondire, nelle forme che potranno in seguito essere stabilite, una sorta di esame comparativo in Europa e forse anche oltre sulle modalità che vengono adottate dalle amministrazioni di altri Stati per l'affidamento della realizzazione delle opere pubbliche. Capisco che si tratta di una materia che presenta delle difficoltà e delle particolarità in ogni paese, però credo che se ci potessimo arricchire di esperienze altrui faremmo certamente un qualche cosa di utile.

Vorrei ora rivolgere una domanda specifica al sottosegretario Nepi perchè voglia cortesemente riferire al Ministro o fornirci lui stesso delle risposte per quanto di sua competenza. Non credo che si possa ignorare in questa sede la relazione che il Ministro rese circa quindici giorni fa, all'inizio dell'attività di questa nostra Commissione. Poichè vi sono alcune contraddizioni tra quella relazione e le proposte contenute nel disegno di legge finanziaria, qualche chiarimento credo potrebbe essere opportuno. A pagina 3 di detta relazione, il Ministro lamenta che anche per gli altri programmi di edilizia pubblica le originarie previsioni di spesa si sono confermate insufficienti; in fase di predisposizione del disegno di legge finanziaria per il 1988 sono state segnalate le ulteriori occorrenze, ma, malgrado ciò, non sarebbe male verificare i motivi che hanno determinato tale insufficienza delle previsioni. Sono forse aumentate le spese? O forse le difficoltà operative? Certo che per arrivare ad approvare con tranquillità il disegno di legge finanziaria sarebbe opportuno sapere quali

sono i motivi retrostanti alle indicazioni che ci vengono proposte.

Nella relazione del Ministro vi è poi un altro punto in cui si parla dell'edilizia residenziale, settore in cui il Ministero ha assunto l'iniziativa della predisposizione di un apposito disegno di legge per l'attuazione di un piano poliennale. La relazione dice che la normativa prevede il finanziamento di un piano biennale di edilizia abitativa per una spesa di 6 miliardi e 500 milioni da utilizzare con i criteri e le modalità della legge 5 agosto 1978, n. 457. Ora se non sbaglio nel disegno di legge finanziaria, gli appostamenti in tabella C risultano molto più limitati e nell'articolato è stabilita una diversa destinazione delle somme provenienti dalla contribuzione Gescal. Mi domando quindi con quali risorse il Ministero intenda finanziare questi ulteriori interventi per l'edilizia residenziale.

Vi sono inoltre due o tre punti nella relazione del Ministro per i quali pregherei il Sottosegretario di sollecitare al Ministro stesso maggiori chiarimenti. Sono problemi che non hanno una loro interferenza diretta con le tabelle del bilancio, ma che tuttavia costituiscono il quadro dell'attività del Ministero dei lavori pubblici. Mi riferisco, ad esempio, al problema dei canoni. Ho letto sui giornali che vi sono alcuni provvedimenti in corso di esame e di studio sulla questione dell'equo canone che conterrebbero una disciplina addirittura radicalmente diversa rispetto alle indicazioni contenute nel disegno di legge che fino a qualche tempo fa, nel corso della precedente legislatura, era stato all'esame della nostra Commissione. Ritengo opportuno che il Ministro in questa sede allarghi i propri chiarimenti e le proprie indicazioni alle modifiche che intende apportare alla legge sull'equo canone; allo stesso modo, per quanto riguarda le indennità per gli espropri, se il Ministero non provvederà a raggiungere gli opportuni accordi con gli altri Ministeri interessati, forse sarà il caso di renderci promotori di un disegno di legge che potrebbe comportare anche conseguenze molto ampie visto che nella precedente legislatura era stata raggiunta un'intesa al

riguardo. Non va dimenticato che attualmente sta accadendo che l'autorità giudiziaria ormai definisce in sede giurisdizionale le indennità da corrispondere in caso di esproprio avvenuto in forza della normativa in materia che è poi stata dichiarata incostituzionale, con ciò aggravando in modo incredibile non soltanto le finanze delle amministrazioni comunali, ma anche quelle degli ultimi destinatari che talvolta sono delle cooperative che, avendo esaurito i loro compiti di istituto, oggi si trovano a fronteggiare degli oneri assolutamente imprevisi ed imprevedibili.

A questo punto vorrei rivolgere al Sottosegretario alcune domande che riguardano anche il settore al quale egli è espressamente delegato; mi riferisco all'ANAS per la quale ci sono da osservare dei ritardi notevolissimi. Per quanto riguarda il problema del traffico e del trasporto nelle città, mi pongo un interrogativo per il quale non credo neanche di dover chiedere risposta al Ministro. In fondo sono state prese delle iniziative che si sono dimostrate positive per quanto riguarda la mobilità da città a città. La realizzazione delle autostrade ha rappresentato un momento positivo sotto il profilo economico e di mobilità. Tuttavia ci si ferma alle porte delle città perchè è molto più facile, ad esempio, andare da Firenze a Roma che dal casello autostradale di Roma-Nord fino al Senato. C'è da domandarsi se tra le iniziative che si possono ipotizzare, in relazione al rapporto — che dovrebbe essere più collaborativo — tra il Ministero e gli enti locali circa i modi di penetrazione e di permanenza nella città, non sia da privilegiare quella di un piano di carattere generale al quale sicuramente anche gli enti locali dovranno fornire il loro contributo.

LOTTI. Signor Presidente, sono ormai alcuni anni che questa Commissione affronta in modo abbastanza strano, piacevole per un verso non molto per l'altro, il dibattito sulla legge finanziaria e sul bilancio relativi alla tabella del Ministero dei lavori pubblici.

Perchè in modo strano? Perchè (e credo che questa sensazione sia avvertita anche dagli altri colleghi che facevano parte di questa Commissione nella precedente legislatura) la relazione è sempre molto interessante ed aperta a nuove prospettive, per cui viene condivisa da tutti, anche dalla opposizione; perchè gli interventi dei senatori della maggioranza hanno contenuto identico a quelli dei colleghi della minoranza per cui nell'ambito della Commissione si riscontra un concerto di volontà, di indicazioni, di indirizzi e di proposito da parte di tutte le forze politiche. Ma tuttavia, alla fine, la discussione si conclude immancabilmente con l'approvazione dei documenti finanziari da parte della maggioranza e con il voto contrario da parte della minoranza, salvo poi lasciare trascorrere inutilmente un anno (senatore Bausi, nella passata legislatura non abbiamo adottato iniziative concrete ed innovative per risolvere talune questioni di fondo, come per esempio il problema della casa, rivedendo la legge sull'equo canone cui si è riferito) per incontrarci in occasione dell'esame della prossima legge finanziaria e dei documenti di bilancio e per ridirci sempre le stesse cose.

Allora, onorevoli senatori, qualcosa non funziona. Il Parlamento, più precisamente i singoli Gruppi parlamentari, dovrebbero avere il coraggio una volta per tutte di affrontare sul serio e alla radice una serie di nodi che diversamente verranno riproposti stancamente ogni volta che ci si presenta l'occasione di valutare complessivamente l'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Onorevoli senatori, innanzi tutto dobbiamo affrontare la questione dell'insufficiente capacità di spesa dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Tale problema è stato già ampiamente discusso per cui non intendo fare altre osservazioni; mi limito soltanto a sottolineare che non è possibile continuare a rincorrere anno per anno la soluzione di questo problema senza che il Parlamento riesca ad adottare concrete iniziative legislative, anche accogliendo diverse indicazioni che provengono da legislazioni stra-

niere e quindi mediante un esame comparato. Qualche passo in avanti è stato fatto nel corso dell'VIII legislatura; devo ricordare al senatore Bausi la legge relativa alle concessioni che sembra stia dando dei frutti per alcuni versi positivi per altri negativi ma che comunque rappresenta un tentativo faticoso — anche se non risolutivo — per risolvere l'intera questione. Più in generale bisogna affrontare la questione della lentezza nell'esecuzione delle opere pubbliche in ordine alla quale è necessario modificare le procedure in quanto non c'è dubbio che è l'attuale incertezza che consente le deviazioni di cui prima si parlava e che sono state enucleate anche oggi in questa sede. Il mio Gruppo parlamentare ha presentato diversi disegni di legge ed ha fatto diverse proposte; può darsi che esse non siano condivise, ma in ogni caso rappresentano un nostro contributo. Nel frattempo, anche la dottrina, le imprese ed il mondo che opera a contatto con le opere pubbliche ha suggerito una serie di proposte, per cui ritengo che vi sia materiale sufficiente per programmare una revisione complessiva dell'attuale normativa la quale, mediante un processo di trasparenza, di certezza e di capacità di controllo deve sfociare in una legislazione moderna tale da non dar più luogo a tutti i dubbi ed alle perplessità ora presenti, da produrre effettivamente lavori concreti e l'apertura di nuovi cantieri e da dare tranquillità all'opinione pubblica circa il corretto uso del denaro pubblico. Però — ripeto — non è sufficiente lamentarsi a livello di citazione; è soprattutto necessario che i colleghi che appartengono alla maggioranza compiano uno sforzo sul piano propositivo.

Sempre a proposito della questione della insufficiente capacità di spesa dell'Amministrazione dei lavori pubblici, devo sottoporre all'attenzione degli onorevoli senatori una situazione veramente pericolosa. Dall'analisi dei documenti che sono stati trasmessi e dalla stessa relazione del ministro De Rosa, si evince che vi è una concentrazione maggiore di residui passivi nelle regioni meridionali. Si tratta di una mole in-

gente e notevole di residui passivi che riguardano diversi settori di intervento: la casa, la viabilità, le opere pubbliche in generale.

In riferimento a tale situazione sono stati presi diversi orientamenti ed in questa occasione il senatore Visconti ha espresso un'opinione che noi non possiamo non condividere; per esempio, l'ipotesi del commissariamento non ci sembra sicuramente risolutiva della questione in quanto non siamo in presenza di un problema di democrazia, di partecipazione o di trasparenza nella gestione degli investimenti. Siccome nel Mezzogiorno non si spende mentre in altre aree del Paese le risorse ad esse destinate sono state impegnate ed in ogni caso hanno avuto un accelerato processo di spesa, si vogliono recuperare i residui passivi, per rimetterli in circolo a livello nazionale. In questo modo non sarebbe necessario gravare sui documenti finanziari con ulteriori postazioni di spesa e si rimetterebbero in circolo somme che per il momento sono state congelate dalla incapacità di spesa di alcune aree del Paese. Su tale orientamento devo dichiarare la ferma opposizione del mio Gruppo politico in quanto tale soluzione non soltanto sottrae risorse al Mezzogiorno ma incentiva un processo a forbice di distinzione tra i livelli di capacità di spesa, di occupazione e di qualità della vita nel Nord e nel Sud. Occorre, al contrario, adottare nuovi strumenti che attivino la capacità di spesa dei soggetti istituzionali chiamati in qualche modo ad agire e ad essere protagonisti dei programmi e che tali strumenti siano effettivamente risolutivi.

Le organizzazioni sindacali unitariamente hanno sottoposto tale problema al Governo presentando anche proposte specifiche. Mi auguro che nelle prossime settimane e nei prossimi mesi si proceda ad adottare iniziative concrete; diversamente le lamentele di cui ogni anno in questa Commissione ci facciamo portatori acquisirebbero la caratteristica di lamentele eterne.

Il discorso sulla ridotta (per usare un eufemismo) capacità di spesa del Ministero

dei lavori pubblici mi porta ad un'altra considerazione: forse questa Amministrazione è giunta al capolinea della sua esperienza storica. L'attuale struttura del Ministero dei lavori pubblici e gli scampoli di competenza che ad esso sono stati riservati, pongono con forza il tema della riflessione sulle sue funzioni e sulle sue competenze. Questo discorso sicuramente implica un riferimento anche alla più complessiva necessità della riforma dell'Esecutivo, ma non vi è dubbio che tra le Amministrazioni attualmente in sofferenza quella dei lavori pubblici avverte in misura maggiore tale problema.

Presso la Camera dei deputati ed il Senato è stata istituita una nuova Commissione, quella dell'ambiente, per cui il Ministro dei lavori pubblici oltre ad essere nostro referente dovrà riferire anche a quella Commissione in quanto tutta una serie di competenze che prima erano proprie del Ministero dei lavori pubblici sono state assegnate o al Ministero delle aree urbane o al Ministero dell'ambiente. Onorevoli senatori, non si capisce se il Ministero dei lavori pubblici conserva ancora una valenza tale da giustificare la sua sopravvivenza. La mia opinione è che, ad esempio, tutto il settore della viabilità (e quindi la relativa competenza del Ministero dei lavori pubblici) dovrebbe essere assegnato ad altro Ministero e precisamente a quello dei trasporti. Ritengo che questo sia il sistema più sicuro per garantire l'integrazione degli interventi nell'ambito dei trasporti. Tale ragionamento porta anche a riflettere sulla stessa utilità della sopravvivenza del Ministero della marina mercantile, almeno come oggi è strutturato.

Onorevoli senatori, il Parlamento non può continuare a rinviare, in termini di riflessione e di soluzione, il problema delle funzioni e delle competenze del Ministero dei lavori pubblici. Purtroppo temo che ancora per molti anni (e certamente nelle prossime occasioni di discussione in questa legislatura) ci lamenteremo, discutendone, di tale situazione ma senza fare un passo in avanti.

Mi sono già riferito, senatore Nepi, alla

necessità di integrare gli interventi del Ministero dei lavori pubblici con gli interventi dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile nell'ambito del settore dei trasporti. Questa mattina, in presenza del Ministro dei trasporti, tutti i senatori, compreso il presidente Bernardi, con significativi interventi hanno ribadito che il Piano generale dei trasporti non è un documento che è stata avallato dal Parlamento per essere messo poi, con tutti gli atti che lo accompagnano, in un contenitore e magari nascosto in una stanza (ignota, sconosciuta a tutti e chiusa a doppia mandata) del Ministero dei trasporti.

Il Piano generale dei trasporti è qualcosa che bisogna far vivere e per vivere esso ha bisogno di alcuni strumenti. Questa mattina abbiamo sollecitato il Ministro e il Governo a redigere al più presto il disegno di legge relativo alla costituzione del CIPET, cioè l'organo che può far vivere il Piano generale dei trasporti; tuttavia, mentre riteniamo che il piano dei trasporti debba rappresentare una «bussola» per l'azione del Governo, almeno fino ad ora a me pare che il Ministro dei lavori pubblici lo consideri poco più di un documento, un fiore all'occhiello, forse, ma non un punto di riferimento. Se così non fosse i programmi sulla viabilità, i progetti sulle vie di grande comunicazione avrebbero tenuto conto delle indicazioni e delle opzioni individuate con molta chiarezza. Il piano decennale della viabilità, per esempio, è stato redatto al di fuori della logica indicata dal Piano generale dei trasporti, mentre il programma triennale 1979-1981, il piano stralcio 1982-1987 e il piano attuativo non ne hanno tenuto conto.

La prima questione politica che pongo, pertanto, riguarda non solo quello di minoranza ma tutti gli altri Gruppi: occorre provvedere ad una riconsiderazione, anche da parte del Parlamento, delle compatibilità e dei livelli effettivi di integrazione tra strumenti diversi di programmazione e pianificazione nel settore dei trasporti. C'è il piano integrativo delle Ferrovie dello Stato, c'è il piano predisposto dall'ente Ferrovie dello Stato nel 1987 (41.000 miliardi), ci

sono alcuni orientamenti per la Marina mercantile, c'è il programma sulla viabilità: si riuscirà una buona volta a trovare un unico tavolo nel quale mettere a confronto le diverse scelte e individuare seriamente le priorità di intervento? È un'esigenza che avvertiamo con grande forza perchè corriamo il rischio di disperdere le risorse pubbliche, che non sono molte, e di non compiere il salto di qualità che tutti stamane abbiamo auspicato.

Ecco la ragione di fondo per cui abbiamo votato contro il piano decennale della viabilità e contro il programma triennale 1985-1987: lo abbiamo fatto perchè riteniamo che questi non siano strumenti di programmazione, ma documenti nei quali tutte le opere vengono messe sullo stesso piano. Le priorità indicate dal piano decennale relativamente al settore delle autostrade sono state spazzate via dalle successive decisioni del Ministero e della maggioranza di Governo ed è scomparsa l'originale distinzione tra autostrade di prima fascia, di seconda fascia e di terza fascia.

È successo inoltre un fatto strano, che sotto l'aspetto procedurale è estremamente grave. Da un lato il Ministero dei lavori pubblici in tutte le sue documentazioni considera il piano decennale completamente operante, anche nei suoi aspetti finanziari, dall'altro il parere del CIPE (inizio 1986), obbligatorio secondo la legge n. 531, si riferisce solo alle prime due fasce di priorità, cioè non si esprime sull'intero piano delle autostrade, su tutti i lavori, su tutte le iniziative proposte. Manca in definitiva un pronunciamento del CIPE sull'insieme degli investimenti previsti dal Ministero nel settore autostradale; investimenti che — guarda caso — a seguito di successive decisioni sono stati via via incrementati in modo impressionante. Il CIPE, con la delibera del gennaio 1986, aveva autorizzato una spesa complessiva di 17.684 miliardi e un contributo a carico dello Stato (68 per cento) di 11.984 miliardi. Oggi invece gli impegni di spesa previsti dal programma stralcio attuativo del piano decennale ammontano a 41.000 miliardi con un onere per lo Stato di 27.800 miliardi,

cioè 16.000 miliardi in più rispetto alle previsioni autorizzate con la delibera del CIPE. E allora mi chiedo se siamo in una situazione legittima oppure se non sia necessario un nuovo pronunciamento del CIPE in ordine alle ulteriori integrazioni dell'intervento nel settore autostradale. Tra l'altro quella delibera del CIPE fu alquanto sofferta al punto che esso chiese di rendere congrui gli investimenti nel settore autostradale con quelli riguardanti gli altri settori del trasporto. Tengo a precisare che la mia domanda non è retorica e chiedo una risposta precisa al Ministro o al Sottosegretario.

Passando ad un altro argomento, ricordo che il Parlamento ha votato un parere sul piano decennale della viabilità e sul programma triennale 1985-1987; oggi ci troviamo di fronte ad un piano decennale diverso (sono state apportate importanti modifiche soprattutto — ripeto — per quanto riguarda le autostrade). Allora, il Parlamento deve essere chiamato a pronunciarsi nuovamente sugli stralci attuativi del programma decennale (peraltro vi è un esplicito riferimento in questo senso nella legge n. 531).

Sempre in tema di viabilità, vorrei accennare ad uno spunto del senatore Picano, il quale stamattina ha parlato della situazione preoccupante in ordine alla sicurezza della circolazione nel nostro Paese. Il tasso di incidentalità è estremamente elevato, mentre i livelli di servizio della viabilità restano carenti. Basta leggere le relazioni che accompagnano il piano decennale della viabilità.

Sottolineo quindi la necessità di interventi massicci sulla viabilità statale ordinaria senza con questo negare che esiste anche un problema di interventi nel settore delle autostrade. Il senatore Libertini ha detto che non abbiamo alcuna preclusione di carattere ideologico nei confronti di questo tipo di interventi, fermo restando il fatto che non comprendiamo perchè alle società concessionarie che già introitano il pedaggio debba essere concesso un contributo del 68 per cento a carico dello Stato; è una regalia che non incentiva certamente

la capacità imprenditoriale di quelle imprese visto che, a tali condizioni, chiunque di noi sarebbe in grado di sostituirsi ad esse. Le società concessionarie infatti operano sapendo che, in caso di perdita, c'è il fondo di garanzia che ripiana i debiti. È una situazione, cioè, che presuppone un rischio che ogni imprenditore sarebbe disponibile a correre.

Detto ciò, si tratta di porre mano a tutta la partita delle autostrade per cercare di stabilire una scala di priorità. Concordo con quanto affermato questa mattina dal relatore Visca circa il fatto che gli interventi, fermi restando gli stanziamenti complessivi assegnati al settore della viabilità, devono essere rivisitati da parte del Parlamento al fine di individuare le effettive priorità le quali devono tener conto del rispetto della sicurezza e delle aree metropolitane che, come ricordava il senatore Bausi, sono quelle che soffrono maggiormente delle strozzature che oggi il traffico comporta.

Sarebbe grave se non facessimo cenno alle questioni della sicurezza rispetto alle quali riscontro una contraddizione. Ci preoccupiamo giustamente della sicurezza della viabilità e siamo altrettanto convinti che occorre andare ad una revisione del codice della strada che adegui a tal fine tutte le varie normative; tuttavia la proposta di consentire ai ragazzi di sedici anni di accedere alla patente di guida, anche se affiancati dal padre e sull'automobile di proprietà di quest'ultimo, ritengo che si muova in direzione opposta all'esigenza più volte sottolineata di non aumentare oltre gli attuali livelli il traffico e quindi il parco circolante sulle nostre strade, soprattutto su quelle statali di viabilità ordinaria che oggi, in gran parte del Paese, sono assolutamente intasate.

Devo dire che ho visto con sorpresa — per un certo verso felice sorpresa — indicato nel disegno di legge finanziaria lo stanziamento per la viabilità provinciale. Sono oltre centomila i chilometri di strada in Italia di competenza delle amministrazioni provinciali le quali, da anni, non si sono viste più trasferire risorse per interve-

nire nel settore. Si tratta quindi di uno stanziamento opportuno, giusto e credo che, se le province, che hanno una ricca e positiva tradizione, sapranno utilizzare adeguatamente queste risorse, vi saranno sicuri miglioramenti soprattutto nelle aree metropolitane.

Per concludere voglio dire al senatore Bausi che sottoscrivo quanto egli ha detto a proposito delle indennità di esproprio. Le cose stanno esattamente come egli ha riferito a proposito delle sentenze della magistratura e dei comuni costretti a pagare. Il Senato ha approvato un disegno di legge per la riforma delle indennità di esproprio che comporta maggiori oneri e carico dei soggetti esproprianti per circa 6.000 miliardi. Se passerà la linea che sembra derivare dalle sentenze della magistratura i miliardi diventeranno alcune decine di migliaia. L'interrogativo che abbiamo più volte posto e che oggi giustamente riproponeva il senatore Bausi è: chi paga? La finanza locale, i comuni, le amministrazioni provinciali? E inoltre: con quali risorse? Se questa preoccupazione è giusta, allora credo che bene avrebbe fatto il Governo a prevedere nel disegno di legge finanziaria uno stanziamento per fronteggiare i maggiori oneri a carico degli enti locali che potrebbero derivare dall'eventuale approvazione di una legge relativa alle indennità di esproprio. Essere d'accordo su un argomento del genere in sede di dibattito sul disegno di legge finanziaria e poi non trovarci d'accordo sul merito di una eventuale legge al riguardo trovo che sia un fatto contraddittorio. Mi auguro che questa consonanza così piena che sembra verificarsi oggi riesca a trovare la sua esplicitazione nel momento in cui saremo chiamati a votare in Aula il nostro emendamento o, se ciò non succederà, almeno quando saremo chiamati a votare la nuova legge sulle indennità di esproprio, cosa che presuppone il problema della copertura finanziaria che non potrà rimanere irrisolto come lo è stato nel corso della precedente legislatura.

BAUSI. Sono d'accordo sul contenuto del provvedimento legislativo approvato da

questa Commissione nella precedente legislatura; quanto oggi propone il senatore Lotti è un qualcosa di più e di diverso da quanto previsto nel disegno di legge.

LOTTI. Voglio essere chiaro al riguardo. Eravamo contrari al modo di individuazione delle indennità di esproprio previste in quel disegno di legge, però, visto che potevate approvarlo nel rispetto della democrazia indipendentemente dal nostro consenso, vi avvertiamo che c'è il problema della copertura finanziaria. Ricordo al riguardo che in un suo intervento il senatore Murrura diede ragione alla nostra posizione. Il dibattito ed il voto in Aula al Senato però non portarono all'accettazione delle nostre richieste. Ecco allora che proponiamo già da adesso un apposito stanziamento se non in questa sede almeno quando discuteremo il disegno di legge al riguardo. Il problema dovrà essere affrontato e risolto.

Un analogo discorso riguarda l'equo canone. Non so se i partiti di maggioranza riusciranno a trovare quella intesa che è stata vanamente inseguita per tutta l'VIII e la IX legislatura. Sembra che adesso vi sia un nuovo disegno di legge d'iniziativa governativa; non so se troveremo l'accordo su di esso, ma in ogni caso bisogna essere chiari. Se si vuole andare verso una progressiva liberalizzazione del mercato delle locazioni — ipotesi verso la quale non abbiamo alcuna prevenzione ideologica fermo restando il diritto alla casa — allora bisogna decidere almeno su due aspetti che però nel disegno di legge finanziaria non vediamo. Innanzitutto occorre avere una indicazione di spesa per il fondo sociale di integrazione per le famiglie che hanno un reddito basso, condizione minima per consentire l'aumento del canone. In secondo luogo vi è il problema della destinazione dei fondi Gescal.

Dico subito che presenteremo emendamenti soppressivi relativamente all'articolo 17 del disegno di legge finanziaria laddove si dice che i fondi Gescal devono essere destinati alla creazione di un fondo per l'occupazione. Se si tratta di fondi dei lavora-

tori che hanno finalità specifica, a tale finalità devono rimanere destinati. Anzi, ad essi devono essere aggiunti fondi dello Stato per dare avvio al nuovo piano decennale per la casa incentrato sul recupero dei centri storici e delle aree urbane degradate.

Mi sembra di aver fatto alcune domande abbastanza precise per cui desidererei delle risposte altrettanto puntuali, fermo restando che quando avremo nuovamente modo di ascoltare il ministro De Rose, soprattutto in tema di viabilità, una serie di nodi dovranno necessariamente essere portati alla luce e risolti.

BAUSI. Quello dei fondi Gescal è un punto sul quale mi trovo d'accordo con il senatore Lotti.

MARIOTTI. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, intervengo anch'io questa sera per un contributo alla discussione. Devo rilevare innanzitutto, sia pure tra posizioni distinte e talvolta (almeno nell'espressione del voto) contrastanti, la convergenza tra i Gruppi (sia di maggioranza, sia di minoranza) presenti nella Commissione circa l'esigenza di riformare la legislazione attuale per l'esecuzione delle opere pubbliche. Ho ascoltato con attenzione tutti gli interventi di questa sera e mi sembra che l'elemento unificante sia proprio questa esigenza. Non vorrei ripetere quanto è stato detto (accolgo dunque molto volentieri la sollecitazione del Presidente) più volte in questi giorni nell'ambito della Commissione quando sono state esaminate le tabelle degli altri Ministeri ed il disegno di legge finanziaria in generale.

Dunque, su tale esigenza di innovazione e di modernizzazione, per la cui riuscita dovremmo tutti applicarci, sembra che le volontà siano concordi. Ma allora, onorevoli senatori, come ci dobbiamo porre di fronte al bilancio del Ministero dei lavori pubblici ed al disegno di legge finanziaria per il 1988? Il relatore nella sua esposizione è stato molto chiaro e preciso evidenziando le linee di intervento; si è riferito alla volontà di concretezza e di attinenza alla realtà che si dovrebbe estrinsecare an-

che nell'interazione degli interventi e delle scelte fra il Ministero dei lavori pubblici e gli altri Ministeri.

Abbiamo avuto modo di sottolineare l'importanza di tale aspetto questa mattina esaminando il bilancio del Ministero dei trasporti, l'abbiamo ricordato anche per il Ministero della marina mercantile; adesso è opportuno menzionare — come ha fatto il relatore — l'importanza e la rilevanza del Ministero dell'ambiente, che deve necessariamente interagire con il Ministero dei lavori pubblici.

Abbiamo già soffermato la nostra attenzione su una suddivisione delle competenze. Riferendomi sempre alle linee che ha tracciato il relatore nella sua esposizione, devo evidenziare l'importanza di taluni interventi come il programma triennale della grande viabilità, per cui sono stati stanziati 8.250 miliardi. Su tale argomento già questa mattina la Commissione si è espressa con una serie di indicazioni che non ritengo opportuno richiamare anche perchè poco fa è stata opportunamente sottolineata l'urgenza di intervenire non soltanto per attivare le grandi linee di comunicazione ma per realizzare una politica che sia in grado di intervenire positivamente sulla viabilità delle grandi città e dei piccoli centri. Infatti, se il fenomeno assume un aspetto macroscopico nelle aree metropolitane, non è da sottovalutare nelle aree cosiddette non metropolitane dei centri medio-piccoli.

Un altro aspetto utile, che si inquadra nell'esigenza di acquisire maggiori conoscenze e di non intervenire a caso (come purtroppo è spesso accaduto nel passato), è l'impegno a procedere ad analisi geotecniche, geognostiche, geologiche e geofisiche. In passato purtroppo abbiamo assistito ad interventi effettuati senza alcuna preventiva azione di ricerca e di studio, con tutte quelle conseguenze che abbiamo potuto verificare.

Desidero inoltre prospettare (in quanto le materie sono connesse) l'opportunità di una modifica al disegno di legge finanziaria concernente l'integrazione degli stanziamenti per opere portuali.

Per il potenziamento di queste strutture

è necessario appunto integrare i finanziamenti per gli anni 1988, 1989 e 1990.

Con riferimento alla nostra volontà di uscire dallo stato di difficoltà che condiziona i cittadini, gli amministratori pubblici ed il legislatore, devo invitare la Commissione ad insistere in questa battaglia volta a trasformare le vecchie strutture. Purtroppo la legge del 1865 (talvolta dobbiamo dire fortunatamente) è ancora operante ma senza dubbio, nonostante le innumerevoli modifiche che sono state apportate, non è più adeguata alle esigenze del nostro Paese dove i trasferimenti non avvengono più con le carrozze. Oggi si parla di investimenti in *hardware* per la creazione di complessi che consentano le telecomunicazioni in tempi brevi tra gli Stati dell'intero pianeta. Le lentezze che riscontriamo nell'operatività dell'Amministrazione dei lavori pubblici si ripercuotono su tutta l'attività dello Stato italiano. Con riferimento agli enti locali rileviamo che la mancanza di innovazione e di regole adeguate al periodo storico che stiamo vivendo provoca, per esempio nell'ambito della progettazione, infiniti problemi alle singole amministrazioni ed allo Stato nel suo complesso. Nei rapporti che intercorrono tra l'amministrazione pubblica ed i privati, proprio per le lentezze e per i condizionamenti a cui quella deve sottostare, i privati riescono ad avere quasi sempre ragione. Se prendiamo in esame un caso di contenzioso, possiamo notare che alla fine, dopo anni di contrapposizione, il privato riesce ad avere ragione proprio perchè si muove più agilmente e dispone di altri mezzi. E ciò accade nonostante la forza ed il prestigio che dovrebbero sorreggere la Pubblica amministrazione.

Per quanto riguarda poi l'inadeguatezza nella progettazione devo rilevare che a volte addirittura non si capisce se i progetti siano di massima, preliminari, preliminari di massima, oppure esecutivi. Proprio in tale contesto va inserito il richiamo, fatto in questa sede da alcuni senatori, all'ANAS che troppo spesso non chiarisce di quali tipi di progetto ha bisogno per intervenire e non delinea un modello di progettazione rispondente alle nuove esigenze.

Anche su questo noi dovremmo fare chia-

rezza e pretendere che una azienda di Stato corrisponda più adeguatamente ad esigenze nuove.

Ritornando alla relazione del collega Visca, credo che un altro elemento debba essere ricordato, quello che si pone realisticamente nella tabella C. Mi riferisco all'obiettivo di rilanciare l'economia. Non parliamo certo in termini keynesiani, ma i lavori pubblici effettivamente possono mettere in moto volani importanti di produttività che poi determinano ricadute non inconsistenti nel campo dell'occupazione. Ho detto in precedenza della necessità di innovare; credo che daremmo un grande aiuto al Paese se avviassimo una riforma delle procedure amministrative. La Pubblica amministrazione sia a livello centrale che a livello periferico attiva consistenti investimenti che spesso non possono essere concretizzati con la celerità che dovrebbe stare alla base di ogni iniziativa dello Stato. I ritardi generano pesanti diseconomie a cui abbiamo fatto tutti riferimento, per questo come per altri Ministeri. Troppo spesso registriamo l'accavallarsi di competenze, il sovrapporsi di organi, il cui ruolo, seppur giusto sul piano concettuale, non è produttivo. L'impegno del Parlamento deve essere allora decisamente orientato alla riforma e alla semplificazione delle procedure.

Concludo questa analisi, che come potete costatare è riferita a temi di carattere generale e ad alcuni aspetti di ordine particolare, e rinuncio ad esprimermi diffusamente su temi che saranno oggetto di esame più approfondito da parte della Commissione. Reputo opportuno mettere in evidenza che l'obiettivo principale è quello delle riforme. Nella contingenza attuale la proposta del Governo è degna di approvazione, anche sulla base delle valutazioni emerse nella relazione del senatore Visca. Vorrei esprimere una raccomandazione anche se si riferisce ad una questione minore: teniamo presente che nella legge finanziaria per il 1987 erano previsti stanziamenti per la costruzione di alloggi per gli appartenenti alle Forze armate. Ebbene, pur concordando con quanti si sono soffermati sulla destinazione dei fondi Gescal e sulle valutazioni intorno ai problemi dell'edilizia,

a me sembra che in questo caso si debba considerare che siamo di fronte a cittadini che hanno esigenze peculiari, a causa dei frequenti trasferimenti sul territorio nazionale. Per questo motivo proporrò un emendamento che comporta un onere di esigua entità per le finanze dello Stato e può produrre un consistente beneficio per i cittadini delle Forze armate.

**PRESIDENTE.** Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge, nonché delle tabelle 9 e 10, ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 18,50.*

**GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 1987**

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,30.*

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)**» (470)

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990**» (471)

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988 (**Tab. 9**)

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (**Tab. 10**)

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

**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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 – Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988 (tabel-

la 9) — Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (tabella 10)».

Come ricorderete, ieri sono stati posti dei quesiti al Sottosegretario e abbiamo quindi iniziato il dibattito. Mi auguro che l'onorevole Sottosegretario abbia potuto riferirli al Ministro — che ringrazio per la sua presenza — in modo che sia possibile avere risposte puntuali al riguardo.

Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella 9.

NIEDDU. Signor Presidente, insieme ai colleghi Lotti e Visca presento il seguente ordine del giorno, che si illustra da sè:

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

considerato che la provincia di Viterbo ha affidato l'incarico per la redazione del progetto di ammodernamento a quattro corsie della S.S. Cassia dal km. 41 al km. 141 e che analoga iniziativa è in corso — per quanto di competenza — da parte della provincia di Siena e che tutta la fase di studio è stata portata avanti di concerto con l'ANAS, gli assessorati regionali e la sovrintendenza all'Etruria meridionale;

rilevato che tale arteria ammodernata riveste rilevanza economica e sociale per il collegamento di zone interne — colpite da forte disoccupazione e da spopolamento — altrimenti escluse da un processo di crescita e sviluppo e rappresenta un vitale collegamento fra Roma-Viterbo-Siena e Firenze decongestionando, di fatto, il traffico sull'autostrada del Sole;

considerato che il finanziamento e l'apertura dei cantieri può essere una giusta risposta ai problemi dell'alto Lazio — già affrontati dal Senato nel dicembre del 1986 con pronunciamento unanime — e del basso Senese ed in particolare alle programmate dismissioni (già avviate) dal cantiere della centrale elettronucleare di Montalto di Castro,

impegna il Governo e, per esso, il Mini-

stro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS:

ad integrare gli stanziamenti riservati all'opera in premessa fino alla concorrenza di 200 miliardi per il 1988 e di 400 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990».

(0/471//1/8-Tab. 9) NIEDDU, LOTTI, VISCA

VISCONTI. Signor Presidente, insieme ai senatori Lotti, Bisso e Libertini presento il seguente ordine del giorno, che si illustra da sè:

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

considerata la limitata capacità di spesa del Ministero dei lavori pubblici sia con riferimento al settore dell'edilizia residenziale e demaniale che della viabilità statale e delle autostrade in concessione;

atteso che tale situazione presenta aspetti di particolare gravità nel Mezzogiorno con pesanti conseguenze sui livelli occupazionali anche nei comparti dell'indotto;

ritenuto necessario attivare misure idonee a rimuovere ogni ostacolo nelle sedi centrali e periferiche della Pubblica amministrazione,

impegna il Governo:

ad assumere ogni iniziativa utile ad assicurare la tempestiva esecuzione degli interventi anche a mezzo di "accordi di programma" da realizzarsi tra tutti i soggetti interessati».

(0/471/2/8-Tab. 9) VISCONTI, LOTTI, BISSO, LIBERTINI

BAUSI. Signor Presidente, insieme con il collega Patriarca presento il seguente ordine del giorno, che si illustra da sè:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato

impegna il Governo:

ad inserire tra le opere di cui all'articolo 10, comma 20, del disegno di legge fi-

nanziaria per il 1988, e tra quelle previste da altre norme in analoga materia le opere relative all'Arno e ai suoi affluenti, in particolare il fiume Sieve, che hanno oltre che funzione di regimazione, anche quella d'approvvigionamento idropotabile della città di Firenze».

(0/470/1/8)

BAUSI, PATRIARCA

VISCA, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, prima di sviluppare la replica ed i concetti definitivi sulla tabella 9, ritengo necessario e doveroso respingere la lettera presentata al Presidente da parte del Gruppo del Movimento sociale italiano, in quanto ritengo la stessa non attinente ai lavori, inopportuna per quanto concerne la sede istituzionale ed elemento di turbativa per l'apporto costruttivo al dettato costituzionale che questo consesso svolge in questa sede.

Ringrazio i colleghi Visconti, Bausi, Lotti e Mariotti per gli interventi puntuali e preziosi, che hanno portato un valido contributo di arricchimento tecnico-politico alla relazione. Sui diversi argomenti avanzati nel corso del dibattito ritengo che il Ministro fornirà un'adeguata risposta.

Mi preme sottolineare alcune mie affermazioni già rese nella relazione iniziale: la manovra prevista dal disegno di legge finanziaria andrà completata con specifiche iniziative legislative che trovano il loro finanziamento nelle tabelle A e C, iniziative rimarcate da alcuni colleghi nel corso del dibattito.

Con decreto del Ministro del tesoro di concerto con quello del lavoro si opererà la rideterminazione di nuovi piani di edilizia pubblica. All'articolo 17 si prevede che i contributi *ex-Gescal* finora destinati agli interventi di edilizia residenziale pubblica saranno versati ad un fondo per l'occupazione all'uopo istituito, alla cui disciplina provvederà un apposito progetto legislativo. È importante predisporre al più presto una riforma sulla legge degli espropri e tutti noi dobbiamo farcene carico, così come è

necessario procedere ad un trasferimento dei fondi occorrenti al suo finanziamento, in quanto le amministrazioni locali (comuni e province) dovranno pagare, a causa dell'inadeguatezza della legge vigente, circa 4-5 miliardi di lire.

Devo rilevare dagli interventi svolti nel dibattito che è emersa, quale elemento significativo, la necessità di una revisione della legislazione sui lavori pubblici, voluta sostanzialmente all'unanimità da tutti i Gruppi, tenendo ben presente la preoccupazione del contenimento della spesa pubblica, che ha determinato in questa « finanziaria » una situazione di palese sofferenza delle strutture di difesa predisposte ed ipotizzate.

Da un'attenta analisi di valutazione tecnico-contabile emergono alcune valutazioni che meritano un esame di breve meditazione. Elemento di grande evidenza è la massiccia presenza di residui passivi, sia per quanto concerne il comparto dei lavori pubblici sia per quanto riguarda l'ANAS. In riferimento a quest'ultima, esiste la necessità di una visione integrata dell'utilizzo del settore dei trasporti coordinando un piano generale di intervento mirato alla corretta pianificazione di utilizzo e di raccordo tra la rete ferroviaria, aeroportuale, marittima, autostradale. Ciò determina una revisione del piano decennale della viabilità (già sostanzialmente modificato nei suoi aspetti originali), per cui mi corre l'obbligo di chiedere — a nome di tutti i colleghi appartenenti a ciascun Gruppo politico — al signor Ministro di tenere un'audizione nella Commissione lavori pubblici del Senato, nella veste autorevole di presidente dell'ANAS, coadiuvato dai direttori generali, affinché possano essere meglio compresi ed approfonditi alcuni argomenti che la relazione ANAS presentata, pur essendo stesa con dovizia e particolari tecnici, non ha chiarito.

Emerge la necessità di prendere in serio esame la viabilità statale ordinaria, ormai abbandonata ad uno stato di totale obsolescenza con seri problemi di celere percorrenza per i collegamenti e soprattutto di sicurezza. Ciò permetterà di potenziare l'e-

sistente, qualificarlo meglio e renderlo integrativo rispetto alla circolazione del Paese tenendo presenti i problemi della viabilità connessi alle grandi e medio-piccole città.

Per parte mia ho voluto portarè all'attenzione della Commissione questi argomenti perchè ritengo che su di essi si possano trovare elementi di collaborazione e di sintonia tra i diversi Gruppi politici (anche se si tratta di dati oggettivi su cui non vi sono particolari teorizzazioni da compiere).

La legge n. 16 del 1985 contempla un programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e la costruzione di sedi di servizio per l'Arma dei carabinieri. In forza di quanto espresso nella relazione, si richiede di prevedere, alla tabella C, appositi accantonamenti per il rifinanziamento di tale legge, nella misura di 50 miliardi per il 1988, 100 miliardi per 1989 e 100 miliardi per il 1990, conseguente riduzione dell'accantonamento «Piano decennale di grande viabilità ed interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria», che risulterebbe di lire 300 miliardi per il 1988, 1.000 miliardi per il 1989 e 1.400 miliardi per il 1990.

Venendo alle conclusioni, nel ribadire quanto già espresso nella relazione, posso affermare che le somme di tali valutazioni, necessariamente contenute, sono volte esclusivamente a palesare determinate esigenze delle strutture di supporto, senza trascurare lo spirito della legge che, nel suo assetto generale di contenimento della spesa pubblica, presenta caratteristiche di rimarchevole pregio.

Esprimo, infine, parere favorevole sia sull'ordine del giorno dei senatori Visconti, Lotti, Bisso e Libertini, che su quello dei senatori Bausi e Patriarca.

DE ROSE, *ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, premetto anzitutto che verrà distribuito ai membri della Commissione un testo scritto che riassume il dibattito, affrontando le varie questioni sollevate nel corso di esso.

Per quanto riguarda le domande più specifiche che mi sono state rivolte, al senatore Visconti rispondo che per accelerare la

effettuazione delle spese è stato recentemente approvato dal Consiglio dei Ministri un disegno di legge che prevede lo snellimento delle procedure mediante il coordinamento degli uffici interessati alla esecuzione delle opere, nonchè la nomina di commissari per i casi di inerzia delle amministrazioni competenti e per l'attuazione di programmi concernenti opere di particolare rilievo.

Si prevede, altresì, la possibilità da parte del Ministero dei lavori pubblici, di avvalersi di apporti professionali esterni, stante la carenza di personale delle strutture operative, per le quali nelle passate legislature non sono stati approvati i provvedimenti di riorganizzazione proposti.

Anche per quanto riguarda gli espropri è stato predisposto un disegno di legge in base al quale le indennità vengono stabilite operando una decurtazione del 40 per cento sulla media tra il valore di mercato ed il reddito dominicale aggiornato.

Circa le opere di recupero dei comuni, gli onorevoli senatori possono rifarsi al testo scritto che verrà distribuito (pagg. 26 e 27).

Sono inoltre previste facilitazioni per l'accesso a mutui non onerosi anche per quei soggetti privi dei requisiti per l'ammissione ai mutui agevolati, nel caso di interventi di recupero di abitazioni delle quali venga accertata la vulnerabilità, localizzate nei piani comunali di recupero.

Al problema del rapporto tra residui e competenze — di cui ha parlato il senatore Bausi — si reca soluzione con i disegni di legge cui mi sono ora riferito.

Per quanto concerne la questione dei residui passivi, essa esisterebbe qualora vi fosse un coinvolgimento dei fondi *ex-Gescal*, che, invece, risultano interamente programmati e ripartiti a favore delle regioni.

Quanto alla riforma dell'equo canone, comunico che il Ministro si appresta a diramare — non appena definite le intese con il Ministero di grazia e giustizia — un disegno di legge, volto essenzialmente a riportare gradualmente al mercato la determinazione del canone. Si prevede, tra l'altro, l'istituzione di una Commissione di

equità e di altri strumenti per garantire la posizione del locatario (risoluzione dei contratti per giusta causa).

Al senatore Lotti, sul ruolo e l'identità del Ministero dei lavori pubblici, rispondo che è stato predisposto un provvedimento organico che esalta il ruolo di tale Dicastero sotto il profilo programmatico ed attuativo, anche attraverso la riorganizzazione e la razionalizzazione dei servizi. È, inoltre, in fase di predisposizione un altro disegno di legge inerente la ristrutturazione del Ministero.

LOTTI. Avevo, sì, posto un quesito riguardante il ruolo del Ministero — cui peraltro il Ministro ha risposto in modo non del tutto esauriente — ma anche altre questioni, concernenti la viabilità e l'equo canone (indennità di esproprio e finanziamento).

Le risposte fornite, invece, non hanno dato a questi temi il rilievo che meritavano e mi chiedo se nel testo distribuito essi vengono trattati in modo più approfondito.

Mi rendo conto, signor Ministro, che ciò non dipende da lei, tuttavia ha un peso sulla chiarezza della discussione e sulle conclusioni ed i convincimenti della mia parte politica circa gli orientamenti del suo Ministero.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho raccolto ieri, a nome del Ministro, impegnato alla Camera, le osservazioni ed i quesiti posti dai membri della Commissione. Devo, però, dire che occorre un certo periodo di tempo per poter raccogliere tutti gli elementi necessari da parte dei nostri uffici, cosa che è stato possibile fare soltanto per gli aspetti più urgenti ed immediati che il Ministro ha richiamato.

Comunque tali problematiche potranno essere riesaminate ed approfondite in modo specifico quando il Ministro interverrà in questa sede in qualità di presidente dell'ANAS, per la prevista audizione.

Credo che la carenza di informazioni sia dovuta soprattutto al fatto che gli Uffici competenti del Ministero non sono ancora

riusciti a raccogliere tutti i dati richiesti nella seduta di ieri.

DE ROSE, *ministro dei lavori pubblici*. Nel documento che trasmetterò alla Commissione vi saranno sicuramente risposte ai vari quesiti posti nel corso del dibattito.

PRESIDENTE. Ieri la « finanziaria » è stata da qualcuno definita « un rito esotico »; ebbene, probabilmente ha, in effetti, qualcosa di rituale, poichè i tempi ristretti, la necessità di seguire certe procedure e certe cadenze non consentono di fare tutto ciò che si dovrebbe e si vorrebbe fare. Pertanto, pur confermando l'impegno di rievocare il Ministro dei lavori pubblici, eventualmente per mercoledì 28 ottobre, per un'audizione sulle problematiche sin qui sollevate, propongo alla Commissione di passare all'esame degli emendamenti presentati alla tabella relativa allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988.

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

BAUSI. Preannuncio che presenterò in Commissione bilancio alcuni emendamenti ai commi 2, 3 e 4 dell'articolo 17 del disegno di legge finanziaria, concernenti la destinazione dei contributi *ex-Gescal* ad un fondo per l'occupazione, destinazione che ha già suscitato, da più parti, talune perplessità.

LOTTI. Quello della destinazione dei contributi *ex-Gescal* ad un fondo per l'occupazione, signor Presidente, è uno degli aspetti più « esplosivi » del disegno di legge finanziaria per il 1988; sono dunque lieto che la Commissione sia orientata a sopprimere i commi 2, 3 e 4 dell'articolo 17 del provvedimento e preannuncio che anche il Gruppo comunista presenterà emendamenti in tal senso nel corso dell'esame presso la Commissione bilancio.

NIEDDU. Per quanto riguarda la destinazione dei contributi *ex-Gescal* di cui all'articolo 17 del disegno di legge finanziaria,

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

ho già avuto modo di sostenere, nel corso dell'esame dei documenti finanziari svoltosi presso la Commissione lavoro, che si tratta di un'iniziativa valida e condivisibile in via di principio. Mi dichiaro pertanto favorevole all'attuale testo dell'articolo 17 del disegno di legge finanziaria.

VELLA. Con riferimento alla questione della destinazione dei contributi *ex-Gescal* di cui all'articolo 17 del disegno di legge finanziaria, in ordine al quale è stata poco fa preannunciata la presentazione in Commissione bilancio di emendamenti tendenti a sopprimerne i commi 2, 3 e 4, dichiaro, a nome del Gruppo socialista, la nostra disponibilità a riformulare in maniera tecnicamente più corretta tali previsioni, non ritenendo opportuno svuotare di contenuti il provvedimento attraverso una serie di proposte di modifica come quelle anticipate dai senatori Bausi e Lotti. Sosterremo quindi l'attuale testo dell'articolo 17 del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Il senatore Pollice ha presentato il seguente emendamento all'articolo 11 del disegno di legge di bilancio:

*Al comma 6, sopprimere le parole da: «Nonchè di quelle che dovessero» fino alla fine.*

11.1 POLLICE

Lo stesso senatore Pollice ha inoltre presentato alcuni emendamenti alla tabella 9. Ne do lettura:

*Sopprimere i capitoli 2001 e 2101.*

11.Tab.9.6 POLLICE

*Al capitolo 8233 modificare le previsioni come segue: «competenza: da 1.173.402.000 a 3.173.402.000; cassa: da 1.300.000.000 a 3.300.000.000».*

*Conseguentemente, al capitolo 8264, modificare le previsioni come segue: «competenza: da 9.000.000.000 a 7.000.000.000; cassa: da 6.000.000.000 a 4.000.000.000».*

11.Tab.9.2 POLLICE

*Al capitolo 8236 modificare le previsioni come segue: «competenza: da 53.049.000.000 a 103.049.000.000; cassa: da 60.000.000.000 a 110.000.000.000».*

*Conseguentemente, al capitolo 8226, modificare le previsioni come segue: «competenza: da 91.291.278.000 a 41.291.278.000; cassa: da 100.000.000.000 a 50.000.000.000».*

11.Tab.9.4 POLLICE

*Al capitolo 7871 modificare le previsioni, con le conseguenti variazioni, come segue: «cassa: da 10.000.000.000 a 5.000.000.000».*

11.Tab.9.7 POLLICE

*Al capitolo 8247 modificare le previsioni come segue: «competenza: da 107.999.687.000 a 57.999.687.000; cassa: da 135.000.000.000 a 85.000.000.000».*

*Conseguentemente, al capitolo 8237, modificare le previsioni come segue: «competenza: da 100.535.000.000 a 150.535.000.000; cassa: da 110.000.000.000 a 160.000.000.000».*

11.Tab.9.3 POLLICE

*Al capitolo 9441 modificare le previsioni come segue: «competenza: da 947.460.000 a 10.947.460.000; cassa: da 1.000.000.000 a 11.000.000.000».*

*Conseguentemente al capitolo 9301 modificare le previsioni come segue: «competenza: da 10.000.000.000 a 0; cassa: da 10.000.000.000 a 0».*

11.Tab.9.5 POLLICE

POLLICE. Illustrerò per primo l'emendamento 11.Tab.9.4.

Il capitolo 8236 è riferito ai contributi trentacinquennali a favore degli Istituti autonomi per le case popolari e delle cooperative edilizie per la realizzazione dei previsti interventi, ivi compresi quelli di urbanizzazione e di edilizia sociale. Data l'attuale situazione abitativa del nostro Paese, lo stanziamento di 53 miliardi e 409 milioni per la parte di competenza e di 60 miliardi per la parte di cassa non appare sufficiente; propongo, pertanto, che tali cifre

siano così modificate: 103 miliardi e 409 milioni per la parte di competenza e 110 miliardi per la parte di cassa. Conseguentemente, gli stanziamenti di cui al capitolo 8226, relativo ai contributi venticinquennali a favore dell'Istituto di credito fondiario ed edilizio, delle Casse di risparmio e dei Monti di credito su pegno per la copertura della differenza tra l'effettivo costo delle operazioni di mutuo effettuate per la costruzione e l'acquisto di abitazioni e l'onere assunto dai mutuatari, dovrebbero essere ridotti, per la parte di competenza, da 91 a 41 miliardi e, per la parte di cassa, da 100 a 50 miliardi.

Il Ministro dovrebbe dirci qual è la politica della casa che il Governo intende perseguire, in particolare se è quella di sviluppare ulteriormente l'Istituto autonomo case popolari o quella di soffocarne lo sviluppo. Infatti da un lato lo IACP aliena e svende la proprietà, dall'altro vi è questa riduzione costante nel tempo di contributi concessi all'Istituto stesso. Siate dunque chiari e non fate la politica dello struzzo riducendo la contribuzione di anno in anno senza però avere coraggio di affrontare il nodo di fondo.

Il capitolo 9441 prevede i contributi trentacinquennali a favore di enti e società che provvedono a costruzioni di edilizia popolare, per l'esecuzione di opere di urbanizzazione primaria interessante le aree occorrenti per la realizzazione dei relativi programmi. L'emendamento 11.Tab.9.5 propone di aumentare le previsioni di competenza da 947 milioni 460.000 lire a 10 miliardi 947 milioni 460.000 lire e quelle di cassa da 1 a 11 miliardi. È incredibile che in questo settore addirittura si riducano le contribuzioni già esigue del passato, quindi anche qui vale il discorso che facevo prima. Le spese in aumento sono compensate dalla riduzione relativa del capitolo 9301.

Il capitolo 8233 prevede contributi trentacinquennali a favore dell'IACP di Palermo per la costruzione di alloggi popolari nonché per le connesse opere di urbanizzazione. Non so se il Ministro conosce la situazione in cui si trova Palermo; sotto questo profilo è veramente incredibile. Si tratta di una città dove all'interno della pro-

gettazione è prevista la ristrutturazione del centro storico con l'espulsione della gente che vi abita — ed è tutta povera gente — e non si sa dove si ha intenzione di mandarla. Se si vuole procedere a questo processo di riorganizzazione, di ristrutturazione e di risanamento del centro storico si deve aumentare la progettazione e lo sviluppo dell'edilizia abitativa di tipo popolare. Lei, signor Ministro, che è così attento ai problemi del mondo, mi deve spiegare cosa vuol dire una previsione di cassa di 1 miliardo 300 milioni per il contributo addirittura trentacinquennale a tale Istituto. Con l'emendamento 11.Tab.9.2 propongo che per lo meno questo venga aumentato a 3 miliardi 300 milioni, come segno se non altro di attenzione particolare, con una correlativa diminuzione del capitolo 8264. È inutile aprire qui il discorso sugli interventi « a pioggia » nel Meridione; ve lo risparmio.

Il capitolo 8247 si riferisce ai contributi trentacinquennali da concedersi per le maggiori spese derivanti da aggiudicazioni di appalto con offerta anche in aumento, da revisione dei prezzi o da lavori che si rendessero necessari nel corso delle opere. Mi sembra che si commenti da solo. Una delle cose più vergognose è questa storia (e lei, signor Presidente, ne sa più di me) della revisione dei prezzi dei lavori. Abbiamo pagato più soldi e si sono arricchite più lobbies politiche e faccendieri di Stato attorno a questa vicenda che per tutte le altre. Chiedo pertanto, con l'emendamento 11.Tab.9.3, una riduzione drastica di 50 miliardi per questa voce, contro la politica, che caratterizza il nostro Paese, di avviare dei lavori, aggiudicare delle opere con una certa cifra che alla fine aumenta in maniera esagerata. Vedo che molti colleghi assentono, ma voglio vedere anche se dopo voteranno il mio emendamento, perchè queste sono le verifiche di fatto sulla volontà e sull'impegno delle parti politiche. Propongo di operare la riduzione corrispondente del capitolo 8237.

Vorrei poi presentare un emendamento al disegno di legge di bilancio. L'articolo 11, comma 6, recita:

«Il Ministro del tesoro è autorizzato a

provvedere, con propri decreti, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, alle variazioni, in termini di competenza e di cassa, negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1988, che si rendessero necessarie sulla base delle convenzioni di mutuo di cui al secondo comma dell'articolo 28 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, nonchè di quelle che dovessero essere stipulate, in applicazione di specifiche disposizioni legislative, per la realizzazione di programmi costruttivi».

Io propongo di sopprimere le parole da «nonchè» fino a «costruttivi». Infatti è proprio la ciliegina, come si usa dire, perchè un codicillo del genere, messo in questo articolato, permette in corso d'opera da parte di qualsiasi Ministero — non in modo particolare il Ministero dei lavori pubblici — di porre mano a tutta la vicenda del rifinanziamento e quindi di fare esattamente il contrario di quello che si dichiara.

Con l'emendamento 11.Tab.9.6, si chiede la soppressione dei capitoli 2001 e 2101, concernenti rispettivamente: «Spese per studi, indagini sperimentali e diffusioni 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 e accertamento degli illeciti e dei reati in materia di circolazione e di tutela delle strade» e «Somme da destinare all'assistenza e previdenza della polizia stradale, dei funzionari, ufficiali e agenti di cui all'articolo 137 del nuovo codice della circolazione stradale».

Si tratta di due voci che ritengo non possano trovare spazio all'interno dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda quella concernente l'assistenza e la previdenza della polizia stradale, è un potenziamento di strutture di cui non comprendo per quale motivo debba farsi carico il Ministero dei lavori pubblici e non, invece, come sarebbe giusto, quello dell'interno.

Per quanto concerne, poi, il capitolo 2001, mi sembra ridicolo proporre uno

stanziamento di 2 miliardi e 270 milioni, senza definire alcun progetto, rischiando così che esso diventi incontrollabile, uno dei tanti rivoli della finanza pubblica.

VELLA. Signor Presidente, desidero annunciare che in sede di Commissione bilancio presenteremo un emendamento tendente a prevedere la possibilità di concedere sul limite di impegno di 5 miliardi, autorizzato dall'articolo 7, terzo comma, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, contributi trentacinquennali suppletivi e integrativi a cooperative edilizie a proprietà indivise costituite esclusivamente da appartenenti alle Forze armate e di polizia, finanziate ai sensi della legge 16 ottobre 1975, n. 492, terzo comma.

VISCA, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470*. Anch'io desidero comunicare che presenteremo, in sede di 5<sup>a</sup> Commissione, un emendamento tendente a prevedere, alla tabella C, il rifinanziamento della legge 6 febbraio 1985, n. 16, per le infrastrutture dell'Arma dei carabinieri, con conseguente riduzione della voce «Piano decennale di grande viabilità e interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria».

La citata legge, infatti, prevede un programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e la costruzione di sedi di servizio per l'Arma dei carabinieri. L'iniziativa, tesa a salvaguardare ed incrementare un ingente patrimonio pubblico, si è rivelata valida ed efficace sotto il profilo progettuale ed esecutivo ed ha altresì costituito, in un momento di crisi occupazionale, elemento pregnante di ripresa economica nello specifico settore.

A seguito di accurata indagine conoscitiva sullo stato delle singole caserme, il Comando generale dell'Arma ha individuato le opere infrastrutturali necessarie, comprendenti 126 comandi retti da ufficiali e 688 comandi di stazioni e ha indicato le priorità alle competenti Commissioni parlamentari nelle riunioni del 10 maggio e 12 dicembre 1984.

Tuttavia il Ministro dei lavori pubblici ha dovuto ridimensionare il quadro com-

plessivo delle opere da avviare a soluzione, per rendere la pianificazione realisticamente compatibile con le risorse finanziarie autorizzate dalla legge.

Inoltre la normativa orienta l'intervento straordinario unicamente sulle esigenze dei reparti territoriali, senza considerare l'organizzazione addestrativa e mobile, le cui infrastrutture, per vetustà e dimensioni, non corrispondono alle necessità logistiche e al decoro dei reparti interessati. Nè è ragionevole pensare che si possa operare incisivamente su tali strutture con le limitate dotazioni ordinarie di bilancio.

Di qui la necessità di un rifinanziamento previsto dall'emendamento che presenteremo.

**PATRIARCA.** Annuncio la presentazione, in sede di 5ª Commissione, di un emendamento tendente a prevedere, alla voce «Amministrazioni diverse», per interventi di edilizia universitaria, 50 miliardi per il 1988, 100 miliardi per il 1989 e 100 miliardi per il 1990, con conseguente riduzione per pari importo dell'accantonamento previsto per il «Piano decennale di grande viabilità ed interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria».

**VISCONTI.** Intervengo brevemente per annunciare che nella sede competente presenteremo alcuni emendamenti, alle tabelle B e C, concernenti: piano di recupero ambientale delle zone interessate all'abusivismo (7.000 miliardi nel triennio); adeguamento antisismico degli edifici in zone ad alto rischio; conservazione e recupero del patrimonio artistico del barocco siciliano e leccese; modificazione degli importi delle anticipazioni del nuovo programma decennale casa; interventi per il consolidamento della situazione debitoria degli Istituti autonomi case popolari; contributi a favore degli enti locali per espropri e, infine, la soppressione dei commi 2, 3 e 4 dell'articolo 17.

Preannuncio, infine, a nome del Gruppo comunista, la presentazione di un rapporto di minoranza sulla tabella 9.

**VISCA,** estensore designato del rapporto

sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470. Esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti presentati dal senatore Pollice.

**DE ROSE,** ministro dei lavori pubblici. Anche il Governo è contrario.

**PRESIDENTE.** Passiamo alla votazione. Metto ai voti l'emendamento 11.1, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.9.6, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.9.2, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.9.4, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.9.7, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.9.3, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.9.5, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*Nell'allegato stato di previsione della spesa dell'ANAS, incrementare le previsioni di competenza nei capitoli sottoelencati dei seguenti importi:*

Capitolo 271 lire 1.800.000.000

Capitolo 276 lire 2.000.000.000

Capitolo 277 lire 1.400.000.000  
 Capitolo 278 lire 1.000.000.000  
 Capitolo 289 lire 3.800.000.000  
 Capitolo 293 lire 500.000.000  
 Capitolo 296 lire 500.000.000  
 Capitolo 451 lire 4.000.000.000

Conseguentemente, diminuire la previsione di spesa del capitolo 709 di lire 15.000.000.000

11.Tab.9.1

IL GOVERNO

NEPI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si tratta, in sostanza, di una variazione compensativa da attuarsi attraverso il trasferimento della somma di 15 miliardi dal capitolo 709 dello stato di previsione dell'ANAS, relativo alla sistemazione della viabilità ordinaria, ad alcuni capitoli concernenti le spese di funzionamento dell'ANAS medesimo. Lo spostamento è peraltro esiguo (circa il 2 per cento) rispetto all'ammontare degli stanziamenti di cui al già citato capitolo 709, che è di 613 miliardi.

Il trasferimento che si intende attuare con l'emendamento presentato dal Governo è finalizzato, come ripeto, al funzionamento e alla gestione dell'ANAS proprio ai fini del perseguimento degli obiettivi previsti dal capitolo 709. Si tratta di spese di carattere generale, vale a dire di spese correnti, e, in particolare, di spese per il funzionamento degli uffici, per il consumo di energia elettrica, per l'acquisto di carburanti, per la manutenzione di mezzi operativi e per l'adeguamento di posti di rilevamento con apparecchiature automatiche ed elettroniche sistemate sulla rete stradale.

Raccomando, pertanto, alla Commissione l'approvazione dell'emendamento, anche perchè sarebbe piuttosto difficile portare avanti il programma di spesa dei 613 miliardi di cui al capitolo 709 senza dotarsi di apparecchiature e di mezzi adeguati.

VISCA, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.9.1, presentato dal Governo.

**È accolto.**

L'esame degli emendamenti è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 9.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso estensore designato.

Non facendosi osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 9, e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470, nei termini emersi nel corso del dibattito, resta conferito al senatore Visca.

*I lavori vengono sospesi alle ore 10,45 e sono ripresi alle ore 12,30.*

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, preliminarmente vorrei informarvi del fatto che il Ministro è impegnato con i rappresentanti dei sindacati; pensava di liberarsi in tempo per venire qui verso mezzogiorno, l'ho cercato per telefono e mi ha assicurato che avrebbe fatto il possibile per essere presente in Commissione quanto prima, pregandomi intanto di cominciare.

Vista la disponibilità del sottosegretario Senaldi, suggerirei quindi di proseguire con i nostri lavori, riprendendo l'esame della tabella 10 e delle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470.

Comunico che sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

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

attesa l'urgenza di assicurare la continuità dei lavori relativi al passante ferroviario previsto dal piano integrativo delle Ferrovie dello Stato,

impegna il Governo:

a reperire con le più opportune iniziative le risorse all'uopo necessarie».

(0/471/1/8-Tab. 10)

SENESI, LOTTI

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tab. 9, 10, 11 e 17

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

considerata l'importanza che assume la ferrovia Pontremolese nel sistema generale dei trasporti;

rilevato che i lavori iniziati devono essere completati nel più breve tempo possibile,

impegna il Governo:

ad intervenire per la più sollecita esecuzione dell'opera».

(0/471/2/8-Tab. 10)

MARIOTTI, LOTTI

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

attesa la necessità e l'urgenza di dare pratica attuazione agli indirizzi del Piano generale dei trasporti nel quadro del coordinamento preventivo dei soggetti titolari di competenza e spesa,

impegna il Governo:

a presentare entro il 31 dicembre 1987 il disegno di legge istitutivo del CIPET».

(0/471/3/8 Tab. 10)

VISCONTI, LOTTI, PINNA, SENESI, GIUSTINELLI, ULIANICH

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

considerato che il completamento della ferrovia Faentina è stato deciso dal Governo ed unanimemente consentito dal Parlamento ormai da molti mesi;

che i lavori sono iniziati ma procedono con estrema lentezza, con grave pregiudizio per i collegamenti tra Firenze e Ravenna, nonchè per le popolazioni dell'Appennino tosco-romagnolo,

impegna il Governo:

a sollecitare la conclusione nel più breve tempo possibile dei lavori occorrenti per il completamento della ferrovia Faentina».

(0/471/4/8 Tab. 10)

BAUSI, LOTTI, ULIANICH

REZZONICO, estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470. Signor Presidente, sono favorevole

agli ordini del giorno nn. 1, 2 e 4. Quanto all'ordine del giorno n. 3, il relatore è favorevole se inteso come raccomandazione.

SENALDI, sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, il Governo accoglie gli ordini del giorno nn. 1, 2 e 4. Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 3 dei senatori Visconti ed altri, posso accettarlo ma come raccomandazione, nel senso che si indica un termine perentorio, mentre il Governo in questo momento non può essere vincolato, per lo meno non entro il 31 dicembre 1987.

LOTTI. Signor Presidente, vorrei farle una proposta che riassume le fila del discorso sul piano politico. Potrebbe essere la stessa 8<sup>a</sup> Commissione, con la firma di tutti i Gruppi, a presentare un disegno di legge per la costituzione del CIPET.

PRESIDENTE. Mi sono occupato di tale problema anche nel corso di un convegno svoltosi recentemente a Stresa. È un impegno che ho assunto e posso informarvi che un gruppo di lavoro sta perfezionando il testo di un disegno di legge in materia, perchè istituire il CIPET ma non dotarlo degli organismi e degli strumenti tecnico-economici necessari per andare avanti non significherebbe niente. Appena pronto vi sottoporro l'articolato e se sarà accolto lo presenteremo come Commissione.

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Passiamo all'esame degli emendamenti.

Il senatore Pollice ha presentato i seguenti emendamenti:

*Sopprimere i capitoli 1556, 1558, 2057 e 2058.*

12.Tab.10.1

POLLICE

*Al capitolo 1564 modificare le previsioni come segue: «competenza: da 15.000.000 a 115.000.000; cassa: da 70.000.000 a 124.000.000».*

*Conseguentemente, al capitolo 1569, modificare le previsioni come segue: «competen-*

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

za: da 4.000.000.000 a 3.900.000.000; cassa: da 4.590.000.000 a 4.490.000.000».

12.Tab.10.2

POLLICE

*Al capitolo 1653 modificare le previsioni come segue: «competenza: da 800.000.000.000 a 700.000.000.000; cassa: da 800.000.000.000 a 700.000.000.000».*

*Consequentemente, al capitolo 1660, modificare le previsioni come segue: «competenza: da 3.843.613.699.000 a 3.943.613.699.000; cassa: da 3.843.613.699.000 a 3.943.613.699.000».*

12.Tab.10.3

POLLICE

POLLICE. Signor Presidente, gli emendamenti in questione non hanno bisogno di illustrazione; si muovono sulla stessa falsariga di quelli che ho presentato alla tabella relativa ai lavori pubblici e tendono al risparmio su alcune spese inutili.

Approfitto invece dell'occasione per annunciare che presenterò un emendamento in sede di Commissione bilancio sulla manovra finanziaria volto a dotare di un ulteriore stanziamento l'ente Ferrovie dello Stato per aumentare il fondo di dotazione per l'applicazione del contratto (nel caso specifico mi riferisco a quello dei macchinisti).

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti in esame.

SENALDI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessuno chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'emendamento 12.Tab.10.1, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 12.Tab.10.2, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Metto ai voti l'emendamento 12.Tab.10.3, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Signor Presidente, riassumo, integrandole, le osservazioni che sono state svolte ieri. Illustro uno schema di rapporto prospettando l'opportunità di alcune modifiche al disegno di legge finanziaria al nostro esame.

In primo luogo si propone il finanziamento di ulteriori 10 miliardi per il funzionamento della segreteria tecnica del Comitato dei Ministri di cui alla legge n. 245 del 1984.

In secondo luogo si rileva necessario il finanziamento di 30 miliardi per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990 per un fondo di incentivazione ad imprese o raggruppamenti di imprese di trasporto e di spedizione merci che abbiano complessivamente investito una somma non inferiore ai 3 miliardi per noli ferroviari relativi a trasporti combinati nazionali ed internazionali, secondo criteri specifici definiti con decreto del Ministro dei trasporti. Si tratta in sostanza di uno stimolo alla utilizzazione del trasporto merci gomma su ferro (cioè mettere i TIR sui carri ferroviari) per incentivare il servizio merci delle Ferrovie dello Stato e nello stesso tempo ridurre l'ingombro sulle autostrade.

In terzo luogo, si chiede un rifinanziamento di 5 miliardi per la legge n. 404 del 1985 sui processi di rottamazione, relativa al rinnovamento dei mezzi di trasporto merci su gomma.

PRESIDENTE. Cinque miliardi sono estremamente pochi, ma la somma inizialmente stanziata non è ancora stata spesa. Temiamo che il cancellare completamente la voce determini un abbandono della legge, mentre invece vorremmo che essa continuasse a vivere, sia pure modificandone i meccanismi.

REZZONICO, *estensore designato del rap-*

porto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470. Per le ferrovie in concessione, si prevede innanzitutto l'assunzione dell'importo convenzionale per la sovvenzione di esercizio con riferimento all'anno 1985 e la modifica della composizione dei costi di riferimento in relazione all'avvenuto aggiornamento tecnologico degli impianti, su disposto del Ministro dei trasporti, sentito il Comitato tecnico interministeriale. Praticamente si fa riferimento al 1985, mentre prima si indicava il 1978. Da quell'anno vi è stata una evoluzione dei costi, perchè l'automazione e l'informatizzazione degli impianti entrano a far parte dei costi stessi, per cui si chiede al Ministro di operare, di concerto con il Comitato, una revisione di questo «paniere», altrimenti ci si riferisce a valori e a composizioni che non sono più corrispondenti alla situazione in essere. Si tratta quindi di un adeguamento dei criteri originali.

In secondo luogo, l'estensione a tutte le ferrovie in regime di concessione delle norme di cui alla legge n. 297 del 1978, relative alla sovvenzione annua dell'esercizio.

Per quattro delle ferrovie in concessione è stato fatto un provvedimento *ad hoc*, che prevede la sovvenzione annua dell'esercizio senza alcun limite. Le restanti aziende si dividono in due gruppi, l'uno a gestione governativa, l'altro giunto ormai alla terza revisione della sovvenzione di esercizio (la legge n. 1221 del 1952 prevedeva la possibilità di effettuare tre revisioni triennali). Beneficiando le aziende di quest'ultimo gruppo di una sovvenzione bloccata, esse continuano ad accendere prestiti presso le banche, aumentando in tal modo gli oneri passivi a carico dello Stato.

Si rende, quindi, necessaria una razionalizzazione che introduca anche per tali ferrovie i criteri che valgono per le altre, con una revisione parametrica annuale.

Per quanto riguarda il settore dell'aviazione civile si specifica che i 480 miliardi previsti per l'aeroporto di Milano-Malpensa si aggiungono ai 480 miliardi già stanziati con la legge n. 449 del 1985. È da sottolineare che una parte di tale quota è riservata alla realizzazione, da parte delle Fer-

rovie Nord-Milano, del tratto intraaerportuale del collegamento ferroviario Milano-Malpensa.

Si prevede, inoltre, uno stanziamento di 90 miliardi per aeroporti nazionali ed internazionali, con priorità di intervento per gli scali di Torino, Genova, Bologna e Palermo, nonché un finanziamento di 100 miliardi per la realizzazione di reti metropolitane leggere, con priorità di intervento per i comuni di Torino, Genova, Firenze, Bologna, Palermo e Catania, e per città con popolazione inferiore ai 400.000 abitanti.

MARIOTTI. Abbiamo ieri discusso a lungo sulla necessità di eliminare, per quanto possibile, gli inconvenienti relativi alle linee di comunicazione nelle città.

A mio avviso, la nostra Commissione dovrebbe, attraverso un ordine del giorno, o anche una semplice raccomandazione, far presente alla Commissione bilancio l'opportunità di prendere in considerazione la questione delle aree metropolitane maggiori e anche di quelle minori.

È, infatti, il concetto stesso di area metropolitana che va culturalmente rivisto, giacchè essa non rappresenta soltanto un aggregato urbano, ma è un aggregato anche interurbano che, per rapporti commerciali, industriali, di pendolarismo, si lega al primo in un contesto unico.

REZZONICO, estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470. Si prevede poi, la possibilità di accedere al finanziamento di 9.000 miliardi anche per la ristrutturazione degli impianti a fune e a trazione, che sono attualmente privi di finanziamenti.

Per quanto riguarda la realizzazione di aree di autoparcheggio e per la costruzione, ampliamento, ristrutturazione e mutamento di destinazione di edifici e di aree da destinarsi ad autosili per il ricovero custodito di autoveicoli, è prevista una integrazione della dotazione del fondo di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, per 500 miliardi nel triennio 1988-1990. Le somme saranno assegnate ai co-

muni a titolo di contributi in conto interesse e la misura di quest'ultimo verrà fissata con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quelli dei trasporti e dei lavori pubblici.

Con decreto saranno altresì determinati i criteri per la ripartizione del contributo tra i comuni, sulla base di singole proposte accompagnate da un'analisi dei costi-benefici e da piani finanziari. Con analogo provvedimento ministeriale si provvederà alla relativa assegnazione.

Quanto alla voce relativa al personale, si ritiene, inoltre, opportuno proporre l'inserimento, nella tabella B, delle voci: «Provvedimenti urgenti per la direzione generale dell'Aviazione civile», con un accantonamento di 8 miliardi annui per il 1988, il 1989 ed il 1990, e: «Esodo agevolato di personale dell'ente Ferrovie dello Stato e delle aziende autoferrottranviarie», con un accantonamento di 468 miliardi per gli anni 1988, 1989 e 1990.

Quanto alle disposizioni relative all'ente Ferrovie dello Stato, si prospetta, innanzitutto, l'opportunità di modificare il comma 15 dell'articolo 8 del disegno di legge finanziaria nel senso di prevedere non già una riduzione dei trasferimenti di cui alla lettera *b*) dell'articolo 17 della legge n. 210 del 1985, bensì una riduzione dei costi dei servizi relativi ai trasferimenti stessi. Il programma quinquennale di azzeramento del *deficit* dovrebbe essere sviluppato nell'ambito delle finalità e con gli strumenti di cui all'articolo 2 della già citata legge n. 210 del 1985 ed essere articolato sulla base di una concertazione di programma secondo le disposizioni di cui agli articoli 3, 4, 5 e 13 della decisione n. 327 del Consiglio CEE del 20 maggio 1975, richiamata nel citato articolo 17, lettere *c*) e *d*), della stessa legge n. 210 del 1985.

Sempre nell'ambito di tale programma quinquennale, per quanto attiene, in particolare, gli strumenti attuativi richiamati alle lettere *h*), *i*) e *l*) del già citato articolo 2 della legge n. 210 del 1985 e fermo restando quanto previsto al successivo articolo 3, comma 4, della medesima legge, dovrebbe poter essere consentito all'ente Fer-

rovie dello Stato di avviare iniziative nel settore delle partecipazioni societarie in termini estensivi ad ogni attività di responsabilità dell'ente medesimo, inclusi i settori patrimoniale e finanziario, che possa essere indirizzata al miglioramento economico-finanziario della gestione.

Il piano di risanamento basato anche sulla ottimizzazione, in un'ottica economico-finanziaria, dei programmi di investimento già deliberati ed ancora da completare richiamati al precedente articolo 8, comma 3, lettera *b*), ivi incluso il completamento su scala nazionale dei programmi previsti con la legge 22 dicembre 1986, n. 910, dovrebbe altresì determinare l'istituzione dei seguenti strumenti di copertura finanziaria in sostituzione delle modalità attualmente in vigore (fatto salvo quanto previsto nel comma 16 dell'articolo 8 del disegno di legge finanziaria): innanzitutto, un fondo di rotazione acceso presso il Ministero dei trasporti con rate di rimborso capitale a carico dell'ente e sue partecipate, commisurate per importo e durata alla vita tecnico-finanziaria dei singoli progetti e con interessi a totale carico dello Stato; in secondo luogo, un fondo di dotazione alimentato annualmente da finanziamenti con quote capitale ed interessi a totale carico dello Stato per i progetti di investimento non aventi caratteristiche tali da essere finanziati con il fondo di rotazione. I finanziamenti trasferiti sul fondo di dotazione dell'ente a tale titolo non comporteranno carico di interessi passivi e quote di rimborso capitale sul bilancio dell'ente stesso.

Sempre in relazione al soprarichiamato piano quinquennale, l'ente dovrebbe essere autorizzato, tra l'altro, ad inserire nel piano stesso un programma di esodo agevolato del personale eccedente con incentivi, da attuarsi nei limiti degli stanziamenti iscritti nel fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro; a prevedere, poi, un programma articolato di adeguamento delle tariffe ai livelli delle altre reti europee; a prevedere, inoltre, l'estensione delle disposizioni fiscali di cui all'articolo 24 della

legge n. 210 del 1985 e comunque a non considerare nell'ambito del piano di azzezzamento della sovvenzione straordinaria dello Stato il carico dei costi fiscali e tributari derivanti dalle proprie attività e da quelle previste all'articolo 2 della stessa legge n. 210 del 1985; a non considerare, infine, nel piano medesimo il carico degli oneri impropri derivanti da obblighi di servizio non coperti da appositi contributi da parte dello Stato.

Salvo che per l'ente Ferrovie dello Stato, tutte le proposte di variazione trovano compensazione in trasferimenti da alcuni capitoli, ad altri, dello stato di previsione del Ministero dei trasporti. A tale proposito, ritengo opportuno far rilevare che al finanziamento di 10 miliardi per il funzionamento della Segreteria tecnica del Ministero dei trasporti si provvede mediante la riduzione, da 60 a 50 miliardi, dello stanziamento, riferito al biennio 1988-1989, per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, in attesa dell'approvazione del provvedimento istitutivo del CIPET.

PRESIDENTE. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 10.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso estensore designato.

MARIOTTI. Signor Presidente, nel dichiarare il mio voto favorevole allo schema di rapporto presentato dal senatore Rezzonico, esprimo l'auspicio che nel corso dell'esame presso la Commissione bilancio dei documenti finanziari si possa procedere ad un approfondimento dei problemi connessi agli interventi per le aree metropolitane ed urbane e per le stazioni aeroportuali.

LOTTI. Concordo con il relatore sulla necessità di garantire il funzionamento della Segreteria tecnica del Ministero dei trasporti; occorre tuttavia, ad avviso della mia parte politica, farsi carico con sollecitudine anche dell'istituzione del CIPET e del relativo provvedimento di finanziamento. Il Gruppo comunista presenterà pertanto, nelle sedi opportune, proposte di modi-

fica volte a preconstituire, già nel 1988, la possibilità di assicurare il funzionamento dell'istituendo CIPET mediante adeguati stanziamenti, da reperirsi attraverso alcuni trasferimenti di risorse.

PRESIDENTE. Occorre tener presente, tuttavia, che il finanziamento del CIPET dovrebbe riguardare non già il Ministero dei trasporti, bensì il Ministero del bilancio.

LOTTI. Molti degli emendamenti che ci riserviamo di presentare sono riferiti a Dicasteri diversi da quelli di competenza della Commissione; basti pensare, ad esempio, alle metropolitane che, nella tabella C allegata al disegno di legge finanziaria, sono state inserite nella voce relativa alle Amministrazioni diverse anzichè in quella riferita al Ministero dei trasporti.

Se ho capito bene il significato di questo nostro lavoro, non mi formalizzerei tanto sulla tabella cui riferire il finanziamento. Il problema vero è dare la possibilità a questo organismo tecnico di continuare a sopravvivere, ma anche prevedere fin da ora le somme per il funzionamento del CIPET. Ripeto, noi preferiremmo inserirlo nelle voci relative al Ministero dei trasporti; siccome però sappiamo che ci sono opinioni diverse e ci interessa il CIPET, lo prevediamo in «Amministrazioni diverse» e proponiamo uno stanziamento per il suo funzionamento.

PRESIDENTE. Il problema dell'allocazione delle cifre è direi secondario perchè qui siamo in sede di esame della «finanziaria», quindi possiamo anche fare proposte per altre tabelle legate al Ministero dei trasporti; poi gli emendamenti che saranno presentati verranno inseriti al posto giusto dalla Commissione bilancio. Semmai il problema è di tempo. Non credo infatti che il CIPET diventerà realtà prima del 1988. In tal senso non vedo l'utilità immediata di stanziamenti.

LOTTI. Però, signor Presidente, lei ricorderà che quando approvammo quella «leg-

gina» nella quale era anche previsto l'ulteriore finanziamento delle spese per la Se greteria tecnica del Piano generale dei trasporti da parte del Parlamento ci fu l'impegno che sarebbe stato l'ultimo stanziamento destinato a quel comitato, fra l'altro un po' discusso, e si sarebbe puntato all'immediata costituzione del CIPET.

PRESIDENTE. Il vostro emendamento quale ammontare prevede? Si tratta di una somma simbolica?

LOTTI. Noi prevediamo 5 miliardi per il 1988, 5 miliardi per il 1989 ed ancora 5 miliardi per il 1990.

SENESI. In relazione al trasporto combinato, vorrei rilevare che questa è una sezione del trasporto merci, mentre la proposta che avanzavamo noi era quella di un fondo che cominciasse ad intervenire per la razionalizzazione, incentivando da una parte l'associazionismo fra gli autotrasportatori e dall'altra il rinnovo del parco circolante con legge da predisporre.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Siccome non c'è la legge, se non si prevedono le modalità si inserisce lo stanziamento in una posta di bilancio che poi alla fine dell'anno, non avendo trovato la legge corrispondente, non ha sbocchi. Se lo stanziamento non è mirato, se è in attesa di una legge, la «finanziaria» non lo consente.

SENESI. Mettiamolo nell'articolato. Siccome voi proponete un finanziamento di 5 miliardi per mantenere attiva la funzione della legge sulla rottamazione, la nostra richiesta è di portare anche tale esigenza in questo nuovo provvedimento e quindi nel fondo unico che proponiamo. Lei, signor Presidente, ha affermato che siete intenzionati a mantenere la funzionalità di questa legge che, come sappiamo bene, per ora non opera. Il problema però è come farlo. Per noi la strada migliore è quella dell'istituzione di un capitolo speciale in questo

campo dando magari indicazioni al Ministro per il disegno di legge che dovrà essere presentato.

PRESIDENTE. Vorrei far osservare alla collega Senesi la genericità del discorso «incentivazione all'associazionismo» quando ci sono già precise leggi che riguardano la cooperazione, il regime consortile, eccetera, ed esiste una legge ben precisa sulla rottamazione che ha bisogno solo di essere messa in moto. Parlare dell'accantonamento di una somma per una legislazione ancora molto generica — perchè bisognerebbe specificare di che si tratta — credo non sia opportuno. Concordo invece con la proposta del relatore, perchè il combinato mareferro-gomma è un processo evolutivo dei trasporti che si sta sviluppando e che mette il trasporto italiano in competizione con quello degli altri paesi. Quindi si tratta di un incentivo che si può dare già con delle modalità precise. Quale incentivo invece si può offrire con una dizione generica?

SENESI. Proponiamo l'accantonamento di 100 miliardi nella tabella C, raccomandando l'adozione di un provvedimento legislativo su questa materia.

LOTTI. Vorrei rilevare che il nostro dibattito è un po' atipico perchè non abbiamo mai discusso in sede di «finanziaria». Ringrazio il Presidente per questa occasione che ci offre di conoscere le posizioni di altri colleghi, che saranno oggetto di riflessione da parte nostra. Abbiamo riscontrato diversi orientamenti nella Commissione; vedremo come comporli in sede di Commissione bilancio.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Per quanto concerne le ferrovie in concessione, si prevede il ripiano dei disavanzi e la modifica del paniere. Concordo sull'opportunità di destinare una parte dei fondi per l'aeroporto di Milano-Malpensa, nonchè 90 miliardi per interventi sulle strutture aeroportuali con riguardo ad alcune città.

LOTTI. A nostro avviso, compilando un elenco di questo tipo, potremmo correre il rischio di vedere altri nomi aggiungersi alla lista. Manca, ad esempio, l'aeroporto di Napoli-Capodichino.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Usiamo il termine «con priorità», quindi non si tratta di un elenco che esclude tassativamente alcuni aeroporti.

LOTTI. Sì, ma quello dell'aeroporto di Napoli-Capodichino è, ad esempio, un problema nazionale con carattere prioritario, essendo questa città interessata allo svolgimento dei campionati del mondo.

Quindi occorre, a nostro parere, predisporre un piano generale degli aeroporti, sulla base del quale individuare le priorità e destinare le risorse.

PRESIDENTE. Credo sia opportuno che il relatore tenga presenti le preoccupazioni espresse dalla Commissione.

SENALDI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le città per le cui strutture aeroportuali si prevede una priorità nella destinazione dei fondi sono Torino, Genova, Bologna e Palermo, però l'elenco si può allungare, non è un problema.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Si potrebbe dire: «90 miliardi per strutture aeroportuali, con priorità per gli scali delle città interessate allo svolgimento dei campionati del mondo».

LOTTI. C'è un'immediata ulteriore osservazione da fare. Mi chiedo se sia possibile che debba essere l'evento occasionale ed accidentale, che si esaurirà nel giro di 20 giorni, dello svolgimento dei campionati del mondo a determinare interventi completamente avulsi da qualsiasi riferimento ad un piano degli aeroporti.

PRESIDENTE. È naturale che, ospitando l'Italia questa manifestazione sportiva, sia

data precedenza a quegli interventi su strutture legate più di altre allo svolgimento dei campionati, anche per un problema di immagine, senza nulla togliere alla necessità ed utilità di un piano degli aeroporti.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470*. Si prospetta poi l'opportunità di un finanziamento di 100 miliardi per la realizzazione di reti metropolitane leggere, anche per città con popolazione inferiore ai 400.000 abitanti.

PRESIDENTE. Questa formulazione potrebbe destare una serie di appetiti. Se non si introduce il vincolo che si deve trattare di città collegate ad altri centri urbani maggiori con i quali formano un tessuto unico, possiamo correre il rischio che piccoli centri si invaghiscano di tale progetto.

Sarebbe, pertanto, più opportuno parlare di città facenti parte di una conurbazione o facenti parte di un'area metropolitana.

LOTTI. Ribadisco il concetto che intervenire in tal modo è estremamente rischioso.

Nella tabella C sono contenute diverse appostazioni di spesa, per l'esattezza tre, che noi proponiamo di unificare, utilizzando la formulazione contenuta nel Piano generale dei trasporti, in un'unica voce: «Progetti integrati di trasporto nei sistemi urbani o metropolitani», fermo restando il fatto che anche le opere infrastrutturali ed il recupero deve trovare una diversa collocazione. A tal riguardo preannuncio che presenteremo alcuni emendamenti in sede di 5ª Commissione.

Desidero richiamare la vostra attenzione sull'aspetto della programmazione: sarà necessario un provvedimento che individui i vari tipi di intervento. Penso, ad esempio, alle convenzioni di alcune grandi città (Bologna, Torino, Milano, Roma) con le Ferrovie dello Stato ed il Ministero dei lavori pubblici. Si tratta di progetti integrati che richiedono l'intervento di amministrazioni diverse.

Non si tratta solo di affrontare il discor-

so sulle metropolitane leggere o pesanti di singole città, ma di esaminare la questione, ben più complessa, dei progetti integrati di trasporto. Per questo riteniamo opportuno riunire in un'unica voce relativa ai progetti integrati di trasporto nei sistemi urbani e metropolitani le appostazioni ora sparse nella tabella C. Manteniamo, quindi, le nostre riserve su una formulazione che ci sembra inadeguata e che darà sicuramente luogo a polemiche e rincorse, facendo perdere di vista il problema, di gran lunga più importante, dei progetti integrati di trasporto.

**PRESIDENTE.** Senatore Lotti, le sue osservazioni sulla necessità di una logica programmatica sono ineccepibili. Tuttavia, tenuto conto della recente istituzione del Ministero per i problemi delle aree urbane, che peraltro non ha una sua tabella, sarà a mio avviso preferibile, per questa « finanziaria », mantenere lo schema originariamente proposto. Nel prossimo esercizio si potrà invece pensare a dare un diverso « impianto » alle previsioni relative a questo specifico settore.

**LOTTI.** Posso assicurarle fin d'ora, signor Presidente, che daremo il nostro contributo in tal senso. Manteniamo, tuttavia, le nostre riserve.

Preannuncio dunque che la mia parte politica presenterà una relazione di minoranza, nonchè una serie di emendamenti (nel corso dell'esame dei disegni di legge finanziaria e di bilancio presso la 5<sup>a</sup> Commissione permanente) concernenti i piani di funzionamento dei sistemi portuali, il rilancio della flotta cabotiera ed ulteriori stanziamenti per l'industria cantieristica ed armatoriale; proporremo, inoltre, che lo stanziamento per il progetto relativo al ponte sullo stretto di Messina sia ridotto da 60 a 10 miliardi, destinando i restanti 50 miliardi, nel triennio, ad un progetto integrato d'area per l'attraversamento dello Stretto volto al rafforzamento della flotta di traghetti e al riadeguamento dei punti di approdo ormai in totale dissesto. Altri emendamenti riguarderanno il Piano generale dei tra-

sporti, un piano nazionale per gli aeroporti ed interventi specifici per l'aeroporto di Palermo.

Per quanto concerne l'ente Ferrovie dello Stato, le nostre proposte di modifica recepiranno le osservazioni formulate dal relatore, mentre proporremo la soppressione delle previsioni di cui ai commi 19 e 20 dell'articolo 8 del disegno di legge finanziaria, relative al ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto, trattandosi, secondo noi, di disposizioni-capestro per gli stessi enti locali. Infatti, ai già citati commi 19 e 20 dell'articolo 8 si prevede che, ai fini dell'applicazione dell'articolo 6, quarto comma, della legge n. 151 del 1981, gli enti locali o i loro consorzi sono tenuti a dare attuazione al piano predisposto per il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine perentorio del 31 dicembre 1988, provvedendo, a tal fine, ai necessari aggiornamenti del piano stesso anche attraverso la riorganizzazione produttiva e la razionalizzazione degli organici di personale. Le eventuali perdite o disavanzi dei servizi di trasporto non coperti dai contributi regionali resterebbero comunque a carico delle singole imprese ed esercizi di trasporto, nonchè a carico dei bilanci degli enti locali o dei loro consorzi, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Si tratta, a nostro avviso, di disposizioni che potrebbero far « saltare » molti bilanci comunali; inoltre, il termine perentorio del 31 dicembre 1988 è tale da scardinare gli stessi bilanci delle aziende interessate. Si pensi, ad esempio, a cosa potrebbe succedere a Roma, a Napoli o in alcuni centri del Settentrione: si arriverebbe, se non addirittura alla chiusura delle aziende, quanto meno alla soppressione di molte corse.

Come si ricorderà, nel 1984, in occasione della discussione della legge finanziaria del 1985, l'allora ministro dei trasporti, onorevole Signorile, aveva assunto l'impegno di procedere al taglio dei cosiddetti « rami secchi », dismettendo talune tratte ritenute di scarso traffico. Riteniamo, per parte nostra, che si sia trattato di norme prive di senso; infatti, i « rami » diventano secchi, secondo noi, solo se non vengono utilizzati

e se non rientrano in un adeguato sistema di trasporto. Proporremo, pertanto, l'abrogazione di quelle stesse norme e di avviare un confronto serio con la Motorizzazione civile, le ferrovie concesse e l'ente Ferrovie dello Stato attraverso il quale sia possibile stabilire, nell'ambito di un sistema opportunamente coordinato, quali tratte possano essere ritenute «rami secchi» e quali altre possano invece venire considerate idonee ad essere inserite nel sistema di trasporto regionale o statale.

Presenteremo, inoltre, un emendamento riferito al capitolo 4634, relativo alle somme da corrispondere all'ente Ferrovie dello Stato, a titolo di compensazione, concernenti gli obblighi di servizio pubblico e la normalizzazione dei conti, che riteniamo sottostimato. Ci sembra altresì insufficiente lo stanziamento riferito alla legge n. 151 del 1981; la stessa Federtrasporti ha infatti richiesto che tale stanziamento venga incrementato in misura pari al tasso programmato di inflazione, con un aumento, dunque, di circa 22 miliardi rispetto alla cifra iscritta in bilancio.

Per quanto concerne gli investimenti di cui alla già citata legge n. 151 del 1981, presenteremo un emendamento tendente a stanziare ulteriori fondi per un ammontare di 100 miliardi.

**PRESIDENTE.** In chiusura dei nostri lavori vorrei ringraziarvi, e non si tratta di una formalità, perchè il dibattito sui documenti finanziari si è svolto in condizioni assolutamente anomale, quindi abbiamo dovuto veramente fare appello a tutta la reciproca tolleranza, pazienza e buona volontà. È un riconoscimento che devo alla Commissione perchè è giusto che lo faccia e lo meritate.

Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470 resta conferito al senatore Rezzonico.

*I lavori terminano alle ore 14.*

**MARTEDÌ 1° MARZO 1988**

(Antimeridiana)

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

*I lavori hanno inizio alle ore 10.*

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)**» (470-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990**» (471-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (Tab. 11)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17) (Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Esame congiunto della tabella 11; esame congiunto e rinvio della tabella 17)

**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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 – Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1988 (tabella 11) – Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (tabella 17)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Procediamo all'esame della tabella 17.

Invito il senatore Mariotti a riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati alla tabella 17 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 470-B.

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B*. Onorevoli colleghi, considerate le notevoli modificazioni apportate dalla Camera dei deputati al testo del disegno di legge finanziaria varato dal Senato, per la Marina mercantile, nel complesso, i cambiamenti sono stati limitati.

Vediamo ora gli articoli interessati alle modificazioni, tra cui innanzitutto l'articolo 20 del testo approvato dal Senato che diventa l'articolo 15 nel testo della Camera, specificatamente nei commi 32 e 33 del nuovo testo, dove per il settore della pesca marittima si effettua una compensazione rispetto a quanto previsto al comma 23 del già citato articolo 20 del testo approvato dal Senato: infatti la riduzione da 180 a 120 miliardi per il rifinanziamento della legge n. 41 del 1982 è compensata dalla prevista spesa di 60 miliardi (20 per ciascuno degli anni del triennio 1988-1990) ai fini della prosecuzione degli interventi per il fermo del naviglio da pesca, con riferimento alla legge n. 471 del 19 novembre 1987 esaminata da questa Commissione pochi mesi fa. Si tratta di una scelta netta che poteva essere evitata in quanto le finalità della legge n. 41 sono varie e investono i diversi settori della pesca marittima: prevedono infatti contributi per la ricerca scientifica e tecnologica; mutui a tasso agevolato e contributi in conto capitale sugli investimenti nel settore; contributi per le attività promozionali, interventi che dovrebbero essere attuati sulla base di piani nazionali della pesca e dell'acquacoltura.

Le modificazioni apportate possono avere una loro logica, tuttavia non aderiscono ad una impostazione di piano come previsto dalla legge n. 41. La decisione della Camera dei deputati segue purtroppo una impostazione che favorisce investimenti «a pioggia», non inseriti in un disegno generale comprensivo delle diverse esigenze che solo una politica di piano può soddisfare. Con questa osservazione voglio raccomandare una maggiore attenzione ad impostare concretamente piani di intervento che purtroppo sono più spesso enunciati che non realmente elaborati ed attuati.

Si tratta tuttavia di una compensazione

riferita sempre al settore della pesca e con un intervento del Governo rivolto a coordinare gli impegni e le iniziative è auspicabile che si possa adeguatamente concludere operazioni che non vadano nel senso della frammentazione dei provvedimenti l'uno slegato dall'altro.

L'articolo 15 del testo approvato dalla Camera ci interessa altresì per i commi 30 e 31: il regolamento ivi citato prevede un'azione comunitaria per eliminare gli ostacoli allo sviluppo di nuove attività economiche in alcune zone colpite dalla ristrutturazione del settore delle costruzioni navali. Si tratta di contributi statali per finanziamenti a tasso agevolato finalizzati alla costruzione di nuovi impianti o per l'ammodernamento e l'ampliamento di quelli esistenti, previsti sulla base dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 902 del 1976. Il comma 30 approvato dalla Camera dei deputati (e non previsto nel testo votato dal Senato) prevede quanto ho sopra enunciato; la materia è ripresa con alcune integrazioni anche al comma 31 per la previsione di spesa del Ministero dell'industria.

Le altre modifiche riguardano l'articolo 23 del testo del Senato, che nel disegno di legge al nostro esame è diventato articolo 17: al comma 45 di tale articolo infatti si prevedono ulteriori 150 miliardi (50 per ciascun anno del triennio) per il potenziamento delle infrastrutture logistiche delle capitanerie di porto; è un lodevole intento, ma emerge tuttavia che alla data del 12 marzo del 1987 non risultavano effettuate spese inerenti il programma previsto dalla legge n. 979 del 1982, approvato con decreto interministeriale del 15 giugno 1985, per la realizzazione di circa 8.500 vani e oltre 350 sedi periferiche dell'Amministrazione della marina mercantile, con un piano finanziario di spesa di circa 95 miliardi a partire dal 1986. È auspicabile che lo stanziamento previsto venga utilizzato e che si operi per il potenziamento delle sedi periferiche che ne hanno assoluto bisogno. È quindi lodevole l'impegno di spesa, ma è altrettanto auspicabile che tale spesa venga utilizzata per le opere da eseguirsi.

Sempre per quel riguarda l'articolo 17, il

comma 46, che tratta dell'ambiente marino, è senz'altro una nota positiva: con questo comma viene autorizzata una ulteriore spesa di 150 miliardi per gli interventi a tutela dell'ambiente marino già previsti dalla legge n. 979 del 1982. È una scelta positiva perchè il settore è di vitale importanza per la difesa dell'ambiente nel suo complesso e perciò auspico che l'intervento non sia lasciato alla improvvisazione, ma venga coordinato tra i vari Ministeri, primo tra tutti quello dell'ambiente il cui intervento appare indispensabile. La Marina mercantile ha un ruolo importantissimo da giocare al riguardo e deve svolgerlo in collegamento con i Ministeri che possono intervenire per la difesa del mare e quindi — come ho già detto — con il Ministero dell'ambiente.

Al riguardo rinvio a quanto già detto nella mia relazione al disegno di legge finanziaria lo scorso ottobre e alle indicazioni che ho formulato nella presentazione degli emendamenti per la salvaguardia dell'ambiente marino. In quella sede ho ribadito l'importanza del collegamento tra i vari Ministeri perchè — come più volte abbiamo sottolineato in occasione delle discussioni sulla tutela del mare — l'inquinamento e la difesa dell'ambiente non riguardano soltanto la terra o soltanto il mare, ma c'è una stretta connessione tra i due aspetti ed è pertanto opportuno coordinare gli interventi.

Passando all'articolo 24, già articolo 34 del testo approvato dal Senato, c'è da rilevare che al comma 23 si parla dell'acquisizione di elicotteri per le esigenze della protezione civile. Si tratta di un comma aggiuntivo rispetto al testo approvato dal Senato. Vi si autorizza la spesa di 10 miliardi annui nel triennio 1988-1990 per l'acquisizione di elicotteri, nonchè per la costituzione, l'equipaggiamento e l'addestramento di reparti operativi mobili delle capitanerie di porto per la sorveglianza delle coste ed il soccorso in mare. Tale stanziamento integra quello di 180 miliardi nel triennio per i servizi della protezione civile per il soccorso alle popolazioni colpite da calamità, nonchè per altre emergenze di carattere

socio-sanitario. Si tratta di un'integrazione molto utile, considerato anche che specialmente in alcune stagioni vi è la necessità di effettuare interventi proprio nelle zone di mare, e quindi tale integrazione deve essere giudicata positivamente.

Per quanto si riferisce alle tabelle, premesso che le variazioni sono conseguenti a quelle contenute nella legge finanziaria e già illustrate, occorre esaminare in particolare modo la tabella C, con riferimento alla direttiva CEE n. 87/167, relativa all'industria cantieristica e armatoriale e interventi in favore del cabotaggio. Per il 1988 rispetto a quanto previsto dal Senato c'è una riduzione per l'industria cantieristica e armatoriale di 10 miliardi (si passa da 100 a 90 miliardi) i quali però vengono trasferiti ad interventi in favore del cabotaggio; si tratta di mera compensazione per attività distinte. Per l'industria cantieristica e armatoriale nel 1989 e nel 1990 gli stanziamenti rimangono inalterati (30 miliardi); si aggiungono poi 20 miliardi per il 1989 e 50 per il 1990 per interventi a favore del cabotaggio. Giudico positivamente questa variazione perchè, soprattutto in previsione dell'approvazione della legge sul cabotaggio, è utile prevedere uno stanziamento specifico che possa attivare congruamente le indicazioni che, almeno nel testo della proposta che ci è stata inviata, sono contenute. Quindi nel complesso non sembra che grandi variazioni ci siano; ci sono alcuni miglioramenti. L'aspetto che ho cercato di evidenziare e sul quale credo debba essere fatta una valutazione più approfondita da parte di tutti gli organi interessati è quello relativo alla compensazione che avviene tra quanto previsto dalla legge n. 41 per la pesca marittima e quanto previsto dalla recente legge del novembre scorso sempre in materia di pesca marittima. Secondo me sarebbe stato più positivo mantenere la primitiva impostazione e non la seconda approvata dalla Camera.

Nel complesso mi sembra che le variazioni vadano nel senso di rafforzare l'intervento del Ministero anche se, come abbiamo detto in fase di relazione sulla tabella e sulla legge finanziaria in prima lettura

qui al Senato, gli stanziamenti per questo Ministero non sono adeguati alle esigenze.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Mariotti per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 17.

**BISSO.** Dirò poche cose, signor Presidente, perchè il disegno di legge finanziaria, come ci ritorna dalla Camera, non introduce modificazioni sostanziali degne veramente di essere prese in considerazione. Non sono stati infatti modificati gli indirizzi di fondo sui quali abbiamo già avuto modo di discutere nelle sedute precedenti a questa e non posso che confermare i giudizi in proposito che ho già espresso a nome del mio Gruppo. Si tratta di una legge finanziaria i cui orientamenti di fondo e le risorse che mette a disposizione non si collocano in sintonia con i bisogni più profondi del settore, anzi per certi aspetti la finanziaria, così come ci ritorna dalla Camera, non solo non ha modificato gli indirizzi di fondo, ma ha acuito i problemi già esistenti. Ad esempio, il relatore faceva cenno a questo aspetto, anche se poi ha cercato di attenuarne il significato; vi sono delle riduzioni di spesa e non si tratta solo di un problema di compensazione. Che cosa si vuole compensare togliendo alcuni miliardi da uno stanziamento che è già insufficiente? Come si può parlare di compensazione quando si riduce l'importo previsto per la pesca, o lo stanziamento per l'armamento e per la cantieristica? Poi una parte di questi stanziamenti che vengono ridotti li ritroviamo collocati su altre voci, ma sono sempre del tutto insufficienti.

Bisogna intanto vedere come saranno spesi e concretamente finalizzati questi 90 miliardi in quanto per quel che già si conosce la cifra occorrente è ben superiore ed oltrepassa i 200 miliardi; ma se questi 90 miliardi dovessero essere finalizzati ad acquistare navi di seconda mano e ad un contributo sul nolo di trasporto, allora dovremmo dire che la cifra non soltanto è del tutto inadeguata perchè una proposta di legge al riguardo ne prevede già 200,

ma che con questo intervento non ci prepareremo affatto all'appuntamento del 1992 perchè ci troveremmo a quella scadenza con navi vecchie di undici, dodici anni e con una realtà assolutamente imm modificata. Se la flotta starà o meno sul mercato non si sa ancora, ma spendere dei miliardi per contributi al nolo stabilendolo per legge prima ancora di sapere se il nolo è remunerativo o non lo è, non è comprensibile dal nostro punto di vista e a questo proposito ci sembra difficile parlare di compensazione.

Le risorse messe a disposizione per questa attività sono del tutto insufficienti ed inadeguate. Vorrei inoltre sottolineare altri aspetti, ad esempio di come sia stato sordo il rifiuto di stanziare almeno una cifra per permettere un minimo di continuità nella ricerca scientifica nel campo della architettura e della costruzione navale. Il centro di studi e di ricerca è essenziale per far sì che la cantieristica italiana possa ambire a rimanere sul mercato: in proposito non si prevede niente così come non c'è niente per la portualità. Stiamo discutendo sul trasporto, ma quando andiamo a vedere una struttura importante ai fini del sistema dei trasporti italiani, ci troviamo di fronte ad una sordità incomprensibile: 7.125, punto e basta.

La legge finanziaria approvata dalla Camera è da questo punto di vista peggiorativa rispetto al testo licenziato dal Senato, e voi sapete che anche su quel testo abbiamo espresso un giudizio negativo.

Non vorrei aggiungere altro perchè diventa veramente incomprensibile e difficile continuare a fare delle proposte che poi, nella pratica, non trovano alcun riscontro. Non credo pertanto di dover aggiungere altro a ciò che ho già detto.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella 17.

**FIORINO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Il disegno di legge finanziaria che ritorna al Senato è grosso modo identico, per quanto attiene la tabel-

la della Marina mercantile, a quello che il Senato a suo tempo licenziò. Le iniziative prese alla Camera dei deputati sottolineano alcuni aspetti sollecitati dalle categorie interessate anche in riferimento ad un segnale che si chiedeva al Parlamento nello sforzo per reperire dei fondi. Sono d'accordo con il relatore e con alcune considerazioni del senatore Bisso nel senso che per quel che riguarda soprattutto il riposo biologico è stato sottolineato da tutti i Gruppi — e lo posso dire perchè ho seguito di persona la vicenda alla Camera dei deputati — è da non trascurare l'aspetto della continuità della normativa prevista dal decreto, che ha avuto una vita travagliata prima di essere convertito in legge.

Trovando difficoltà enormi nel reperimento della copertura finanziaria, si è prevista questa voce cercando di spostare la somma dalla pesca al riposo biologico; tuttavia è necessaria una riflessione sul riposo biologico che ha dato comunque buoni risultati e non va trascurato.

I finanziamenti per le capitanerie di porto vogliono significare ed indicare una maggiore attenzione del Ministero nei rapporti col territorio, potenziando le strutture adibite alla sorveglianza delle coste.

Anche sul cabotaggio c'è stata una forte sollecitazione da parte degli operatori del mare che intendevano sollecitare una scelta del Parlamento e del Governo che indicasse una maggior attenzione al problema. Sulla utilizzazione dei fondi e sugli indirizzi ritengo di poter dire che il Governo ricercherà la migliore utilizzazione di queste somme al fine di renderle produttive. Nella sostanza, le variazioni che la Camera dei deputati ha apportato riconfermano l'indirizzo che il Governo e il Senato avevano impresso al disegno di legge finanziaria, pur con queste precisazioni.

In questo senso il Governo sollecita l'approvazione della tabella 17.

**BISSO.** Il sottosegretario sa che la Fincantieri ha proposto l'espulsione di 6.000 addetti e che in tutti i cantieri stiamo andando verso l'esaurimento?

**FIORINO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Il protocollo che ho letto riguarda l'intesa tra i sindacati e la Fincantieri, ed è all'attenzione delle forze politiche, dei sindacati e del Governo un ulteriore provvedimento di riduzione che si richiama alla normativa CEE. Credo infatti che in questi giorni il Governo e il settore delle partecipazioni statali saranno principalmente impegnati a fare una maggiore chiarezza sul merito di queste intese; allo stato dei fatti, si tratta soltanto di intese.

Queste sono le notizie in mio possesso che mi provengono sia per l'incarico che svolgo all'interno del Governo che per i rapporti con il mondo sindacale, che è molto attento e preoccupato.

**PRESIDENTE.** Se non ci sono osservazioni, rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge, nonchè della tabella 17, ad altra seduta.

In attesa del ministro Mammì per procedere all'esame delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati alla tabella 11, sospendo brevemente la seduta.

*I lavori sono sospesi alle ore 10,45 e vengono ripresi alle ore 11,30.*

**PRESIDENTE.** Riprendiamo i nostri lavori e passiamo all'esame della tabella 11.

**VISCONTI.** Signor Presidente, abbiamo già iniziato l'esame di una tabella e abbiamo constatato con quanto disagio affrontiamo questa seconda tornata alla discussione, tant'è che il senatore Bisso concludeva il suo intervento con una dichiarazione: cercherò di essere breve, non so neppure che cosa vada detto. Non abbiamo elementi di riferimento, soprattutto per quanto riguarda il nostro Gruppo. Noi non sappiamo allo stato se il Governo è intenzionato a presentare degli emendamenti alla legge finanziaria, così come ci è stata trasmessa dalla Camera; non sappiamo quindi in questo momento se possiamo o dobbiamo presentare degli emendamenti per miglio-

rare un testo che non condividiamo. In linea generale siamo dell'avviso di far passare in pochissimi minuti, senza neppure troppi commenti, una legge finanziaria che pur non condividiamo, affinché si arrivi al più presto alla determinazione di quel punto politico che credo tutti auspichiamo si verifichi al più presto per dare alcune certezze al Paese.

Formalizzo perciò la richiesta di sospendere l'esame di questa tabella, per capire quale sia la volontà del Governo in ordine non solo a questa, ma anche alle altre tabelle che dovremo affrontare in seguito. Una volta che si è fatta chiarezza, per quanto ci riguarda, faremo in modo che tutto scorra nella maniera più rapida possibile, ma vogliamo muoverci in un quadro di certezza che deve essere soprattutto fornito dal Governo.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulla richiesta formulata dal senatore Visconti.

**MAMMÌ, ministro delle poste e delle telecomunicazioni.** Non entro nel merito della validità delle considerazioni del senatore Visconti e non sono in grado di dare notizie rispetto a questioni che sono *in itinere*. Devo però dire a proposito della tabella di cui ci dovremmo occupare stamane che non ci sono state modificazioni alla Camera e, per quanto riguarda la legge finanziaria, vi è stata solo l'aggiunta delle parole «per il miglioramento del servizio», un'aggiunta forse un po' scontata. Senza nulla togliere alle considerazioni di carattere generale, non so se sia il caso di tenere impregiudicate quelle considerazioni, ma di liberarci di una tabella della quale ci libereremo nello stesso identico modo quale che sia l'esito delle questioni politiche che il senatore Visconti ha sollevato.

**GIUSTINELLI.** Signor Presidente, vorrei avanzare una proposta; le considerazioni del senatore Visconti hanno colto il cuore del problema ed hanno esplicitato anche quel certo disagio che tutti abbiamo inteso

giovedì pomeriggio quando il Presidente del Senato ha detto che fundamentalmente non era possibile definire il calendario dei lavori perchè mancava una posizione precisa da parte del Governo. Sappiamo che la Commissione bilancio, salvo modifiche, è convocata per domani; la maggioranza si riunirà oggi, ma non è dato conoscere gli orientamenti nè è possibile sapere se questa riunione sarà conclusiva. Circolano poi notizie diverse circa gli emendamenti che il Consiglio dei Ministri avrebbe intenzione di sostenere. Abbiamo delle perplessità in ordine alla possibilità di concludere la discussione sul bilancio perchè, pur convenendo con il giudizio del Ministro in ordine alla limitata portata delle modifiche, tuttavia non vogliamo che sia inibita la nostra possibilità di apportare ulteriori emendamenti, sempre agganciandoci eventualmente all'articolo in discussione. Vorrei far presente che proprio su questo articolo il nostro Gruppo ha presentato degli emendamenti che andavano sostanzialmente a toccare la stessa manovra che veniva imposta con la legge finanziaria in ordine al cosiddetto piano di risanamento.

Avanzo quindi la proposta di consentire al relatore di svolgere la discussione generale ed eventualmente consentire l'effettuazione degli interventi e la replica del Ministro, rinviando però la possibilità di presentare emendamenti e di votare la tabella al momento in cui sarà conosciuta la portata delle proposte che il Governo e la maggioranza intenderanno presentare. Noi non possiamo in sostanza accettare che si voti una serie di tabelle per poi trovarci magari domani di fronte ad un fatto nuovo anche di portata clamorosa; riteniamo che sia giusto consentire al Parlamento di valutare la dimensione delle proposte che la maggioranza ed il Governo intenderanno presentare.

**PRESIDENTE.** La tabella è divenuta definitiva, non essendo stata modificata dalla Camera. Possiamo solo suggerire alla Commissione bilancio emendamenti al disegno di legge finanziaria.

GIUSTINELLI. Lei ha ragione, il cuore del problema è questo; mi auguro che nel pomeriggio si possa affrontare la questione senza remore.

ULIANICH. Presidente, ritengo che il problema posto sia vero e che dunque resti aperto fino a quando non abbia ricevuto una risposta plausibile. Distingueri tuttavia la verità e la profondità del problema aperto dalla situazione particolare in ordine alla tabella relativa al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Per questo motivo proporrei — restando impregiudicata la questione posta dal senatore Visconti e ribadita dal senatore Giustinelli — di procedere all'esame della specifica tabella, salvo oggi pomeriggio — qualora non sia chiara la posizione del Governo sulle tabelle modificate dalla Camera dei deputati — far valere la richiesta di sospensiva.

In conclusione propongo quindi che si proceda per questo specifico settore.

PRESIDENTE. Visto l'orientamento della Commissione, ritengo opportuno iniziare l'esame della tabella 11 e delle connesse parti del disegno di legge finanziaria.

Prego pertanto il senatore Nieddu di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati alla tabella 11 e alle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470-B.

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470-B.* Per la verità sono molto agevolato dai discorsi fatti, dal momento che sono state focalizzate le modifiche, o meglio le non modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo del disegno di legge finanziaria e alla tabella 11 varati dal Senato. Va segnalata la modifica introdotta dalla Camera riguardante il comma 22 dell'articolo 13, del disegno di legge finanziaria (*ex* comma 18 dell'articolo 18 del testo approvato dal Senato) dove in modo esplicito — anche se per la verità anche sul testo del Senato era implicita un'analoga volontà — la Camera ha ritenuto di richiamare meglio ed in modo più chiaro la volontà di realizzare

un piano funzionale al miglioramento del servizio. Si tratta peraltro dell'unica modifica rilevante relativa all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Credo sia opportuno ricordare che nel corso dell'esame al Senato del disegno di legge finanziaria, nonostante il parere favorevole espresso da questa Commissione nel suo rapporto, la Commissione bilancio ha purtroppo modificato il comma 5 dell'articolo 8 del testo del Governo concernente la autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti per l'effettuazione di una anticipazione ai sensi del famoso tredicesimo comma dell'articolo 8 della legge n. 887 del 1984, cioè la legge finanziaria per il 1985, a favore dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici. Si tratta di un importo di un certo rilievo, 5.000 miliardi, per il quinquennio 1988-1992, da destinarsi ai programmi di investimento nello strategico settore delle telecomunicazioni. Purtroppo — come ho detto — la 5ª Commissione ha modificato il testo del Governo che aveva ricevuto l'assenso della nostra Commissione. Quella disposizione risulta pertanto soppressa nel testo approvato dal Senato, che prevede invece al comma 22 dell'articolo 18 — che poi è diventato il comma 26 dell'articolo 13 del testo varato dalla Camera dei deputati — che i mutui di cui all'articolo 14, quindicesimo comma, della legge n. 887 del 1984, destinati alla società concessionaria per i servizi delle telecomunicazioni, possono essere contratti dalla concessionaria stessa non solo attraverso la Cassa depositi e prestiti, ma anche attraverso altri istituti di credito. Naturalmente gli emendamenti apportati dalla 5ª Commissione e fatti propri dall'Aula hanno trasferito nella tabella C alla rubrica «Amministrazioni diverse», l'accantonamento di 52 miliardi per il 1989 e di 104 miliardi per il 1990, sotto la voce: «Concorso dello Stato per l'ammortamento ed interessi destinati al finanziamento della Cassa dei depositi e prestiti per la realizzazione del piano delle telecomunicazioni».

Come è noto, per fatti vari, questi stanziamenti devono essere approvati con una apposita legge.

È questo ciò che devo dire in merito alle

modifiche apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge finanziaria e alla tabella del bilancio del Ministero; credo però che la presenza del Ministro ci fornisca una ghiotta occasione per fare alcune considerazioni, ed in primo luogo per sottolineare — per quanto mi riguarda anche con sincera soddisfazione — i significativi passi avanti compiuti dal movimento sindacale postelegrafonico inteso nella sua accezione più ampia, cioè i sindacati confederali, che nell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni rappresentano oltre il 93 per cento degli addetti.

Per quanto riguarda l'assetto delle telecomunicazioni, sono in larga parte venute meno quelle posizioni pregiudiziali che avevano ostacolato il decollo del disegno di legge per la riforma del Ministero e dell'assetto delle aziende da esso controllate.

L'occasione è utile per dare atto al ministro Mammì dell'impegno profuso per integrare gli organici — anche se in modo parziale — con la programmata assunzione di 5.000 unità, tutte destinate al settore del recapito che è quello che maggiormente avverte la carenza di personale. Credo che non bisogna essere profeti per prevedere che il servizio del recapito trarrà giovamento da queste assunzioni.

Voglio anche cogliere l'occasione per rinnovare al Ministro la preghiera di presentare al più presto il disegno di legge che si riferisce al contratto per il periodo 1982-1984, così come vorrei pregarlo di presentare il disegno di legge sul riscatto degli appartamenti dell'Istituto postelegrafonici, tenendo presente che al Senato è già stato presentato un provvedimento che segna il passo in attesa di conoscere quello di sua iniziativa.

Prima di concludere vorrei anche pregare il Ministro — riprendendo una richiesta già avanzata dalla senatrice Senesi, condivisa e fatta propria dalla Commissione — di fornire il quadro della situazione immobiliare dell'azienda, riferito agli alloggi di servizio, anche in relazione all'esigenza di modificare i regolamenti per l'assegnazione degli alloggi, che a distanza di tanti anni si rivelano decisamente anacronistici.

Infatti, rispetto al momento in cui quei criteri furono congegnati, oggi le condizioni sono molto cambiate. Mentre prima i concorsi erano tutti a livello nazionale e c'era una mobilità selvaggia dal Sud al Nord, già da qualche anno si svolgono a livello regionale e provinciale. Attualmente le domande di trasferimento si sono notevolmente ridotte e questo ci mette nelle condizioni di poter chiedere al Ministro di modificare quei criteri e, se è possibile, bloccare quelle iniziative già messe in moto perchè si tratta di una situazione meritevole di considerazione.

Con queste considerazioni, ritengo che dobbiamo ribadire il voto favorevole già espresso all'approvazione della tabella 11. Per quanto riguarda gli emendamenti, credo che sulla tabella non siano proponibili in quanto non è stata modificata dalla Camera, mentre possiamo proporre presso la 5<sup>a</sup> Commissione emendamenti al disegno di legge finanziaria. Invito pertanto la Commissione a votare a favore delle modifiche apportate dalla Camera alle parti di competenza dei documenti finanziari.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Nieddu per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 11.

**GIUSTINELLI.** Signor Presidente, non posso fare altro che ribadire l'opinione dei senatori del Gruppo comunista in ordine al problema procedurale che è stato qui sollevato, opinione che non vuole cogliere un aspetto meramente formale. Il relatore afferma che non è inibita la nostra possibilità di presentare in Commissione bilancio degli emendamenti al testo del disegno di legge finanziaria; gliene do atto, ma in questo caso, secondo me, viene meno una prerogativa della nostra Commissione che ha comunque il diritto-dovere di potersi pronunciare sulla sostanza dei nostri emendamenti e conseguentemente la possibilità di farli propri, di presentarli essa stessa come Commissione. Noi abbiamo convenuto come Gruppo in ordine alla possibilità di svolgere la discussione generale e di

consentire la replica del Ministro, dopodichè la votazione finale a questo punto è destinata a diventare un problema di pochi minuti, una questione del tutto procedurale. Rinviare la votazione finale al momento in cui la maggioranza e il Governo saranno nella condizione di far conoscere al Parlamento le proprie decisioni mi sembra non solo possibile, ma anche doveroso. Questa rimane la nostra impostazione; noi preghiamo il Presidente di prenderne atto e poi ci rimetteremo alla determinazione che la Commissione intenderà assumere.

Nel merito della modifica che è stata introdotta dalla Camera dei deputati noi conveniamo sul giudizio già espresso: si tratta di una precisazione e anche di un miglioramento della precedente formulazione, una precisazione che per certi aspetti potrebbe risultare anche superflua, ma il fatto che comunque sia stata introdotta non può certo essere giudicato in termini negativi. Si dice che l'obiettivo della riorganizzazione produttiva deve essere anche quello del miglioramento del servizio e credo che questo obiettivo debba essere in ogni caso e comunque anteposto a qualsiasi provvedimento di riorganizzazione. Vorrei vedere che la traduzione di questo principio si dovesse poi trasformare in un peggioramento del servizio! Sarebbe una cosa allarmante se è vero che molti di noi sono partiti da una constatazione la cui sostanza rimane al momento attuale del tutto valida, e cioè che il servizio postale nel nostro Paese non brilla certo per efficienza e per risultati. Convenendo sulla portata della modifica della Camera, credo che debba essere rimarcato dai senatori comunisti il giudizio politico che abbiamo espresso nella precedente discussione sui documenti di bilancio.

Allora ebbi a rimarcare in un certo senso un contrasto con l'impostazione del relatore Nieddu, cosa di per sè del tutto legittima. Intendo farlo anche oggi perchè mi sembra che il relatore, pur cogliendo l'occasione importante della presenza del Ministro, si limiti a considerare i problemi che oggi avvolgono l'amministrazione postale in un'ottica prevalentemente sindacale

e comunque non globale, un'ottica piuttosto limitata. Noi riteniamo che di fronte al permanere di una serie di disfunzioni, di disagi, di limiti che caratterizzano l'amministrazione postale, di fronte al fatto che oggi entrano in vigore le nuove tariffe postali con aumenti che vanno ben oltre il tasso di inflazione programmato, su altri fronti non sono ancora pervenute quelle risposte che era legittimo attendersi. Il nodo cruciale, onorevole Ministro, a nostro avviso, resta quello della riforma dell'amministrazione postale; il relatore ha fatto un cenno a questo problema ed io lo voglio riprendere perchè ritengo che ci sia a questo proposito qualche parola da spendere. La riforma non è un'esigenza che noi sentiamo in astratto; sono ormai passati molti anni da quando il Parlamento impegnò il Governo a presentare il relativo disegno di legge. Il Governo da molti anni ci risponde che il disegno di legge è stato inviato al concerto o meglio — mi si consenta questa precisazione — ci rispondeva, perchè al momento attuale non è dato sapere se l'onorevole Mammì ha inteso riprendere il testo che nella passata legislatura fu polemicamente presentato dall'allora Presidente della Commissione lavori pubblici, senatore Spano, oppure egli sia giunto ad una determinazione del tutto diversa, nel senso cioè di reimpostare tutti i connotati di quel disegno di legge e quindi prospettare una diversa ipotesi di riforma.

Comunque non c'è dubbio circa la necessità che il disegno di legge e la riforma in quanto tali debbano essere completamente posti sul tavolo della discussione: lo abbiamo già chiesto come Gruppo comunista presentando una nostra proposta in tal senso per la riforma del Ministero. Naturalmente ci collochiamo di fronte a questi problemi con grande umiltà ed apertura e siamo quindi disposti a discutere sul merito delle soluzioni con tutte le forze politiche. Diventa tuttavia in questo momento oggettivamente difficile, di fronte alla necessità di trovare un nuovo e più avanzato ordine nel settore delle comunicazioni, accettare una situazione nella quale il problema è soltanto esorcizzato e fundamental-

mente non se ne può discutere. Il primo obiettivo che vorremmo proporre all'attenzione del Governo è quello dei caratteri della riforma: il Ministro condivide l'esigenza a suo tempo espressa dal suo predecessore di dare vita a un Ministero dalle caratteristiche snelle, con capacità di programmazione, di direzione e di coordinamento? Condivide la necessità di dar vita ad un'azienda postale che possa porsi in una posizione strumentale rispetto al Ministero con una visione dei problemi imprenditoriale, dinamica, capace cioè di proiettarsi sul terreno, non dico della concorrenza, ma comunque di un recupero di utenza così come noi auspichiamo?

Vi è inoltre il grande capitolo, che nel disegno di legge finanziaria viene appena affrontato, del riordino del sistema postale. Onorevole Ministro, così come ebbi la possibilità di esprimermi qualche mese fa in occasione della precedente discussione, devo ribadire che non credo affatto ad un piano di riordino, di risanamento e di azzeramento dei trasferimenti dello Stato all'azienda postale, al netto degli obblighi di servizio se non si affronteranno i nodi strutturali della riforma. Penso che le intenzioni siano destinate a rimanere sulla carta e sostanzialmente inevase. Analogo discorso intendo fare per quanto riguarda la riforma del sistema delle telecomunicazioni: in questo caso il *gap* rischia di diventare molto più forte nei confronti degli altri paesi, e lo ha fatto rilevare lo stesso Ministro delle partecipazioni statali nel corso di un'audizione presso la Camera dei deputati. Si dice sempre che il terreno è di avanguardia; che ci giochiamo non solo l'assetto delle telecomunicazioni e dei servizi all'interno del nostro Paese, ma anche una gran parte delle possibilità di porci in termini adeguati sul terreno della concorrenza internazionale. Chiudo questo capitolo riconfermando che le risposte non possono essere quelle date dalla legge finanziaria e sottolineando che rispetto al 1987, quando il Gruppo comunista propose degli investimenti e la risposta non venne accolta, quest'anno vi è qualcosa di nuovo. Il Parlamento tuttavia deve sapere come si

intende spendere queste somme e deve essere messo nella condizione di poter intervenire almeno nella determinazione dei programmi di spesa.

Accantonando il capitolo del rapporto tra l'industria manifatturiera e le aziende che gestiscono i servizi, ma si tratta di un nodo problematico al quale bisogna dare risposta. Noi comunisti abbiamo proposto la costituzione dell'Ente nazionale delle telecomunicazioni preposto alla politica del settore, che dovrebbe essere in grado di imprimere un forte impulso. Mi si consenta ancora brevemente: abbiamo manifestato in occasione della discussione di qualche mese fa la necessità di un confronto molto franco con il Ministro in ordine all'attuazione della legge n.39 del 1982. Il Ministro si era dichiarato disponibile a questo confronto; lo prego pertanto di confermare la sua disponibilità e prego anche il Presidente della Commissione di stabilire le opportune intese affinché tale confronto possa avvenire. È vero che questo aspetto non concerne la modifica apportata dalla Camera dei deputati, ma la sostanza della nostra richiesta rimane inalterata, nel senso che riteniamo giusto fare il punto sulla attuazione della legge n.39 e delle nuove esigenze che hanno indotto il Governo a chiedere quest'anno l'aumento degli stanziamenti. Riteniamo inoltre che sia giusto farlo non solo per consentire al Parlamento di operare una legittima verifica delle spese fin qui effettuate, ma soprattutto per poter riaprire un discorso di strategie: cosa intende fare il Governo in rapporto ai diversi problemi che concernono la funzionalità dell'azienda postale ed in particolare sulle questioni legate all'organizzazione dei servizi, alla distribuzione della posta, al rapporto tra i centri di meccanizzazione e la posta elettronica e la politica tariffaria, tanto per fare alcuni esempi? Questi problemi possono essere legittimamente affrontati partendo da queste considerazioni.

Onorevole Ministro, vorrei infine porre un problema che abbiamo già sollevato e rispetto al quale è preannunciata una sua comunicazione nella mattinata di domani alla Commissione di vigilanza sulla RAI.

Ritengo che sia giusto parlare della questione anche nella Commissione di merito per evitare che le Commissioni bicamerali finiscano con l'assumere un ruolo stravolgente rispetto alle Commissioni permanenti.

Lei qualche mese fa ha annunciato l'intenzione di presentare un disegno di legge di riforma della emittenza pubblica e privata, e rispetto a quella comunicazione, è avvenuto nel frattempo qualche fatto nuovo sia nel senso di un'ulteriore concentrazione delle testate (il caso più recente è quello di Telecapodistria) sia nel senso di un ulteriore richiamo al Governo e al Parlamento da parte della Corte costituzionale affinché affrontino questi problemi: dalla sentenza del 1976 è passato ormai molto tempo, i giochi in larga misura sono stati fatti. Abbiamo avuto la possibilità di ascoltare due settimane fa il presidente della Fininvest nella Sottocommissione per la pubblicità e sostanzialmente dopo l'incontro che ha avuto col presidente della RAI, egli è oggi portatore di un'ipotesi di accordo con la emittenza pubblica. Ci rendiamo conto del significato più recondito di questa proposta in quanto la Fininvest ha ormai conquistato molto terreno rispetto al servizio pubblico e quindi anche se dovesse perdere, attraverso un «trattato», una fettina di questo terreno — una volta sancita la sua posizione — le resterebbero comunque grandi possibilità soprattutto nella spartizione del mercato pubblicitario rispetto al quale domani saremo chiamati ad assumere precise determinazioni.

La questione del riordino dell'emittenza è ormai problema non rinviabile. Abbiamo letto anche di recente di una sua volontà, signor Ministro, di muoversi in questo senso; non possiamo d'altra parte ignorare le precarietà più generali della situazione politica di oggi e io credo sia giusto consentire alla nostra Commissione di avere a questo proposito anche dei precisi elementi di valutazione.

Altre questioni non intendo affrontare considerando la sede specifica nella quale ci troviamo.

Non posso quindi far altro che preannun-

ciare in questa sede, anche se ritengo che il voto debba essere espresso successivamente, i nostri orientamenti contrari rispetto alle scelte del disegno di legge finanziaria e della tabella. Ma in questo ambito voglio continuare a credere nella possibilità di un ruolo positivo da parte dell'onorevole ministro Mammì e quindi nella possibilità che, rispetto a questa grande questione di strategia e di indirizzo, da parte sua ci possano essere date, al di là della finanziaria, delle risposte positive che sono poi le risposte che il Paese largamente attende.

VISCA. Il Gruppo socialista, in merito a quanto richiesto dai senatori Visconti e Giustinelli per una sospensione dei lavori, esprime contrarietà in quanto non ci sono elementi per svolgere un approfondimento concreto.

Condividiamo la proposta del Presidente di procedere nell'esame della tabella 11 e delle parti del disegno di legge finanziaria ad essa connesse e ci associamo alle osservazioni del relatore in merito alla tabella 11, sulla quale esprimiamo parere favorevole.

PICANO. Mi associo all'impostazione data dal relatore. D'altra parte, sulla tabella che riguarda il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, non ci sono grosse variazioni rispetto a quanto la Commissione aveva già precedentemente assunto.

Vorrei cogliere l'occasione per chiedere all'onorevole Ministro se c'è già un orientamento, nella preparazione del progetto di legge per la utilizzazione dei 5.000 miliardi stanziati per il piano delle telecomunicazioni, che trovi d'accordo le aziende che gestiscono i servizi per far sì che possiamo arrivare rapidamente, appena approvata la «finanziaria», a delle conclusioni in proposito al fine di mettere le aziende in grado di spendere fin da quest'anno gli stanziamenti in essa previsti.

ULIANICH. Non ho nulla da aggiungere a quanto ho detto nella «tornata» precedente, quindi intendo riferirmi alla mia

presa di posizione e anche alla conseguente dichiarazione di voto che in quella occasione espressi.

Sarebbe opportuno però che il Ministro ci dicesse qualcosa, se qualcosa di nuovo c'è, da allora, rispetto alla riforma della emittenza pubblica e privata.

**PRESIDENTE.** Se nessun altro chiede la parola, dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella 11.

**NIEDDU**, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470-B.* Solo poche parole, intanto per dire che evidentemente l'inesperienza mi ha fatto pensare che la mia relazione in questa sede dovesse limitarsi a quelle che sono state le modifiche apportate alla legge finanziaria dalla Camera dei deputati.

**PRESIDENTE.** Non deve scusarsi, senatore Nieddu.

**NIEDDU**, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 470-B.* Fra i diversi problemi quello del riordino dell'emittenza pubblica e privata e quello delle poste sono sempre sul tavolo e ogni occasione è buona per rivederli.

A me sembrava di poter esprimere una parola di speranza sottolineando che alcune posizioni pregiudiziali che sul Ministero delle poste erano state formulate da alcuni sindacati erano state superate; ciò infatti mi fa sperare che il Ministro sia agevolato nel sintetizzare in un articolato disegno di legge le ipotesi presentate in merito a una definita e — mi auguro — definitiva riforma del Ministero delle poste.

Sono anche io interessato a sapere quali posizioni nuove ci sono rispetto a quello che aveva detto il Ministro quando affermò che si stava impegnando per il riordino dell'etere.

Concludo formulando l'auspicio che si possa avere l'opportunità di discutere in modo più ampio dei numerosi problemi che interessano il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in occasione della annunciata presentazione di quel disegno

di legge *omnibus* che è piuttosto ampio e che tende a sciogliere una serie di problemi che sono da anni in sofferenza nelle aziende, tutto naturalmente finalizzato al miglioramento del servizio.

Invito la Commissione ad esprimere voto favorevole ai documenti finanziari per quanto riguarda le parti di nostra competenza.

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

**MAMMÌ**, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Ringrazio il relatore per quanto detto e credo che anche gli altri senatori abbiano ampliato il discorso per cui intendo dare risposta anche alle questioni sollevate dai senatori Giustinelli, Visca, Ulianich, Picano.

La materia che abbiamo da trattare è molto circoscritta perchè le tabelle sono rimaste immutate, come più volte osservato.

Mi associo anzitutto alla proposta del relatore circa le modifiche apportate ai documenti finanziari e, per quanto riguarda il punto del disegno di legge finanziaria che ha subito emendamenti, cioè quel punto che ha visto la precisazione del miglioramento del servizio e dell'avvio di un piano di riorganizzazione produttiva, osservo che tale piano di riorganizzazione produttiva e la riduzione dei trasferimenti pubblici a pareggio della gestione richiederà nei prossimi anni un impegno notevole da parte dell'Azienda delle poste.

Circa il problema del piano delle telecomunicazioni, sappiamo che quei 5.000 miliardi (mille miliardi per anno) che facevano il tragitto Cassa depositi e prestiti - Azienda di Stato, sono stati spostati tutti sul mercato. Rimangono 52 miliardi e 104 miliardi che costituiscono, rispettivamente per l'anno in corso e per il prossimo, cinque punti di possibilità di agevolazione degli interessi rispetto ai tassi di mercato. Gli interessi di mercato sono circa il 10,50, 11, 11,50 per cento allo stato attuale e vi è quindi un onere per le concessionarie nel

momento in cui daranno realizzazione a un piano che comporti investimenti (anziché il 3,70 per cento, il 5,60 per cento). Si pone quindi il problema di approvare una legge nelle Commissioni competenti della Camera e del Senato che consenta l'utilizzazione a fini di agevolazione di oneri per interessi dei 52 e dei 104 miliardi in questione.

Questo mi consente di affrontare la questione della riforma del Ministero e del suo riassetto e di essere molto più preciso di quanto ritenni di essere esponendo delle opinioni, che rimangono espresse con tutta umiltà, per rifarmi alla considerazione del collega Giustinelli. La vicenda dei 5.000 miliardi, a mio giudizio, è uno spunto utile, anche se del tutto limitato, per aprire il discorso. Nel 1963 abbiamo avuto una situazione particolarmente fortunata per le telecomunicazioni in Italia perchè si sono verificati nel decennio 1963-1973 due fatti importanti: la liquidità concessa alla Sip per effetto della nazionalizzazione dell'industria elettrica (quindi abbiamo fatto la teleselezione in trenta mesi con un ritmo assai elevato e superiore a quello di altri paesi europei grazie a questa fonte di liquidità); nel 1963-1964 abbiamo poi avuto la possibilità dell'aumento delle tariffe che erano ferme da alcuni lustri e quindi, tenuto conto dell'aumento dell'utenza, si sono verificate delle circostanze favorevoli per investire nel settore delle telecomunicazioni. Ci troviamo oggi di fronte alla scadenza del 1992, cioè agli impegni che comporta la liberalizzazione, ad una innovazione tecnologica galoppante anche rispetto al decennio 1963-1973 e siamo di fronte alla necessità di individuare delle risorse da destinare a investimenti per le telecomunicazioni. Mi pare che questo sia il problema di fondo. Ci troviamo poi di fronte al problema di una politica che giudicherei non del tutto soddisfacente, perchè il 28 di aprile si terrà un incontro dei Ministri delle poste e delle telecomunicazioni dei paesi europei e secondo me non possiamo presentarci allineati ad una posizione difensiva e di retroguardia con la Grecia e con la Spagna, avendo sull'altro versante il Regno Unito,

la Germania e la Francia. Dobbiamo graduare le nostre esigenze, ma dobbiamo porci in modo diverso, un po' difensivo ma anche un po' passivo rispetto alle nostre posizioni del passato. C'è quindi un problema di liberalizzazione dei terminali, c'è un problema di liberalizzazione della manutenzione dei telefoni, perchè è irrazionale che la manutenzione debba essere sempre della concessionaria, e vi sono inoltre altri problemi molto grossi. Dobbiamo mantenere nella mano pubblica le reti e siamo di fronte alla possibilità, che ritengo debba essere assolutamente evitata, che accada nel settore delle reti che si utilizzano per la trasmissione di pacchetti dati quello che si è verificato per l'emittenza. O riusciamo a fare una rete pubblica razionale, il che comporta anche il problema dell'affidamento o meno ad una società a prevalente capitale pubblico dalla gestione degli impianti e dei ripetitori che servono per i segnali radiotelevisivi, ma anche per la trasmissione dei dati, o si creeranno disfunzioni e distorsioni nell'attività dei privati. È in questo quadro che io colloco la questione del riassetto e della riforma del Ministero. Sono d'accordissimo con un Ministero di indirizzo, di programmazione, di controllo, con un Ministero quindi molto agile, anche al di sotto delle mille unità previste dal disegno di legge del mio predecessore. Vi è poi il problema del riassetto delle telecomunicazioni; con tutta l'umiltà di chi si è avvicinato da troppo poco tempo a questi problemi, ma avendo ormai un minimo di chiarezza di idee, credo che si debbano intanto stralciare le aziende manifatturiere della Stet per affidarle all'IRI e si debbano affidare alla Stet le aziende di servizio. Non vedo più la lunga e la corta distanza come un elemento di discriminazione perchè avvenga quanto avvenuto nel 1923, quando nacque l'Azienda di Stato perchè nessuno volle la sesta zona in quanto si riteneva la telefonia interurbana non produttiva. Ritengo che il problema sia quello di distinguere tra investimenti, impiantistica, progettazione, cioè *hardware*, e un'azienda che invece abbia la commercializzazione e il rapporto con l'utenza, e quindi il *marke-*

ting. Dipendenti dalla Stet come finanziaria, la cui funzione rimane essenziale per evitare un'aziendalizzazione di Stato di aziende che devono invece operare sul mercato con molta agilità, vedrei ben collocate due aziende, una di progettazione, investimenti, impiantistica, l'altra di commercializzazione, rapporto con l'utenza, così come vedo le aziende manifatturiere sotto l'IRI anzichè dipendenti dalla Stet. Sono ipotesi sulle quali possiamo discutere, ma lo stesso problema della liberalizzazione degli impianti che ci attende nel 1992 lo vedo difficilmente risolvibile attraverso una *holding* che abbia sotto di sè sia le industrie manifatturiere, sia gli investimenti, sia la commercializzazione. Ritengo che l'Azienda di Stato per i servizi telefonici debba trovare posto nell'azienda che definivo di *hardware* a partecipazione statale sotto l'*holding* Stet. Quest'azienda ha un compito che certamente aggraveremmo con i problemi di liquidità di cui parlavo prima nel momento in cui affrontiamo questo problema. Io ritengo che debba darsi luogo ad un'azienda poste e bancoposta; abbiamo 71.000 miliardi di raccolta di risparmio da parte del bancoposta a tassi passivi assolutamente al di sotto del livello di mercato. È un fenomeno che ha visto crescere la raccolta del risparmio da parte del bancoposta in modo inaspettato in questi ultimi anni; per questi 71.000 miliardi paghiamo l'1,50 per cento sui conti correnti, il 9 per cento per quanto riguarda i buoni fruttiferi postali. Si tratta quindi di tassi piuttosto bassi. Tali 71.000 miliardi raccolti dal risparmio hanno una destinazione: liquidità necessaria al Tesoro, comuni, province, società per azioni che dipendono dai comuni, come ad esempio quelle dei trasporti. Si era tentata l'operazione dei 5.000 miliardi per far sì che questi 71.000 miliardi per 1.000 miliardi all'anno servissero anche per investimenti nelle telecomunicazioni, ma ciò è stato vanificato dalle esigenze di bilancio. Credo che nel momento in cui l'azienda posta e bancoposta fosse azionaria nell'azienda di *hardware* della *holding* Stet, si creerebbe un qualche rapporto strutturale, senza nulla togliere alle esigenze del Te-

soro e degli enti locali; ciò mostrerebbe come questa raccolta di risparmio, che si basa su 13.500 punti di raccolta, serva anche per gli investimenti nelle telecomunicazioni, perchè questo problema grossissimo lo abbiamo e non lo risolveremo con la fortunata circostanza del 1963 della liquidità consentita dalla nazionalizzazione dell'industria elettrica.

Il problema è pertanto quello di riformare il Ministero e nel contempo riassetto il sistema delle telecomunicazioni tenendo conto della possibilità di ricorso al mercato dovuta al bancoposta; molto spesso ci dimentichiamo che ci sono 70.000 miliardi che il mercato ci offre attraverso la raccolta che fa capo agli uffici postali.

Credo che questo quadro, pur suscettibile di modificazioni, abbia una sua logica complessiva ed è in questo senso che ho preso contatti con i responsabili delle società a partecipazione statale facendo loro presente che il riassetto — che mi sembra vedano con favore — ha dei costi anche sindacali perchè un'operazione del genere va fatta con l'accordo dei sindacati e senza nuocere ai gruppi e alle categorie, ma a mio parere l'operazione stessa presenta un ricavo piuttosto sensibile.

Oggi le aziende manifatturiere italiane vedono la liberalizzazione con minore preoccupazione rispetto a ieri: faccio l'esempio dell'Italtel e della nuova centralina elettronica che ha usufruito dell'esperienza delle precedenti centraline. Quindi, se da un lato abbiamo subito il costo del ritardo di una elettrificazione che non è quella francese perchè non si è basata sulle maggiori possibilità tecnologiche della Alcatel, oggi possiamo affrontare il mercato perchè siamo tecnologicamente competitivi.

La questione degli organici e dei ritardi della posta. In questo campo va fatto sempre più uno sforzo per distinguere l'utenza degli affari da quella domestica: le due utenze stanno sempre più assumendo caratteristiche diverse. Non so quanto tempo ancora vivrà il telegrafo, nato nel lontano 1847, ma ho l'impressione che abbia vita breve e ciò comporterà dei problemi. Bisogna costruire degli uffici postali pensando

alla possibilità di un raccordo con una utenza che si colloca tra quella degli affari e quella domestica, e penso ad esempio ai professionisti. Allo stato attuale, per non rincorrere il futuro senza occuparsi del presente, dobbiamo risolvere il problema dei ritardi che sono dovuti soprattutto alla fase del recapito: dallo smistamento fino al momento in cui la missiva giunge a destinazione. In questo settore vi è una sperequata distribuzione del personale sul territorio: in qualche caso — tenendo conto del livello di traffico — c'è un rapporto di uno a tre tra regione e regione e tra compartimento e compartimento. Le 1.500 nuove assunzioni cui mi sono impegnato, alcune centinaia delle quali sono riassunzioni, devono essere attinte dalle graduatorie esistenti anzitutto per una ragione d'urgenza perchè i nuovi concorsi comportano tempi lunghi; inoltre desidero essere al di sopra di sospetti non pertinenti. Non è detto poi che gli idonei del concorso per portalettere siano meno idonei di quelli che hanno vinto il concorso. Naturalmente le assunzioni comportano un onere a fronte del quale c'è stato un ritocco delle tariffe; so benissimo che se mi arroccassi sostenendo che il ritocco è stato del 4,01 per cento fornirei un argomento facilmente confutabile perchè quel 4,01 per cento è in relazione al pacchetto ISTAT. Vorrei però far notare che le 50 lire in più per le lettere non le paga l'utente domestico, e infatti la reazione non c'è stata. Oggi il cittadino non spende tante lettere in un anno da sentire il peso delle 50 lire in più; saranno i professionisti, i commercianti, gli industriali a sentirne il peso ma non l'utenza domestica. I 390 miliardi annui — 320 miliardi quest'anno perchè la tariffa entra in vigore dal 1° marzo — non gravano sulle tasche del cittadino comune.

Diverso è il discorso per le tariffe telefoniche; i conti tuttavia devono quadrare e pertanto arrivo a questa previsione del bilancio che avevo d'altronde già annunciato nell'agosto scorso quando ci fu una riunione interministeriale sui problemi dei rispettivi bilanci. Ho già detto che le tariffe telefoniche internazionali devono diminuire

e mi pare di avere avuto una risposta positiva dell'Italcable: siamo infatti a livelli comparabili se non in termini molto negativi con gli altri paesi.

Non credo che si possano aumentare le tariffe nazionali; in tal senso vi è una richiesta esplicita della Sip, ma ritengo che bisogna trovare altri modi per risolvere i suoi problemi: c'è la cassa-conguaglio, c'è il problema di quanto la Sip paga all'Azienda di Stato; ci sono inoltre i 370 miliardi di utile dell'Azienda di Stato e dobbiamo lavorare su questi aspetti perchè non vedo la possibilità di un aumento significativo delle tariffe nazionali, ma soltanto l'eventualità di qualche ritocco. La soluzione al problema del bilancio della Sip e dei suoi investimenti va quindi ricercata in altre direzioni.

GIUSTINELLI. Vorrei sapere se abbiamo capito bene; lei sostiene che l'Italcable deve diminuire le tariffe internazionali...

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. L'ho già annunciato.

GIUSTINELLI. Sostiene inoltre di essere contrario all'aumento delle tariffe nazionali.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei non essere preso troppo alla lettera e che non mi si dia del mendace se le tariffe dovessero aumentare dell'1 o del 2 per cento. Rispetto alla richiesta della Sip di un aumento del 5 per cento sto cercando delle soluzioni che soddisfino le esigenze del bilancio della Sip, ma che non implicino un aumento delle tariffe e per questo ho fatto riferimento alla cassa-conguaglio e al *quantum* che la Sip paga per gli impianti all'Azienda di Stato: troveremo una soluzione armonica che tenga conto che le tariffe nazionali non possono appesantirsi.

Devo alla Commissione qualche altra risposta. Sul disegno di legge cosiddetto *omnibus* abbiamo atteso il parere delle organizzazioni sindacali e quindi il ritardo —

se di ritardo si può parlare — è dovuto al desiderio di consultare i sindacati.

Per il disegno di legge sul riscatto degli alloggi dell'Istituto postelegrafonici sto aspettando una relazione sulla situazione degli alloggi attualmente di proprietà dell'Istituto, e la solleciterò. Ho chiesto questa relazione in primo luogo perchè non voglio fare regali a nessuno; voglio sapere se i locatori sono tutti dipendenti delle Poste, se ci sono dipendenti pubblici e se ci sono locatori estranei. Capisco una riduzione dell'affitto rispetto al costo di mercato per il locatario dipendente delle Poste o comunque dipendente pubblico, ma non vorrei trovare tra i locatori dell'Istituto qualcuno con una denuncia dei redditi di una certa mole, oppure che esercita una professione che fa pensare a determinare entrate e al quale dovremmo fare un regalo che mi sembra francamente improprio.

Ho chiesto quindi all'Istituto postelegrafonici un censimento dei locatori degli alloggi di servizio. In secondo luogo ritengo che questa operazione consenta di costruire altri alloggi e ho dato istruzioni all'ufficio legislativo perchè da un lato venga assicurata una riduzione rispetto al costo di mercato per il dipendente pubblico, e dall'altro la rateizzazione con ritenuta sullo stipendio.

In terzo luogo un mutuo che consenta l'accesso a questa operazione, ma fatto dall'Istituto postelegrafonici con un *pool* di istituti di credito fondiario, in modo che l'Istituto stesso si tiri fuori dall'operazione e abbia, tra l'altro, risorse sufficienti per fare nuovi investimenti in alloggi, perchè se si dà un mutuo al locatario si dà la possibilità di avere la casa con sconti, rateizzazioni sullo stipendio e così via e in tal modo all'Istituto si dà immediatamente e non a rate improbabili future, anche perchè non vorrei che si creasse il fenomeno di chi non fa fronte al proprio debito, per cui nella migliore delle ipotesi si rientra in possesso dell'alloggio e si diventa condomini: non mi pare suggestivo diventare condomino e restare proprietario come Istituto. Se invece l'Istituto consente un mutuo si libera e fa riscattare l'alloggio. Quindi

l'operazione mi pare abbia una sua compiutezza.

Per quanto riguarda la legge n. 39 del 1982, mi dichiaro disponibile ad un confronto in sede parlamentare e affermo che non intendo modificare le localizzazioni degli uffici postali a suo tempo prescelte, che erano state comunicate al Parlamento: non è un problema di potere amministrativo di modificarle, ma è un problema di opportunità e rispetto del Parlamento.

Sulla legge dell'emittenza, voi sapete che ho presentato, nel mese di novembre, ai segretari politici di tutte le forze politiche rappresentate in Parlamento, una bozza di disegno di legge di riforma; ho preferito questo *iter* per non rischiare altrimenti che il disegno si impantanasse nel concerto ministeriale, poichè sono undici i Ministri interessati. Se non ho un retroterra di assenso politico l'operazione di mandare la bozza di disegno di legge al concerto finisce per essere un'operazione puramente rituale.

In questa materia l'aspetto di più difficile soluzione è quello della normativa *anti-trust* che, come sapete, nel mio disegno di legge rispetto ai precedenti considera *mass media* insieme la carta stampata, l'emittenza radiofonica e televisiva, la pubblicità.

Io credo che questa riforma non sia più rinviabile. Innanzi tutto il problema, come ha detto esplicitamente il presidente della Corte costituzionale Saja, è a un punto tale per cui nel momento in cui si creasse un vuoto legislativo e ci fosse un intervento della magistratura di «oscuramento» ci troveremmo come nel 1985, quindi ci troveremmo anche in difficoltà come istituzione rispetto all'opinione pubblica; ma la riforma dell'emittenza non è più rinviabile anche perchè, al di là della questione del potere di influenza esercitato in misura forse eccessiva da parte di questo o quel gruppo, la situazione delle frequenze sta diventando veramente ingovernabile. Stiamo riuscendo nel miracolo di governare l'ingovernabile.

Sono dovuto intervenire perchè stavano chiudendo «Radio popolare» a Milano; i Circostel fanno il loro dovere ma bisogna arrivare alla ripartizione delle frequenze

che rimonta a quando c'era il monopolio solo della RAI-TV.

Ho ritenuto di istituire una commissione *ad hoc* per prevenire le ipotesi di interferenza con le torri di controllo degli aeroporti perchè finora abbiamo operato bene, ma qualora ciò non avvenisse, non potremmo avere sulla coscienza il fatto che c'è stato un disastro aereo perchè un'emittente ha interferito.

Fino ad ora, governando l'ingovernabile, i Cirstotel sono intervenuti tempestivamente, ma non possiamo affidarci sempre a questa capacità. Abbiamo avuto anche, a causa di questo problema, una «guerra» con la Svizzera ma siamo riusciti, addirittura attraverso vie diplomatiche, con l'impegno di vedermi con il Ministro delle poste svizzero, ad arginare la situazione.

È intervenuta una sentenza della Cassazione che mi ha confortato nelle decisioni adottate a proposito di Telemontecarlo.

La sentenza con motivazione della Cassazione ormai è stata depositata e mi sono trovato di fronte o all'ipotesi di revocare l'autorizzazione a Telemontecarlo o di ottenere il rispetto degli impegni assunti per iscritto nel momento in cui l'autorizzazione veniva data.

Veramente la situazione sta diventando assolutamente insostenibile. La Telespazio ha affittato due canali, però la Fininvest, che paga il canone, non li può utilizzare.

È una situazione di confusione assoluta e quindi ritengo sia necessario un intervento. Mi rendo conto della precarietà politica in cui siamo, però è necessario «arare il terreno» anche con un incontro con le opposizioni; sono sempre disponibile ad avere incontri sulla materia anche in riunioni collegiali di maggioranza per vedere quali sono i punti del dissenso, anche perchè rispetto al disegno di legge presentato ai segretari politici non ho trovato posizioni radicali, cioè proposte alternative contrapposte ma ho trovato una serie di osservazioni. In genere di quel disegno di legge a tutti va bene tutto, tranne quello che riguarda da vicino: ma questo è nelle umane cose.

### Presidenza del Presidente BERNARDI

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Mammì e il relatore per le loro repliche. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 11. Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore del rapporto.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, il senatore Visconti ha esplicitato la portata delle nostre considerazioni; fondamentalmente quindi è la maggioranza che a nostro avviso ha inteso non avvalersi di una opportunità che poteva pure prendere in considerazione. Noi, come non lo abbiamo fatto prima per l'esame della tabella della Marina mercantile, non intendiamo sollevare questioni che possano in qualche modo dare l'idea di voler ritardare i lavori. Mi si consenta una breve dichiarazione di voto sulla replica del Ministro, quindi sulla portata estremamente interessante delle cose che il Ministro ci ha detto oggi. Non è per polemizzare, ma credo che sia giusto rilevare come l'aver in un certo senso allargato l'orizzonte rispetto alla modifica apportata dalla Camera fosse una scelta giusta. Al di là della sede che possiamo aver scelto, senatore Nieddu, il problema di fondo era un altro perchè avevamo la necessità di avere degli aggiornamenti e delle risposte. Il Ministro ci ha dato conto di una situazione in evoluzione e, se il Ministro mi consente questa interpretazione che non vuol essere di parte, ha sostanzialmente almeno per alcune grandi tematiche confermato la portata delle nostre preoccupazioni.

Prendiamo atto della disponibilità che l'onorevole Mammì ha espresso in questa sede e delle linee di lavoro che stanno guidando la sua azione. Sulla questione della riforma dell'emittenza l'onorevole Mammì ci dice, anche dopo le dichiarazioni del Presidente della Corte costituzionale, che è sua intenzione andare avanti con rapidità; se necessario, egli è anche disposto a un confronto con l'opposizione su questo tema.

Credo che potremmo concordare da domani in poi le modalità per un confronto ravvicinato nelle sedi istituzionali perchè il tema non può sopportare ulteriori rinvii. Al di là del caos dell'emittenza (la Conferenza di Ginevra è stata fatta due o tre anni fa, quindi è passato molto tempo) c'è la questione politico-istituzionale che non può essere rinviata. Mi sembra che invece non altrettanta compiutezza di indicazione sia venuta per quanto concerne la riforma del Ministero delle poste. Il Ministro ci ha detto in termini positivi rispetto alla precedente occasione che egli ormai è orientato su delle linee, che sostanzialmente possono essere anche condivise, e comunque possono costituire la base del confronto; non mi è stato però dato di capire quando il Ministro intende affrontare concretamente questo problema e soprattutto se rispetto alle proposte presentate in sede parlamentare da parte di altre forze politiche è sua intenzione, superando le pastoie del concerto, presentare una proposta.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Sto cercando di verificare l'adesione a un disegno, qual è quello che ho raffigurato, intanto di alcuni centri economici statali. Questo secondo me è essenziale. Dopodichè ritengo che si possa mandare al concerto un disegno di legge.

GIUSTINELLI. Concludo, signor Presidente, perchè mi rendo conto che non è questa la sede per svolgere simili confronti, però ho inteso una disponibilità da parte del Ministro ad affrontare altri temi nella sede di questa Commissione e quindi credo che sia giusto riferirsi a questa possibilità. Per la legge n. 39 del 1982, insistiamo perchè sia fissata la data della discussione; per quanto riguarda infine la grande scadenza del 1992, vorrei andare oltre il dibattito di moda, ma ritengo che proprio per il fatto che la scadenza è densa di significati economici, di conseguenze sull'apparato produttivo, sarebbe opportuno dedicare a questo argomento un'apposita discussione della nostra Commissione, se non

altro per capire quali sono le linee rispetto alle quali l'Amministrazione intende muoversi. Abbiamo colto degli accenti interessanti, delle disponibilità significative nell'intervento del Ministro; ne prendiamo atto; queste cose non ci fanno mutare il giudizio sul disegno di legge finanziaria e sulla tabella, ma riteniamo che sia doveroso sviluppare il confronto, data la rilevanza dei temi in discussione, e quindi vorremmo proiettare la nostra attenzione sulle scadenze future sperando che esse possano consentirci un ragionamento concreto sulle cose da fare.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Giustinelli e vorrei assicurarlo che accolgo il suo invito a favorire il confronto tra Parlamento e Governo su questioni così sostanziali. A tal fine prenderemo in esame la questione nel prossimo Ufficio di Presidenza.

MARNIGA. Anticipando il voto favorevole del mio Gruppo vorrei fare alcune considerazioni sulla questione perchè credo che ci sia bisogno di una legge che regolamenti questa materia. Nell'ambito del disegno di legge che verrà proposto mi auguro si riesca a trovare anche il giusto spazio per l'emittenza radiofonica, settore molto importante anche dal punto di vista del numero delle aziende che vi operano.

Al di là delle complicazioni e delle confusioni tra i vari messaggi che si incrociano e sulla diatriba su chi può o deve usare alcune frequenze, direi che è urgente risolvere i problemi anche perchè vi è un numero molto rilevante di imprese che operano nel settore e che sono impegnate finanziariamente senza avere il minimo di certezza sul futuro. È questa la seconda considerazione.

Ultima considerazione è che il primo passo dovrebbe consistere nell'approvare il disegno di legge attraverso il confronto con l'opposizione e con tutti i Gruppi parlamentari nelle rispettive Commissioni della Camera e del Senato; altrimenti la soluzione

ne che si adotterà non sarà sufficientemente meditata.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei capire se questo passo va fatto informalmente attraverso la distribuzione del testo che peraltro è già noto, o attraverso la presentazione di un disegno di legge.

MARNIGA. Per me la strada maestra è quella della presentazione di un disegno di legge da parte del Governo che dovrebbe essere portato all'attenzione delle Commissioni parlamentari; un'altra strada non esiste e in caso contrario ogni Gruppo potrebbe presentare un suo disegno di legge.

Nel ribadire il voto favorevole del nostro Gruppo sulla tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, desidero confermare l'urgenza della presentazione di un disegno di legge in materia.

PICANO. Annuncio il voto favorevole della Democrazia cristiana e prendo atto delle dichiarazioni del Ministro sulla regolamentazione dell'emittenza radiotelevisiva; vorrei far presente che una preventiva informazione a tutti i Gruppi parlamentari potrebbe facilitare l'*iter* del disegno di legge e l'eventuale assenso sulla sua proposta.

Per quanto riguarda il sistema delle telecomunicazioni credo che dopo la direttiva comunitaria che impone la ristrutturazione a livello europeo, prevedendo già fin d'ora che i Ministri devono conservare la competenza sulla programmazione e il controllo sulla gestione che viene invece affidata ad imprese private. Credo che questa direttiva imponga una accelerazione della definizione dell'assetto del sistema radiotelevisivo.

Abbiamo qualche perplessità sull'impostazione delineata dal Ministro, ma siamo pronti a discuterne per realizzare l'assetto più razionale, tenendo conto delle realtà già esistenti e delle esigenze delle imprese. Indubbiamente — come dice il Ministro — l'esigenza di separare le aziende manifatturiere dalle aziende di gestione, è una esigenza reale perchè tra l'altro dobbiamo mettere l'impresa manifatturiera nelle con-

dizioni di muoversi con estrema rapidità sul terreno delle alleanze e delle strategie in un contesto che non può essere internazionale, e comunque di dimensione almeno europea.

Devo dare atto al Ministro di aver trovato una soluzione razionale e fantasiosa per gli alloggi dell'Istituto postelegrafonici, che può portare ad una definizione senza grossi oneri per lo Stato di una vicenda che si trascina ormai da tempo.

Per queste considerazioni riconfermo che il Gruppo della Democrazia cristiana darà il suo voto favorevole sulla tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

PRESIDENTE. Vorrei confidenzialmente dire al Ministro che la velocità di rotazione dei Ministri è più forte della velocità di rotazione dei parlamentari, il che consente ai parlamentari di ascoltare più Ministri dire che è ora di mettere ordine in questa materia.

Forse siamo la quarta potenza economica del mondo e non si capisce perchè non dobbiamo adeguare le nostre strutture politiche alla nostra importanza economica. Ripeto queste cose perchè nel momento in cui sollecitiamo la presentazione di un disegno di legge (quando è già alle porte un'ulteriore crisi di Governo) che potrebbe essere necessariamente oggetto di un concerto di undici Ministeri, sappiamo già fin da ora che si avrà un ulteriore slittamento nella migliore e augurabile ipotesi che il ministro Mammì rimanga al Ministero delle poste, e avrà già maturato un suo convincimento e sarà quindi in grado di presentare un testo in tempi rapidi. Se tuttavia dovesse cambiare il Ministro dovremmo ricominciare tutto da capo.

Mi domando se, senza attendere la formalizzazione di un disegno di legge, non si possa riprendere l'esperienza che stiamo facendo a proposito del cabotaggio: cioè il Ministro mette a disposizione della Commissione, in via informale, un testo che ritiene vicino alle sue convinzioni cosicchè la Commissione può cominciare a discuterlo presentando un primo scenario che augura-

bilmente potrà essere definito dal prossimo Governo. Non dimentichiamo che i parlamentari si giovano di supporti politici nell'elaborazione dei disegni di legge e pertanto mi permetto di suggerire al buon senso romano del ministro Mammi — che sta dimostrando di entrare nel mondo delle telecomunicazioni con molta velocità e di impadronirsene con sicurezza — di sciogliere questi nodi.

Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470-B resta conferito al senatore Nieddu.

*I lavori terminano alle ore 13,20.*

**MARTEDÌ 1° MARZO 1988**

(Pomeridiana)

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 16,45.*

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)**» (470-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990**» (471-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (Tab. 10)

(Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Esame congiunto)

**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 1988)» e

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990» — Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1988 (tabella 10)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Ricordo ai colleghi che si procederà, a norma dell'articolo 104 del Regolamento, al riesame in sede consultiva delle parti del disegno di legge finanziaria e delle singole tabelle che sono state oggetto di modifiche da parte dell'altro ramo del Parlamento.

Con riferimento alla proposta di sospensione dell'esame in sede consultiva dei documenti finanziari avanzata dai senatori comunisti nella seduta antimeridiana, faccio presente che, secondo le fonti alle quali ho potuto attingere, l'orientamento della maggioranza e del Governo sarebbe favorevole a non emendare ulteriormente le parti modificate dalla Camera dei deputati e riferite alle materie di competenza della 8<sup>a</sup> Commissione permanente. È invece probabile che il Governo presenti taluni emendamenti con riferimento alle modifiche apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge finanziaria concernenti altra materia.

Prego ora il senatore Rezzonico di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati alla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470-B.

**REZZONICO, estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 470-B.** Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, colleghi, riferirò alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati alla tabella 10 nonchè alle parti del disegno di legge finanziaria ad essa relative.

A seguito di tali modifiche risulta, innanzitutto, profondamente modificato l'articolo 18 del testo a suo tempo approvato dal Senato, corrispondente all'articolo 13 del testo pervenuto dall'altro ramo del Parlamento. Infatti, alla lettera *b*) del comma 3 è stato soppresso il riferimento all'articolo

5 della legge n. 17 del 1981, per cui i mutui che l'ente Ferrovie dello Stato è autorizzato a contrarre nel secondo semestre dell'esercizio 1988 non sono più esenti da imposte e tasse. Inoltre, il comma 5 sostituisce il comma 6 dell'articolo 2 della legge finanziaria per il 1987, rimodulando gli stanziamenti connessi all'attuazione, da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, di un programma nazionale per l'alta velocità sulla direttrice Battipaglia-Napoli-Roma-Milano, nonché per l'attuazione di un programma di adeguamento funzionale della rete ferroviaria meridionale ed insulare. Il comma 6 stabilisce poi che l'ente Ferrovie dello Stato, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria, indichi le priorità nell'ambito dei programmi di intervento, tra le quali devono comunque figurare il potenziamento della relazione Roma-Torino ed il completamento della Pontremolese e della Orte-Falconara.

Inoltre, il comma 15 autorizza la spesa di 100 miliardi per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990 per la realizzazione di nuovi approdi e delle infrastrutture necessarie di collegamento per il traghettamento sullo stretto di Messina e l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e servizi. Il comma 16 stabilisce, invece, che il Ministro dei trasporti presenti al Parlamento, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria, una relazione sui finanziamenti già erogati per lo studio del progetto relativo all'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

Il comma 18 stabilisce che l'ente Ferrovie dello Stato provveda, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria, alla revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico al fine di recuperare utenza. La revisione può dar luogo a cessione di impianti e linee a società con partecipazione degli enti locali. Restano invece sospese le autorizzazioni alla soppressione dei servizi viaggiatori e merci in esercizio.

Il comma 21 autorizza la spesa di 500 milioni per l'anno 1988 e di 1.000 milioni per ciascuno degli anni 1989 e 1990 per assicurare la continuità funzionale della

legge 15 giugno 1984, n. 245, relativa al Piano generale dei trasporti. Il comma 27 eleva, infine, di lire 50 miliardi per il 1988 il limite dei mutui che il comune di Roma è autorizzato a contrarre con la Cassa depositi e prestiti per la realizzazione del collegamento delle linee metropolitane della città con Tor Vergata; tale limite è peraltro previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 16 settembre 1987, n. 380.

La disposizione relativa ai mutui che le ferrovie in concessione e in gestione commissariale sono autorizzate a contrarre, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 910 del 1986, risulta modificata nel senso che viene prevista la possibilità di destinare detti mutui anche alla realizzazione di investimenti ferroviari comprensivi di infrastrutture di interscambio, collegamento con altri modi di trasporto e parcheggi di corrispondenza. Risulta, inoltre, elevato da 4 a 12 punti percentuali il limite massimo del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui assunti dai comuni impegnati nella costruzione di sistemi ferroviari passanti.

Risultano poi soppressi i commi concernenti la concessione di un contributo straordinario alle imprese operanti nel settore del trasporto combinato di merci, mentre viene prorogato al 31 dicembre 1989 il termine previsto dal comma 20 del testo del Senato per l'attuazione, da parte degli enti locali e dei loro consorzi, del piano predisposto per il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio. Il testo approvato dalla Camera dei deputati precisa altresì che detto piano è articolato in programmi annuali.

Un'altra modifica introdotta all'articolo 15 (corrispondente all'articolo 20 del testo approvato dal Senato) incrementa — come stabilito al comma 28 — di 25 miliardi per il 1988 il Fondo speciale per le agevolazioni ed i servizi a favore dei turisti stranieri motorizzati. Risulta, inoltre, soppressa la disposizione relativa al finanziamento dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche contenuta nel comma 9 dell'articolo 40 del testo approvato dal Senato.

La Camera dei deputati ha infine sop-

presso alcune delle disposizioni che il Senato aveva ritenuto più significative, finalizzate alla promozione del trasporto combinato (per la quale si prevedevano 50 miliardi) e al finanziamento della Segreteria generale del Piano generale dei trasporti.

Per quanto riguarda più specificatamente la tabella 10, gli interventi operati dalla Camera dei deputati hanno ridotto gli stanziamenti relativi alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tranvie extraurbane, funivie in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni e aumentato la dotazione del capitolo relativo ai sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo a favore di ferrovie e di tranvie non di competenza delle regioni e ai sussidi integrativi a carattere temporaneo a favore di servizi di navigazione interna non di competenza delle regioni a statuto ordinario. È stato soppresso, come ripeto, il contributo straordinario alle imprese o raggruppamenti di imprese di trasporto e spedizioni di merci al fine di incrementare il trasporto combinato.

Le provvidenze a favore del personale in servizio, di quello cessato dal servizio e delle loro famiglie sono state incrementate di 93 miliardi, mentre sono stati ridotti in misura corrispondente i contributi e le sovvenzioni ad enti ed istituzioni nazionali ed internazionali ed a privati per attività in favore dell'aviazione civile. Sono stati, infine, stanziati 100 miliardi per la realizzazione di nuovi approdi e delle infrastrutture necessarie di collegamento per la razionalizzazione del traghettamento sullo stretto di Messina (come avevo già avuto modo di sottolineare in precedenza) e per l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e di servizi.

Tale è il complesso delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati che è oggi alla nostra attenzione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**LOTTI.** Il Gruppo comunista prende atto delle dichiarazioni del Presidente ed essendo interessato alla sollecita approvazione

dei documenti finanziari non presenterà emendamenti in sede di Commissione di merito, fermo restando il giudizio che su di essi ha ripetutamente espresso.

Però questa sua affermazione non è di per sé sufficiente a dare certezza di comportamento ai diversi Gruppi in quanto non sappiamo quale sia la posizione ufficiale del Governo e di tutte le forze di maggioranza.

Voglio subito precisare che anche se oggi i senatori comunisti non preannunceranno in sede di Commissione di merito alcun emendamento alla parte della legge finanziaria che stiamo discutendo, questo non significa che ci riteniamo impediti dal farlo presso la Commissione bilancio e in Aula qualora si determinasse una situazione politica tale da consigliarci di rivedere questo orientamento. Questa precisazione credo fosse opportuno farla per evitare fraintendimenti al nostro interno.

Per quanto riguarda il merito abbiamo già espresso in sede di discussione generale il nostro giudizio fortemente negativo relativamente al settore delle ferrovie. Nell'incontro con il presidente Ligato abbiamo avuto occasione di manifestare la nostra profonda insoddisfazione per come le esigenze finanziarie dell'ente sono state considerate nel disegno di legge finanziaria in modo inadeguato e insufficiente, tale da non consentire quel salto in avanti che invece tutti quanti auspichiamo.

Lo stesso relatore Rezzonico ci ricordava prima come, purtroppo, emendamenti presentati in prima lettura da tutti i gruppi politici in Aula non sono stati, poi, approvati dal Senato o dalla Camera. Dopo l'esame della Camera la situazione non si è sostanzialmente modificata, siamo solo in presenza di alcune nuove modulazioni nell'arco temporale di finanziamenti che però rimangono gli stessi. Non si produce all'interno del bilancio delle Ferrovie dello Stato quel chiarimento fra spese correnti, per investimento e gli oneri posti a carico dello Stato secondo la legislazione vigente, quindi perdurerà certamente lo stato di difficoltà sottolineato l'altro giorno dal presidente Ligato.

È stato, invece, introdotto all'articolo 13 un comma 6 con cui sostanzialmente la Camera ha chiesto all'ente Ferrovie dello Stato di produrre entro 90 giorni una nuova definizione delle priorità all'interno degli interventi stabiliti dal piano integrativo *ex lege* n. 17 del 1981. Si indica anche che tra queste priorità dovranno rientrare il potenziamento della relazione Roma-Torino e, per quanto riguarda le linee trasversali, il completamento della Pontremolese e della Orte-Falconara-Chiusi. Debbo dire subito, per evitare equivoci, che non abbiamo nulla in contrario che le linee citate siano considerate tra quelle che vanno potenziate con assoluta rapidità e con un particolare riguardo alle funzioni che assolvono nell'ambito del sistema su ferro del nostro Paese; però trovo strana questa indicazione della Camera perchè allora potremmo aprire un discorso molto più ampio e al limite porre mano all'intero piano integrativo.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. L'esigenza di una riconsiderazione del piano integrativo è già stata recepita in una direttiva del Ministero, forse non è informato. Da quasi un mese c'è questa direttiva del Ministro al consiglio di amministrazione delle Ferrovie per riproporre il piano integrativo e pluriennale. Quindi lo spirito della sua osservazione è già stato recepito da quella direttiva.

LOTTI. La ringrazio, signor Ministro, per questa precisazione, trovo abbastanza improprio che alla luce di quanto sta dicendo una delle due Camere dia delle indicazioni addirittura nella legge finanziaria relativamente al tasso di priorità di alcune linee rispetto ad altre. Fra l'altro ci sono alcune improprietà di linguaggio perchè una relazione Roma-Torino non mi pare esista nel nostro sistema ferroviario.

In ogni caso credo che, al limite, si debba andare verso una riconsiderazione del piano integrativo delle Ferrovie da tradursi in un atto con valore di legge anche perchè, se non vado errato, la legge n. 17 del 1981 prevedeva, accanto ai singoli inter-

venti, stanziamenti che poi hanno avuto una serie di integrazioni con le leggi finanziarie successive. Non so se sia sufficiente una nuova direttiva del Ministro e un nuovo programma delle Ferrovie dello Stato a modificare le indicazioni contenute nella legge n. 17 del 1981.

Bisogna evitare che per mettere mano al piano integrativo delle Ferrovie dello Stato si perdano d'occhio quelli che sono gli obiettivi del Piano generale dei trasporti che, ad esempio, sono quelli di realizzare quanto prima i cosiddetti corridoi plurimodali. Quindi non vi è dubbio che la massima parte degli investimenti e delle risorse ad essi destinati, che saranno disponibili nei prossimi anni, andranno finalizzati proprio alla realizzazione di questi corridoi plurimodali perchè, diversamente, avremmo livelli di pianificazione che non si incrociano, con pesanti conseguenze negative.

Siamo dell'avviso che valga la pena di evidenziare questo concetto anche in un ordine del giorno che fra pochi minuti consegnerò alla Presidenza proprio perchè, mentre siamo disponibili ad accertare il principio che si vada ad una rivisitazione delle priorità indicate dalla legge n. 17 del 1981, siamo altrettanto convinti che tale lavoro deve rispettare le esigenze obiettive emerse anche a livello di stesura del Piano generale dei trasporti.

Non voglio aggiungere altro se non chiedere al Ministro se gli risulta che a seguito delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati si sia in qualche modo operato un maggior trasferimento di risorse per investimenti alle Ferrovie dello Stato. Sarà dovuto al caos nel quale la Camera dei deputati ha lavorato ma, caso strano, molti deputati sono convinti di aver approvato un aumento di trasferimenti di risorse alle Ferrovie dello Stato con le modifiche introdotte. A quanto mi risulta siamo invece in presenza di una semplice rimodulazione di risorse già prevista dalla legge finanziaria dell'anno precedente. Credo che per eliminare ogni dubbio in materia la parola del Ministro sia quella più accreditata e quindi l'ascolteremo con particolare attenzione.

Concludo a questo punto, anche perchè

non vedo la necessità di fare considerazioni già svolte in sede di prima lettura della legge finanziaria, presentando il seguente ordine del giorno:

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

richiamato quanto disposto dal comma 6 dell'articolo 13 del disegno di legge finanziaria per il 1988, così come modificato dalla Camera dei deputati,

impegna il Governo a definire le priorità nell'ambito dei programmi del piano integrativo di cui alla legge n. 17 del 1981, tenendo conto che vanno comunque attivati investimenti previsti dal piano stesso relativi ai corridoi plurimodali individuati dal Piano generale dei trasporti».

0/470-B/1/8 LOTTI, VISCONTI, SENESI, BISSO, PINNA, GIUSTINELLI, ULIANICH, PATRIARCA, MARIOTTI, MARNIGA

PATRIARCA. Concordiamo con le osservazioni del relatore e altresì con la indicazione fornita dal Presidente della Commissione relativamente alle necessità di evitare, per lo meno da parte della maggioranza, la presentazione di emendamenti in questa sede in attesa delle determinazioni che si andranno ad assumere nella Conferenza dei Capigruppo.

È chiaro che se nella Commissione bilancio e in Aula questa indicazione dovesse saltare, per parte nostra abbiamo certamente in animo di ripresentare degli emendamenti, sui quali questa Commissione si era espressa favorevolmente, che andavano incontro alle esigenze di potenziamento del trasporto intermodale.

Abbiamo visto infatti sopprimere dalla Camera dei deputati un emendamento sul quale era stata raggiunta dai diversi Gruppi un'intesa significativa. Con l'auspicio che nei prossimi anni il complesso problema dell'ammodernamento del nostro sistema dei trasporti possa essere affrontato in maniera più incisiva da parte del Governo e dello stesso Parlamento, esprimiamo il

nostro consenso alla relazione svolta dal senatore Rezzonico.

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B*. Anch'io concordo sulla necessità espressa dal Presidente, anche perchè non sfugge a nessuno che ci troviamo in un momento di vera e propria emergenza per il modo in cui è stata gestita la legge finanziaria (non tanto qui al Senato quanto alla Camera dei deputati). I continui rinvii nonchè la ricomparsa dei franchi tiratori hanno condizionato l'iter del provvedimento.

Da parte nostra quindi vi è l'auspicio che si arrivi presto alla definizione di uno strumento essenziale per il funzionamento della Pubblica amministrazione e che si possa anche prevedere una revisione dei modi con cui si approntano gli strumenti necessari. In questo senso c'è l'impegno della mia parte politica per evitare che si vada incontro nuovamente a momenti di grande difficoltà, quali quelli che si sono verificati nel corso dell'esame della presente legge finanziaria.

Circa le modifiche apportate dalla Camera dei deputati, concordo con quanto ha espresso il relatore. Sottolineo altresì che uno degli emendamenti apportati, cioè la cancellazione di un intervento per l'intermodalità, va contro uno degli indirizzi che anche di recente abbiamo affermato in questa Commissione, contenuto nel Piano generale dei trasporti e presente negli intendimenti espressi dal Ministro in carica; un indirizzo che ritengo faccia parte della cultura di Governo formatasi a seguito dell'approvazione del Piano generale dei trasporti.

ULIANICH. Signor Presidente, in questo mio intervento mi richiamo alla mia dichiarazione in sede di discussione generale che ho svolto nella scorsa seduta. Vorrei tuttavia approfittare della presenza del Ministro per chiedergli alcune delucidazioni sui commi 5 e 6 dell'articolo 13. Mi interesserebbe sapere in quale prospettiva e in quali tempi si dovrebbe realizzare il pro-

gramma di adeguamento funzionale della rete per l'Italia meridionale e la realizzazione di nuovi collegamenti per consentire la circolazione intermodale, dal momento che vengono stanziati somme fino al 1992. Il Governo ritiene che entro il 1992 saranno completamente realizzate le opere che si ha in progetto di fare oppure saranno attuate soltanto in parte?

Inoltre, quali sono le motivazioni che hanno portato a richiedere l'inserimento nel piano integrativo delle priorità relative alla linea Roma-Torino, alla Pontremolese, alla Orte-Falconara-Chiusi, tenendo conto che, ad esempio, per quanto riguarda il completamento della Orte-Falconara ci troviamo di fronte ad un decreto ministeriale del marzo 1987 e ad importanti stanziamenti previsti per gli anni 1988, 1989 e 1990? Entro quanto tempo saranno completate queste linee?

Vorrei avere questi chiarimenti anche alla luce dell'indagine che sta conducendo la Commissione nonchè delle dichiarazioni del presidente dell'ente Ferrovie dello Stato.

**PRESIDENTE.** 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. 470-B.** Signor Presidente, preannuncio la presentazione di emendamenti qualora la Conferenza dei presidenti dei Gruppi decidesse favorevolmente in merito a questa possibilità.

**MANNINO, ministro dei trasporti.** Confermo l'intenzione del Governo di mantenere l'attuale testo della legge finanziaria così come è stata approvata dalla Camera dei deputati. Non sono in condizioni di escludere la possibilità che vengano presentati ulteriori emendamenti nel corso dell'esame da parte del Senato, per cui ritengo molto giusta la posizione di chi si è riservato di presentare emendamenti nel momento in cui si dovesse accedere a modifiche del testo.

Per rispondere ai senatori Lotti ed Ulianich, il Ministero ha ritenuto opportuno rivolgere una direttiva all'ente Ferrovie per la rivisitazione sia del piano integrativo che del piano pluriennale in relazione al fatto che le prime attuazioni del piano integrativo e del piano pluriennale hanno spostato i termini finanziari dei due programmi, creando in prospettiva problemi seri e delicati. In realtà, gli impegni assunti probabilmente supereranno il limite di 41.000 miliardi previsto per il periodo pre-stabilito. A fronte di questa situazione il Ministro ha ritenuto opportuno invitare l'ente Ferrovie ad essenzializzare le scelte che sono alla base di questi due piani, in funzione delle scelte contenute nel Piano generale dei trasporti. Nella direttiva è esplicitamente indicato il criterio di fare riferimento ai corridoi plurimodali rientranti in una valutazione tecnica nell'ottica della ristrutturazione della rete. Gli interventi quindi non potranno investire tutti i 14.000 chilometri della rete ma dovranno essere essenzializzati attorno ad assi fondamentali.

Asse fondamentale è, ad esempio, la direttrice Nord-Sud.

Alcuni deputati hanno ritenuto di indicare come obiettivi prioritari, con una modifica apportata al comma 6 dell'articolo 13 del disegno di legge finanziaria, il potenziamento della relazione Roma-Torino e l'integrale completamento della Pontremolese e della Orte-Falconara fatte salve le scelte già contenute nel piano integrativo e nel piano pluriennale (se e in quanto riproposte dall'ente Ferrovie dello Stato). Per il completamento della Pontremolese (per il quale si pone il problema della realizzazione della galleria di valico, i cui oneri non rientrano nelle previsioni contenute nel decreto del marzo 1987) occorrerebbero 750 miliardi, con un'aggiunta di ulteriori 140: ciò al fine di completare lavori già appaltati o in corso di esecuzione.

Si riscontra dunque, per la Pontremolese un ulteriore fabbisogno di circa 900 miliardi, al di là di quanto previsto dal piano integrativo. Per parte mia, pur consapevole della priorità da attribuire al completa-

mento della linea, ritengo comunque necessario riconsiderare gli interventi di cui al comma 6 dell'articolo 13 del disegno di legge finanziaria nell'ambito più generale di una complessiva «rivisitazione» del piano integrativo e del piano pluriennale.

Per quanto riguarda, in particolare, la Orte-Falconara-Chiusi, credo sia necessaria una riconsiderazione più attenta del problema, con riferimento, soprattutto, all'esigenza prospettata poco fa dal senatore Lotti: quella, cioè, di un riferimento vincolato all'ipotesi dei corridoi plurimodali. Alcune scelte non ne contemplanò altre, o addirittura le escludono; credo pertanto (senza con ciò volere in alcun modo anticipare qualsiasi «rivisitazione» dei piani integrativo e pluriennale) che non si possa immaginare di realizzare, al tempo stesso, l'alta velocità sulla Roma-Firenze che pure costituisce una scelta prioritaria, il completamento della Pontremolese che rappresenta invece un asse parallelo integrativo, e magari anche un terzo asse. Se così fosse, infatti, si procederebbe non certo in base al criterio della programmazione, bensì in base a quello dell'assecondamento, di volta in volta, di ogni richiesta, per quanto legittima e motivata, che possa essere avanzata da qualsiasi rappresentante delle varie circoscrizioni.

Assicuro, dunque, la Commissione che non appena l'ente Eerrovie dello Stato avrà elaborato le proprie proposte in merito alle priorità da attribuire nel piano integrativo sarà mia cura informarne tempestivamente il Parlamento affinché esprima le proprie valutazioni al riguardo, fermo restando che il problema di fronte al quale Governo e Parlamento si troveranno sarà quello di compiere scelte che rientrino in un quadro finanziario ben definito, anche perchè dare indicazioni che non trovano poi copertura finanziaria significherebbe ricreare, di anno in anno, motivi di instabilità nei programmi di investimento dell'ente stesso. Sarebbe auspicabile, pertanto, che per un periodo di cinque anni l'ente Ferrovie dello Stato compisse scelte che privilegiassero il conseguimento degli obiettivi essenziali del Piano generale dei trasporti, in

modo che entro il 1992-1993 venga realizzata buona parte della ristrutturazione della rete ferroviaria italiana. Se così non fosse, si continuerebbe, invece, a disseminare progetti, impegni, promesse ed interventi senza che nessuno di essi venga portato a conclusione e con l'ovvia conseguenza che, per effetto della stessa dispersione di risorse, si farebbe trascorrere altro tempo prezioso allontanando sempre di più l'obiettivo, ormai «mitico», del riequilibrio del rapporto tra strada ferrata e trasporto su gomma.

Credo che il problema dell'alternativa che la strada ferrata può e deve costituire rispetto ad uno sviluppo patologico del trasporto su gomma richieda scelte precise e coraggiose, che probabilmente sacrificerebbero alcuni interessi locali ma che dovrebbero essere viste nell'ottica della «preparazione» del nostro sistema dei trasporti alla scadenza del 1992, la quale rappresenta una «soglia» difficile, non solo per l'organizzazione del trasporto ma anche per le stesse strutture economiche del nostro Paese in rapporto al quadro complessivo comunitario.

Quanto alle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati con riferimento all'attuazione del programma per l'alta velocità, tengo a precisare che si tratta soltanto di una rimodulazione degli stanziamenti (e non, quindi, di un incremento delle relative risorse) che, tra l'altro, limita la capacità di impegno per il 1987 ed il 1988. È vero, peraltro, che il 1987 è trascorso, diciamo così, vanamente: ad ogni modo, sommando i limiti di disponibilità del 1987 con quelli del 1988 non si corre alcun rischio in ordine ai programmi che l'ente Ferrovie dello Stato aveva a suo tempo preannunciato.

Nel dichiarare, infine, il mio consenso allo schema di rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente predisposto dal relatore, senatore Rezzonico, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/470-B/1/8, illustrato dal senatore Lotti, subordinatamente alla soppressione del termine: «comunque», che, a mio avviso, non risulta necessario.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

LOTTI. Accolgo la richiesta del Governo.

PRESIDENTE. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 10.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato.

Poichè non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470-B resta conferito al senatore Rezzonico.

*I lavori terminano alle ore 17,40.*

MERCOLEDÌ 2 MARZO 1988

(Antimeridiana)

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

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

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)» (470-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990» (471-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1988 (Tab. 9)

(Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Esame congiunto)

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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990 – Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici

per l'anno finanziario 1988 (tabella 9)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Visca di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati alla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470-B.

VISCA, estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470-B. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'esame della tabella del Ministero dei lavori pubblici si svolge anche quest'anno secondo un copione che potremmo definire «*déjà vu*»: come sempre l'attenzione ricade sulle modifiche apportate alla Camera, sostanzialmente sugli stanziamenti per le opere pubbliche, per i contributi dell'edilizia residenziale e le procedure per la realizzazione delle stesse opere pubbliche.

Mi corre subito l'obbligo di segnalare che i bilanci del Ministero dei lavori pubblici e dell'ANAS sono essenzialmente mirati ad un intervento nel settore degli investimenti; se diamo una rapida scorsa ai dati relativi, i residui passivi sia per il Ministero dei lavori pubblici che per l'ANAS ammontano ancora a migliaia di miliardi; stando ai dati che risultano a bilancio, il fenomeno rimane grave. È quindi necessario adottare efficaci misure per l'accelerazione della spesa; occorre giungere alla sollecita modificazione delle opere pubbliche, tenendo presenti i criteri e le procedure.

Se volessimo, potremmo elencare le cause di questi ritardi che nella relazione dell'ANAS sono indicate dettagliatamente, ma se questo fenomeno non verrà affrontato in termini legislativi non potremo puntare alla riqualificazione della spesa in conto capitale, sia in termini di produttività che di occupazione. Le colpe, pertanto, se si vuole cercare un colpevole, non ricadono sull'Azienda o su altri soggetti, ma vanno ricercate in quell'intreccio di responsabilità di ordine sia istituzionale sia legislativo. È più che mai necessario approvare la legge sulla difesa del suolo per determinare la riorganizzazione del Ministero dei lavori

pubblici e dotarlo di competenze ben definite su tutta la materia, così complessa, affrontata da questo disegno di legge.

Nelle modifiche apportate dalla Camera dei deputati agli emendamenti approvati dalla 5<sup>a</sup> Commissione del Senato per l'accelerazione delle opere pubbliche, il comma 2 dell'articolo 17 stravolge completamente lo spirito e il senso con cui si ricercava — nella procedura e nei contenuti — la garanzia sotto il profilo della trasparenza e della moralità delle procedure per gli appalti. Ne deduco che le modificazioni apportate alla Camera, non tenendo conto dei principi sopra enunciati, sostanzialmente permettono procedure poco controllabili e pertanto daranno spazio alle manovre sugli appalti che ben si conoscono.

Analoghe considerazioni possono farsi per le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati all'articolo 28 del disegno di legge finanziaria, corrispondente all'articolo 37 del testo licenziato dal Senato.

Le modifiche apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge finanziaria riguardano sia il settore delle opere pubbliche che i contributi per l'edilizia residenziale e le procedure per la realizzazione delle opere pubbliche medesime. Di tali modifiche darò conto alla Commissione seguendo l'ordine poc'anzi indicato, facendo riferimento sia alle variazioni globali che ai singoli stanziamenti relativi al triennio e soffermandomi sulla loro incidenza.

Il comma 7 dell'articolo 15 del disegno di legge finanziaria riduce da 110 a 105 miliardi il limite di impegno (già fissato in 45 miliardi per l'anno 1989 in base all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 3 gennaio 1987, n. 2, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 marzo 1987, n. 65, recante misure urgenti per la costruzione o l'ammodernamento di impianti sportivi, per la realizzazione o completamento di strutture sportive di base e per l'utilizzazione dei finanziamenti aggiuntivi a favore delle attività di interesse turistico) relativo ai mutui della Cassa depositi e prestiti destinati ai comuni per la realizzazione di impianti sportivi in vista dei campionati mondiali di calcio del 1990. Al comma 8, invece, si

incrementa dello stesso importo (5 miliardi) l'autorizzazione di spesa per la concessione di contributi statali sui mutui dell'Istituto per il credito sportivo, sempre in vista dei campionati mondiali di calcio del 1990 e per la promozione delle attività sportive. Si tratta di mutui decennali assistiti dal contributo dello Stato, delle regioni e delle province autonome.

Con l'articolo 17, comma 16, del disegno di legge finanziaria si autorizza, inoltre, la Cassa depositi e prestiti a concedere ai comuni mutui ventennali, nel limite massimo di 20 miliardi, per opere volte alla protezione dell'ambiente, per le finalità e con le modalità previste dall'articolo 10, comma 6-bis, del decreto-legge 1° luglio 1986, n. 318, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 1986, n. 418, che, limitatamente alle costruzioni e alle opere volte alla protezione dell'ambiente (tra cui gli impianti di depurazione, con i connessi oneri derivanti dalla protezione delle bellezze naturali) stabilisce che l'onere di ammortamento dei mutui non coperto dal contributo regionale è assunto a carico dello Stato ai sensi della legge 9 agosto 1985, n. 431. Allo stesso comma 16 dell'articolo 17 si prevede altresì che le quote dei predetti mutui non utilizzate nell'anno 1988 potranno esserlo negli anni successivi e si attribuisce priorità agli impianti già in fase di realizzazione o parzialmente finanziati.

Con il comma 17 dell'articolo 17 si autorizza l'ANAS ad eseguire, nel limite di 20 miliardi per l'anno 1988 e di 15 miliardi per l'anno 1989, le opere di collegamento tra la Riva Traiana ed il Molo VII del porto di Trieste, mentre con il comma 25 dello stesso articolo si autorizza, per l'anno 1989, un limite di impegno di 10 miliardi per la concessione alle cooperative costituite esclusivamente tra gli appartenenti alle Forze armate e di polizia, in servizio ed in quiescenza, di contributi (ai sensi dell'articolo 7, terzo comma, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, e successive modificazioni), nonchè per la concessione di un contributo integrativo affinché l'onere a carico del mutuatario non

superi il cinque per cento. È da sottolineare che gli alloggi a carico del mutuatario se lasciati liberi ritornano di proprietà dello IACP.

Il comma 19 dell'articolo 17 autorizza, per l'anno 1988, la Cassa depositi e prestiti a concedere ai comuni e ai loro consorzi mutui ventennali, per un importo complessivo di 100 miliardi, per il potenziamento, l'adeguamento e la ristrutturazione degli impianti di potabilizzazione dell'acqua. Tali finanziamenti sono destinati esclusivamente alla realizzazione di tali opere ed erogati solo qualora le zone interessate siano state dichiarate ad alto rischio ambientale e si approvigionino, per il rifornimento idropotabile, anche dalle acque di superficie del fiume Po. Al comma 38 dello stesso articolo 17 si autorizza, invece, il concorso dello Stato (nella misura del 90 per cento della spesa ammissibile risultante dal progetto) per l'esecuzione da parte delle regioni delle opere di costruzione, ampliamento e sistemazione degli acquedotti non statali, nonché per le relative opere di adduzione. A tal fine, nel 1988 le regioni medesime sono autorizzate a contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti per complessivi 360 miliardi; si tratta, in questo caso, di un'ampia riserva a favore delle regioni meridionali. A tale proposito, è da ricordare che con l'articolo 11 della legge n. 281 del 1970 furono trasferiti alle regioni acquedotti già di proprietà statale interessanti una sola regione e che successivamente, con decreto del Presidente della Repubblica, vennero demandate alle regioni medesime le relative competenze amministrative. Si prevede, infine, che una quota non inferiore al 50 per cento dei mutui sia riservata ad interventi da effettuare nelle regioni meridionali.

Al comma 43 dell'articolo 17 si prevede la concessione di un contributo straordinario in favore dell'Università degli studi della Calabria per la realizzazione di opere di edilizia universitaria, ivi compresa quella residenziale, nonché per l'acquisto di arredi ed attrezzature. Si tratta di interventi infrastrutturali ed urgenti necessari a garantire l'agibilità delle strutture universi-

tarie già realizzate. Come si ricorderà, del resto, una legge approvata il 3 ottobre del 1987 aveva stanziato a tal fine 40 miliardi in favore dell'Università di Reggio Calabria, mentre la legge n. 331 del 1985 (recante provvedimenti urgenti per l'edilizia universitaria) aveva stanziato, per il quadriennio 1985-1988, 700 miliardi di lire; la legge finanziaria del 1987 aveva integrato tali stanziamenti di ulteriori 950 miliardi per il triennio 1987-1989. È da notare che di queste somme non risulta ancora completato il riparto.

Per quanto riguarda i contributi *ex-Gescal*, ne viene prorogato il pagamento, in base al comma 1 dell'articolo 22, fino al 31 dicembre 1992. Al successivo comma 2 dello stesso articolo 22 si precisa che tali contributi saranno riversati dalla Cassa depositi e prestiti all'entrata del bilancio dello Stato nella misura di 1.250 miliardi per il 1988 e di 1.000 miliardi annui per il 1989 e fino al 1992. Le quote residue resteranno assegnate all'edilizia residenziale pubblica per la costruzione di abitazioni per i lavoratori dipendenti, con una riserva del 70 per cento per il Mezzogiorno.

Per quanto riguarda l'edilizia agevolata (articolo 22, comma 3, del testo della Camera) è stato inserito un emendamento per la concessione di contributi a favore di imprese di edilizia, cooperative e consorzi secondo quanto stabilito dalla legge n. 457 del 1978 per interventi di edilizia agevolata, ivi compresi i programmi di recupero (articolo 1, primo comma, lettera *b*), che autorizza il limite di impegno di 150 miliardi per ciascuno degli anni dal 1988 al 1990; nell'ambito del limite di impegno di cui al comma 3 relativo al 1989, una quota di 50 miliardi è destinata alle finalità di cui al comma 7 dell'articolo 3 della legge n. 118 secondo le modalità ivi previste. Tale comma prevedeva la predisposizione, da parte del comitato esecutivo del CER, di un programma straordinario per l'edilizia agevolata da realizzarsi a cura di imprese, cooperative e relativi consorzi, secondo quanto disposto dalla legge 5 aprile 1985, n. 118, e successivi provvedimenti di stanziamento. A tale programma erano ri-

servati dallo stesso comma, nell'ambito della spesa di 280 miliardi stabilita per l'edilizia agevolata dal comma precedente, 30 miliardi.

Per quanto riguarda la rimodulazione delle leggi pluriennali di spesa, nella tabella A le voci che si riferiscono ai lavori pubblici riguardano solo due provvedimenti; sono state soppresse le autorizzazioni di spesa recate dal decreto-legge n. 367 del 1987 (modifiche alla legge n. 47 del 1985, concernente nuove norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive) e dal decreto-legge n. 373 del 1987, recante interventi urgenti in materia di opere di difesa del suolo. Al secondo punto è stata autorizzata la spesa di 40 miliardi per il 1988 in relazione al decreto-legge n. 2 del 1988 (modifiche alla legge n. 47 del 1985, concernente nuove norme in materia di controllo sull'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive).

Nel concludere, mantenendo ferme grandi perplessità in merito agli emendamenti introdotti dalla Camera dei deputati per l'accelerazione delle opere pubbliche e ai tagli drastici effettuati alla spesa prevista per la grande viabilità ed interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, mi permetto di rimarcare la necessità e l'urgenza che riveste l'approvazione del disegno di legge sulla difesa del suolo, per ricercare, dove è possibile, di rimuovere o allentare gli ostacoli burocratici per la realizzazione degli investimenti pubblici. Esprimo quindi parere favorevole sulla tabella 9.

Preannuncio infine alla Commissione che presenterò in sede di 5<sup>a</sup> Commissione permanente due emendamenti al disegno di legge finanziaria, il primo riferito all'articolo 17 e il secondo all'articolo 28; annuncio per opportuna conoscenza ai colleghi e all'onorevole Ministro che l'onorevole Forte presenterà sempre su questa materia altri emendamenti al fine di ripristinare il testo già approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vi-

sca per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

VISCONTI. Svolgerò solo pochissime osservazioni che riguardano grosso modo i problemi sollevati alla Camera e che hanno portato a modificazioni del testo licenziato in prima lettura dal Senato. Sostanzialmente le questioni sulle quali vorrei intrattenermi sono due. La prima è la più importante; veniamo già dal fallimento del piano decennale per la casa e avremmo dovuto proprio in questa fase rilanciare il piano medesimo e avere fondi di gestione. Tale indisponibilità venne lamentata dallo stesso Ministro il quale, intervenendo nel dibattito alla Camera, ha denunciato l'insufficienza dei fondi per affrontare soprattutto la nuova fase che abbiamo di fronte per il rilancio dell'edilizia economica e popolare e per il recupero dei sistemi urbani.

Preannunciamo che presenteremo emendamenti per quanto riguarda l'articolo relativo ai fondi *ex-Gescal* proponendo la soppressione dei commi introdotti.

I fondi *ex-Gescal*, che in buona sostanza hanno rappresentato l'aliquota più importante nel sostegno del piano decennale, devono essere riassegnati ai programmi per l'edilizia residenziale.

La seconda questione su cui vorrei fermare la mia attenzione è la seguente: noi giriamo intorno alla grande questione della realizzazione delle opere pubbliche; ci stiamo girando intorno da anni, intervenendo con provvedimenti per l'accelerazione della spesa pubblica che, alla fine, non accelerano proprio niente. Oggi infatti ci troviamo di fronte — per denuncia dello stesso Ministro — a circa 1.000 opere incompiute, con grande difficoltà per affrontare i programmi di grande respiro che riguardano soprattutto il Mezzogiorno. È inutile, a questo punto, che il Parlamento impegni il Governo a stanziare decine di miliardi, anzi migliaia di miliardi per opere pubbliche. C'è un programma decennale per il Mezzogiorno che ammonta a 120.000 miliardi, costituito prevalentemente da opere pubbliche, ma bisogna arrivare al più presto ad affrontare i grossi nodi quali la ri-

forma del Ministero e la riforma delle procedure, introducendo le modificazioni quando se ne presenti l'occasione come in un certo senso è stato fatto con l'articolo 28 e come si è tentato anche di fare con le norme sull'offerta anomala che risulta migliorata nel testo della Camera dei deputati. Anche se gli automatismi presentano sempre dei limiti soprattutto nei confronti della spesa dei centri periferici.

Noi comunisti non siamo quindi soddisfatti di questa legge finanziaria, e non siamo soddisfatti di come sono stati affrontati i problemi di questo settore che è estremamente importante; i nodi fondamentali restano irrisolti ed abbiamo grandi preoccupazioni per la stessa spesa di quei pochi fondi che saranno disponibili nel 1988: alla fine di quest'anno affronteremo un'altra volta l'esame della legge finanziaria e in quella occasione dovremo rimodulare la spesa prevista nei piani pluriennali. Siamo quindi profondamente insoddisfatti e voteremo contro questa legge finanziaria riservandoci di presentare alcuni emendamenti presso la Commissione bilancio.

Vorrei trarre lo spunto da una modificazione introdotta alla Camera dei deputati a proposito dell'edilizia per le Forze armate e la Polizia di Stato. Nella scorsa legislatura il Parlamento approvò all'unanimità un ordine del giorno per sollecitare il Governo a fare chiarezza su una fetta del patrimonio pubblico che viene gestita malamente: le Forze armate infatti assegnano gli alloggi di servizio in base a regolamenti discutibili anche sul piano della legittimità. Ripresentiamo oggi l'ordine del giorno per sollecitare nuovamente il Governo ad approntare al più presto un regolamento uniforme per le Forze armate e per la Polizia di Stato che si prefigga anche di facilitare l'accesso all'edilizia pubblica per questi soggetti. Proponiamo pertanto alla Commissione di approvare l'ordine del giorno n. 2 che ho presentato insieme con i colleghi Ulianich, Bisso e Lotti.

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B*. Il relatore ha riferito dettagliata-

mente sulle modifiche apportate alla Camera dei deputati; la puntuale relazione e le pertinenti osservazioni mi esimono dal ritornare su temi che il relatore ha già trattato e sui quali concordo.

Vorrei fare una valutazione di carattere generale, come conviene in momenti importanti per l'impostazione dei lavori parlamentari come è questo, nell'intento di contribuire a modificare l'ordinamento e le procedure. Il relatore ha parlato di un intreccio di responsabilità istituzionali e legislative e ha indicato la necessità della riforma del Ministero dei lavori pubblici e delle procedure, con riferimento alla accelerazione delle opere pubbliche.

È necessario rivedere le procedure, ma riteniamo che sia soprattutto urgente porre mano finalmente ad una profonda riforma che ci liberi dai troppi condizionamenti cui siamo sottoposti. Il collega Visconti ha parlato di opere incompiute: la scorsa settimana abbiamo esaminato un decreto-legge sulle opere pubbliche e sul personale degli enti locali in Sicilia e abbiamo preso atto della drammatica situazione di quella regione; situazioni analoghe, seppur in misura non così evidente, si riscontrano tuttavia in ogni parte del Paese. Da troppo tempo stiamo parlando di accelerazione delle procedure e di modifica delle norme.

Riteniamo che sia utile indicare le responsabilità di chi ricopre attualmente funzioni di Governo e ha il compito di attuare le indicazioni programmatiche; occorre tuttavia, a nostro giudizio, un impegno dell'intero Parlamento per modificare alcune regole e per dare maggiori certezze e possibilità di operare. Non dimentichiamo che noi stessi, a distanza di oltre sette mesi dalla costituzione del nuovo Parlamento, addirittura non siamo ancora certi delle competenze di questa Commissione e di quelle della 13<sup>a</sup> Commissione, di nuova costituzione. Anche noi dobbiamo darci un calendario di lavoro e dobbiamo operare in modo puntuale e coerente. Il problema vero tuttavia è quello della riforma molto più vasta e radicale per la quale abbiamo già indicato alcuni passi, primo fra tutti quello della eliminazione del voto segreto,

che senza dubbio potrà consentire un'accelerazione delle procedure ed un risparmio di tempo nell'approvazione delle leggi, soprattutto di quelle indispensabili per il funzionamento dello Stato.

In conclusione, mentre esprimo un parere favorevole alle indicazioni fornite dal relatore, voglio ancora una volta sottolineare la necessità di interventi che coinvolgano tutte le forze politiche.

ULIANICH. Signor Presidente, signor Ministro, amici colleghi, il senatore Mariotti ha toccato un tema di grande attualità e di estrema delicatezza; non è questa certamente la sede specifica per trattare simili argomenti, ma poichè il discorso ha avuto inizio, mi sia concesso di dedicare a questa problematica qualche minuto. Come è stato da più parti affermato, è necessario giungere anzitutto ad una riforma delle procedure di esame e di approvazione della legge finanziaria nei due rami del Parlamento. Ciò mi pare assolutamente necessario anche perchè la legislatura ha avuto inizio da circa 8 mesi e tra le varie crisi di Governo, le vacanze fisiologiche e l'esame del disegno di legge finanziaria, è rimasto pochissimo tempo a disposizione per legiferare, come sarebbe invece compito precipuo del Parlamento. Vorrei aggiungere che la questione del voto segreto è certamente importante ma non è la questione: è uno dei nodi che esprimono situazioni politiche non cristalline, ma nel Senato, ad esempio, il discorso sull'abolizione del voto segreto non mi pare rivesta alcuna attualità.

Al contrario, un voto segreto fisiologicamente ordinato può avere un senso preciso. È quindi opportuno tener conto di tutta una gamma di problemi, assegnando a ciascuno di essi la propria «casella» senza voler affrontare in termini globali questioni che, anche in questa sede, devono essere trattate in maniera differenziata.

Per giungere al discorso che oggi più specificamente ci interessa, vorrei toccare in particolare alcuni aspetti. Non sono d'accordo con il relatore in ordine alle previsioni relative al porto di Trieste. Che vi siano delle coincidenze è possibile; sappia-

mo molto bene però (e di questo si è parlato anche in alcune audizioni alle quali lo stesso relatore era presente) che il potenziamento del porto di Trieste acquisisce un significato rilevante ai fini delle comunicazioni con l'*hinterland*; in fin dei conti, Trieste dovrebbe tornare ad essere quello che era ai tempi dell'Impero austrongarico: un porto di colossale interesse che serviva l'*hinterland*. Se ci si pone in questa prospettiva è ovvio che la costruzione di opere di collegamento tra la Riva Traiana e il Molo VII del porto di Trieste non nasconde alcuna scandalosa o terza motivazione.

Il comma 16 dell'articolo 17 del disegno di legge finanziaria (corrispondente all'articolo 23 del testo approvato dal Senato) autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere ai comuni mutui ventennali, nel limite massimo di 20 miliardi, per la costruzione di collettori e di impianti di depurazione. È lecito chiedersi: come è possibile stanziare soltanto 20 miliardi per opere di protezione dell'ambiente e per la costruzione di collettori, «di collettori» al plurale? Li si vuole forse costruire con il cartone? Signor Ministro, ne va anche della dignità del suo stesso Dicastero: non è possibile affrontare questioni di tale rilevanza stanziando somme irrisorie rispetto alla loro destinazione.

E ancora: non riesco a spiegarmi come mai sia stato soppresso il comma 25 dell'articolo 23 del testo licenziato dal Senato; o meglio, mi spiego tutto, visto il *bailamme* creatosi alla Camera dei deputati. Le chiedo però, signor Ministro, cosa ne pensi e se non ritenga di doversi fare promotore del ripristino delle norme a suo tempo approvate da questo ramo del Parlamento, che erogavano stanziamenti, per il triennio 1988-1990, per complessivi 800 miliardi a valere sui fondi della legge n. 64 del 1986, per la realizzazione di un programma straordinario ed urgente di opere di adduzione e di distribuzione idrica in quei comuni del Mezzogiorno che non garantiscono la continuità della fornitura giornaliera di acqua per usi civili. Come ripeto, questa previsione è stata soppressa. Le chiedo allora, signor Ministro: esiste forse qualche

dubbio sul fatto che le reti idriche dei comuni del Mezzogiorno non siano in grado di fornire l'acqua necessaria alle popolazioni? Persino a Napoli negli ultimi tempi l'acqua è stata razionata; non parliamo poi della sete d'acqua della Sicilia e di altre zone del Meridione d'Italia. Come si giustifica la soppressione di quel comma? Esistono forse altre previsioni, all'interno del disegno di legge finanziaria, che possano consentire di attuare interventi in questo specifico settore oppure la soppressione del comma 25 dell'articolo 23 del testo approvato dal Senato implica un venir meno della presenza dello Stato in tale ambito particolare?

Un'altra modifica introdotta dalla Camera che non ritengo di poter condividere è quella relativa al comma 43 dell'articolo 17, laddove si stanziavano, per il biennio 1988-1989, 100 miliardi in favore dell'Università degli Studi della Calabria per la realizzazione di opere di edilizia universitaria, compresa quella residenziale, nonché per l'acquisto di arredamenti e di attrezzature. Sia chiaro, non ho nulla contro l'Università degli Studi della Calabria; anzi, ho fatto parte del comitato fondatore della Facoltà di lettere e filosofia. Mi chiedo però se sia giusto inserire nella «finanziaria» uno stanziamento di questa entità tenuto conto della difficile situazione in cui versano le università italiane, senza avviare, oltretutto, un discorso globale. Mi chiedo cioè se sia possibile intervenire «a pioggia» stanziando 100 miliardi per una singola università la cui popolazione studentesca non supera, peraltro, le 5.000 persone.

Come ripeto, non ho nulla contro quella università, nè contro il fatto che riceva uno stanziamento di 100 miliardi. Occorre però tener presente anche la situazione globale delle università italiane e stanziare migliaia di miliardi per l'edilizia universitaria nel suo complesso. Dovremo presto fare i conti con il piano quadriennale di sviluppo delle università e pensare allo sdoppiamento dell'Università di Napoli e alla costituzione di un'altra università in Piemonte, ad Alessandria. Ebbene, come è possibile procedere in termini così scomposti?

Ciò che mi preoccupa maggiormente è proprio questo modo non pianificato di procedere. Questo succede, però, quando si crea una corporazione di deputati che riesce a far stanziare una certa somma nella «finanziaria». Lo Stato tuttavia dovrebbe guardare oltre e non lasciarsi condizionare da impostazioni di questo tipo.

**PRESIDENTE.** Che può fare il Governo se è il Parlamento a decidere?

**ULIANICH.** Lei mi insegna, signor Presidente, che il termine «Parlamento» è un termine collettivo. Ora, se andiamo a scomporre questo termine collettivo troviamo al suo interno forze politiche ben identificate che si chiamano con nomi diversi. Non trinceriamoci quindi dietro il termine «collettivo» per chiudere il discorso; partiamo piuttosto dallo stesso termine collettivo per analizzare ed approfondire il problema.

A me interessava cominciare a portare a fondo il discorso e denudare un certo modo di azione politica, che tutto è fuorchè precisa chiara e responsabile.

Sono questi alcuni punti, signor Presidente, sui quali desideravo attirare l'attenzione del Ministro dei lavori pubblici; come ho già detto la volta scorsa, non sono d'accordo con l'impostazione di questo bilancio, per cui preannuncio il voto contrario del Gruppo della Sinistra indipendente sulla proposta del relatore.

**BAUSI.** Ringrazio innanzitutto vivamente il relatore perchè ha avuto il grande merito di saper esprimere con chiarezza i momenti essenziali che hanno caratterizzato le modificazioni apportate dalla Camera al testo varato dal Senato. Vorrei adeguarmi al linguaggio del relatore cercando di essere altrettanto sintetico e chiaro; dire che ci sia entusiasmo da parte di chiunque sulle modifiche apportate dalla Camera sarebbe una bugia. Ci sono delle considerazioni di carattere generalissimo che tuttavia possono in qualche modo conciliare i comportamenti del Senato.

Credo che in linea generale la riflessione che da parte di molti è stata fatta sui problemi di grande dimensione forse debba essere fatta anche in relazione all'applicazione e all'interpretazione della stessa legge finanziaria. Stiamo assistendo da qualche tempo ad una sorta di deformazione nell'applicazione dei principi, anche molto generali, della legge finanziaria. Chi come me ha la ventura di essere al Senato ormai da quando la legge finanziaria è nata, si rende conto che essa si è via via degradata in una sorta di somma di particolari, piuttosto che in una visione di insieme che abbia una organicità in grado di evitare quei fenomeni che si sono verificati alla Camera. Più scendiamo ai particolari — secondo me da questa responsabilità non è esente il Governo — più stimoliamo forme di intervento sempre più particolari. Lo spirito della legge finanziaria è un altro. Dobbiamo secondo me riflettere a fondo su queste cose. Giustamente sono stati richiamati i fenomeni operativi che diventano sempre più difficili per la mancanza del punto focale della situazione; non sappiamo più con esattezza quali siano le modalità applicative per l'esecuzione delle opere pubbliche; si tratta di una somma di disposizioni abbastanza contraddittorie tra di loro. Fintanto che non arriveremo a definire queste grandi questioni, continueremo a scendere in dettagli di per sé fortemente insignificanti.

Non sono contrario all'ordine del giorno proposto dal collega Visconti; avrei soltanto una preghiera da rivolgere al Ministro e ai colleghi della Commissione. Si sono verificate nel passato alcune incertezze applicative delle norme sull'edilizia per le forze dell'ordine, con l'esclusione degli agenti di custodia. Credo che sia importante porre a ciò riparo, anche perché si tratta forse del settore delle forze dell'ordine che ha i compiti più gravosi, in quanto il loro servizio si svolge in luoghi chiusi e i loro contatti con l'esterno sono più difficili. Chiederei quindi che fosse esplicitato che tra le forze che beneficiano di interventi di edilizia agevolata sia compreso anche il Corpo degli agenti di custodia. Al proposito ho pre-

disposto insieme ad altri colleghi il seguente ordine del giorno:

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

tenuto conto delle difficoltà che sino ad oggi hanno ostacolato l'applicazione di interventi per l'edilizia abitativa previsti per le forze dell'ordine anche agli appartenenti al Corpo degli agenti di custodia,

impegna il Governo:

ad intensificare gli sforzi per la realizzazione di alloggi destinati agli agenti di custodia, sia avvalendosi delle vigenti norme a favore degli appartenenti alle forze dell'ordine, sia con interventi anche diversi che tengano conto del particolare disagio del lavoro svolto dai suddetti agenti».

(0/470-B/3/8) BAUSI, PATRIARCA, PICANO,  
VISCONTI, VISCA, MARIOTTI

LOTTI. Signor Presidente, credo che da alcuni interventi siano emerse indicazioni di lavoro per la nostra Commissione di grande interesse. Mi riferisco in particolare al fatto che nella nostra Commissione, che in passato aveva tutta una serie di competenze attribuitele con certezza, oggi alcuni colleghi hanno fatto riferimento a materie che dovrebbero — mi pare di capire — essere di competenza invece della Commissione per l'ambiente. Penso in particolare ai problemi della difesa del suolo, degli acquedotti, degli impianti di depurazione, eccetera. Prendo spunto da questa situazione non per rivolgere una critica ai colleghi che hanno fatto cenno a questi temi, ma anzi per ribadire come sia difficilmente scomponibile il sistema di competenze che dovrebbero avere come interlocutore il Ministero dei lavori pubblici, e come sia pertanto assolutamente da correggere la situazione che si è determinata al Senato con l'istituzione della 13<sup>a</sup> Commissione, alla quale sono attribuite competenze che non si è ancora ben compreso in quale contesto collocare.

Mi riferisco ad un'altra situazione specifica che si è già peraltro determinata, quella relativa al dibattito che in Commissione

ambiente si è aperto attorno al provvedimento relativo agli sfratti. Faccio veramente fatica a capire come la Commissione ambiente possa avere competenza in materia di sfratti e di equo canone, trattandosi di materia contrattuale, materia quindi che dovrebbe essere di competenza della Commissione giustizia, e anche della Commissione lavori pubblici perchè non c'è dubbio che tale argomento può trovare momenti di più facile soluzione se raccordato a una serie di interventi strutturali che la Commissione lavori pubblici determina sulla politica complessiva della casa.

Ho sollevato tali questioni, signor Presidente, perchè credo che sia opportuno, a questo punto, compiere come Commissione un passo ufficiale verso la Presidenza del Senato perchè la Giunta per il Regolamento una volta per tutte definisca gli ambiti di competenza della Commissione territorio, ambiente, beni ambientali e della Commissione lavori pubblici, comunicazioni; e non tanto per rivendicare nostre competenze, quanto per dare certezza e soprattutto per consentire al Senato della Repubblica e ai Gruppi che lo fanno vivere, di operare nel rispetto e nella valorizzazione delle competenze e delle propensioni dei singoli senatori che — diversamente — corrono il rischio di vedersi assegnati alla Commissione lavori pubblici convinti di dover affrontare una serie di questioni proprie di tale Commissione, mentre invece le stesse, anche a causa di interpretazioni errate, sono assegnate ad altre Commissioni.

Credo che un intervento ufficiale nei confronti della Presidenza del Senato determinerebbe in modo certo le competenze delle due Commissioni, ed io personalmente rimango dell'opinione che tali questioni siano trasversali a tutti i settori dell'attività del Parlamento e che sarebbe stato quindi più corretto istituire una Commissione speciale, cui fare riferimento ogni qualvolta il suo parere fosse ritenuto importante per le successive determinazioni del Parlamento.

Nel merito del disegno di legge finanziaria non ho nulla da aggiungere rispetto a quanto affermato dal senatore Visconti e

quindi ribadisco il voto contrario dei senatori del Gruppo comunista.

Approfitto della presenza del Ministro — visto che al Senato quando discutemmo in prima lettura la legge finanziaria la questione fu sollevata e fu anche oggetto di un ordine del giorno concordato da tutti i Gruppi — per chiedergli quali sono i suoi orientamenti sulla indennità di esproprio, una questione che è stata richiamata anche da altri colleghi. Il Ministro ricorderà che in Aula fu votato un ordine del giorno e lei assunse una posizione che trovai corretta, nel senso che dichiarò di tener conto dell'ordine del giorno e dei suoi principi per la redazione del nuovo disegno di legge. Vorrei allora sapere a che punto siamo con l'iniziativa del Ministero da lei guidato.

Mi trattengo soltanto su un aspetto della legge finanziaria: il relatore ha giustamente richiamato la nostra attenzione sui problemi della viabilità ed in modo particolare ha rimarcato come alla Camera dei deputati gli stanziamenti destinati al piano decennale della grande viabilità siano stati ulteriormente falcidiati del 50 per cento. Ricordo che nella relazione che accompagna il programma triennale di attuazione del piano decennale si faceva riferimento all'ipotesi di stanziamenti complessivi nel triennio di circa 18.000 miliardi, fabbisogno individuato per il rispetto dei programmi approvati dal Parlamento.

Qui siamo in presenza di 1.058 miliardi nel triennio, cioè uno stanziamento che supera di poco il 17 per cento della somma che l'ANAS ritiene necessaria. Credo allora che una serie di considerazioni, avanzate in sede di audizione, debbano essere recuperate e a tal fine presentiamo il seguente ordine del giorno con il quale i senatori del Partito comunista e della Sinistra indipendente — richiamando le discussioni e una serie di considerazioni che non intendo riproporre alla vostra attenzione — ricordano che nella legge finanziaria si opera una decurtazione così corposa delle risorse assegnate al settore della viabilità, per cui invitano il Ministro a rifare i conti e a determinare, soprattutto con riferimento al

settore delle autostrade, quali sono le effettive priorità. Diversamente si corre il rischio che le scarse risorse destinate alla viabilità vengano sottratte ai compiti di primaria importanza (e concordo con il relatore che la viabilità ordinaria statale sulla quale insiste gran parte del traffico presenta livelli di servizio insoddisfacente) e dispersi in una miriade di interventi autostradali.

È questo in sintesi il contenuto dell'ordine del giorno che presentiamo quale logica prosecuzione del dibattito svolto e anche come un momento di riflessione che si aggancia perfettamente a quanto detto dal relatore Visca circa le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge finanziaria.

Consegno pertanto all'attenzione della Commissione e del Governo il seguente ordine del giorno:

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

viste le modifiche apportate dalla Camera dei deputati alla tabella C del disegno di legge finanziaria riguardanti il piano decennale della grande viabilità;

richiamato il dibattito svoltosi nella seduta del 20 gennaio 1988 in sede di audizione del Ministro dei lavori pubblici e del direttore generale dell'ANAS sullo stato di attuazione dei programmi relativi alla viabilità di grande comunicazione;

esaminato il secondo stralcio attuativo 1988-1990 del piano decennale della viabilità 1987-1996;

premessi:

che il sovrapporsi nel tempo dei diversi strumenti di programmazione (programma triennale 1979-1981; programma stralcio 1982-1987 e relativi primo stralcio attuativo 1987 e secondo stralcio 1988-1990) rende ormai pressochè impossibile al Parlamento conoscere lo stato di attuazione delle pratiche amministrative (progettazione e aggiudicazione) dei lavori e lo stato della loro effettiva esecuzione;

che non sempre risultano tra loro coordinate le priorità di intervento indicate nei

diversi programmi e che ciò determina nell'azione dell'ANAS il mancato rispetto di una metodologia rigorosamente programmatica degli interventi viari;

che tale situazione ha assunto aspetti di particolare gravità nel settore degli interventi sulla rete autostradale in concessione in quanto:

a) il programma triennale 1985-1987 non tiene conto della distinzione in tre fasi temporali di attuazione degli interventi sulla rete autostradale prevista dal piano decennale e considera come prioritari interventi collocati in terza fase. Ciò non appare compatibile, oltre che con un corretto rispetto della scala di priorità, con la funzione stessa del programma triennale che, pur caratterizzato da una autonoma legittimazione legislativa e di finanziamento, va considerato, secondo quanto affermato dall'ANAS "come strettamente incardinato nella logica del piano decennale 1987-1996 così riportando la politica della infrastruttura stradale primaria in un organico quadro di riferimento funzionale, sistematico e operativo";

b) i primi due stralci attuativi del piano decennale non fanno più riferimento alle distinte fasi in cui il piano stesso colloca gli interventi sulla rete autostradale, ponendosi così in palese contraddizione con il piano di cui sono strumenti di attuazione e abbandonando ogni criterio di programmazione;

c) l'istituzione, in sede di primo stralcio attuativo del piano decennale, di un apposito capitolo nel bilancio dell'ANAS denominato "fondo unico di dotazione interregionale" cui possono attingere tutte le iniziative autostradali indicate dalle società concessionarie e che siano tecnicamente, economicamente e finanziariamente atte a porre in essere una rapida attuazione in termini di spesa, di fatto concorre a vanificare ogni logica programmatica, essendo stata abbandonata, senza che al Parlamento sia stato reso possibile di pronunciarsi, la richiamata distinzione in tre fasi di priorità;

d) tutte le tratte autostradali possono

in tal modo venire realizzate al di fuori di una qualsiasi valutazione di effettiva necessità ed urgenza senza che ciò trovi riscontro formale nella delibera del CIPE del 20 gennaio 1986 che approva le linee generali del piano decennale di interventi limitatamente agli investimenti delle prime due fasi, quantificandone l'ammontare in lire correnti, a 17.684 miliardi a fronte del quale viene stimato in 11.984 miliardi il presunto onere a carico dello Stato;

e) la mancata osservanza del disposto di cui al comma 4 dell'articolo 2 della legge 12 agosto 1982, n. 531, priva del necessario complessivo riscontro da parte del CIPE il fabbisogno delle autostrade in concessione ed il relativo contributo a carico dello Stato qualificati dall'ANAS rispettivamente in 41.000 e in 27.000 miliardi di lire correnti;

che evidenti ragioni di compatibilità con la complessiva situazione economica del Paese e con le esigenze finanziarie del più vasto Piano generale dei trasporti, rendono eccessiva e in gran parte ingiustificata la contribuzione da parte dello Stato, quantificata in una percentuale del 68 per cento del costo totale delle opere, alle società concessionarie di autostrade che dovrebbero di norma operare in regimi di autofinanziamento fatta eccezione per tratte autostradali che presentino particolari difficoltà di costruzione e rispondano a riconosciute necessità nazionali;

che in ogni caso i livelli di contribuzione previsti sono tali da modificare concettualmente il riferimento normativo di tutta la legislazione autostradale per la rete in concessione e da rendere necessario che il Parlamento definisca fino a quale punto sussistono legittimazioni politico-economiche per attribuire in concessione e quindi sottoporre all'onere del pedaggio nuovi tratti autostradali;

considerato:

che il piano decennale e i relativi stralci attuativi nel settore delle autostrade in concessione investono politiche generali nel comparto trasporti e che perciò vanno coordinati nell'ottica degli obiettivi previsti

nel Piano generale dei trasporti e in particolare con l'indicazione di un progressivo trasferimento di quote significative di traffico dalla strada alla ferrovia e al mare valutando anche in tale contesto la convenienza economica dei singoli interventi;

che l'attuazione del piano decennale richiede uno sforzo particolare che l'ANAS non è in grado di produrre per i limiti di organici quantitativi e qualitativi di specializzazione non sufficientemente corretti dai provvedimenti di cui alla legge 26 marzo 1986, n. 86;

che vanno stabilite nuove norme atte a garantire procedure snelle ed efficaci nelle fasi di progettazione, assegnazione ed esecuzione dei lavori che consentano certezza, trasparenza, rapidità e contenimento dei costi;

che necessita altresì la definizione della procedura di valutazione di impatto ambientale che serva a qualificare i singoli interventi;

valuta:

positivamente la proposta di secondo stralcio attuativo 1988-1990 del piano decennale della viabilità limitatamente agli interventi sulla viabilità statale;

impegna:

il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS:

1) a riconsiderare le proposte contenute nel secondo stralcio attuativo del piano decennale nel settore delle autostrade tenendo conto delle seguenti indicazioni:

a) va rispettata la scelta operata dal piano decennale di collocare gli interventi richiesti dalle società concessionarie in tre distinte fasi temporali di attuazione;

b) gli interventi contenuti nelle prime due fasi di attuazione, sui quali il CIPE ha già espresso parere favorevole in ordine al fabbisogno finanziario vanno collocati in una scala di priorità definita sulla base di rigorose valutazioni del loro grado di positività in termini di costi-benefici e di una loro verifica da parte della Segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti al fine di assicurarne la connessione con le opzioni del PGT;

c) sulle proposte così determinate va acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari;

d) il fondo unico per le autostrade in concessione deve conseguentemente operare, anche per evitare una dispersione degli investimenti nel rispetto delle priorità come sopra determinate;

e) vanno confermate le cosiddette direttrici "fuori quota" proposte come tali dal secondo stralcio attuativo limitatamente alla viabilità statale e revisione dell'elenco delle tratte autostradali, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari;

f) il CIPI deve esprimere il parere di cui al comma 4 dell'articolo 2 della legge 12 agosto 1982, n. 531, sulle iniziative autostradali collocate dal piano decennale nella terza fase temporale di attuazione;

2) a presentare alle competenti Commissioni parlamentari, entro il 31 maggio 1988, uno studio relativo allo stato di attuazione della legislazione autostradale per la rete in concessione e ai problemi che da essa derivano al fine di garantire al Parlamento le conoscenze necessarie alla ridefinizione del regime di concessione;

3) a presentare entro il 30 giugno 1988 alle competenti Commissioni parlamentari una relazione organica sulle difficoltà strutturali e operative dell'ANAS che dovrà servire come base per una riflessione di ordine più generale sull'assetto istituzionale dell'ANAS;

4) a favorire in sede di Governo la definizione di una iniziativa legislativa relativa alle procedure di valutazione di impatto ambientale nel rispetto delle direttive CEE;

5) ad accelerare i lavori di realizzazione, presso l'ANAS, di una banca dati riferita ai vari programmi, nonchè allo stato di attuazione delle relative pratiche amministrative per ogni intervento sia sulla viabilità statale che su quella autostradale in concessione».

(0/470-B/4/8) **LOTTI, VISCONTI, BISSO, ULIANICH**

**PICANO.** Signor Presidente, non ho molto da aggiungere a quanto già detto. Vorrei

sollecitare il Ministro a fornire una risposta ad un'interrogazione che ho presentato nelle passate settimane circa l'acquedotto che partendo da Cassino dovrebbe dissetare Napoli. Cassino è la mia città e ha visto costruire circa 36 pozzi che attingono acqua sotto la città da parte della Cassa del mezzogiorno: ciò sta creando una serie di preoccupazioni nei cittadini, e se consideriamo che a fine maggio ci saranno le elezioni amministrative, ci possiamo rendere conto che gli avversari dell'attuale amministrazione stanno consultando dei geologi per dimostrare che l'attingimento di una enorme massa di acqua può modificare l'equilibrio idrogeologico della città.

Dei 36 pozzi per il momento ne sono stati attivati soltanto due e non si sa per quali strani motivi alcune sorgenti già si sarebbero inaridite, il che accresce le preoccupazioni della cittadinanza.

Invito pertanto il Ministro a compiere nuovi accertamenti attraverso l'ufficio geologico del Ministero e a compiere valutazioni più precise in modo da rassicurare la cittadinanza e anche per non ritardare — nel caso in cui non ricorressero motivi di preoccupazione — la costruzione e l'entrata in funzione dell'acquedotto stesso, anche perchè sotto la pressione dell'opinione pubblica l'amministrazione comunale si troverà nella condizione di dover arrestare dei lavori che rivestono notevole importanza per Napoli.

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

**VISCA, estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470-B.** Vorrei far presente, innanzitutto, al senatore Picano che il disegno di legge finanziaria già prevede stanziamenti che consentono di far fronte ai problemi ai quali egli stesso si è poco fa richiamato e che si tratta, dunque, soltanto di attivare le giuste procedure per poterne usufruire.

Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Visconti, tengo a precisare che già nella mia relazione ho fatto riferimento all'esistenza di intrecci di natura istituziona-

le e legislativa che non collimano con le esigenze reali del Paese. Nel caso specifico degli alloggi di servizio per le forze dell'ordine, occorre, a mio avviso, affrontare innanzitutto il problema più generale del coordinamento tra tutte le forze di polizia mettendo mano ad un provvedimento organico di riforma. Non è concepibile, infatti, che le forze dell'ordine siano tuttora rigidamente distinte in corpi separati (come la Polizia stradale, la Guardia di finanza o l'Arma dei carabinieri), ognuno con una propria organizzazione e una propria attività autonoma, avulsi dal contesto generale. Questa situazione determina, peraltro, ripartizioni e scansioni di compiti rispetto all'attività precipua, in netto contrasto con l'ordinamento ormai in uso in tutti i paesi della Comunità europea, dove la polizia è una sola. Condivido, pertanto, in linea di massima il contenuto dell'ordine del giorno presentato dal senatore Visconti; occorre anche, però, affrontare prioritariamente con coraggio e decisione — lo ripeto — i problemi relativi alle forze dell'ordine poco fa richiamati.

Per quanto riguarda il porto di Trieste, senatore Ulianich, le mie considerazioni in merito vanno viste in rapporto alla falciatura operata in altri settori importanti. Da un lato, infatti, vengono quasi dimezzate le disponibilità finanziarie per la grande viabilità e le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, mentre, dall'altro, si decide, *d'emblée*, di stanziare 100 miliardi per il porto di Trieste (e non discuto affatto sul merito del provvedimento, che ritengo giusto), cosa che, francamente, mi lascia piuttosto perplesso, in quanto si sarebbe dovuto seguire un criterio che desse priorità assoluta agli interessi generali del Paese, subordinando ad essi le singole necessità.

Per quanto concerne, inoltre, gli stanziamenti per le opere di adduzione idrica e di depurazione, ritengo opportuno precisare che i relativi stanziamenti saranno utilizzati per attivare un più vasto volume di mutui, con particolare riferimento al completamento di impianti in costruzione o parzialmente finanziati.

Concordo con le considerazioni del senatore Ulianich circa gli stanziamenti per

l'Università degli Studi della Calabria e con quelle del senatore Bausi in ordine alla progressiva perdita di significato della legge finanziaria. A tale proposito, ho già avuto modo di dire che con la legge finanziaria si tende sempre più a venire incontro a determinati interessi localistici abbandonando gli interessi generali del Paese e che occorre, pertanto, stabilire precise regole di principio cui fare riferimento. Ognuno di noi, del resto, deve rendere conto al proprio elettorato di ciò che ha fatto nel corso della legislatura; questo non vuol dire, però, che si debba stravolgere il senso di una legge finanziaria giustappponendo ad essa norme dettate da interessi localistici.

Esprimo, infine, parere favorevole sugli ordini del giorno 0/470-B/2/8, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori, e 0/470-B/3/8, presentato dal senatore Bausi e da altri senatori, mentre, per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/470-B/4/8, presentato dal senatore Lotti e da altri senatori e concernente i problemi connessi alla grande viabilità, ritengo opportuno svolgere un adeguato approfondimento sull'intera materia che ne forma l'oggetto. Non si deve infatti, a mio avviso, correre il rischio di lasciare la nostra rete stradale ed autostradale in uno stato di abbandono per effetto delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

**PRESIDENTE.** Credo che mancherei ad un mio preciso dovere se non mi facessi carico di rappresentare nelle sedi competenti il profondo senso di disagio derivante da una «finanziaria» che ha ormai perso la propria razionalità e la propria ragione d'essere e che è divenuta una sorta di campo di tiro a segno per tutti i corporativismi, anche localistici, che in momenti politici di maggiore debolezza, come quello che abbiamo appena attraversato e che stiamo tuttora attraversando, ne stravolgono il significato originario. Mi riservo, pertanto, di comunicare opportune proposte alla Presidenza del Senato ed alla Presidenza del Consiglio dei ministri affinché si pervenga ad un ripensamento radicale dello stesso strumento della legge finanziaria e si ponga riparo ad una situazione che

quest'anno ha toccato vette di irrazionalità mai raggiunte prima, anche se, per la verità, già in passato si erano avuti alcuni segnali del progressivo degrado del dibattito sulla «finanziaria», nata come strumento generale della programmazione economica del Governo e divenuta poi, via via, un surrogato di legislazione tendente a soddisfare, più che altro, esigenze particolari.

Vorrei chiedere ai colleghi del Gruppo comunista se l'ordine del giorno da essi predisposto sulla viabilità stradale può essere ritirato per consentire, immediatamente dopo l'approvazione della legge finanziaria, un adeguato approfondimento sui problemi in esso sollevati. In questo modo di esso potremo discutere in una successiva seduta come proposta di risoluzione sul secondo stralcio attuativo del piano decennale.

LOTTI. Aderisco alla proposta del Presidente e ritiro l'ordine del giorno in questione.

DE ROSE, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei riferirmi a quanto ha rilevato il senatore Picano; il Ministero sta già predisponendo la risposta all'interrogazione per quanto riguarda il problema di Cassino. Si tratta di un problema veramente importante perchè la quantità di acqua che si va a prelevare è notevole e le esigenze di Napoli sono altrettanto notevoli. Il nostro sforzo come Ministero dei lavori pubblici si muove per cercare di autorizzare il prelievo di acqua da un'altra regione, dopo aver verificato che effettivamente non ci siano gli inconvenienti che sono stati lamentati di abbassamento della falda e di abbassamento del suolo. È già stata fissata una riunione per assumere tutte le informazioni necessarie e discuteremo la questione nel Consiglio superiore dei lavori pubblici per esprimere il parere entro il mese di maggio. Questo per quanto riguarda la concessione dell'acqua.

ULIANICH. Lei ha detto che si dovrebbe

procedere alla stesura di una bozza geologica del terreno. Ma prima di procedere al traforo dei pozzi, non è stato fatto un rilievo sulla situazione geologica?

Questi 36 pozzi di cui ci ha parlato sono progetti astratti o concreti? Se sono concreti, il primo elemento indispensabile è la conoscenza della conformazione del terreno, e vorrei sapere se si è compiuto uno studio al riguardo.

DE ROSE, *ministro dei lavori pubblici*. Il Ministero dei lavori pubblici, ed in particolare la direzione generale delle acque, hanno accordato la concessione per l'attingimento di quell'acqua. La Cassa per il mezzogiorno che finanzia questi lavori ha costruito due pozzi sperimentali perchè ci sono due relazioni geologiche: una sostiene che l'attingimento di 6 metri cubi al secondo non comporta alcuna modifica dell'attuale situazione; un'altra sostiene invece che in futuro si potrebbe determinare un impoverimento delle falde e addirittura, forse, un fenomeno di subsidenza.

La popolazione di Cassino è molto allarmata da questa situazione.

ULIANICH. Basta quello che lei ha detto: se ci sono due relazioni, una positiva ed una dubbiosa, non si dovrebbe procedere a nulla. Si dovrebbe fare una terza relazione per avere con chiarezza il quadro della situazione. Sono problemi di estrema delicatezza e pertanto sono perplesso, non capisco: sto cercando di fare un discorso per quanto possibile oggettivo e quindi mi meraviglio che si producano situazioni del genere. Ho l'impressione di un totale sordinamento in quanto non è possibile procedere prima di avere una chiara fotografia della situazione idrogeologica.

Questo mi pare talmente ovvio che non c'è bisogno di essere degli esperti.

DE ROSE, *ministro dei lavori pubblici*. Le forniremo comunque una relazione il più possibile completa nella quale daremo conto delle varie fasi sulle quali ancora non ci

siamo espressi. Il Consiglio superiore, una volta che avrà tutti gli elementi e i primi risultati dei due pozzi sperimentali, disporrà di elementi tecnici sufficienti per poter autorizzare o meno l'attingimento.

Preciso che la zona era prevista nel piano regolatore degli acquedotti e c'era più di una riserva d'acqua a favore dell'acquedotto campano.

Sempre dal punto di vista tecnico volevo riferirmi a quanto aveva rilevato opportunamente il relatore e cioè che le quote della legge per la difesa del suolo in tabella C sono state integrate dalle quote previste dai decreti-legge sulla stessa materia non convertiti.

Il senatore Lotti ha perfettamente ragione: sono stati trattati alcuni argomenti dei quali il Ministero dei lavori pubblici non risponde più, ad esempio l'Università della Calabria e gli 800 miliardi della legge n. 64 del 1986, una stima effettuata dal Ministro per il mezzogiorno, e che sostanzialmente consisteva in una sovrapposizione a livello parlamentare di una ripartizione di fondi che avevano altre finalità.

Voglio infine — riferendomi alla giusta osservazione del senatore Ulianich — ribadire che le risultanze discordanti delle due indagini vanno conciliate; tuttavia in questi casi il Ministro si serve dell'apporto del Consiglio superiore dei lavori pubblici che è il massimo organo tecnico del Ministero.

Vorrei sottolineare che da quando ho assunto la responsabilità di questo Dicastero, ho sempre cercato di consultare il Consiglio per restituire a questo organismo il massimo della responsabilità e della dignità.

Il problema della ristrutturazione del Ministero è importantissimo; a tal fine il professor Sabino Cassese è stato incaricato di predisporre un progetto che riguardi sia il Ministero, sia l'ANAS. Gli studi sul Ministero sono abbastanza avanzati per cui dovrei disporre entro breve tempo di questa relazione che discuteremo insieme, in modo che tutti possano dare il proprio contributo.

Per la legge sugli espropri abbiamo inse-

diato una commissione di esperti che ha cominciato i suoi lavori e anche in questo caso aspettiamo le risultanze.

LOTTI. Il disegno di legge in materia è estremamente urgente.

DE ROSE, *ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo e farò in modo di sollecitare i lavori preparatori.

Il Presidente della Commissione ha svolto alcune considerazioni generali sulla legge finanziaria. Questo sistema va rivisto, ma è evidente che la riforma della « finanziaria » dovrà avvenire in una sede che non è questa.

PRESIDENTE. Solleciterò la Giunta del Regolamento a definire le competenze dell'8<sup>a</sup> e della 13<sup>a</sup> Commissione, nonché delle altre Commissioni interessate ai problemi della locazione, dell'equo canone e degli sfratti.

Invito il relatore e il Ministro a pronunciarsi sugli ordini del giorno.

VISCA, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 470-B*. Ho già espresso il mio parere favorevole all'ordine del giorno 0/470-B/2/8 del senatore Visconti e di altri senatori e all'ordine del giorno 0/470-B/3/8 del senatore Bausi e di altri senatori.

DE ROSE, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accoglie i due ordini del giorno.

VISCONTI. Prendo atto del parere del Governo e non insisto per la votazione.

BAUSI. Anch'io non insisto per la votazione, dichiarandomi soddisfatto dell'accoglimento dell'ordine del giorno da parte del Governo.

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 sulla tabella 9.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

470-471 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Visca.

Non facendosi osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470-B resta conferito al senatore Visca.

*I lavori terminano alle ore 11,40.*

**MERCOLEDÌ 2 MARZO 1988**

(Pomeridiana)

**Presidenza  
del Vice Presidente MARIOTTI**

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

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)**» (470-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990**» (471-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (Tab. 17) (Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame congiunto)

**PRESIDENTE**, estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B. 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 1988)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 e bilancio pluriennale per il triennio 1988-1990» — Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988 (tabella 17)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo il dibattito, sospeso nella seduta di ieri.

Vorrei ringraziare il Ministro per essere intervenuto a questo dibattito e riconfermare l'invito alla Commissione per l'espressione di un rapporto senza osservazioni sulla tabella che ora stiamo esaminando, come ampiamente motivato nella mia replica di ieri.

Sottopongo inoltre alla Commissione un ordine del giorno da me predisposto a sostegno del settore della pesca e per il potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle capitanerie di porto e degli uffici periferici della marina mercantile, che così recita:

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

viste le modifiche al disegno di legge finanziaria di cui al comma 32 dell'articolo 15 e al comma 45 dell'articolo 17,

impegna il Governo:

affinchè gli stanziamenti previsti per le finalità di cui alla legge 17 febbraio 1982, n. 41, peraltro ridotti di 60 miliardi rispetto al testo votato dal Senato, siano utilizzati in un quadro di piano che privilegi la ricerca scientifica, gli investimenti e le attività promozionali nel settore della pesca;

affinchè il programma di potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle capitanerie di porto e degli uffici periferici della marina mercantile sia tempestivamente realizzato a differenza di quanto avvenuto con riferimento agli interventi di cui al decreto interministeriale del 15 giugno 1985, di attuazione della legge n. 979 del 1982».

(0/470-B/5/8)

MARIOTTI

**VISCA**. Intervengo per esprimere la dichiarazione di voto da parte del Gruppo socialista. Nella tabella presentata non si rilevano variazioni sostanziali rispetto a quanto era stato già predisposto e approvato in prima lettura. Le modificazioni apportate dalla Camera sono a mio avviso poco rilevanti nella complessità della tabella stessa. Nella mia dichiarazione di voto,

condividendo il lavoro svolto dal relatore, emerge la necessità e l'esigenza di promuovere per l'avvenire la materia marittima, al fine di assumere provvedimenti articolati che tengano conto della complessità della politica del mare, modificando per lo meno il vecchio sistema che determinava provvedimenti legislativi valutandoli non nella loro complessità generale, ma come interventi di carattere particolare, o addirittura mirati a interessi politici particolari. Ritengo positivo l'indirizzo esposto dal relatore per quanto concerne la salvaguardia dell'ambiente marino, contemplando in questa materia l'opportunità di esaminare congiuntamente tra Ministero della marina e Ministero dell'ambiente una politica su questo indirizzo.

Dalla relazione emerge la necessità che i fondi destinati al potenziamento degli uffici periferici, cioè le capitanerie di porto, vengano effettivamente impiegati in tempi reali ed effettivi, non solo per quanto concerne la ristrutturazione e l'ammodernamento degli uffici stessi, ma per quanto concerne anche il servizio stesso della capitaneria di porto nelle cui funzioni oggi si rilevano carenze e inadempienze che possono portare danni all'utenza e a tutti coloro che si servono dei porti.

Il Gruppo socialista sollecita il Ministro e il Governo affinché organizzino la famosa Conferenza sul mare Mediterraneo, già preannunciata a suo tempo dal Ministro. Con queste osservazioni esprimo parere favorevole alla tabella in esame.

**PATRIARCA.** A nome del Gruppo della Democrazia cristiana esprimo favore alle variazioni introdotte dalla Camera dei deputati, ribadendo ancora una volta l'apprezzamento per l'intelligente opera svolta dal relatore, anche in presenza di una serie di postazioni di bilancio certamente non corrispondenti ai problemi di questo Dicastero. Purtroppo questa legge finanziaria è nata quando l'attuale Ministro della marina mercantile aveva appena assunto il suo compito, per cui si è notata una penalizzazione di questo Dicastero che indubbiamente accresce in noi la preoccupazione per la crisi che investe buona parte dei

settori dell'economia marittima. Diamo atto al Ministro che alla Camera è riuscito, con l'approvazione di alcuni emendamenti, ad ottenere alcuni stanziamenti relativi al settore della difesa del mare e delle capitanerie di porto. Si è trattato di un suo notevole successo personale in un momento nel quale dalla Camera ci è venuto poco di buono. Certo, non è quello che noi ci saremmo aspettati.

Vorrei sottolineare in questa sede l'enorme preoccupazione che si accresce in noi dopo l'uscita del documento, frutto del lavoro del comitato paritetico consultivo tra Fincantieri e sindacati, che ha messo in allarme le città marinare. In maniera veramente cervellotica esso ha inteso dare una interpretazione alla sesta direttiva CEE e ha voluto in modo particolare prendere come riferimento il dato complessivo del 28 per cento del contributo per i cantieri, che la Comunità economica europea ha unificato in un unico parametro, mentre in precedenza vi erano parametri differenziati. Si tratta di un parametro tutto sommato non allarmante rispetto agli anni scorsi, e che certamente non può essere il punto di riferimento di una crisi che ha certo avuto momenti più alti negli anni passati, ma che noi auspicavamo risolvibile in tempi brevi.

Avremo occasione, signor Ministro, di discutere di questo provvedimento, avremo occasione di chiamare, signor Presidente, i responsabili della Fincantieri e possibilmente dell'IRI, perchè non è possibile che un settore già fortemente penalizzato, che ha subito una serie di ristrutturazioni e che oggi si avviava, se non a un risanamento, a un recupero di produttività subisca un taglio assurdo e indiscriminato che dimezzerà la presenza attiva all'interno di alcuni cantieri importanti, specialmente di quelli che gravitano nell'area meridionale. Sappiamo che vi sono già state azioni di sciopero e di protesta e che altre ne sono state annunciate in molte parti del Paese, ma vorremmo richiamare responsabilmente le autorità a un esame critico di tutta la situazione. Noi riteniamo che c'è la possibilità per il prodotto nave di operare ulteriori recuperi di produttività e di spesa;

vorremmo ricercare quei punti di sperpero che costituiscono certamente uno dei motivi che devono indurre i responsabili delle Partecipazioni statali ad intervenire coerentemente e non sempre riducendo l'occupazione o immaginando dimensioni a loro avviso ottimali solo perchè magari si ritiene che la dimensione minore sia migliore (questa è la filosofia della Fincantieri rispetto al piano preannunciato).

Noi su questo intendiamo fare una battaglia seria, vigorosa e di fondo, certamente attraverso una collaborazione attenta con il Ministero della marina mercantile cui compete per così dire l'economia marittima e che non può essere assolutamente il Ministero che decide la chiusura dei cantieri avendo già in passato operato quel processo di ristrutturazione che è costato migliaia e migliaia di posti di lavoro.

Rispetto a questi dati ritengo che nei prossimi giorni sarà opportuno convocare i responsabili ed aprire in questa sede una discussione seria su tutti i problemi della cantieristica, a partire da quello della ricerca e dell'innovazione tecnologica: è infatti necessario dotare nuovamente gli impianti cantieristici periferici di quelle strutture tecniche che si sono rivelate assolutamente necessarie per una economia complessiva. Mentre nel 1969 il primo piano di ristrutturazione decise che bisognava accentrare tutte le progettazioni e la tecnologia a Trieste, oggi si sono tutti convinti che uno dei dati che ha determinato il decadimento dei nostri cantieri è stata la mancanza di un'adeguata struttura tecnica che potesse rappresentare un costante punto di riferimento per il processo produttivo.

Poichè qualche inversione di tendenza è indubbiamente affiorata nei convincimenti dei dirigenti dell'Italcantieri, riteniamo che sia necessario un approfondimento ed un adeguamento per fornire indicazione in positivo alla soluzione del problema.

Per la restante parte della tabella della Marina mercantile non possiamo che esprimere il nostro compiacimento ed annunciare il voto favorevole del gruppo della Democrazia cristiana, in modo particolare per quelle poste che si è riusciti a recuperare: una tra queste riguarda ad esempio il set-

tore delle capitanerie di porto per le quali finalmente si propongono dei progetti concreti.

**BISSO.** Il Gruppo comunista esprime voto contrario alla tabella sulla Marina mercantile.

Ho già detto in altre due occasioni — ieri e quando discutemmo in modo più ampio la tabella 17 — che mai una legge finanziaria è stata così punitiva verso l'economia marittima: è il quinto anno che mi occupo di questa tabella, ed è veramente la prima volta che mi trovo di fronte ad un flusso di risorse da destinare a tale settore così tremendamente inadeguato. Questo fatto non soltanto aggraverà i problemi del settore, ma assesterà anche un serio colpo a quel circolo virtuoso che tutto sommato eravamo riusciti a mettere in movimento con le leggi di cui tutti quanti siete a conoscenza.

Voglio dire che con questa legge finanziaria stiamo distruggendo quel tanto di positivo che eravamo riusciti a costruire. Inoltre mi sembra di poter affermare che ciò che potrebbe essere considerato un aspetto positivo, come ad esempio il comma 30 dell'articolo 15 in cui si fa riferimento alle misure della CEE per le aree colpite dalla ristrutturazione del settore navale, per il modo in cui è rappresentato nella legge finanziaria dà per scontato ciò che noi comunisti non consideriamo scontato. Dà infatti per scontato che la Fincantieri metta in liquidazione altri 6.000 dipendenti. Se ci è permesso dirlo, credo che sia un argomento sul quale vale la pena di impegnare tutte le nostre energie per impedire che un simile taglio — con tutte le conseguenze che comporterebbe sull'industria cantieristica italiana — abbia luogo.

Se non sbaglio si tratta di una riduzione del 50 per cento della forza occupata nella cantieristica italiana. S'intende in tal modo rispondere all'assenza di nuovi ordinativi, sia per l'anno 1987 che di questi primi mesi del 1988? La prospettiva a breve è che i cantieri saranno nuovamente privi di lavoro. Non so se nella sua replica lei sarà in grado di darci qualche notizia sui nuovi ordini del 1988, perchè da ciò che mi ri-

sulta le navi licenziate dai cantieri italiani non vengono sostituite da altri ordini e quindi marciamo verso l'esaurimento del carico di lavoro.

Vorrei dire infine che la sesta direttiva della CEE ha posto un problema che noi comunisti in sede comunitaria siamo intenzionati a sollevare. A nostro parere il 28 per cento è un contributo inadeguato, in particolare per la costruzione di navi a tecnologia avanzata.

Siamo, come ripeto, alla sesta direttiva, il che vuol dire che in precedenza ce ne sono state altre cinque e che perciò si potrebbe anche arrivare alla settima. Ad ogni modo, non può e non deve accadere che questa direttiva sia una normativa che invece di mettere ordine nell'industria cantieristica altro non fa che peggiorare la situazione.

Il nostro voto contrario è motivato anche da alcune perplessità derivanti dalla mancanza di chiarimenti (che pure avevamo richiesto) sulle modalità con cui sono stati impegnati i fondi per la difesa del mare. Riteniamo infatti che debbano mutare profondamente i criteri e le modalità del loro impiego, recependo le indicazioni della Corte dei conti in proposito.

Per tutti questi motivi, il Gruppo comunista dichiara il proprio voto contrario sullo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1988.

**PRANDINI**, *ministro della marina mercantile*. Desidero, innanzitutto esprimere soddisfazione per le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati e dare atto, anche in questa sede, al Presidente della Commissione bilancio dell'altro ramo del Parlamento e agli onorevoli Nonne e Bonferroni di essersi attivati per apportare al testo approvato dal Senato alcune modifiche che sono oggi al nostro esame e che ci consentono di muoverci a tutto ventaglio su problematiche che riteniamo ormai mature, come, ad esempio, quelle relative al cabotaggio, alla difesa del mare, alle capitanerie di porto e alla pesca.

Per quanto riguarda, in particolare, il settore della pesca, si va incontro ad un

indirizzo suggerito nel corso del dibattito in Parlamento: quello, cioè, di rendere obbligatorio il fermo biologico. Del problema ho avuto modo di parlare ieri con il commissario CEE per la pesca Cardoso, il quale vedrebbe l'Italia come paese pilota ai fini dell'assunzione di questo impegno. Devo dire, peraltro, che il riscontro finora avuto è decisamente positivo; infatti, gli operatori del settore della pesca che hanno condotto lo scorso anno l'esperimento facoltativo si sono dichiarati favorevoli all'obbligatorietà del fermo biologico. Aggiungo che i competenti uffici del Ministero stanno predisponendo un disegno di legge in tal senso che verrà quanto prima presentato in Parlamento.

Per quanto riguarda la Conferenza sul Mediterraneo, ho ritenuto opportuno affidarne l'organizzazione ai rettorati delle Università italiane, in quanto gli stessi rappresentano la sede, diciamo così, più neutra e che quindi riuscirà più agevolmente a superare eventuali difficoltà di carattere politico. È da aggiungere che dalla conferenza dei rettori delle Università italiane, svoltasi di recente, è già venuta una risposta positiva alle mie sollecitazioni.

Nel colloquio di ieri con il commissario CEE per la pesca ho sollecitato una riunione informale (di cui avevo già riscontrato la necessità nel corso di incontri bilaterali con i competenti Ministri di Portogallo, Spagna, Francia e Grecia) allo scopo di riportare in primo piano i problemi della pesca dei paesi del Mediterraneo, in coerenza con un'azione già intrapresa in questi mesi dal Ministero. Nelle riunioni dei Consigli dei Ministri della pesca della Comunità europea cui ho partecipato si è riusciti a porre all'ordine del giorno il problema; inoltre, nella riunione di lunedì scorso si è preso atto di recenti accordi conclusi con il Marocco e con il Gabon, che sono soddisfacenti soprattutto per le esigenze della pesca italiana.

Ritengo questo impegno particolarmente importante, considerato anche che il secondo semestre del 1988 vedrà la Presidenza della Grecia, ragion per cui se si riuscirà a far maturare nei prossimi mesi i problemi più urgenti si potrà cogliere un'occasione

favorevole per vederli recepiti a livello comunitario.

Con riferimento alle considerazioni del senatore Patriarca, informo la Commissione che il Ministro si trova da qualche tempo a questa parte a sostenere un confronto serrato su diversi versanti e, in modo particolare, con la Finmare, la Tirrenia e la Fincantieri, vale a dire con le più importanti società a partecipazione statale operanti nei settori di sua competenza. Per quanto riguarda la Finmare, ho già stigmatizzato a suo tempo alcuni atteggiamenti della società che sembrano prendere a pretesto il rinnovo della convenzione per non affrontare in maniera adeguata importanti problemi di gestione aziendale, come quello della conclusione del contratto con i lavoratori marittimi. Il Ministro è comunque disposto ad affrontare la questione della convenzione, ma solo dopo che sarà stato concluso il contratto dei lavoratori marittimi.

Ho anche criticato alcuni atteggiamenti della Tirrenia, che ha annunciato a più riprese sulla stampa la soppressione o la variazione di alcune linee senza che nessuna autorizzazione fosse stata richiesta al Ministero della marina mercantile.

BISSO. Il Ministero dunque non sapeva nulla della soppressione della linea per Olbia?

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Nessuna linea ha ottenuto l'autorizzazione del Ministero alla soppressione. Fino ad oggi si è parlato soltanto di ipotesi, di proposte fatte alle regioni, tra l'altro senza nemmeno prevedere preventivamente un confronto in sede ministeriale. Queste cose sono state da me stigmatizzate, purtroppo non si riesce a capire perchè la stampa, così attenta per altre questioni minori, sia stata così poco ricettiva per questi rilievi. Evidentemente ci sono possibilità diverse di orientamento per l'informazione.

PATRIARCA. Quando noi affrontammo il problema del disegno di legge sulla ristrutturazione della Finmare, qualche mese pri-

ma questa, che è una finanziaria e non è operativa, aveva pubblicato un'intera pagina su tutti i quotidiani.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. La ringrazio, senatore Patriarca, perchè mi aiuta a far capire quello che volevo dire senza dovermi esporre più di tanto.

Volevo dire infatti che l'ultima vicenda della Fincantieri lascia perplessi: nel disegno di legge che gli uffici stavano predisponendo per l'attuazione della sesta direttiva, ho trovato inseriti quattro o cinque articoli nei quali si prevedeva la riduzione, il prepensionamento di 4.500 lavoratori. Io ho stralciato questi articoli ed ho comunicato alla Fincantieri che non c'è la disponibilità del Ministero ad affrontare argomenti di questo genere, se non c'è preventivamente un confronto con i sindacati e comunque il confronto deve avvenire in sede di Partecipazioni statali. Quindi nel disegno di legge che avevo presentato per l'attuazione della sesta direttiva non è assolutamente previsto nulla di quanto veniva chiesto dalla Fincantieri. Vorrei anche osservare che la Fincantieri ha espresso il proprio malumore ed il proprio rammarico ma nel disegno di legge che io intendo presentare non è prevista nessuna differenza tra grandi cantieri e piccoli cantieri. Infatti io credo che se ci sarà ragione per giustificare delle differenziazioni nell'erogazione dei contributi, dovrà essere il Parlamento a valutare e certamente il Ministero non intende operare una scelta politica *a priori* circa questa prassi che, mi si dice, è stata consolidata negli anni precedenti ma che non mi trova d'accordo in quanto io ritengo che la piccola e media industria debba trovare nel nostro impegno una maggiore attenzione rispetto al passato.

PATRIARCA. Ci sono motivazioni specifiche per il settore, perchè i maggiori costi riguardano soprattutto i cantieri maggiori; complessivamente il cantiere minore va bene.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Queste sono motivazioni che la Fincan-

tieri ha fatto presenti ma non capisco perchè noi dovremmo ridurre il nostro sostegno ai piccoli cantieri nel momento in cui riscontriamo che potremmo trovare al di fuori della sesta direttiva la possibilità di concorrere al sostegno per spese maggiori di ricerca, di studio ed altro.

Comunque il discorso è aperto, io presento il disegno di legge sotto questa luce, il Parlamento lo esaminerà e deciderà di conseguenza.

Vorrei dire al senatore Bisso che sono sempre stato e sono — specialmente dopo che la Corte dei conti finalmente mi ha comunicato la propria valutazione sulla convenzione Castalia — in condizioni di rispondere sulla spesa in merito alla difesa del mare. Ho chiesto alla Camera, dove sono state presentate numerose interrogazioni, che venissero poste all'ordine del giorno la settimana prossima; la Presidenza ha invece rinviato le interrogazioni di un'altra settimana; comunque io sono in condizioni di dare le informazioni che si ritengono opportune, anche se presso gli uffici sto facendo predisporre — in ottemperanza a quanto osservato dalla Corte dei conti — più di una ipotesi di soluzione sia per quanto riguarda la convenzione Casta-

lia, sia per quanto riguarda un nuovo appalto, sia per quanto riguarda la proiezione di questa convenzione, in modo da dare una certa continuità, però tenendo conto dei rilievi non solo formali ma anche sostanziali che la Corte dei conti ha fatto. Comunque, ripeto, io non ho alcuna difficoltà a portare tutti i dati.

Desidero infine dichiarare che accolgo l'ordine del giorno presentato dal relatore Mariotti.

*PRESIDENTE, estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 470-B.* Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 17.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato del rapporto.

Poichè non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 470-B resta conferito a me stesso.

*I lavori terminano alle ore 17.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il Consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*  
DOTT. ANTONIO RODINÒ DI MIGLIONE