

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1990 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 1990-1992 (n. 1849)

NOTA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1990 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 1990-1992. BILANCIO PROGRAMMATICO
PER GLI ANNI FINANZIARI 1991-1992 (n. 1849-*bis*)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici
per l'anno finanziario 1990 (Tabella 9)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti
per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni
per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)**

**Stato di previsione del Ministero della marina mercantile
per l'anno finanziario 1990 (Tabella 17)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1990) (n. 1892)

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1989

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1990 (Tabella 17)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 1990)» (1892)

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

PRESIDENTE (Bernardi - DC) ..	Pag. 5, 13, 19 e passim
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	25
NIEDDU (DC), relatore alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	19
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	13
VELLA (PSI), relatore alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	5

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1989

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1990 (Tabella 17)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 1990)» (1892)

(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e conclusione dell'esame della tabella 17. Rinvio dell'esame delle tabelle 9, 10 e 11)

PRESIDENTE (Bernardi - DC)	Pag. 32, 39, 62 e passim
BERNINI, ministro dei trasporti	64
BISSO (PCI)	68, 70
CHIMENTI (DC)	47
COVELLO (DC)	60
GAMBINO (PCI)	43, 80
LOTTI (PCI)	32, 39, 65
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	63, 72
NIEDDU (DC), relatore alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	69, 82, 97 e passim
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	62, 65, 75 e passim
PINNA (PCI)	75
POLLICE (Misto-Verdi Arc.)	50
PUTIGNANO (PSI)	82
REZZONICO (DC)	57
SANESI (MSI-DN)	59, 63
SENESE (PCI)	39
VISCONTI (PCI)	63, 98
VISIBELLI (MSI-DN)	54, 64, 65
VIZZINI, ministro della marina mercantile ..	70, 85, 93 e passim

GIOVEDÌ 12 OTTOBRE 1989

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)

8^a COMMISSIONE

1849, 1849-bis e 1892 - Tabb. 9, 10, 11, e 17

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 1990)» (1892)

(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito dell'esame congiunto. Rinvio dell'esame delle Tabelle 10 e 11. Conclusione dell'esame della tabella 9)

PRESIDENTE (Mariotti - Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	Pag. 99, 111, 119 e passim
COLETTA (PRI)	106
LOTTI (PCI)	106, 111, 120
MARNIGA (PSI)	118
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	111, 121
PRANDINI, ministro dei lavori pubblici	103, 111, 114 e passim
SANESI (MSI-DN)	117, 119
VISCONTI (PCI)	99, 103, 111 e passim
VISIBELLI (MSI-DN)	105

MARTEDÌ 17 OTTOBRE 1989

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)» (1892)

(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame congiunto)

PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) Pag. 122, 154, 155 e passim
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.) 143

BERNINI, ministro dei trasporti	Pag. 157, 162, 165 e passim
CHIMENTI (DC)	170
GOLFARI (DC)	130, 134, 135
LOTTI (PCI)	129, 164, 165 e passim
MAMMI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni	135, 139, 146 e passim
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	155, 164, 166 e passim
PATRIARCA (DC)	151, 163, 164 e passim
PINNA (PCI)	122
NIEDDU (DC)	128, 129, 130
SANESI (MSI-DN)	152, 155, 168 e passim
VELLA (PSI), relatore alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892	143, 154
VISIBELLI (MSI-DN)	138, 139

MERCOLEDÌ 20 DICEMBRE 1989

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)» (1892-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati
(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione)

PRESIDENTE (Mariotti - Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione ..	Pag. 173, 175, 177 e passim
CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	176, 177, 178
PATRIARCA (DC)	177
SENESE (PCI)	177
ULIANICH (Sin. Ind.)	176, 177, 178
VISCONTI (PCI)	174, 175, 178

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1989

Presidenza del Presidente BERNARDI

I lavori hanno inizio alle ore 10,40.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 9**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 10**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 11**)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 17**)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge finanziaria 1990) (1892)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992 e Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (Tabella 9) - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10) - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11) - Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1990 (Tabella 17)» e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)».

Prego il senatore Vella di riferire alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.

VELLA, *relatore alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'analisi del progetto di bilancio di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di cui alla tabella 11 fa risaltare, al di là della oculata impostazione del bilancio e delle opportune finalità che vogliono perseguirsi, le difficoltà per la realizzazione dei programmi di potenziamento e miglioramento dei servizi derivanti dall'attuale organizzazione dell'intero apparato ministeriale ed aziendale e dal

ritardo che si riscontra nel processo formativo di importanti leggi di riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e del servizio radiotelevisivo pubblico e privato, nonostante l'impegno del Governo.

Il disegno di legge governativo n. 3805, attualmente all'esame della Camera dei deputati, si prefigge di istituire un Ministero di programmazione, indirizzo, coordinamento e controllo sui servizi postali, bancopostali e di telecomunicazioni.

Nel momento dell'attuazione della nuova normativa, il Ministero potrà svolgere un ruolo di programmazione che consentirà di impostare e gestire la politica dell'intero settore tramite piani nazionali correlati ai piani del settore industriale.

Il Ministero riorganizzato e ristrutturato sarà in grado di espletare controlli sull'attuazione dei programmi e di vigilare sul rispetto della concessionaria dei servizi di telecomunicazioni ad uso pubblico.

Nell'emananda normativa viene considerata l'esigenza di distinguere i compiti di programmazione e di coordinamento da quelli di gestione dei servizi in conformità agli indirizzi CEE e a tal fine si prevede la riforma giuridica dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, prevedendosi la costituzione dell'Azienda delle poste, del bancoposta e di telematica pubblica.

Nel settore specifico delle telecomunicazioni è al vaglio della Commissione 8^a il disegno di legge governativo n. 1685 recante disposizioni per la riforma del settore delle telecomunicazioni. La gestione dei servizi di telecomunicazione viene affidata ad una società concessionaria di cui l'IRI possiederà la maggioranza delle azioni. Detta società agirà anche tramite società collegate e controllate.

Senza entrare nel merito dei provvedimenti posso esprimere la convinzione che solo nel momento in cui entreranno in vigore le nuove norme si separeranno le funzioni di programmazione da quelle gestionali e sarà possibile raggiungere una riforma generale ed organica in grado di assicurare la economicità e la funzionalità dei servizi.

Sulla disciplina del sistema radiotelevisivo pubblico e privato occorrerà superare definitivamente la legge vigente ed emanarne urgentemente una nuova che riesca, tra gli altri obiettivi, ad ottimizzare il servizio offerto dalla concessionaria pubblica, assicurando alla stessa certezza e congruità di risorse; ad evitare che gli incroci tra proprietà delle emittenti radiotelevisive e delle testate giornalistiche mirino il pluralismo; a modificare il sistema di vigilanza e di controllo che l'attuale Commissione bicamerale non è in grado di governare; a consentire il miglioramento complessivo del servizio nel mantenimento del sistema misto.

Questi rapidi cenni alle non risolte note problematiche dei settori che ci interessano evidenziano come l'attuale impostazione programmatica del bilancio segua ancora le tracce delle precedenti relazioni programmatiche e sia impossibilitata a perseguire organicamente più ampi ed importanti obiettivi.

Fatte dette premesse e ricordato che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non esercita direttamente nessuna attività istituzionale, per affrontare in modo adeguato l'analisi del progetto di bilancio di previsione dell'Amministrazione delle poste desidero, in apertura,

evidenziare le seguenti risultanze complessive: l'entrata è pari a lire 11.591.706.749.000; la spesa è pari a lire 13.577.582.321.000, per un disavanzo di lire 1.985.875.572.000.

Il permanere di disavanzi può indurre ad una immediata valutazione negativa, ma prendendo in considerazione l'andamento delle cifre, a partire dall'anno 1985, se ne ricava un giudizio di larga positività.

Infatti la serie dei risultati finanziari rileva a partire dal 1985 un sostanziale miglioramento.

Già in quell'anno si è registrato un miglioramento del *deficit* di oltre 570 miliardi, quasi il 25 per cento della previsione.

Il 1986, ugualmente, a fronte di una previsione di 2.084 miliardi di *deficit* ha confermato un minor disavanzo di circa 420 miliardi, con un consuntivo di 1.665 miliardi.

Il 1987, a fronte di una previsione di 1.990 miliardi di *deficit*, ha portato un miglioramento a consuntivo di circa 254 miliardi.

Il 1988, a fronte di una previsione di 2.390 miliardi di *deficit*, ha portato un miglioramento a consuntivo di circa 445 miliardi.

Per il 1990 l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni prevede di proseguire il difficile cammino del risanamento dei risultati di gestione, anche mediante l'adozione di concrete iniziative volte al progressivo miglioramento dei servizi.

Nella formulazione del bilancio si è tenuto conto della prescrizione dell'articolo 13 della legge finanziaria 1988, che impone la riduzione del *deficit* globale nella misura del 15 per cento annuo di quello iscritto per l'anno 1988, al netto degli oneri impropri che l'Amministrazione sostiene per i servizi a tariffa ridotta o agevolata.

Il raffronto delle singole fonti di entrata dell'anno 1990 con quelle dell'esercizio precedente sottolinea una differenza positiva da attribuirsi alla prevista manovra tariffaria contenuta nel limite del tasso programmato d'inflazione ed al naturale aumento dei singoli cespiti, formulato sulla scorta di un realistico saggio di sviluppo del traffico di tutti i settori operativi.

La prospettiva d'incremento derivante dallo sviluppo del traffico si rileva, oltre che dai dati del passato, anche dalla ferma volontà dell'Amministrazione di ricondurre la gestione dei servizi ad apprezzabili livelli di efficienza, con azioni volte al ripristino nell'ambito della gestione statale di quei servizi che, non essendo soggetti al monopolio, sono svolti in regime di libera concorrenza con i privati, proseguendo nell'opera di ammodernamento dei servizi.

Una recente iniziativa è quella di adottare tariffe per segmenti di servizio per venire incontro alle diverse esigenze dell'utenza.

Per quanto riguarda la spesa, le previsioni sono state formulate secondo criteri di rigoroso contenimento al fine di limitarne la lievitazione entro limiti indispensabili, con l'obiettivo di assicurare un sufficiente livello di produzione dei servizi, tenendo anche conto dei piani di sviluppo degli impianti in via di realizzazione.

L'impegno costante profuso nel contenimento massimo della spesa consente di osservare i limiti degli esigui stanziamenti di bilancio senza provocare riflessi negativi sui servizi.

Lo stato di previsione della spesa pone in evidenza, rispetto alla previsione dell'anno precedente, anche maggiori oneri.

In particolare, per le maggiori spese di personale, occorre considerare che gli aumenti proposti sono stati determinati soprattutto dall'applicazione della normativa sull'indennità integrativa speciale (legge n. 364 del 1975) e dalle retribuzioni accessorie erogabili in carenza di personale rispetto all'assegno, mentre le maggiori spese di gestione o di esercizio sono originate per la quasi totalità dalla continua ascesa dei prezzi di mercato e dall'esigenza di conservare alle strutture operative un adeguato livello di efficienza, attivando le manutenzioni necessarie.

Le aree di maggior intervento di spesa sono individuabili nel trasporto delle corrispondenze con accollatori (+55.000 milioni) nella manutenzione dei fabbricati ed allacciamenti impianti (+16.220 milioni).

Nell'ambito delle spese di investimento, si deve ricordare che la consistenza patrimoniale ha assunto dimensioni imponenti sia per l'espandersi del numero degli edifici di proprietà, sia per la realizzazione dei nuovi impianti di automazione e meccanizzazione dei servizi postali e di telecomunicazione.

Lo sforzo è finalizzato a rilanciare i servizi sotto l'aspetto quantitativo e qualitativo per dare una risposta adeguata ed incisiva alla crescente domanda dell'utenza.

Particolare attenzione, peraltro, viene prestata alle misure di sicurezza con notevoli interventi sulle strutture per la salvaguardia del personale e dei valori, nonché per l'adeguamento dei locali alle norme sull'igiene del lavoro.

Per l'anno 1990 le spese di investimento ammontano a 1.273 miliardi, a conferma dello sforzo dell'Amministrazione per assicurare il completamento dei processi di automazione e meccanizzazione che consentiranno l'ingresso, nelle attività di istituto, dei sistemi a più elevata tecnologia, quali gli uffici postali elettronici e la posta elettronica.

Tali spese sono coperte per 511 miliardi da interventi ordinari, per 562 miliardi dalla Cassa depositi e prestiti per finanziare la legge n. 39 del 1982 e per 200 miliardi dagli stanziamenti previsti dal piano decennale delle telecomunicazioni.

È stato finanziato, inoltre, attraverso il fondo investimento e occupazione, un programma di realizzazione del servizio nazionale di posta elettronica.

Rispetto al 1989 gli investimenti segnano un aumento pari a 31 miliardi per effetto della quota annua stanziata dalla legge n. 39 del 1982 che passa da 531 miliardi a 562 miliardi.

L'andamento delle spese di investimento ha registrato una crescita massiccia a partire dal 1980, a conferma della volontà di dotare l'Azienda di idonee strutture, tecnicamente avanzate, per soddisfare le esigenze dell'utenza e migliorare la qualità del lavoro.

Alle suddette scelte di gestione consegue, come accennato preliminarmente, un disavanzo di lire 1.985.875.572.000, inferiore a quello del 1989 a conferma dell'attenzione prestata ai risultati finanziari.

Rispetto all'esercizio precedente, il decremento è di lire 188 miliardi, pari al 18,07 per cento, osservando la riduzione prevista dalla legge finanziaria 1988.

È questo un dato di notevole importanza, 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 (assunzione, aumenti periodici, promozioni, indennità integrativa speciale), nel crescente aumento del livello generale dei prezzi dei beni e dei servizi indispensabili per un'efficiente attività gestoria e nell'ascesa degli oneri dovuti per il rimborso delle quote dei mutui per le anticipazioni concesse all'Amministrazione per la copertura dei disavanzi di gestione.

Per poter cogliere, però, le cause di fondo di questo squilibrio finanziario, anche se in fase di sensibile rientro, occorre tenere presente i condizionamenti normativi sulle capacità gestionali dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni.

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 se in contrasto con i principi di conduzione aziendale in un regime di economia di mercato.

È noto che talune tariffe dei servizi, influenzate da finalità sociali, sono costantemente fissate in misura generalmente inferiore ai costi di gestione.

Inoltre la subordinazione sostanziale nella determinazione delle tariffe per le stampe periodiche, previste dalla legge n. 416 del 1981, alla commissione tecnico-consultiva per l'editoria non consente un concreto riequilibrio di quelle tariffe, provocando unitamente alle agevolazioni previste dal codice delle poste e delle telecomunicazioni rilevanti riduzioni di ricavi.

In questi casi non si tratta di oneri sociali nel senso originario, piuttosto di trasferimenti di oneri impropriamente rilevati.

È assolutamente indispensabile, quindi, al fine di ottenere un accertamento degli oneri riferibili alla Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni che il peso di tali scelte gravi direttamente sulla collettività nella forma di rimborso da parte del Tesoro, nella considerazione che il disavanzo delle Poste e delle telecomunicazioni è coperto con accensione di prestiti onerosi offerti dal Tesoro.

Basti considerare che il 50 per cento circa del corriere postale è gravato da riduzioni di tariffe, le cui variazioni sono subordinate, ai sensi dell'articolo 28 della legge 5 agosto 1981, n. 416, al parere favorevole della commissione tecnica per l'editoria, per comprendere le insormontabili difficoltà di definire una qualunque strategia di gestione per agganciare i ricavi ai costi di produzione.

L'incidenza di tali oneri sul bilancio dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazione ammonta a 575 miliardi di lire nel 1984, 650 miliardi di lire nel 1985, 692 miliardi di lire nel 1986, 760 miliardi di lire nel 1987, 850 miliardi di lire nel 1988, 976 miliardi di lire nel 1989 e 1.135 miliardi di lire nel 1990.

Ecco perchè il disavanzo non costituisce un indicatore della validità o meno della gestione.

Sotto l'aspetto operativo, per quanto riguarda il servizio postale, in questi ultimi anni, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunica-

zioni si è impegnata ad offrire, con nuovi servizi, all'utenza più esigente, prestazioni particolarmente qualificate nell'intento di diversificare l'offerta.

In particolare con la posta elettronica l'Amministrazione si prefigge l'acquisizione di corrispondenze generate da elaborati, che, attualmente, le Aziende provvedono ad allestire presso i propri impianti per poi affidarne alla posta elettronica l'inoltro a destinazione.

Questo non significa che l'Amministrazione intende trascurare il ruolo di garante dei servizi tradizionali, per il cui miglioramento, anzi, si sente sempre più impegnata.

Un esempio dello sforzo recente, anche nella consapevolezza che trattasi solo di un primo passo verso più ambiziosi traguardi futuri, è confermato dalla discesa dei tempi medi di recapito della corrispondenza, passato da 8,5 a 5,9 giorni.

I servizi di bancoposta e, in particolare, quelli dei conti correnti e di risparmio hanno dimostrato, con la loro efficienza, il potere di attrazione nei confronti dell'utenza.

I risultati positivi raggiunti nel 1988 e ancor più nel primo semestre del 1989 ne sono la chiara conferma.

Il volume complessivo delle risorse finanziarie raccolte ha raggiunto nel 1988 i 130.000 miliardi per salire ad oltre 141.000 miliardi nell'agosto del 1989.

Ciò induce a realizzare 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 alla introduzione del pagamento degli assegni in tempo reale.

Al riguardo è stata completata la prima fase della realizzazione del progetto «ufficio postale elettronico», mentre è in corso l'esecuzione della seconda fase che prevede l'apertura di altri 1.034 sistemi elettronici di inferiore potenza.

Così la banca postale troverà la sua completa armonizzazione con la presenza di terminali di sportello per l'accettazione delle operazioni in tempo reale e di terminali per l'accesso agli archivi.

Nel settore delle telecomunicazioni, gestite dall'Amministrazione, gli obiettivi si possono così sintetizzare: ampliamento delle reti e degli impianti; ammodernamento dei sistemi esistenti con l'introduzione progressiva delle tecnologie elettroniche; miglioramento dei servizi e offerta all'utenza di nuove prestazioni di tipo telematico.

Per quanto riguarda più in particolare il miglioramento dei servizi si procederà alla revisione delle procedure per l'accettazione e la contabilizzazione dei telegrammi nonché alla progressiva adozione di sistemi di messaggistica presso gli uffici postali.

Sarà inoltre estesa l'interconnessione in ambito nazionale degli abbonati telefax con il servizio fac-simile pubblico in corso di progressiva estensione ad un maggior numero di uffici postali.

Il servizio *bureaufax* sarà esteso alla quasi totalità dei paesi dell'Europa occidentale e a buona parte dei paesi extraeuropei.

Le difficoltà nella gestione del personale, connesse con la sensibile carenza rispetto agli organici, dovranno essere celermente superate.

La riorganizzazione produttiva, che si pone come obiettivo il miglioramento della qualità dei servizi, verrà perseguita tramite i previsti strumenti incentivanti ed il potenziamento della professionalità del personale.

Il blocco degli organici, recato dalla legge del 29 dicembre 1988, n. 554, ha posto in termini pressanti la soluzione del problema dei rapporti tra traffico e personale.

Non dovrà tralasciarsi di cogliere l'occasione del rinnovo contrattuale, anche per caratterizzare le professionalità emergenti e gli aspetti particolari di reale maggiore impegno, tipici di talune funzioni del personale postelegrafonico, accentuando il carattere peculiare delle attività lavorative aziendali. La unificazione dei ruoli del personale e la revisione degli strumenti di determinazione dell'organico comporteranno un sensibile incremento di produttività. In attesa di pervenire alla revisione degli indici parametrici, necessaria per la ridefinizione degli organici, è stato affrontato il delicato tema della riorganizzazione e sono state individuate chiaramente le aree di intervento per razionalizzare i contenuti di talune funzioni ed i relativi tempi di esecuzione. Nel frattempo sono stati definiti, ed in alcuni casi già realizzati, progetti di produttività tendenti ad estendere i tempi di apertura degli sportelli al pubblico ed a promuovere maggior impegno nell'espletamento dei servizi. Anche in termini di volume di prodotto individuale smaltito, gli indici denotano in quest'ultimo periodo una netta ripresa.

Ma la proiezione di un'azienda si misura, in particolare, sugli investimenti.

Per l'anno 1990, l'attività della Amministrazione nel settore sarà, come negli anni passati, finanziata con fondi ordinari di bilancio e con fondi straordinari autorizzati dalla legge n. 39 del 10 febbraio 1982.

Con i fondi ordinari di bilancio, entro i limiti della loro assegnazione, verrà provveduto: alla manutenzione ordinaria e straordinaria del notevole patrimonio immobiliare dell'Amministrazione sia nel campo prettamente edilizio che nel campo dei relativi impianti tecnologici; alla realizzazione di opere di sicurezza atte a consentire lo svolgimento dei servizi in una situazione di ragionevole sicurezza; a sopperire alle accresciute esigenze dei servizi con la costruzione di edifici ed impianti, l'ampliamento di sedi esistenti e l'acquisto di immobili già costruiti o in corso di costruzione, laddove difficoltà di ordine urbanistico o indisponibilità di aree non consentano di realizzare nuovi complessi. Nel progetto di bilancio 1990, inoltre, sono state assunte le assegnazioni straordinarie della legge n. 39 del 10 febbraio 1982 nella misura stabilita dalla legge finanziaria 1989.

Eventuali modifiche saranno apportate ad avvenuta approvazione di una nuova legge di finanziamenti straordinari, sostanzialmente innovativa rispetto alla citata legge n. 39, in aderenza all'impegno governativo assunto, accogliendo uno specifico ordine del giorno presentato in entrambi i rami del Parlamento dalle Commissioni parlamentari competenti, in occasione dell'approvazione del bilancio di previsione per il 1989.

Con i previsti stanziamenti verrà proseguita la costruzione dei centri di meccanizzazione del movimento delle corrispondenze e dei pacchi e dei relativi impianti, degli edifici per i servizi operativi e del

movimento postale, degli uffici postali in comuni non capoluogo di provincia, degli alloggi di servizio, nonchè degli edifici di settore. L'automazione dei servizi di bancoposta ed il sistema informativo di gestione aziendale si avvalgono, come è noto, di risorse *hardware*, per quanto possibile, comuni ed intercambiabili, tali da costituire riserve le une delle altre. Si impone, pertanto, una modifica della legge n. 39 del 10 febbraio 1982 che preveda l'ampliamento delle finalità da perseguire e nuovi finanziamenti.

Il progetto di bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici pone in particolare rilievo i programmi relativi al potenziamento della rete statale, prevedendo piani di investimento necessari per elevare il numero degli impianti nonchè per realizzare il loro miglioramento qualitativo. Il rinnovamento della rete poggia sulla introduzione di nuove tecnologie in previsione dell'attuazione della rete numerica integrata ai servizi.

Una parte notevole degli investimenti è destinata al Mezzogiorno.

L'aspetto sociale del servizio viene notevolmente considerato.

Il processo di modernizzazione del servizio telefonico viene considerato indispensabile per consentire l'adeguamento delle strutture e delle tecnologie a quelle degli altri paesi della Comunità europea e per favorire, a partire dal 1992, la integrazione delle reti e la armonizzazione del sistema del servizio di telefonia. Come già rilevato in precedenza, il raggiungimento di tali obiettivi dovrà essere favorito dall'attuazione della riforma del settore delle telecomunicazioni, al vaglio della 8^a Commissione del Senato.

Le risultanze complessive del bilancio di previsione possono così riassumersi: le entrate risultano essere di 4.788 miliardi 486 milioni, le uscite di 4.351 miliardi 88 milioni, con un avanzo di 437 miliardi 398 milioni. Rispetto al bilancio assestato per il 1989, le entrate e le spese sono così suddivise: entrate per la parte corrente 2.560 miliardi 92 milioni; entrate per il conto capitale 1.628 miliardi 394 milioni; entrate per accensione di mutui 600 miliardi, per un totale entrate di 4.788 miliardi 486 milioni; spese per la parte corrente 3.053 miliardi 958 milioni; spese per il conto capitale 1.650 miliardi 520 milioni; spese per il rimborso di prestiti 84 miliardi 8 milioni, per un totale di spese di 4.788 miliardi 486 milioni.

Si rileva che le spese correnti sono dirette a sostenere spese: per il personale in servizio (+2,7 per cento rispetto al 1989), per il personale in quiescenza; per acquisto di beni e servizi; per costruzione ed ampliamento degli impianti; per acquisto di strumenti di controllo sugli impianti.

Le spese in conto capitale riguardano principalmente la costruzione e l'ampliamento degli impianti; l'assegnazione straordinaria per la realizzazione degli interventi previsti dal piano decennale 1985-1994 per lo sviluppo e il potenziamento dei servizi.

I residui passivi inoltre, risultano significativamente ridotti rispetto al bilancio 1989.

Le leggi pluriennali di spesa relative all'ampliamento della rete a lunga distanza, al potenziamento dei centri di transito nazionali e alla costruzione di alloggi per il personale sono state attuate quasi completamente.

Il maggiore sforzo del Governo dovrà essere indirizzato ad accelerare il processo di unificazione della gestione del servizio per superare le disfunzioni esistenti e a proseguire i programmi per la realizzazione della nuova rete di cavi a fibre ottiche, terrestri e sottomarine, nonché per la realizzazione di nuovi circuiti per le necessità relative ai campionati mondiali di calcio della primavera del 1990.

Le esigenze concernenti il personale ci appaiono comuni sia per l'Azienda statale dei servizi telefonici che per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni. La struttura organizzativa e gli organici rimangono inadeguati, sia a livello quantitativo che qualitativo, con la registrazione di alcuni vuoti nelle qualifiche dirigenziali, aspetti ai quali occorre portare rimedio.

Rimane prioritario lo sforzo teso a garantire la professionalità del personale in considerazione dell'applicazione delle nuove tecnologie ed in previsione della ristrutturazione prevista dal disegno di legge governativo n. 1685.

In conclusione, ritengo di poter dare un giudizio positivo sulla tabella 11. Invito quindi la Commissione a esprimere un parere favorevole.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vella per la sua esposizione.

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, ci sono finalmente dati nuovi e nuovi segnali si intravedono nella complessa gestione finanziaria ed organizzativa del Ministero dei lavori pubblici, messi in evidenza dall'esame del disegno di legge finanziaria 1990 e ancor più dalla volontà del Ministro di portare il suo abituale impegno realizzativo - e vorrei dire anche semplificativo - in un Ministero vecchio, interessato in maniera enorme dal trasferimento di competenze alle Regioni, un Ministero nel quale interferiscono in modo particolare e preminente anche altri Ministeri, specialmente - in questo ultimo scorcio di vita politica - il Ministero dell'ambiente.

Uno dei segnali nuovi che indubbiamente influenza anche questa «finanziaria» è l'approvazione della legge 18 luglio 1989, n. 183, recante norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo. Tale legge, oltre a porre fine ad una sequela di conati legislativi (come è a tutti noto, vi è stata la reiterazione di una serie di decreti-legge) ancorati ai primi anni '70 (quando si è cominciato a parlare della necessità di una legge che affrontasse tutto il settore relativo alla difesa del suolo) e resi già evidenti con il passaggio delle competenze dallo Stato alle Regioni, ha colmato un vuoto legislativo in un settore fondamentale per gli equilibri ambientali, più volte riproposto all'attenzione della pubblica opinione attraverso ricorrenti fenomeni di dissesto idrogeologico e di grave degrado di bacini fluviali di primaria importanza.

Altri elementi che introducono motivi di legittima aspettativa sono contenuti nella riaffermata volontà del Ministro di porre mano ad una

coraggiosa e definitiva riforma dell'equo canone, accompagnata da un corposo intervento in materia di edilizia residenziale, fatta di rilevanti investimenti ma - quello che più conta - con l'introduzione di procedure abbreviate e di indicazioni snelle che dovrebbero consentire in tempi ravvicinati l'immissione nel mercato di 50.000 alloggi che andranno ad introdurre efficaci elementi di calmierizzazione nel settore. D'altra parte, quando si era parlato delle incongruenze dell'equo canone si era affermato con molta decisione (e mi piace ribadirlo in questa sede) che, per qualunque tipo di riforma si dovesse porre mano nel settore, era necessario intervenire con efficacia prioritariamente ed in modo particolare nell'edilizia economica e popolare.

Ho accennato a procedure più snelle perchè purtroppo la nota costante che si ripete anche in questo esercizio per il Ministero dei lavori pubblici rimane l'enorme cifra dei residui passivi, la quale dai 6.858 miliardi del gennaio 1987 marcia verso i 10.000 miliardi. Tale fenomeno, che penalizza il settore, è da ascrivere principalmente alla mancata ristrutturazione del Ministero, alla vetustà di normative procedurali ed alla carenza di previsioni progettuali ed esecutive. Una legislazione frammentaria, pure finalizzata all'accelerazione delle procedure, non è stata in grado di adeguare la nostra normativa a quella comunitaria, perchè la nostra legislazione sugli appalti risente di una filosofia arcaica la quale si basa soprattutto sui requisiti soggettivi, tentando di sottolineare il garantismo rispetto ai contenuti. Ciò ha fatto sì che neppure la recentissima riforma della legge n. 80 del 1987 sull'accelerazione delle procedure potesse esplicitare i suoi effetti positivi, per la estrema complessità e ponderosità degli adempimenti stabiliti dalla speciale commissione di cui all'articolo 3, comma 4, della legge stessa.

Dunque una generale esigenza di ripensamento di tutta la materia si impone altresì anche in forza del necessario allineamento alle direttive comunitarie e alle esigenze connesse con il mercato unico del 1992.

Mi si consenta a questo punto di auspicare che con l'azione energica del neo-ministro Prandini si addivenga al più presto a sciogliere questo nodo e a portare nell'Amministrazione dei lavori pubblici quello spirito di rinnovamento in grado di consentire ad una macchina appesantita e disgregata di procedere con speditezza in uno dei settori più vitali per l'economia del paese.

Desidero sottolineare un altro segnale di novità che pure affiora dalla tabella, più di natura organizzatoria che effettivo, anche se bisognerebbe fare dei rilievi per tagli che possono sembrare ingiustificati in alcuni settori delicati ed importanti. Il segnale di novità è costituito dall'autonoma rilevanza che si è voluta offrire nella trattazione dei problemi riguardanti la salvaguardia di Venezia, non solo per i preminenti interessi culturali ed artistici nazionali ed internazionali, ma per l'esigenza di preservare l'unità fisica e l'ecologia dell'intera laguna veneta, liberandola da mali antichi e da nuove emergenze. Perciò sono indicate non solo le iniziative assunte dal magistrato alle acque per le opere di restringimento fisso e di sbarramento mobile alle bocche di porto affidate in concessione al consorzio imprese Venezia Nuova, così come aveva divisato la legge

n. 798 del 1984, ma anche tutti gli interventi di disinquinamento e di risanamento idrico che costituiscono un impegno assai rilevante specie dopo l'«allarme alghe» che ha investito tutte le coste dell'Alto e Medio Adriatico. Rispetto a questa novità organizzativa, bisogna riscontrare un taglio agli stanziamenti originari che mi pare il Ministro, attraverso la presentazione di opportuno emendamento, voglia riportare alla primitiva impostazione.

Credo che i colleghi siano d'accordo nel valutare la misura delle risorse assegnate al Ministero dei lavori pubblici del tutto insufficiente rispetto al ruolo che l'Amministrazione è chiamata a svolgere in relazione alle attribuzioni ad essa assegnate dalla legge ed agli obiettivi di politica economica e sociale che il Governo si è, ancor di recente, proposti per soddisfare, da un lato, la domanda di infrastrutture connesse al ciclo positivo degli investimenti delle imprese, dall'altro, la richiesta di abitazioni messa drammaticamente in risalto dal grave problema degli sfratti soprattutto nelle grandi aree urbane.

La misura delle dotazioni di bilancio viene messa in rapporto a persistenti difficoltà di spesa dell'Amministrazione (evidenziate negli ultimi anni da consistenti masse di residui passivi, soprattutto di stanziamento) e dalle esigenze di contenimento del fabbisogno del Tesoro che si va realizzando attraverso lo slittamento di programmi ad esercizi successivi, e questa è una costante che riguarda i vari interventi delle leggi pluriennali di spesa per questo Dicastero. Tali condizionamenti dell'azione del Ministero dei lavori pubblici dovranno in un prossimo futuro lasciare il posto ad una politica di ripresa degli investimenti. Infatti, come si legge nella relazione previsionale e programmatica del 1989, «non si può parlare di un eccesso di spesa in conto capitale dato il fabbisogno di interventi infrastrutturali che presenta il Paese».

Per essi nel caso del bilancio dei lavori pubblici il programma di rientro dal disavanzo dovrà privilegiare ancor più la strada della selezione della spesa, non già quella della riduzione indiscriminata degli stanziamenti (un programma al quale si potrà dar seguito con maggiore tranquillità nella prossima legge finanziaria).

Ciò soprattutto, in un momento in cui l'Amministrazione, per iniziativa del suo Ministro, sta dimostrando di saper superare la «crisi da riconversione» iniziata con il trasferimento di funzioni e di uffici a seguito della riforma regionale.

L'esigenza di un nuovo assetto istituzionale, più volte ribadita dalla Corte dei conti, appare, infatti, ormai improcrastinabile e dovrà comportare un nuovo disegno organizzativo nelle componenti centrali e periferiche, portando, altresì, chiarezza nella molteplicità dei centri di spesa spesso interferenti (Ministero dell'ambiente, Ministero per le aree urbane, Dipartimento e Agenzia per il Mezzogiorno, Ministero della marina mercantile) anche in relazione ad interventi straordinari e di emergenza (Presidenza del Consiglio e Ministero della protezione civile) sempre più frequenti negli ultimi anni.

L'urgenza di una organica riforma del Ministero dei lavori pubblici che ridisegni il quadro preciso delle competenze e della struttura, ponendo le basi per il recupero della funzionalità e dell'efficienza è, dunque, sotto gli occhi di tutti.

Oggi gli organici presentano vacanze superiori al 50 per cento dei posti previsti. Infatti il coacervo delle norme susseguitesi negli ultimi anni (nuovi inquadramenti nei profili professionali, attuazione della mobilità, definizione degli organici territoriali, limitazione nelle nuove assunzioni) hanno, senz'altro, impedito all'Amministrazione di completare, anche con il reclutamento di nuove unità, il laborioso *iter* di rideterminazione delle dotazioni organiche, dopo le incertezze conseguenti alle due fasi di attuazione del decentramento regionale. Le rappresentate difficoltà di reclutamento e l'esodo di consistenti contingenti di personale hanno determinato una profonda frattura tra i quadri ormai prossimi al collocamento a riposo e le nuove leve, senza che potesse stabilirsi il necessario scambio di esperienze e professionalità.

Infine, la crisi del Ministero ha investito anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con riguardo alla struttura che ha subito un progressivo ridimensionamento.

Alla denunciata pesante situazione istituzionale si aggiungono adempimenti procedurali vecchi e nuovi (in particolare in materia di tutela ambientale) i quali hanno inciso negativamente sui tempi di realizzazione dei programmi, specie nei comparti delle opere marittime, stradali ed idrauliche, a causa della assoluta inadeguatezza delle strutture che oggi si richiede siano snelle e flessibili, «capaci di programmare e definire i singoli interventi in un'ottica interdisciplinare, apportando soluzioni integrate e coordinate ai diversi livelli tra i soggetti interessati alla gestione del territorio», per dirla ancora con le parole della Corte dei conti.

Difficoltà al Ministero sono derivate dall'articolo 6 del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65, convertito nella legge 26 aprile 1989, n. 155, che ha autorizzato il Ministero del tesoro, a decorrere dal 1989, a ridurre gli stanziamenti di competenza di singoli capitoli in misura pari al 50 per cento dell'entità dei residui di stanziamento.

Inoltre, non ci si può nascondere che problemi deriveranno anche dall'articolo 5 dello stesso decreto-legge n. 65, per il quale, con decorrenza dall'anno finanziario 1990, è ridotto ad un anno il termine fissato dall'articolo 36 del Regolamento 18 novembre 1923, n. 2440, per la conservazione in bilancio delle somme stanziare per spese in conto capitale, non impegnate alla chiusura dell'esercizio finanziario (residui di stanziamento).

In sostanza, nel limitare la possibilità di mantenere in bilancio somme non impegnate, non si è tenuta nel debito conto la tipicità degli interventi del Ministero. Basti pensare che il procedimento di localizzazione di qualsiasi opera infrastrutturale richiede - allo stato - mediamente almeno un anno di tempo.

Occorrerà, dunque, rivedere la norma con più realismo. Ma soprattutto occorrerà, come ha subito intuito il ministro Prandini, ridurre i tempi occorrenti per il perfezionamento dei provvedimenti amministrativi, attraverso una semplificazione radicale degli adempimenti procedurali oggi appesantiti da pareri, intese, autorizzazioni spesso non necessari, ma che comunque diventano causa di impedimento per la realizzazione delle opere quando la relativa competenza è attribuita ad organi dello Stato o di enti locali poco solerti.

Il Ministero dei lavori pubblici - tradizionalmente grande amministrazione di spesa - dovrà, dunque, riacquistare la capacità di rispondere alla domanda di servizi proveniente dal paese, attraverso una riforma, da portare all'attenzione del Parlamento in tempi brevi, capace di invertire la tendenza regressiva in atto ed avviare una nuova espansione dell'attività del Ministero a misura europea.

Ridotti i tempi della spesa, si potrà attivare l'ingente mole dei residui ed avviare opere in misura adeguata alla domanda che proviene da cittadini ed operatori economici.

Si pensi alla politica della casa che merita tutta l'attenzione del Governo e del Parlamento per rispondere al principio costituzionale (articolo 47, comma 2) di favorire «l'accesso del risparmio popolare alla proprietà dell'abitazione». Ora abbiamo un intervento straordinario ma non va trascurato il programma ordinario, che nei prossimi anni dovrà puntare - quando sarà ridimensionata l'attuale fame di case - al recupero dei centri storici e delle aree periferiche degradate.

Si pensi alle aree metropolitane ricche di tradizioni e di espressioni sociali di rilevante interesse, ma povere di collegamenti viari e ferroviari capaci di decongestionare il capoluogo risolvendo gli attuali gravi problemi di degrado ambientale.

Il sistema economico, per parte sua, esige collegamenti viari, autostradali e ferroviari capaci di ridurre i tempi del trasporto di merci, essenziali per una economia di trasformazione.

Si dovranno trovare nuove risorse da destinare agli interventi intermodali che esigono opere di grande impegno tecnico e finanziario per la cui realizzazione siamo già in ritardo. Porti, aeroporti, grandi insediamenti industriali e commerciali richiedono collegamenti con strade e ferrovie per sviluppare adeguate possibilità di lavoro in condizioni di economicità.

Anche le disponibilità in materia di difesa del suolo subiscono gli effetti della politica di contenimento della spesa, mentre il regime delle acque in molte aree rivela ritardi secolari che costituiscono un pesante, inammissibile condizionamento per intere comunità, private di una componente essenziale del vivere civile e di una risorsa indispensabile per un adeguato sviluppo delle attività produttive soprattutto agricole e zootecniche.

Va, pertanto, senz'altro approvata l'iniziativa del Governo che con una delle leggi di accompagnamento alla finanziaria si è dato carico di un intervento nel settore con dotazioni di significativo spessore. Anche questo mi sembra costituisca uno dei segnali positivi che emergono dal quadro - direi preoccupante - delineato dalla finanziaria in questo settore.

Devo ancora dire dell'edilizia demaniale, la quale richiede interventi di grandi dimensioni nella costruzione di opere di interesse generale, dalle caserme alle carceri, agli immobili di interesse storico-artistico il cui consolidamento statico è, appunto, di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ma i fondi anche qui sono modesti. È stata una scelta dolorosa per questo paese che è un grande, meraviglioso museo sotto gli occhi del mondo. Anche qui dovremo poter recuperare disponibilità, per non vedere altri monumenti sbriciolarsi per effetto di mancata manutenzione.

L'investimento in opere pubbliche, al quale si riconosce tradizionalmente un notevole effetto moltiplicatore su vari settori dell'economia con significativi risultati nel campo dell'occupazione, dovrà tornare a tirare, come si dice.

I fondi per l'abbattimento delle barriere architettoniche nel settore dell'edilizia demaniale, e quelli per l'adeguamento alle norme vigenti in materia di incendi, sono al di sotto delle reali esigenze. Siamo ormai alla vigilia delle sanzioni, come più volte segnalato dal Ministero delle finanze e dalla Corte dei conti.

Altro settore di rilievo è quello delle opere marittime che, alla luce della tendenza alla ripresa del traffico marittimo dopo la crisi, a livello mondiale, che lo aveva colpito negli anni scorsi, costituisce uno snodo rilevante nel sistema economico.

Il potenziamento delle strutture portuali dovrà restituire ai porti italiani efficienza e produttività, realizzando al massimo livello una piena integrazione con i sistemi di trasporto aerei e terrestri.

Ma il Ministero dei lavori pubblici è soprattutto amministrazione del territorio e dell'ambiente. Il ministro Prandini ha preannunciato una nuova iniziativa legislativa in materia di regime dei suoli che, insieme alle altre già all'esame del Senato, potrà concorrere ad una ridefinizione della materia. Anche per gli espropri, momento essenziale nella realizzazione delle opere, vi sono nuove norme che, fra l'altro, si propongono l'obiettivo ambizioso di azzerare un annoso contenzioso. Pure le risorse per risanare le aree degradate dall'abusivismo non risultano congruenti con le esigenze - molto avvertite - in questo settore, che sono andate sempre più aumentando nel corso degli ultimi tempi.

Infine una notazione sulla situazione dell'ANAS. Nel corso delle varie audizioni abbiamo avuto modo di discutere dei problemi relativi al blocco delle attività di questo importante comparto dell'economia del nostro paese. Avevamo anche ipotizzato, signor Presidente, l'istituzione di un comitato ristretto che studiasse un pacchetto di provvedimenti di emergenza da attuare subito attraverso lo stralcio dei fondi per il programma decennale, utilizzando i residui passivi contenuti nel bilancio stesso. Questo è un dato che va portato avanti nonostante le intervenute nuove norme che in un certo senso bloccherebbero in parte l'utilizzazione di tali residui. Questo programma minimo di intervento, per il quale tutti i responsabili dei vari gruppi politici si sono dichiarati d'accordo sulla necessità di realizzare un disegno di legge unitario, comporta un eventuale adeguamento dei finanziamenti.

La manovra di bilancio per l'anno 1989 ed i provvedimenti legislativi ad essa collegati hanno comportato, come noto, decurtazioni e slittamenti dell'ordine di 3.000 miliardi circa, di cui 2.051 attraverso la rimodulazione della Tabella A della legge finanziaria 1989 e lire 879 miliardi per effetto di meccanismi contabili (decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65).

Le condizioni della finanza statale non hanno consentito di venire incontro alle richieste dell'Azienda in tema di grande viabilità, per la quale era stata individuata una esigenza di 1.700 miliardi nel triennio. Di fronte alla indisponibilità di nuove risorse, il Ministro ha puntato ad attivare un più ampio intervento nel settore della manutenzione.

L'iniziativa, prevista in uno dei provvedimenti collegati, mi pare senz'altro da sottolineare come una scelta oculata e pensosa degli interessi dell'utenza. A questo riguardo è necessario porre attenzione anche alle procedure di affidamento di questi lavori che sono stati oggetto di discussione e di esame. Noi riteniamo che ciò ha ritardato notevolmente l'attuazione dei programmi. Quindi è necessaria l'attenzione del Ministro per andare incontro allo sforzo che l'Azienda sta compiendo nell'individuare i metodi e le forme con i quali portare a compimento questi programmi - stante le ristrettezze entro cui l'Azienda è costretta ad operare - magari attraverso una proroga della legge che consenta l'utilizzo di consulenze esterne per la concertazione delle varie iniziative.

Nel complesso, dunque, ci troviamo di fronte ad un bilancio che la responsabilità del Governo nella sua collegialità ha voluto ridotto in relazione alle attuali esigenze di contenimento del fabbisogno ma che tuttavia, letto anche tenendo lo sguardo fisso ai provvedimenti collegati (interventi per la casa e gli acquedotti), attesta senza mezzi termini che una stagione è finita e la ripresa dell'iniziativa si va delineando con sempre maggiore nitidezza.

Sono sicuro che il Ministero dei lavori pubblici, pur con risorse contenute, potrà operare attivamente nel senso del perseguimento degli obiettivi più sopra ricordati nei settori delle infrastrutture (collegamenti intermodali, viabilità minore nelle grandi aree metropolitane, opere portuali), della difesa del suolo e dell'edilizia demaniale, se potrà disporre in tempi brevi di procedure semplificate con meccanismi di spesa agili, a misura europea.

Quello che esaminiamo oggi è, dunque, un bilancio di transizione, un bilancio che sconta difficoltà di ordine generale per la finanza pubblica ma che lascia intravedere nuove possibilità di un rinnovamento che inevitabilmente coinvolgerà strutture, professionalità, metodi operativi.

È per queste considerazioni che ritengo gli aspetti organizzatori prevalenti rispetto a quelli finanziari. Per la fiducia che nutro nelle capacità dello stesso Ministro non solo di proporre ma anche di attuare quella serie di riforme che, indubbiamente, consentiranno comunque a questo Ministero di recuperare dinamismo, propongo alla Commissione di esprimere parere favorevole sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Patriarca per la sua esposizione.

Prego il senatore Nieddu di riferire alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.

NIEDDU, relatore alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'occasione dell'esame e della discussione sulla tabella 17 e sulle parti collegate del disegno di legge finanziaria, relative al Ministero della marina mercantile, ci consente di analizzare in dettaglio, con le più importanti poste finanziarie e con la previsione di spesa per il 1990, lo «stato dell'arte» delle più significative questioni del comparto e le

prospettive, di medio e di breve periodo, delle vaste tematiche che coinvolgono questo importante Dicastero.

Naturalmente, tutte le nostre riflessioni dovranno tener conto della prossima liberalizzazione del mercato unico europeo: una cadenza storica che pone non pochi problemi anche al settore che stiamo esaminando.

Comunque, per inquadrare meglio il dibattito, a mio parere, è opportuno premettere alcune considerazioni desunte dal Conto nazionale dei trasporti per gli anni 1987-1988 e dalla relazione della Corte dei conti sul rendiconto per il trascorso anno 1988.

Va subito evidenziato che nonostante lo sviluppo costiero del nostro paese, e quindi le indubbie potenzialità di crescita del trasporto marittimo, per quanto concerne il traffico delle merci, negli anni che vanno dal 1970 al 1988, la quota di competenza della navigazione di cabotaggio è diminuita dal 26,90 per cento al 19,52 per cento e nel frattempo, la quota delle ferrovie è scesa dal 19,42 per cento all'11,96 per cento e quella dell'autotrasporto merci è conseguentemente salita dal 44,29 per cento al 62,90 per cento.

Per quanto riguarda la bilancia dei noli, nel 1988 si è registrato un passivo di 1.802 miliardi; squilibrio che secondo il Conto nazionale trasporti è dovuto alla forte concorrenza subita dalle società di navigazione italiana da parte delle flotte estere e delle navi battenti bandiera ombra, lasciando quote di mercato estremamente contenute (solo il 20 per cento) per le navi battenti bandiera italiana.

Al riguardo è da evidenziare soprattutto la perdita subita dai vettori nazionali, per quanto concerne i movimenti di sbarco tra l'Italia e i paesi CEE nei porti italiani, ove si è passati dal 29,5 per cento del 1970 al 15,4 per cento del 1987.

Tali dati evidenziano, molto meglio di qualsiasi commento, la necessità di potenziare e di ammodernare le infrastrutture ed i mezzi per il trasporto marittimo in Italia, tenendo conto dell'opportunità di spostare sul mare una quota consistente di merci, oggi trasportate via terra, non solo considerando che il naviglio italiano e le modalità di trasporto marittimo dovranno ineludibilmente adeguarsi alla sfida del 1992, ma anche tenendo conto che il traffico su gomma ha ormai raggiunto il massimo di saturazione, creando i gravissimi danni di intasamento stradale che tutti i giorni vengono evidenziati con le drammatiche cronache degli incidenti.

Va constatato, con viva soddisfazione, che la marina mercantile italiana sta uscendo, sia pure faticosamente, ma con un largo fiorire di iniziative, dalla grave crisi che l'ha colpita negli ultimi anni. Questo fatto è da mettere in relazione anche con la favorevole congiuntura economica in campo internazionale che ha fatto registrare nel 1988 una notevole crescita nel volume del commercio internazionale ed in particolare dei trasporti marittimi.

Tale congiuntura sta proseguendo nel 1989, per cui si può prevedere realisticamente un pieno impiego delle risorse marittime disponibili.

Ostacolo a questo slancio è tuttavia costituito dai forti costi di gestione della nostra marina rispetto a quelle concorrenti. Un recente studio della Comunità europea mette in evidenza che, fatto pari a 100 il

costo della marina italiana, il costo delle concorrenti, con bandiera ombra, è pari a 55.

Gli anni recenti, ed in particolare il 1988, hanno visto un moltiplicarsi di iniziative da parte del Parlamento e del Governo per adeguare l'azione dello Stato nei diversi settori di competenza del Ministero della marina mercantile. Sono state approvate ed attuate numerose leggi di rilancio dell'industria navalmeccanica ed armatoriale (ultima delle quali, credo la più significativa e forse più sofferta, la recentissima n. 234 del 14 giugno 1989).

Sono stati varati altri provvedimenti per adeguare le dotazioni organiche dei porti, per il miglioramento delle gestioni degli enti portuali, per avviare il riequilibrio finanziario delle società che gestiscono il servizio di trasporto marittimo, per perfezionare la gestione del demanio marittimo, per potenziare infrastrutture logistiche ed operative delle capitanerie di porto, per accrescere le dotazioni di mezzi e di strutture per la vigilanza e la tutela dell'ambiente marino nonché per incentivare la bistrattata nautica da diporto.

Nel 1988 è stato approvato dal CIPE il secondo piano nazionale della pesca marittima e dell'acquacoltura e con alcuni decreti ministeriali, all'inizio del corrente anno, si è ridimensionata la riserva di attività a favore delle compagnie portuali, autorizzando talune autonomie funzionali.

Voglio anche ricordare, per una visione globale più completa, che la Camera dei deputati ha avviato la discussione dei disegni di legge riguardanti il traffico di cabotaggio, la disciplina dei sostegni portuali e la classificazione dei porti; mentre in Senato abbiamo in discussione un disegno di legge riguardante la portualità turistica.

Non vi è dubbio che di carne al fuoco ne è stata messa tanta ma, purtroppo, credo si debba ancora una volta convenire che per risolvere concretamente i problemi non è sufficiente approvare le leggi o emettere decreti. La questione di fondo resta sempre la loro reale attuazione.

Rispetto a questo complesso di iniziative, la struttura ministeriale, nel 1988, è stata sollecitata forse anche al di là delle sue potenzialità. La relazione della Corte dei conti evidenzia, per esempio, come al 31 dicembre 1988 i residui passivi abbiano raggiunto l'importo di 2.117 miliardi e le somme erogate per il conto capitale ammontano a 488 miliardi, su uno stanziamento di 1.414 miliardi.

La prevalenza dei residui passivi ha riguardato i trasferimenti per interventi di sostegno a favore dell'industria cantieristica e delle imprese armatoriali, nonché i trasferimenti nel settore della pesca.

I documenti finanziari per il 1990 sottolineano la improcrastinabile ed imprescindibile necessità di proseguire su un *trend* crescente di offerta di servizio e di insistere nello sforzo di realizzare l'attuazione completa delle varie disposizioni legislative, anche se taluni aspetti, a mio giudizio, richiedono puntualizzazioni e chiarimenti.

Per quanto riguarda gli stanziamenti per il 1990, dalla tabella n. 17 si rileva un forte aumento delle spese in conto capitale (da 909 a 1.558 miliardi), dovuto soprattutto all'approvazione delle leggi di rilancio dell'industria navalmeccanica ed armatoriale; va inoltre sottolineato con soddisfazione che nel 1989 si è avuta una consistente riduzione dei

residui passivi (meno 909 miliardi, per un totale al 1° gennaio 1990 stimato in 1.207 miliardi).

Una più incisiva motivazione richiede invece la previsione che viene fatta sulle consistenti riduzioni delle spese in conto capitale per gli anni 1991 e 1992. Secondo le previsioni si passerebbe da 1.558 miliardi stanziati per il 1990 ai 744 del 1992.

Scorrendo le voci della tabella si notano gli incrementi che sostanzialmente derivano dall'attuazione della legge n. 234 del 1989, stanziamenti inadeguati per coprire le necessità relative ai contratti già stipulati e a quelli in corso di definizione affinché lo Stato possa far fronte agli impegni da esso assunti in Parlamento.

Purtroppo si deve constatare che a fronte di circa 1.500 miliardi richiesti dal Ministero della marina mercantile per investimenti navali, ne sono stati stanziati solo 490; anche se si deve considerare che le richieste aggiuntive sono state formulate solamente ai primi di settembre in quanto l'approvazione della legge n. 234, avvenuta nel giugno 1989, ha comportato un ricalcolo di tutte le necessità, anche alla luce delle iniziative maturate nel frattempo.

È da ricordare anche che la legge n. 234 è stata varata nella consapevolezza che gli stanziamenti da essa previsti erano del tutto insufficienti e che alla integrazione si sarebbe sopperito attraverso la legge finanziaria per il 1990.

Non provvedere al finanziamento del provvedimento significa di fatto modificare la linea di politica marittima voluta dal Parlamento e vanificare una buona parte delle iniziative in corso di definizione che erano state assunte nel ragionevole affidamento che le norme legislative avrebbero trovato applicazione. A mio parere sarebbe, così, in parte, compromessa la manovra di ristrutturazione della cantieristica che si basava su programmi a medio e lungo termine.

Anche se mi rendo conto delle oggettive difficoltà, bisognerebbe valutare la possibilità di integrare gli stanziamenti previsti per nuovi investimenti, se non per le cifre richieste dal Ministero della marina mercantile, che pure sono state calcolate su elementi di fatto, per lo meno per un ammontare tale da consentire la realizzazione di quelle iniziative già poste in essere riguardanti la costruzione di navi i cui lavori siano già avviati.

Naturalmente non mi sfugge che la legge di cui ci stiamo interessando prevede lo slittamento al 1991 di alcuni stanziamenti.

Nell'ottica del sollecitato intervento sulla tutela dell'ambiente marino e della sicurezza non appaiono del tutto convincenti le riduzioni previste al capitolo 2554 (spese per la protezione dell'ambiente marino, per la vigilanza, per la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti, per la manutenzione dei mezzi assegnati alla difesa del mare); al capitolo 7602 (addestramento di reparti delle capitanerie di porto per la sorveglianza ed il soccorso); ai capitoli 8022 e 8023 (acquisto e costruzione di unità da adibire alla prevenzione per gli inquinamenti ed alla vigilanza).

Inoltre, nella legge finanziaria sono previste rimodulazioni che fanno slittare al 1991 taluni stanziamenti per la pesca marittima (meno 15 miliardi), per il potenziamento delle capitanerie di porto (meno 50 miliardi).

Al riguardo, pur ritenendo che tali manovre siano motivate nell'ambito della riduzione del *deficit* pubblico va, a mio giudizio, chiarito quanto e come tali operazioni incidano sulle modalità di attuazione delle leggi che sono già state approvate.

Indubbiamente una più significativa consistenza di mezzi finanziari avrebbe consentito di perseguire meglio gli obiettivi che sono stati tracciati per una più incisiva strategia per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente marino, per la pesca, per l'armamento e per la cantieristica, nonché per l'ammodernamento delle strutture portuali, chiamate a misurarsi con una concorrenza sempre più vivace ed aggressiva.

La limitatezza delle risorse disponibili rende quindi più stringente, e politicamente più significativa, l'esigenza di una qualificazione della spesa attraverso una attenta selezione degli interventi, da realizzare, con una azione coerente, nell'area di competenza specifica del Ministero e nella connessione con gli altri Dicasteri. Tale operazione va rigorosamente collegata al sistema integrato, previsto dal piano generale sui trasporti, all'interno del quale ha una rilevanza strategica tutta la parte relativa al rilancio, ai costi competitivi ed all'offerta di qualificati servizi da parte delle strutture portuali.

Il nostro sguardo e la nostra riflessione si deve dunque allargare dagli aggregati di bilancio di previsione ai temi ed alle questioni più generali dell'economia marittima che, per molti anni, probabilmente, sono stati affrontati con un'ottica troppo ristretta e spesso influenzati da contingenze particolari risolte, più di una volta, con misure di taglio sostanzialmente assistenziale.

A ciò ci stimola, peraltro, la stessa relazione che accompagna il bilancio di previsione, per quel che concerne i numerosissimi settori di competenza del Ministero della marina mercantile. Un complesso di materie così vasto che dovrebbe indurci alla considerazione che non si tratta di un dicastero di serie B, come tanti ritengono, ma che invece rappresenta una struttura portante del nostro paese, sia per i motivi inerenti allo sviluppo economico, sia per quanto riguarda la sicurezza e la tutela ambientale.

Credo che l'aggettivo «mercantile» abbia ormai fatto il suo tempo e sia quindi arrivato il momento di attribuire al Ministero una nuova denominazione; e questo non tanto per ragioni di immagine, ma soprattutto per dare maggiore significato ai suoi compiti ed alle sue finalità, che non sono più riconducibili ai soli schemi mercantili.

Per fare fronte a compiti tanto impegnativi appare ormai non più rinviabile un riordino strutturale dell'amministrazione, con un potenziamento di risorse umane e di supporti, in modo che si possano svolgere in termini di maggiore efficienza i numerosi ed impegnativi compiti che il Ministero e le capitanerie di porto sono chiamati ad esplicare per la tutela di quegli interessi pubblici che tutti consideriamo di primaria importanza.

Come abbiamo potuto constatare, nel recente viaggio di studio che una delegazione di questa Commissione ha fatto in Estremo Oriente, la vocazione marinara del nostro paese, per la sua stessa struttura geografica, è fortemente penalizzata dal permanere di situazioni che spiazzano, in modo grave, l'Italia nella competitività con gli altri

concorrenti e, in modo particolare, rispetto alle altre realtà del Mercato unico europeo.

Ogni ritardo sulla strada dell'adeguamento innovativo, organizzativo e funzionale andrebbe, quindi, decisamente condannato ed, io credo, in ogni caso evitato.

Va comunque ribadito che le iniziative che sono state adottate appaiono coerenti ed in linea con il disegno di realizzare adeguati livelli di produttività, con servizi che siano effettivamente concorrenziali non solo in termini di qualità ma anche sotto il profilo delle tariffe e dei costi.

Un altro aspetto positivo è costituito dall'adozione, nel 1990, del piano delle coste; adempimento, questo, previsto dalla legge sulla difesa del mare, del 1982, che dovrebbe costituire lo strumento fondamentale di sintesi ed il quadro di riferimento per la promozione ed il coordinamento degli interventi e delle attività in materia di difesa delle coste e di tutela dell'ambiente marino.

Nelle tabelle che comprendono le voci da includere nei fondi speciali, di parte corrente e di parte capitale, sono indicati accantonamenti inerenti alla approvazione dei disegni di legge: tra quelli riguardanti il Ministero della marina mercantile occorre evidenziare quelli relativi al potenziamento degli organici delle capitanerie di porto, alla riorganizzazione dell'Amministrazione della marina mercantile, al rinnovamento della gestione degli istituti contrattuali dei lavoratori portuali per quel che concerne la parte corrente.

In questo quadro vanno anche ricordati quei provvedimenti riguardanti gli aiuti all'armamento e al cabotaggio; quelli a favore della pesca marittima, delle infrastrutture logistiche delle capitanerie di porto e della difesa del mare, nonché quelli a favore dell'industria cantieristica armatoriale, secondo la sesta direttiva.

Complessivamente, quindi, l'attività dell'Amministrazione ed i documenti finanziari per il 1990, pur con i limiti che doverosamente e senza reticenze abbiamo messo in luce, evidenziano una tensione positiva volta all'adeguamento delle strutture e dei servizi, nonostante i condizionamenti imposti dal rigore della manovra economica più generale, presentata dal Governo.

Prima di concludere questa sintetica e per molti versi schematica introduzione al dibattito, vorrei elencare alcuni elementi di riflessione e presentare alcuni interrogativi che mi auguro possano trovare riscontro nel dibattito ed una risposta puntuale nella replica del Ministro.

Pur riconoscendo lo sforzo fatto dall'Amministrazione nel 1988 per dare impulso alle procedure concorsuali ed all'incremento degli organici periferici, mi domando quali saranno i tempi realisticamente prevedibili per un adeguamento complessivo delle strutture ministeriali; nella relazione che accompagna la tabella, al riguardo, si parla di uno schema di disegno di legge riguardante il Ministero del mare; vorrei conoscere quali iniziative sono in corso per avviarne rapidamente la discussione.

Considero altrettanto improcrastinabile la riforma delle gestioni portuali e gli interventi per la promozione del cabotaggio, in ordine alla necessità di potenziare la modalità marittima del nostro paese; al riguardo occorre interrogarsi sull'andamento dell'esame dei relativi

disegni di legge presso la Camera dei deputati, nonché sui risultati dell'attuazione dei decreti ministeriali concernenti la riserva delle operazioni portuali e delle autonomie funzionali.

A mio giudizio vanno sollecitate più definite precisazioni circa lo stato di attuazione e le prospettive delle leggi concernenti il sostegno all'industria navalmeccanica ed armatoriale, sia in relazione al loro prevedibile effetto sull'accrescimento dell'offerta del naviglio a condizioni di maggiore competitività sia per quanto riguarda l'accoglimento di tali misure in sede comunitaria.

Ritengo sia necessario verificare, a breve, nel concreto, l'adeguatezza degli interventi previsti per la tutela dell'ambiente marino e per la vigilanza ed il soccorso in mare, sia da un punto di vista funzionale, sia sul versante organizzativo.

Nella tabella viene adombrato un nuovo intervento per il pensionamento e per la mobilità dei lavoratori portuali; al riguardo sono opportuni maggiori chiarimenti sugli elementi di fatto che giustificerebbero il provvedimento e sull'ampiezza dello stesso.

Occorre infine individuare modalità per verificare l'attività di ricerca svolta dagli istituti che operano nel settore della pesca marittima, nonché per quanto concerne le tecnologie navali; considerando che l'innovazione tecnologica può rappresentare anche in questo settore un'arma vincente, nella sempre più impegnativa competizione internazionale, è innegabile la assoluta necessità di potenziare e dilatare al massimo le risorse a favore della ricerca, individuando i più idonei e validi canali di finanziamento.

Fatte le considerazioni che precedono ritengo, in piena coscienza, di dover invitare la Commissione ad esprimersi favorevolmente sia sulla tabella 17 che sulle parti ad essa collegate del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Nieddu per la sua esposizione.

Prego ora il senatore Mariotti di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.

MARIOTTI, relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Governo pone a base della propria azione l'obiettivo di una «complessiva riqualificazione della spesa pubblica ed indica l'esigenza del «recupero di efficacia, razionalità ed equità nell'allocazione e nell'uso delle risorse disponibili».

Già nella relazione previsionale e programmatica per il 1990 si riconosceva che «un'attenzione particolare merita il settore dei trasporti, la cui importanza strategica appare con evidenza...» sia perchè «solo limitatamente sostituibile nei processi produttivi» sia perchè essendo «in buona misura chiuso alla concorrenza internazionale, le sue eventuali insufficienze si riversano sulla competitività dell'intero sistema economico, oltre che sulla qualità della vita dei cittadini».

Si può senz'altro aggiungere che occorrono interventi incisivi per far fronte ad una situazione sempre più complessa, interventi peraltro ampiamente previsti nel Piano generale dei trasporti.

La vicenda «Brennero» ha riproposto - attraverso una verifica nel concreto - l'esigenza di una inversione di tendenza: il riequilibrio, cioè, fra i diversi mezzi, con il trasferimento dalla gomma alla rotaia e alla via d'acqua.

L'intermodalità diventa più che mai un obiettivo da perseguire.

A ciò può dare un sensibile contributo la rapida approvazione di alcuni provvedimenti all'esame del Parlamento, fra cui quelli relativi ai sistemi portuali e al cabotaggio, ai quali ha fatto riferimento il relatore che mi ha preceduto.

Si ritiene, inoltre, utile insistere sulla necessità di rivedere l'impostazione contenuta nel piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato. Concentrare, ad esempio, il traffico ferroviario sulla dorsale appenninica significa rinunciare sia ad un razionale ed equilibrato sviluppo della rete ferroviaria, sia ad alternative che l'esperienza ha indicato come indispensabili. Acquista quindi nuovo vigore la tesi che assegna alle trasversali un ruolo strategico nel sistema nazionale dei trasporti.

L'emergenza traffico è un fenomeno di dimensioni mondiali, non riferito soltanto ad alcuni paesi.

Anche l'Italia è posta di fronte a tale emergenza.

Le misure non possono essere episodiche, vanno inserite in un quadro generale, che preveda interventi coordinati, soprattutto fra i vari Ministeri.

Sempre più viva è l'esigenza di costituire un punto di riferimento che, come è noto, viene attualmente indicato nel CIPET. Si rende, pertanto, necessaria la rapida approvazione del disegno di legge all'esame del Senato.

Ogni intervento dovrebbe comunque essere indirizzato, come si è detto, a riequilibrare il rapporto fra i diversi mezzi di trasporto. In particolare, nel trasporto pubblico, dovrebbe essere privilegiato il mezzo su rotaia.

Riguardo al trasporto aereo, oltre alle misure per il potenziamento degli aeroporti maggiori, pare opportuna la valorizzazione del cosiddetto terzo livello, che potrebbe assolvere ad un'importante funzione in varie parti del paese.

Lo stato di previsione dell'Amministrazione dei trasporti per il 1990 prefigura una spesa complessiva di 7.847.506 milioni, con un incremento di circa 360 miliardi rispetto alla previsione 1989 e di 116 rispetto al bilancio assestato dello stesso anno.

In proseguimento di una tendenza già evidenziata nell'esame del bilancio dell'anno passato, si registra un consistente decremento della spesa per la parte corrente (- 503 miliardi) imputabile soprattutto alla contrazione del fondo nazionale dei trasporti, accompagnato da un incremento della spesa in conto capitale (+ 619 miliardi).

Le effettive dimensioni della spesa sono peraltro suscettibili delle variazioni conseguenti all'eventuale impiego dei fondi accantonati in «finanziaria» per i provvedimenti in corso di esame parlamentare.

Inoltre, l'effettivo corso della spesa - e soprattutto quella in conto capitale - è legato alla capacità di erogazione dell'amministrazione, che continua a rivelare, sotto tale profilo, gravi carenze.

I residui passivi al 1° gennaio 1990 sono infatti stimati in circa 2.000 miliardi: un importo che è assai prossimo alla previsione di competenza 1990 per la spesa in conto capitale (2.152 miliardi). Le possibilità di recupero del pregresso paiono assai ridotte se si prevede una autorizzazione di cassa pari a 2.778 miliardi, e cioè al 66 per cento della somma tra residui passivi e nuove disponibilità.

I trasporti, dunque, vuoi per carenze organizzative, vuoi per difficoltà procedurali o di progettazione, registrano forti ritardi, dove minori, dove maggiori - ad esempio nel caso delle opere aeroportuali, come lamentato dalla Corte dei conti - nella attuazione dei programmi di investimento, e ciò non potrà non destare l'attenzione del Parlamento, nelle individuazioni dei possibili rimedi.

La manovra proposta nel disegno di legge finanziaria 1990 incide in modo cospicuo sulla politica dei trasporti e, per quanto concerne il compito di relazione che mi è stato affidato, sui settori della politica dei trasporti affidati alle cure del Dicastero dei trasporti.

La politica tariffaria e quella degli investimenti hanno infatti una diretta proiezione sul trasporto, ed in particolare sui trasporti pubblici locali e le ferrovie, settori che insieme assorbono una spesa pubblica - a copertura della differenza tra ricavi e spese - ammontante a circa 20.000 miliardi.

Quanto ai trasporti pubblici locali, l'indirizzo dell'azione di ripiano dello Stato attraverso il fondo nazionale dei trasporti, definito con il decreto n. 77 del 1989, viene confermato, anche se in termini più contenuti.

Occorre, a questo proposito, inserire nelle valutazioni che si propongono, e che sono il risultato dell'esame dei documenti a nostra disposizione, quanto previsto nel disegno di legge n. 1894, concernente norme di delega in materia di autonomia impositiva delle Regioni.

Ebbene, all'articolo 2, comma 1, si stabilisce che: «1. In attesa delle disposizioni di riforma della finanza regionale, i finanziamenti di parte corrente previsti da leggi statali per interventi rientranti nelle materie di competenza regionale confluiscono nel fondo comune di cui all'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, salvo quanto disposto in via transitoria dal comma 3 per il fondo nazionale trasporti».

Al comma 3 si prevede: «3. Al fine di far precedere, per le Regioni a statuto ordinario, l'accorpamento nel fondo comune dei flussi correnti del fondo nazionale dei trasporti da adeguata attività di verifica, è istituita, nell'ambito della Conferenza, una Commissione composta dai Ministri per gli affari regionali ed i problemi istituzionali, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, delle finanze e dei trasporti, nonché da quattro presidenti delle Regioni».

Peraltro, sulla base dei dati contabili a nostra disposizione, emerge che il fondo viene formato infatti in un importo pari a quello dell'anno precedente, con un incremento corrispondente al tasso di inflazione programmato (+ 4,5 per cento).

L'impegno dello Stato è tuttavia destinato ad assumere dimensioni più cospicue, in ragione delle esigenze connesse alla copertura degli oneri conseguenti al nuovo contratto degli autoferrotranvieri testè rinnovato.

Opportunamente figura tra le nuove finalizzazioni del fondo speciale di parte corrente un accantonamento di 450 miliardi nel 1990, 950 miliardi nel 1991 e 1.350 miliardi nel 1992.

Il problema del risanamento dei trasporti pubblici locali resta peraltro sostanzialmente aperto. La possibilità di spostare sulle tariffe una quota significativa dell'onere oggi coperto dal fondo nazionale dei trasporti incontra serie difficoltà. Si va già manifestando una allarmante disaffezione degli utenti (- 2 per cento) ribadita dalla stessa relazione programmatica e previsionale, che non potrà che proseguire (con diretti effetti sulle entrate tariffarie), in costanza di incrementi tariffari, se le aziende non saranno in grado di migliorare la qualità dei servizi.

E al riguardo non possono che destare allarme le lentezze registrate nell'impiego dei fondi per il rinnovo degli impianti, a fronte di una crescente obsolescenza dei mezzi (secondo la CISPEL, il parco ha una età media che supera 15 anni).

Perplessità desta dunque la previsione, contenuta nelle rimodulazioni delle spese pluriennali, che riduce di 70 miliardi le disponibilità del fondo per gli investimenti.

Il risanamento del trasporto pubblico locale richiede dunque un lungo e difficile lavoro su più fronti: l'adozione dei più rigorosi criteri di programmazione e di impegno dei contributi, come postulati dal decreto-legge n. 77 del 1989, testè convertito; l'avvio di programmi di ammodernamento del parco rotabile; l'adozione di criteri di impiego del personale diretto ad accrescere la produttività; la realizzazione di una disciplina della circolazione che consenta di elevare gli attualmente bassissimi livelli di velocità commerciale nelle grandi aree metropolitane.

In tale contesto appare imprescindibile l'esigenza di portare a termine la revisione della legge quadro (n. 151 del 1981), ormai largamente inattuale e disattesa.

Anche in campo ferroviario, attraverso la manovra tariffaria compresa nel decreto-legge collegato alla finanziaria ha trovato prosecuzione il tentativo di ridurre l'impegno a carico dello Stato. Ma, nonostante gli aumenti, i proventi del traffico non arrivano a coprire nel 1989 che il 20,7 per cento dei costi, laddove solo nel 1984 essi giungevano al 23,2 per cento.

Ovviamente la politica tariffaria non è che l'aspetto di una questione, quella ferroviaria, che rappresenta uno dei nodi cruciali che condizionano lo sviluppo economico e sociale del paese.

La finanziaria, attraverso una serie di misure, persegue l'obiettivo di ridurre di circa il 10 per cento l'esborso complessivo dello Stato per le Ferrovie dello Stato nel 1989, esborso che dovrebbe passare da 15.659 a 13.998 miliardi.

Tale risultato viene ottenuto mantenendo sostanzialmente immutati - «deindicizzati» rispetto al tasso di inflazione programmato - gli importi relativi alle differenti voci di contribuzione (oneri di infrastruttura, mancati aumenti tariffari, obblighi di revisione tariffari) con limitate concessioni in più per il disavanzo fondo pensioni (+ 321 miliardi) ed in meno per le sovvenzioni di equilibrio (- 219 miliardi), e soprattutto attraverso la dilazione nel tempo della spesa relativa ai programmi per l'alta velocità.

Orbene, è evidente che le decisioni presenti nella manovra finanziaria per il 1990 non coprono che qualche aspetto della politica ferroviaria.

La politica ferroviaria, dopo la crisi al vertice che ha causato gravissime carenze e disfunzioni, non ha ancora trovato una nuova e chiara direzione di marcia.

Per fare ciò occorre superare la fase commissariale, rivedere profondamente la legge che istituisce l'ente, in modo da garantire la possibilità di una gestione imprenditoriale, sotto il profilo organizzativo, funzionale e finanziario.

Occorre altresì rivedere organicamente le strategie di sviluppo e di investimento, allo stato attuale confuse e in buona misura superate dagli eventi.

Tornando nel dettaglio nelle determinazioni della finanziaria, si possono evidenziare le seguenti «rimodulazioni»: Piano decennale soppressivo passaggi a livello: - 320 miliardi nel 1992; + 320 miliardi nel 1993.

Alta velocità: - 2.225 miliardi nel 1990; - 2.500 miliardi nel 1991; - 1.000 miliardi nel 1992; + 5.725 miliardi nel 1993.

Le misure della finanziaria incidono inoltre, in senso a volte positivo, a volte negativo, su tutti gli ambiti della politica dei trasporti minori alle cure del Ministero: ferrovie concesse, aeroporti, autotrasporto, intermodalità:

1) Autotrasporto: tra le nuove finalizzazioni abbiamo accantonamenti di parte corrente per incentivazione associazionismo pari a 10 miliardi nel 1990, 70 miliardi nel 1991, 120 miliardi nel 1992;

2) Intermodalità: interventi Piano generale dei trasporti ed intermodalità (accantonamento spese fondo capitale): 40 miliardi; 45 miliardi; 107.500 miliardi.

3) Trasporti rapidi di massa: accantonamento spese fondo capitale: 50 miliardi; 150 miliardi; 175 miliardi.

4) Ferrovie concesse e gestioni governative. Per rimodulazione di oneri ammortamento mutui abbiamo: - 170 miliardi nel 1990; - 90 miliardi nel 1991.

L'Amministrazione incontra difficoltà nell'attuazione del programma di investimenti per 5.000 miliardi, come evidenziato dalla Corte dei conti e dalla relazione alla tabella 10.

Per la metropolitana di Napoli, con la rimodulazione in base alla legge n. 541 del 1988, si prevedono: meno 65 miliardi nel 1990, più 35 miliardi nel 1991, più 35 miliardi nel 1992; con la rimodulazione in base alla legge n. 910 del 1986, si prevedono più 75 miliardi per il 1990. Per il collegamento sullo stretto di Messina si prevedono: 75 miliardi in meno per il 1990 che vengono però trasferiti al 1991. Per gli aeroporti Roma-Milano abbiamo: meno 600 miliardi nel 1990, più 300 miliardi nel 1992 e più 300 miliardi nel 1993; nell'intervento risultano forti residui passivi.

In conclusione la pressione sulle tariffe è opportuna per alleggerire l'onere finanziario a carico dello Stato, a condizione che sia contenuta e

non causi perdita di traffico nè pressioni inflazionistiche e sia accompagnata da misure strutturali capaci di creare condizioni di migliore equilibrio gestionale. Un altro aspetto è che la manovra sugli investimenti è operata attraverso rimodulazioni. In alcuni casi (vedi alta velocità) non occorrono rimodulazioni ma radicali revisioni dei programmi. In altri casi le rimodulazioni sono apparentemente «indolori» perchè ad esse corrisponde la incapacità di dare attuazione ai programmi nei tempi previsti (residui passivi).

I residui passivi nei trasporti possono dare giovamenti temporanei ai conti pubblici, ma in ogni caso sono una iattura.

Negli accantonamenti di parte corrente e in conto capitale sono fatte salve le precedenti destinazioni e se ne programmano delle nuove: vi è spazio per un programma legislativo più che consistente.

Queste le cifre riferite alla tabella 10 e al disegno di legge finanziaria.

Si ritiene peraltro di dover evidenziare anche in questa occasione la necessità di porre la politica del trasporto fra le grandi priorità nell'attività di Governo, e di rivendicare il ruolo centrale del Parlamento nella definizione delle scelte di fondo.

Fra gli aspetti su cui incentrare l'attenzione sembra utile indicare: il Mezzogiorno; il Brennero ed i valichi in generale; l'intermodalità; la riforma dell'Ente ferrovie dello Stato; il riesame della legge n. 151 del 1981; le trasversali.

Dovrà, inoltre, essere affrontato in modo approfondito, tenendo conto delle esperienze acquisite in alcuni paesi e delle dinamiche in atto in varie parti del mondo, il tema dell'alta velocità che non può nè deve essere liquidato aprioristicamente. Anche nella finanziaria 1990 è stata rimodulata la quota annua di spesa con una riduzione di 2.225 miliardi che si aggiungono alla sottrazione dei 1.700 miliardi del 1989.

Ciò senza aver definito la questione e nell'incertezza della via da seguire, con uno stanziamento in positivo riferito al lontano 1993.

Peraltro, alcuni aspetti che il disegno di legge finanziaria necessariamente omette sono ripresi nel disegno di legge di accompagnamento presentato alla Camera e riguardante la materia dei trasporti.

In particolare con essa si forniscono risposte:

- a) sul finanziamento dei programmi ferroviari (resta peraltro insoluto, come si è detto, il problema velocizzazione - alta velocità);
- b) sulle ferrovie concesse in gestione governativa (misure di risanamento e di riequilibrio finanziario e tariffario);
- c) sul trasporto pubblico locale (una serie di norme integrative della disciplina recentemente approvata dal Parlamento in materia di sovvenzioni di esercizio e di tariffe (+ 20 per cento));
- d) sulla gestione e sulle entrate ANAV;
- e) sulla attuazione dei programmi aeroportuali mediante procedure più snelle ed efficaci.

Dal complesso dei documenti della sessione di bilancio emerge dunque una attenzione non superficiale del Governo alla politica dei trasporti, nella quale la dimensione finanziaria, pur insostituibile, non sacrifica aspetti sostanziali, soprattutto presenti nel disegno di legge di accompagnamento.

Siamo certi che il Ministro illustrerà più compiutamente alcuni degli aspetti che meritano un particolare approfondimento.

PRESIDENTE. Desidero rinnovare il mio ringraziamento ai quattro relatori che, pur nella schematicità delle loro esposizioni, hanno toccato i punti nevralgici di ognuna delle tabelle in discussione.

Non facendosi, osservazioni, il seguito dell'esame congiunto dei documenti di bilancio è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,40.

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1989

Presidenza del Presidente BERNARDI

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 9**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 10**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 11**)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 17**)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)» (1892)

(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito dell'esame congiunto. Conclusione dell'esame della tabella 17. Rinvio dell'esame delle tabelle 9, 10 e 11)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992. - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (Tabella 9) - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10) - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11) - Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1990 (Tabella 17)» e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)».

Desidero informare gli onorevoli colleghi che per seri motivi familiari il senatore Ulianich sarà assente oggi e nei prossimi giorni.

Dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 10 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria. Ricordo ai colleghi che nella seduta di ieri il relatore Mariotti ha già riferito alla Commissione.

LOTTI. L'impressione che i senatori comunisti hanno ricavato dalla lettura del disegno di legge finanziaria proposto dal Governo e dalla stessa relazione svolta dal senatore Mariotti è che esiste uno scarto notevole, profondo, preoccupante tra quelli che sono gli orientamenti dichiarati, i proponenti, le buone intenzioni, le volontà espresse ed i

fatti concreti che ci vengono presentati sui quali siamo chiamati ad esprimere con il voto il nostro parere. Questo mi pare essere l'aspetto più negativo del disegno di legge finanziaria che, tutto sommato, si presenta con una impostazione vecchia - come quella che tradizionalmente è stata sottoposta all'esame del Parlamento anche negli anni scorsi - che certamente non recepisce quanto di nuovo invece il settore richiede. Anche il senatore Mariotti, che non poteva certo fare diversamente, ha riconosciuto - direi per l'ennesima volta, dato che spesso lo abbiamo sottolineato anche noi in Commissione - che la questione dei trasporti nel nostro paese rappresenta un'effettiva emergenza. Quindi è assolutamente prioritario affrontare in modo razionale, con una visione complessiva delle questioni, il problema della mobilità delle merci e delle persone.

Abbiamo ripetutamente affermato che il sistema economico e produttivo è fortemente penalizzato dall'attuale situazione. Abbiamo tutti noi detto, scritto molte volte e dibattuto in quest'aula quanto incida l'attuale situazione dei trasporti sul costo di produzione (quindi sul costo per unità di prodotto) e quanto questo comprometta anche la nostra capacità di competizione con le altre economie. Abbiamo ribadito con convincimenti comuni che gli assetti urbani - non solamente quelli delle grandi aree metropolitane ma ormai anche quelli delle aree cittadine di minori dimensioni - sono fortemente penalizzati dai ritardi accumulati e come pure tutta la tematica della difesa, della tutela dell'ambiente non possa essere affrontata se non sciogliendo anche il nodo dei trasporti. Ogni volta che si è affrontato il discorso della politica energetica nel nostro paese, abbiamo posto il problema dei trasporti come uno dei problemi prioritari in quanto l'attuale è un sistema «energivoro», cioè fondato esclusivamente sul trasporto su gomma. E abbiamo anche detto come la qualità della vita sia fortemente condizionata in senso negativo dalla situazione nella quale tutti quanti viviamo.

Nelle recentissime riunioni che abbiamo tenuto insieme al ministro Bernini - riunioni in un certo senso positive in quanto ci hanno consentito una presa di contatto diretto e personale con il nuovo Ministro dei trasporti e ci hanno consentito anche di apprezzare il piglio, il carattere e la volontà di operare - abbiamo passato in rassegna le emergenze, una in particolare: quella che si è determinata al Brennero. Ma questa non è l'unica emergenza del paese, basterebbe ricordare quanto sta succedendo sulla strada statale n. 16, l'Adriatica, con le recentissime manifestazioni di protesta degli autotrasportatori, e quanto sta succedendo nelle aree metropolitane che vivono ormai in una condizione di paralisi. E abbiamo visto come tutta una serie di interventi mancati nel settore delle intermodalità produca effetti distorti: quando le merci arrivano nei nostri porti poi rimangono bloccate per le successive difficoltà di connessione. Molto spesso, inoltre, gli aerei una volta atterrati nei nostri aeroporti si trasformano da «aquile» in «tartarughe», a causa delle carenze di connessione tra le aree aeroportuali ed i vari punti di arrivo dei viaggiatori.

Tutto questo, signor Ministro, avrebbe richiesto da tempo una serie di interventi (che erano urgenti già mesi ed anni orsono) che dovevano riguardare settori molto ampi: certamente la riforma della Pubblica

amministrazione e quella dei trasporti in modo particolare, con il relativo incremento della capacità di spesa, oggi fortemente compressa; sarebbe stato necessario definire piani attendibili che individuassero sicure, obiettive priorità; e sarebbe stato necessario attivare tutta una serie di politiche, anche incentivi, volti a promuovere iniziative che fossero in grado di configurare, quanto meno, l'avvio di un nuovo sistema dei trasporti. Questo in passato non si è fatto, e anche nella finanziaria 1990 di tutto questo non abbiamo trovato traccia: in essa non vi sono segnali nuovi. Ripeto, siamo di fronte alla solita vecchia impostazione; si ripetono stancamente gli schemi di investimenti e di allocazione delle risorse degli anni passati, non solo, ma vi sono peggioramenti a seguito della rimodulazione per gli anni futuri, questo lo ha detto con molta onestà intellettuale anche il senatore Mariotti. Per tale motivo non possiamo che dichiararci fortemente delusi dalla proposta che viene fatta dal Governo, perchè manca quella svolta, quella inversione di tendenza che tutti quanti, almeno a parole, abbiamo auspicato e rivendicato. Quindi a ritardo si aggiunge ritardo, in una situazione sempre più compromessa.

Siamo reduci da una recentissima votazione per il rinnovo del Parlamento europeo e in quella occasione non vi è stata forza politica di Governo che non abbia fatto riferimento all'Europa del 1992. Lo stesso Presidente del Consiglio, nel momento in cui ha presentato il programma di Governo, è partito da questa considerazione, che è poi anche un grido di allarme: «Stiamo attenti, il '92 è vicino, presentiamo dei ritardi, quindi rimbocchiamoci le maniche». Però non mi pare che da tutto questo ne sia derivato qualcosa per il settore di cui ci occupiamo che è quello nel quale, assieme alla grande mole del debito pubblico che l'Italia ha accumulato, registriamo un ritardo eclatante nei confronti dei punti di arrivo degli altri paesi europei. Del resto lo stesso ministro Bernini ha avuto modo di ammettere questa situazione negli interventi che ha fatto questa Commissione.

Quindi siamo effettivamente ai margini dei moderni processi di sviluppo dei sistemi della mobilità in Europa. Abbiamo avuto modo di passare in rassegna quello che di nuovo sta accadendo in Francia, in Germania e in Spagna, e quanto di nuovo a livello della stessa Comunità europea sta maturando, con inviti a muoversi rivolti all'Italia e critiche per le cose non fatte, con le conseguenti penalizzazioni che ne derivano per il nostro paese in termini di mancati interventi anche finanziari da parte della Comunità, perchè noi siamo in ritardo e non in grado di inserirci nei grandi progetti che in Europa si stanno portando avanti con grande solerzia. Da tutto questo, ripeto, deriva un impedimento per il nostro sistema economico e produttivo a svolgere a fondo la propria azione e quindi a competere in termini seri, garantiti con le altre economie europee. In una parola, credo che siamo veramente dei perdenti su questo fronte nei confronti degli altri paesi, a volte siamo perdenti anche con aspetti umilianti. Credo di avere già ricordato in questa sede a quali risultati sia ormai giunta la Francia, per esempio nei tempi che ha impiegato per realizzare 280 chilometri di ferrovia ad alta velocità che le consentono di collegare Parigi con tutto l'ovest: neanche 7 anni di lavoro. Mentre noi per realizzare meno di 100 chilometri di ferrovia ci impieghiamo più di 20-25 anni. Parlo di chilometri di

ferrovie, collega Mariotti, che scorrono tutti quanti in pianura, con pendenze che vanno dagli 11 metri del mio paese, ai 20 di Verona e ai 14 di Bologna, quindi non abbiamo dei grandi problemi di pendenza da superare. Questi, signor Ministro, sono tutti fattori negativi che lei ha ben presente, e quindi io vorrei passare in rassegna i punti su cui riteniamo che la sua azione di Ministro, ma anche quella di tutte le forze di Governo, dovrebbero esplicarsi con ben altra efficacia. Innanzi tutto c'è il problema della riforma dei Ministeri. Ormai, signor Ministro, non si riesce più a capire chi sia l'interlocutore a titolo pieno del Parlamento. Noi abbiamo rivendicato da tempo l'esigenza di definire un unico quadro di comando che abbia competenza in tutto il settore dei trasporti, così come avviene negli altri paesi industrialmente avanzati, tra i quali nessuno ha una situazione come quella italiana in cui in uno stesso settore, che ha una sua unicità di sistema, intervengono più amministrazioni, molto spesso senza nessun collegamento tra loro. Questo consentirebbe di avere con le Regioni e con gli enti locali un coordinamento negli interventi che oggi non esiste. C'è una frammentazione di competenze assolutamente antistorica che non ha proprio nessuna ragione d'essere. Oramai lei, signor Ministro, deve misurarsi con fatti nuovi; sto pensando ad esempio alle competenze che il neoministro per le aree urbane sta cercando di avocare a sé. Lei deve misurarsi con le competenze del Ministero dei lavori pubblici, soprattutto per quanto concerne il sistema della viabilità e voglio capire come lei potrà assolvere fino in fondo il suo compito di Ministro dei trasporti se poi non controlla anche quanto succede nella modalità che oggi rappresenta l'elemento preponderante del nostro sistema di trasporto. Lei deve misurarsi con il Ministero della marina mercantile e voglio capire come tutto il meccanismo della intermodalità possa scattare se fra queste amministrazioni non vi sono i necessari coordinamenti e raccordi negli interventi e negli indirizzi. Tutto questo, signor Ministro, è il risultato di una situazione che denunciavamo con forza. Noi abbiamo creduto, come forza politica, nel piano generale dei trasporti; ci abbiamo creduto perchè ritenevamo che esso rappresentasse un fatto innovativo nella storia della mobilità di merci e persone nel nostro paese, perchè le opzioni che il piano dei trasporti aveva indicato le giudicavamo coerenti e rispondenti ai bisogni del paese e perchè noi stessi avevamo dato un contributo di elaborazione, di idee e di proposte. Ma tutti gli obiettivi di fondo del piano generale dei trasporti rimangono scritti sulla carta e inattuati nei fatti. Il riequilibrio tra le diverse modalità non si sta raggiungendo, anzi la forbice si sta ulteriormente divaricando. In ogni caso, che il nostro sia un sistema sostanzialmente monomodale è un dato di fatto; tutti lo denunciavamo nei convegni, nelle relazioni, in Parlamento, con una litanìa che ormai va avanti da anni, però sembra che la classe dirigente non sia in grado di invertire la tendenza.

Nel piano generale dei trasporti c'erano anche altri aspetti come la costituzione del fondo unico della spesa necessaria, perchè se non si regola il flusso dei finanziamenti è evidente che l'obiettivo di trasferire quote di traffico e merci dalla strada alla rotaia e al mare rimane una mera enunciazione. Manca anche la normativa di disciplina di questo fondo. Un altro grosso obiettivo del piano nazionale dei trasporti, quello

della intermodalità, praticamente è ancora all'anno zero, con i notevoli danni che ne derivano per il sistema produttivo. Siamo addirittura in una situazione in cui, signor Ministro, alla Camera dei deputati un disegno di legge, pure parziale, riguardante l'intermodalità, se non vado errato, è ancora fermo dopo tre-quattro mesi presso la Commissione affari istituzionali. Allora io mi chiedo se questo è ammissibile e siccome, sulla base di accordi politici che all'interno dei partiti di maggioranza sono intercorsi, il Presidente della Commissione affari costituzionali risulta essere appartenente ad un partito della maggioranza di Governo, mi chiedo se all'interno delle stesse forze di Governo non vi siano frizioni, divaricazioni e divisioni che hanno l'effetto di bloccare anche quel poco che con fatica il Parlamento riuscirebbe a produrre.

Abbiamo poi la situazione del CIPET. Prendo atto con soddisfazione del fatto che il presidente Bernardi ha chiesto la deroga per continuare l'esame del disegno di legge sulla istituzione del CIPET durante la sessione di bilancio. Però ancora il CIPET non l'abbiamo, con conseguente accentuarsi delle sperequazioni nella distribuzione delle risorse destinate alle diverse modalità e alle diverse aree del paese, tra Nord e Sud, come qui giustamente è stato richiamato dal relatore Mariotti e anche dal Ministro quando abbiamo avuto occasione di ascoltarlo sulle vicende del Brennero.

Voglio dare un ultimo dato, signor Ministro, riportato nella relazione della Corte dei conti, ad evidenziare che tutto questo non può che produrre un impatto negativo anche sulla bilancia dei pagamenti: sia i noli marittimi che i noli terrestri sono fortemente passivi per oltre 2.000 miliardi e questi 2.000 miliardi si aggiungono agli abnormi sprechi energetici imputabili proprio al sistema monomodale che di fatto si è affermato. Il quadro è preoccupante, per molti versi desolante. Io mi occuperò di alcuni aspetti del suo Ministero, la collega Senesi di altri e questa desolazione, quindi, apparirà purtroppo in tutta la sua interezza. Siamo veramente un paese di serie B e concludo questa prima parte del mio intervento dicendo che tutta questa situazione però non è dovuta al caso, o alla colpa dello Spirito Santo, o non so di chi; una qualche responsabilità politica ci deve pur essere e ovviamente c'è. È una responsabilità pesante delle forze politiche di Governo e vorrei che si smettesse di scaricare, come si è cercato di fare a Stresa, la responsabilità dei ritardi genericamente sul Parlamento. È inaccettabile, non corretto, non serio l'imputare al Parlamento responsabilità che non gli appartengono.

Signor Ministro, io ho bisogno di capire una cosa e spero che lei ce la spieghi, perchè veramente la situazione sta diventando kafkiana. Lei ha già intuito a cosa mi riferisco. Ho fatto in tempo a scorrere i giornali questa mattina e mi fa piacere che lei alcune puntualizzazioni le abbia tempestivamente fatte. Il ministro Bernini in Commissione ha chiesto la collaborazione del Parlamento per definire il nuovo piano di interventi, abbiamo fatto tutta una serie di bei ragionamenti, ci siamo trovati concordi nell'individuare i criteri generali cui ispirare le priorità delle opere, e poi leggo sul giornale che il signor Schimberni, che è un abusivo, tutto sommato, nel posto in cui si trova, tranquillamente spiatella alle organizzazioni sindacali il suo piano, parla di 12.000

miliardi, che faccio fatica a capire da dove vengano, e dichiara anche le priorità di intervento.

Signor Ministro, quando poco fa dicevo che è necessaria la unicità del quadro di comando mi riferivo al rapporto tra la sua amministrazione e le altre amministrazioni. Adesso si assiste alla diarchia, all'interno dello stesso sistema, tra il Ministro ed il commissario straordinario. Ieri ho chiesto in maniera scherzosa al Presidente, che è un uomo di spirito, se a questa riunione avrebbe partecipato anche Schimberni, perchè forse sarebbe stato utile. A prescindere dalle battute bisogna rendersi conto che oramai la situazione sta diventando sempre più insostenibile, la confusione aumenta giorno per giorno, e ciò è inaccettabile. Stiamo parlando di scelte strategiche per il paese, quindi è necessario che Governo e Parlamento stabiliscano i compiti che l'ente strumentale deve svolgere per la realizzazione degli obiettivi. Occorre mettere un punto fermo, signor Ministro (e mi rivolgo a lei in quanto rappresentante del Governo): bisogna evitare di continuare su questa via, altrimenti nulla risulterà più credibile.

Per quanto riguarda la finanziaria, noi giudichiamo negativamente la rimodulazione di spese già previste in alcune migliaia di miliardi, lamentiamo la lentezza della spesa cui si aggiunge l'assurdo che nemmeno le opere già avviate vengono ultimate, anzi vengono sospese; si ha questa incredibile capacità di interrompere le opere già iniziate con la beffarda motivazione di risparmiare denaro, ma in realtà producendo solo effetti devastanti sulla finanza pubblica. Infatti in questo modo non solo non possiamo utilizzare i benefici degli investimenti effettuati, ma pagheremo di più i lavori quando li riprenderemo e pagheremo delle penali, ma questa rappresenta una pagina misteriosa nella storia delle ferrovie. Credo che il Parlamento debba sapere se corrisponde al vero la notizia in base alla quale l'Ente è chiamato a pagare centinaia di miliardi di penale alle imprese per interruzione di lavori. Vorremmo sapere se effettivamente ci troviamo di fronte ad un amministratore straordinario che sventolando la bandiera del risanamento a scapito dello sviluppo non solo non riesce a procedere a questo risanamento, ma ha anche l'incredibile capacità di peggiorare la situazione di bilancio. Ovviamente tutto questo ha una ricaduta negativa anche sull'occupazione.

Le leggi devono essere rispettate, quindi anche le leggi finanziarie, perchè con esse si esprime una volontà del Parlamento. Mi riferisco alle leggi finanziarie del 1987 e del 1988 con le quali si stabilivano finanziamenti per il sistema ad alta velocità e, soprattutto, venivano stabilite due priorità: la Pontremolese e la Orte-Falconara accanto all'asse Milano-Roma-Battipaglia. Questi lavori invece sono stati sospesi dal signor Schimberni, non so con quale autorità; è quindi una situazione che non trova giustificazione alcuna.

In conclusione una riforma della legge n. 210 dal 1985 non è più rinviabile. Noi abbiamo già presentato un nostro disegno di legge e ribadiamo con forza la nostra contrarietà alla privatizzazione delle ferrovie dello Stato. Anche qui il signor Schimberni sarà bene che si misuri con la volontà del Parlamento e dichiari apertamente quali sono le sue vere intenzioni. Siamo favorevoli a che l'Ente venga gestito come un'impresa, quindi come una società di capitali, ma rimanendo

nell'ambito del pubblico; siamo certamente aperti alla partecipazione del capitale privato per risolvere alcuni degli aspetti, soprattutto quello della velocizzazione e delle ferrovie concesse; siamo perchè lei mantenga fede - sono sicuro che lo farà - all'impegno che si è assunto in quest'aula di definire insieme al Parlamento le priorità di intervento, dando delle certezze a tutti e non creando vuote aspettative. Capisco che siamo agli inizi di una lunga campagna elettorale che ci porterà alle elezioni amministrative del 1990, ma non vorrei che questo settore divenisse oggetto di impegni e promesse non mantenute. Facciamo le cose con serietà, signor Ministro, questo è ciò che le chiediamo!

Non entro nel merito delle priorità, signor Ministro, perchè le abbiamo già sottolineate in altre occasioni: i valichi, la velocizzazione dell'intero sistema per rimanere nell'ambito europeo, le trasversali, l'intermodalità, il Meridione, le aree metropolitane, questi sono i grandi indirizzi. Su questo punto concordo con quanto affermava ieri il collega Mariotti, ma dalle parole bisogna anche passare ai fatti; inoltre, occorre garantire le risorse finanziarie.

Noi siamo rimasti delusi, signor Ministro, dal contenuto della finanziaria. Il Governo ombra, nella sua alternativa manovra economica e nel pieno rispetto delle compatibilità del sistema, che sono a livelli ancora più ristretti di quanto non siano quelli su cui il Governo si è attestato, attraverso una diversa articolazione della spesa ha liberato 4.000 miliardi aggiuntivi rispetto ai 5.000 miliardi previsti dalla finanziaria da destinare al sistema dei trasporti, dei quali 2.500 al sistema ferroviario. Mi auguro che nel corso della discussione in sede di Commissione bilancio questa possibilità venga recepita dalla maggioranza di Governo in modo da portare le previsioni di spesa a livelli più soddisfacenti.

Per quanto concerne la cassa, con riferimento alla spesa di 8.900 miliardi, la modulazione prevista nel disegno di legge finanziaria di 175 miliardi per il 1990, 500 miliardi per il 1991 e 800 per il 1992 devo dire che è di gran lunga inadeguata per poter pensare di spendere 8.900 miliardi nel periodo previsto. A nostro avviso la modulazione potrebbe essere di 750 miliardi, 1.300 e 1.900 miliardi rispettivamente per gli anni 1990-1991-1992. Ripeto, in Commissione bilancio su tali questioni saremo molto più puntuali presentando i nostri emendamenti.

Sulle ferrovie concesse senza dubbio il disegno di legge da lei presentato, signor Ministro, è utile perchè serve a definire meglio i conti, ad aprire una prospettiva per quanto riguarda la connessione con i privati e la possibilità di coinvolgere altre forze. Però questo non è utile per risolvere il problema nell'ambito di una programmazione complessiva degli interventi.

È una situazione che va corretta, come è stato sottolineato anche dalla Corte dei conti. Abbiamo una amministrazione commissariale che molto spesso si interseca con gli interventi ministeriali; abbiamo gestioni commissariali che per definizione sono provvisorie, invece di fatto sono permanenti e, soprattutto, manca l'obiettivo di fondo: queste ferrovie concesse devono essere integrate con il sistema ferroviario nazionale. Allora, passando in rassegna le diverse ferrovie concesse, è evidente che alcune di queste devono passare alle ferrovie dello Stato proprio per completare una logica di rete.

Sto pensando in modo particolare ad alcune delle ferrovie che riguardano l'asse pontremolese, alla Suzzara-Parma, o alla Suzzara-Ferrara, ma ci sono anche altri interventi simili. Su tutto questo occorre incidere con rapidità per spendere nel modo migliore possibile le risorse disponibili.

Nel settore delle costruzioni e delle riparazioni, l'abbiamo invitata, Signor Ministro, a dare certezze al sistema imprenditoriale nazionale. Non è possibile lasciare le 50 aziende e i 20.000 lavoratori in continua incertezza, in cassa integrazione. Dobbiamo definire quanto all'interno delle officine dello Stato è possibile fare e quanto, invece, è necessario assegnare all'esterno. Dobbiamo migliorare il sistema attraverso un chiarimento dei rapporti tra il sistema delle partecipazioni statali e quello privato, attraverso una seria riorganizzazione del settore per favorire l'innovazione tecnologica. Tutto ciò è possibile solo se sappiamo con certezza l'entità delle risorse da destinare nel decennio.

Vorrei fare un'ultima notazione, senza sapere chi è il Ministro competente, a proposito della navigazione interna. Credo che comunque lei qualcosa possa dirla in quanto Ministro dei trasporti e avendo prodotto cose importanti.

PRESIDENTE. È competenza del Ministero dei trasporti.

LOTTI. Fino a pochi giorni fa era competente il Ministro dei lavori pubblici. Si tratta di completare opere da anni avviate e quindi la invito, signor Ministro, memore anche di ciò che ha fatto come Presidente della regione Veneto, a seguire con grande attenzione anche questa modalità di trasporto, non risolutiva certo ma che, secondo il piano delle regioni, potrebbe assorbire circa 12.000 milioni di tonnellate di merci all'anno, sottraendole al trasporto su gomma.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, voglio solo dire che in Italia c'è un serio problema di sicurezza e di gestione degli spazi aerei. C'è una Commissione bicamerale che dovrebbe rapidamente concludere i propri lavori e mi auguro che lei indichi al Parlamento il proprio orientamento. Bisogna adeguare l'aspetto della spesa; la Corte dei conti è severissima sull'uso ritardato che si sta facendo delle ingenti somme stanziata dalla legge n. 449 del 1985. Il senatore Mariotti ha sottolineato l'opportunità di arrivare alla definizione degli aeroporti di terzo livello. Siamo in attesa di un piano nazionale degli aeroporti e in quella sede vanno definiti anche quegli aspetti. C'è il rischio infatti che non si facciano gli aeroporti utili di terzo livello e che, invece, se ne facciano di non utili a nessuno.

Anche qui c'è la necessità di una riflessione e di una decisione. C'è soprattutto il problema della sicurezza che sta preoccupando tutta l'utenza in presenza di fenomeni ben noti e conosciuti.

Mi scuso per la lunghezza del mio intervento, del resto i temi sono appassionanti e la rabbia che abbiamo in corpo è grande perchè alle parole non seguono mai i fatti. Prendete dunque questo mio intervento come uno sfogo che proseguirà con ulteriori proposte e con gli interventi di altri colleghi.

SENESI. Signor Ministro, abbiamo avuto almeno quattro Ministri dei trasporti da quando sono stata eletta in Parlamento, e questo

costituisce un grave problema perchè vi è discontinuità di uomini ma continuità di linee e ciò ci preoccupa. Mi rendo conto che lei è appena arrivato e che è armato di buone intenzioni, spero anzi che le sue intenzioni diventino fatti concreti e riescano a cambiare l'indirizzo della burocrazia, se è la burocrazia che fa la legge finanziaria. In relazione alle conversazioni che abbiamo fatto in questi due anni sul problema del traffico, il mio intervento vuol riferirsi specificamente alle aree urbane. Da quando sono stata eletta in Senato tutta la politica del settore è tesa a soffocare le città con tutti i mezzi possibili ed immaginabili, che vanno dal taglio del fondo di esercizio della legge n. 151 del 1981 ad altri meccanismi quali quello di tagliare i finanziamenti alle aziende per cercare di fare economia. Può anche essere una strada - e, del resto, la segue il Commissario delle ferrovie dello Stato che cerca di ridurre le spese correnti - però lei sa meglio di me che i costi di una azienda di trasporti, oltre che da quelli di carattere di economia di azienda, sono determinati dai costi esterni, dalle condizioni in cui l'esercizio viene svolto.

Sul piano degli investimenti si presentano ancora una volta i tagli. Non sto parlando della discrasia relativa al fondo, soprattutto negli ultimi anni, perchè sommessamente il relatore Mariotti, pur appartenendo alla maggioranza, ha riconosciuto che vi è stata una discontinuità di capitoli di spesa e anche queste aziende, ammesso che siano le migliori in assoluto, non sono in grado di realizzare le opere e neppure di rinnovare il famoso parco rotabile, che tutti auspicano ecologico.

Tra l'altro, vi è una stravaganza enorme nel Governo e io devo dire di non essere contraria nè all'autobus, nè alla trazione a metano, nè a quella elettrica, nè ad altri sistemi. Il punto è un altro: quale regia di comando esiste quando ad intervenire sono da una parte il Ministero dell'ambiente e dall'altra parte il Ministero dei trasporti? C'è un elemento di confusione anche in termini di gestione aziendale perchè non si può decidere da Roma che in qualche località è necessario comprare un certo tipo di autobus: ogni città dovrà dotarsi dei mezzi di trasporto più idonei al territorio. Che vi sia un indirizzo ecologico nell'uso dei mezzi possiamo indicarlo come indirizzo generale, dopo di che ogni azienda deve essere libera di scegliere i mezzi opportuni. Non capisco che tipo di ripartizione vi può essere con capitoli di spesa così disparati: nel 1989 sono stati previsti 20 miliardi per il metano, cioè per acquistare autobus con questo tipo di trazione, 50 miliardi per gli autobus elettrici, per non parlare dei parcheggi. Secondo un dato della Federtrasporti ci sono cifre che potrebbero essere incorniciate. Le aziende protestano da questo punto di vista, non perchè rifiutano la scelta fatta, ma perchè hanno problemi di assestamento interno e di sviluppo delle aree urbane conformi alle esigenze che tutti riconoscono necessarie, perchè il tasso di inquinamento delle grandi città è ormai uniforme fra chi lo rileva come Milano e chi non lo rileva come Roma. Sollevo questo fatto anche perchè ritengo che stiamo lavorando in una situazione di grande difficoltà. Spero che interverrà il Ministro delle aree urbane il quale, per la sua strada, andrà nell'altro ramo del Parlamento per parlare del provvedimento sulle metropolitane e magari chiederà anche finanziamenti aggiuntivi, per i quali non riusciamo a

capire il collegamento con la linea che invece stiamo discutendo in sede di disegno di legge finanziaria.

Sui finanziamenti in conto esercizio il taglio che proponete per le Regioni a statuto speciale - che è poi complessivo sul fondo più generale in quanto si tratta di un fondo che ha già avuto un taglio l'anno scorso - deve essere rivisto e deve essere adeguato alla spesa storica reale. In una relazione dell'anno scorso del ministro Amato era indicato un debito occulto che si aggirava intorno ai 6.000 miliardi. Nella tabella in cui voi riproponete il finanziamento della legge n. 18 del 1987 si parla di 72 miliardi: non comprendo questo andamento che, secondo me, a nulla può servire se il costo del personale raggiunge il 70 per cento; questa è una stravaganza di qualche suo dirigente ministeriale perchè il personale può costare anche meno del 70 per cento se la velocità del mezzo è incrementata. Si può fare una linea integrata, ma non riesco a capire dove la proponete, perchè anche nel disegno di legge di accompagnamento vi muovete verso l'azzeramento della legge n. 151 del 1981 visto che viene cassato l'articolo 6. Noi non abbiamo ancora aperto la discussione nel concreto, nonostante tutti gli impegni presi dagli altri; non solo per la nostra forza politica, ma in tutti i dibattiti la legge n. 151 sembra un miraggio sempre più lontano e gli atti concreti sono questi.

Voglio poi sollevare il problema del disimpegno delle ferrovie delle aree urbane. Non so se lei approverà o no le proposte del Commissario, mi auguro di no. Noi due anni fa abbiamo sostenuto all'unanimità l'impegno di aiutare le Regioni e i comuni impegnati nelle costruzioni dei passanti ferroviari. Nella realtà milanese ottenemmo dei finanziamenti, poi il ministro Amato decise che tali finanziamenti dovevano essere ripartiti tra Milano e Torino; a Milano andò il 69 per cento della quota, la quota attribuita a Torino non so che fine abbia fatto. Oggi ci ritroviamo nelle condizioni in cui le ferrovie hanno stanziato nei loro programmi un miliardo e 700 milioni per disdire la convenzione: questo è il dato reale. Le amministrazioni locali sono disponibili a continuare nella attivazione di mutui e bisogna trovare le risorse. Si tratta di un'opera che va a drenare il traffico delle periferie; se non la sosteniamo non solo chiuderanno dei cantieri, ma i miliardi spesi in questa grande opera rimarranno inutilizzati e potremo farne un museo. Già le annuncio che presenteremo in Commissione bilancio un emendamento su questo capitolo di spesa sul quale mi auguro che lei trovi le risorse disponibili. Abbiamo concordato con l'amministrazione locale la quota necessaria triennale e di questi fenomeni ne abbiamo in molte altre città. Tra l'altro viene citato come miglior accordo di programma quello sottoscritto con il comune di Bologna, dove tutte le istituzioni e le forze interessate hanno sottoscritto questo progetto. Possiamo fermare questa linea di deresponsabilizzazione delle ferrovie perchè altrimenti la sua idea della società mista fallirà. Infatti, anche se lei costituisce la società mista nell'area lombarda ma le opere non vanno, non cambia assolutamente nulla. Allora manteniamo intanto gli impegni e onoriamo le forme sottoscritte per coerenza delle scelte, se vogliamo risolvere i problemi delle grandi aree urbane.

Un altro punto: è la periferia che soffoca la città, e non perchè abbia una vocazione di aggressione, ma perchè la periferia è stata sempre

nelle grandi città penalizzata nei sistemi di collegamento. La necessità di avere i mezzi veloci ormai non c'è più nessuno che la nega e i finanziamenti per queste metropolitane vanno trovati. I 4.000 miliardi stanziati nel vecchio provvedimento ancora fermo in Parlamento vanno integrati, signor Ministro; su quale capitolo non lo so, ma o noi invertiamo subito la tendenza ed eroghiamo rapidamente spese di investimento, o i problemi del traffico urbano rimarranno irrisolti fra targhe alterne, chiusura delle aree storiche e altre misure di questo genere. Abbiamo bisogno di far sì che le scelte diano dei segnali precisi. Signor Ministro, lei ci deve dire qual è il piano dei parcheggi dei 35 presentati che è finanziato. Si tratta di un decreto approvato e trasmesso nelle sedi opportune, per cui non possiamo prenderci in giro. Un altro aspetto: le Ferrovie dello Stato hanno ricevuto non so quanti finanziamenti per realizzare i parcheggi aggregati. Dove sono i parcheggi delle Ferrovie dello Stato? Quei pochi che conosco sono occupati dai ferrovieri. Il nostro Gruppo presenterà degli emendamenti per tentare di invertire la rotta, però una riflessione più ampia dalla maggioranza va fatta.

Nel disegno di legge sugli interporti - quello citato dal senatore Lotti e fermo alla Camera per il quale sono stanziati delle cifre in bilancio che sono molto curiosa di sapere come lei reperirà nei progetti di primo livello - sono scomparsi alcuni interporti di alcune città. Io non le sto parlando di Milano Lacchiarella che ancora deve nascere, ma a Milano c'è un grande centro a Segrate che da 25 anni aspetta di essere messo in funzione perchè mancano 30 miliardi per i collegamenti stradali. Dopo 25 anni vi sono palazzine già fatiscenti e vi è una dogana costruita senza collegamenti stradali che è il sistema integrato milanese per drenare l'attraversamento di 30.000 TIR che attraversano la città. È necessaria una regia che aiuti le città a risolvere il problema, e la pregherei di bloccare il provvedimento del ministro Ferri: non si possono mettere le ganasce in doppia sosta nelle strade perchè è una cosa ridicola. Noi abbiamo approvato una legge che penalizza gli automobilisti in doppia e tripla fila e, omologate le ganasce, nessun sindaco può più intervenire nemmeno per togliere le targhe. Che cosa intende fare il Governo per avere nelle aree urbane una linea coerente?

Non possiamo trovare la scusa che i comuni non hanno preparato i piani, perchè il suo predecessore, il ministro Santuz, ha voluto a tutti i costi - attraverso il voto di fiducia della maggioranza - l'autorizzazione a fare i piani regionali che avrebbe dovuto presentare dopo sette-otto mesi. Spero che il Ministero assolva presto questo impegno di elaborare i piani regionali.

Noi abbiamo sostenuto che questa era una utopia e il fatto che finora i piani non sono stati approvati lo conferma.

Io sono per il ripristino della programmazione territoriale - e questa sarà una battaglia che faremo in tutte le sedi - anche attraverso la partecipazione privata, ma il primato del pubblico deve essere ribadito. Comunque attualmente vi è dispersione non solo di spesa pubblica, ma persino dispersione di investimenti privati. Pensate a quello che succede quando un comune programma determinati sistemi di trasporto veloce che poi non vengono realizzati; tutto ciò che era stato

programmato (per esempio nuovi insediamenti urbani) anche da aziende private proprio in previsione di quei programmi subisce delle ricadute negative.

Sulla politica delle concessioni e sugli accordi di programma è necessario fare un discorso molto serio.

GAMBINO. In questo mio breve intervento cercherò di schematizzare quelle che sono le mie preoccupazioni, già manifestate dai senatori intervenuti.

Nella seduta di una settimana fa abbiamo avuto modo di ascoltare dalla sua voce, signor Ministro, quali saranno le scelte che il Ministero intende portare avanti, attraverso anche il Commissario straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato, nel Mezzogiorno d'Italia. Signor Ministro, a me pare che ancora una volta su tali questioni si registra uno scarto notevole tra quelle che sono le dichiarazioni di buona volontà espresse e quelli che sono poi gli interventi del Ministero. Ne abbiamo avuto una prova in occasione dell'intervento per risolvere la difficile situazione che si era determinata durante il blocco del Brennero da parte degli autotrasportatori.

Dalle sue dichiarazioni di una settimana fa, comunque, è emerso che per risolvere veramente in maniera positiva anche la situazione del Brennero occorre procedere ad un intervento complessivo che parta dal Sud d'Italia. A conclusione di questo dibattito vorrei saperne di più sui programmi con i quali il suo Ministero, e il Governo nel suo complesso, intende risolvere la tematica dei trasporti nel Mezzogiorno.

Il Presidente del Consiglio, nelle sue dichiarazioni programmatiche, ha sostenuto che su tali questioni, e non solo su queste, occorre privilegiare il Mezzogiorno in modo che tutto il paese possa trovarsi preparato al faticoso appuntamento del 1993. Ma dopo avere letto questo disegno di legge finanziaria e il disegno di legge di accompagnamento devo dire che con questi sistemi non potremo arrivare preparati a quell'appuntamento o quanto meno il Mezzogiorno rischia di rimanere definitivamente tagliato fuori. Oltretutto questa finanziaria e i disegni di legge di accompagnamento vengono presentati in un momento in cui lo scenario è contrassegnato dalla tendenza a porre in maniera molto determinata una serie di problemi e di scelte di natura più operativa che ideologica. Ciò è emerso dalle dichiarazioni del ministro del tesoro Carli il quale ha espresso la necessità di privatizzare rapidamente diversi settori; lo stesso commissario Schimberni in un articolo apparso sul quotidiano «la Repubblica» ha dichiarato di vedere positivamente una eventuale trasformazione dell'ente Ferrovie dello Stato in una S.p.A.. Su tali questioni vorremmo un suo autorevole parere. A mio avviso una tale scelta ideologica finirebbe per «affogare» il Mezzogiorno, perchè a fare le spese di una simile scelta sarebbero le zone più deboli del Paese, cioè quelle più periferiche, e in modo particolare le isole. È vero che si parla del Mezzogiorno nel suo complesso, ma è vero anche che esiste il Sud del Sud che è rappresentato, a mio avviso, dalla Sicilia e dalla Sardegna.

Andando a vedere nel concreto le scelte del Governo, avremmo preferito affrontare questa finanziaria 1990 avendo alle spalle la riforma dell'ente Ferrovie dello Stato, in modo da avere le condizioni

necessarie, ossia le basi per portare avanti una nuova strategia di risanamento. Ma così non è stato, il Governo ha deciso di «volare» per conto proprio - a nostro avviso di «volare basso» - con questa finanziaria 1990 e con la stessa legge di accompagnamento sulla quale avremo modo di intervenire allorquando dalla Camera questa passerà al Senato.

Sulla finanziaria 1990 noi dobbiamo intervenire affinché le cifre in essa contenute rispettino le priorità, che sono ormai nella coscienza e nelle dichiarazioni di tutti. Un problema che è emerso chiaramente durante i lavori di questa Commissione è quello di un adeguato finanziamento di queste priorità. Diversamente non si riuscirà mai a comprendere cosa significhi priorità, emergenza, interventi selettivi per raggiungere quegli obiettivi che sosteniamo di volere perseguire. Quello che mi preoccupa, signor Ministro, è che il piano del commissario Schimberni - che lei ha definito non accettabile - incomincia in un modo o nell'altro ad andare avanti, perchè Schimberni i primi passi li ha già compiuti: gli incontri con le organizzazioni sindacali sono stati fatti e determinati accordi sono stati sanciti. Il paese non può andare avanti in questo modo, con un Governo che cammina in una direzione, con il suo braccio destro che scrive, si incontra, assume impegni per poi mettere domani le organizzazioni sindacali da una parte e il paese dall'altra, sempre nelle condizioni di doversi rincorrere: in questo modo non faremo mai nessun passo in avanti.

Vogliamo esprimere la stessa preoccupazione ma con maggior convinzione rispetto alla necessità che il piano Schimberni venga fortemente criticato e possa domani far posto ad un autentico progetto, ad un piano che affronti i problemi del paese e, nell'ambito di questi problemi, veda il Mezzogiorno come una priorità vera, non come una cosa giusta che però deve venire sempre dopo. Diversamente continueremo sempre a girare intorno al problema.

Nell'ambito di tale ragionamento voglio ribadire la necessità di respingere la logica di risanamento di questo piano volto esclusivamente a bloccare opere avviate o ancora da avviare. Sono state cancellate le opere avviate per la grande maggioranza; alcuni investimenti non possono proseguire per circa 47.000 miliardi; opere per circa 13.271 miliardi non possono neppure essere iniziate. Sono stati cancellati numerosi appalti con penali incluse nel progetto per circa 285 miliardi. Tutto il piano di adeguamento delle ferrovie meridionali (5.000 miliardi) salta totalmente e viene indicato a caratteri cubitali come un progetto da cancellare. Nell'ambito di una regione come la Sicilia, signor Ministro, che nel passato aveva raggiunto accordi solenni sulla necessità di impegnare una prima parte di 1.000 miliardi per intervenire sulle dorsali siciliane, in particolare sulla Palermo-Messina e sulla Messina-Catania, ci si ritrova di fronte alla scomparsa dell'intervento e il piano si dovrebbe ridurre al completamento di alcuni tratti iniziati nell'ambito della linea Palermo-Messina, con la scomparsa di opere già avviate. Anche in questo caso ci siamo trovati di fronte a cantieri chiusi, alla soppressione dei lavori sulla Messina-Catania e, sulla linea Palermo-Messina, sui tratti di Sant'Agata-Cefalù per quanto riguarda il raddoppio dei binari. Viene anche eliminata la previsione relativa alla linea Palermo-Trapani in relazione all'elettrificazione. Signor Ministro,

non si tratta di un pezzetto di linea interna, ma del collegamento di una parte importante del territorio siciliano, dal capoluogo della Sicilia ad una provincia importante che sta di fronte ai paesi del Mediterraneo, la provincia di Trapani. Scompare definitivamente anche il raddoppio della linea Siracusa-Priolo, sapendo che si presentano non solo problemi di efficienza per il traffico merci, ma anche problemi di congestionamento di zone particolarmente importanti considerato il numero delle industrie e lo sviluppo turistico che è necessario perseguire.

Tutto ciò per non parlare dei problemi di traghettamento dello Stretto di Messina. Mi dispiace che non sia presente il senatore Andò, non solo perchè, essendo del collegio di Messina, conosce la situazione, ma anche perchè è stato sindaco di quella città. Si tratta del modo in cui operano Parlamento, Governo e Ministero e della battaglia che il Partito comunista ha condotto nell'ambito della legge finanziaria 1988, nella quale sono stati inclusi 300 miliardi modulati in modo ben preciso. Il primo anno questi soldi non sono stati spesi; successivamente, ancora su iniziativa dei parlamentari comunisti, nella legge finanziaria dell'anno successivo è stato apportato un emendamento che gettava le basi per accordi di programma tra gli enti principali pubblici della città di Messina, la città di Reggio Calabria, quella di Villa S. Giovanni e i Ministeri interessati per avviare lo studio e l'esecuzione di queste opere. Siamo arrivati al mese di ottobre 1989 e sappiamo che quanto doveva essere fatto entro sei mesi, con scadenza 4 novembre 1989, non è stato ancora realizzato e nessuna decisione, nessuna deliberazione è stata presa. All'interno di questo ragionamento voglio esprimere la mia preoccupazione. Non conosco il dottor Chisari, ma, signor Ministro, allorquando (almeno per parte nostra) abbiamo condotto questa battaglia, lo abbiamo fatto per due ordini di motivi: innanzitutto per liberare Messina dal milione di autocarri giornalieri che attraversano la città. Messina si trova su una striscia costiera e sopporta 4 milioni di autovetture che inquinano e determinano condizioni pesanti, non soltanto disagi, ma anche problemi seri di ambiente in quanto attraversano necessariamente il centro abitato.

Pare che il dottor Chisari abbia indicato più di una proposta, però a me pare strano che sia stata presentata una proposta che a nostro avviso renderebbe più gravi le condizioni ambientali e quelle di vivibilità della città. Non abbiamo fatto una battaglia per far includere queste somme nella legge finanziaria per costruire di fatto altri svincoli autostradali, l'abbiamo fatta per disinquinare, per liberare la città.

La seconda preoccupazione è che molte forze politiche ed economiche della città stanno spingendo solo per favorire determinati interessi di privati, gli interessi cioè delle varie società interessate che operano nel settore del traghettamento dei mezzi gommati.

Anche in questo senso vorremmo dire con molta chiarezza e franchezza che riteniamo che il Ministero dei trasporti non può non avere come obiettivo quello di creare le condizioni affinché il pubblico e il privato possano avere le stesse condizioni e possibilità, affinché entrambi possano contribuire positivamente nei confronti di questa nuova struttura che deve essere costruita per favorire l'imbarco e il traghettamento dei mezzi gommati senza penalizzare ulteriormente il

settore pubblico del traghettamento, senza asfissiare e inquinare la città di Messina.

Nel leggere i documenti che ci sono stati presentati, mi sono molto interessato al dibattito che si è svolto in occasione della discussione della legge finanziaria per il 1989 e mi ha colpito l'intervento del presidente Bernardi che esternava una certa preoccupazione per quanto riguarda il problema dell'alta velocità. In effetti egli sosteneva che si sta cercando di quadruplicare e di intervenire sulle linee esistenti là dove esse hanno una loro forza. Per quanto riguarda l'intervento sugli interporti, su iniziativa di altre forze economiche e anche in rapporto alla attività positiva svolta da certe regioni, verrebbero a trovarsi favorite le regioni più forti del nostro paese. Una parte che è meno attiva politicamente, una parte che è meno attiva economicamente, perchè abbiamo un'imprenditoria che pensa a tutto tranne che ad un rapporto di questo tipo, avrebbero bisogno di un intervento di riequilibrio da parte del Governo, del Ministero e delle istituzioni. Questo significa, signor Ministro, che realmente, come diceva la collega Senesi, cambiano i Ministri, però in questi anni - comunque - è passata nei fatti una scelta ben precisa, che è stata quella di negare al Mezzogiorno di potersi ricongiungere realmente con il resto del paese e domani con l'Europa.

Devo dare atto al collega Mariotti di avere posto il problema degli aeroporti di terzo livello. Credo che il paese abbia certamente necessità di potenziare i grandi aeroporti di Roma e di Milano, ma ha anche necessità - attraverso il piano per gli aeroporti, la cui esigenza da tutti è riconosciuta - di vedere come gli aeroporti di terzo livello devono completare il sistema aeroportuale italiano. Anche a tale riguardo intendo ripresentare, perchè lo abbiamo già fatto nel maggio 1988, un'interrogazione al Ministro dei trasporti perchè una legge dello Stato, la legge n. 111 del 1971, per quanto riguarda la Sicilia è stata completamente disattesa. Si sono costruiti tutti gli altri aeroporti tranne quello della Sicilia Sud-occidentale, che in questo caso veniva localizzato nell'ambito di una zona che è il centro di un sistema medio urbano che è un terzo della Sicilia, la provincia di Agrigento, la fascia Sud-occidentale che interessa un terzo del territorio e un terzo della popolazione. È necessaria una legge dello Stato che risparmi tutte le vicissitudini, gli incontri, le intese, le dichiarazioni dei Ministri, o almeno è necessario un atto amministrativo da parte del Ministero, cosa che non c'è mai stata. Signor Ministro, nell'aprile del 1988 abbiamo avuto una conferenza stampa del ministro Mannino dove, nell'ambito del suo consuntivo, faceva presente tra l'altro che venivano stanziati circa 30 miliardi per la costruzione dell'aeroporto della Sicilia orientale. Due giorni dopo rispondeva il capo dell'ufficio stampa del nuovo Ministro il quale dichiarava che si trattava di un errore dal dattilografo. Non riesco proprio a capire come un Ministro possa tenere una conferenza stampa a Roma e possa poi essere smentito dal responsabile del proprio ufficio stampa. Mi sono preoccupato appena quattro mesi fa di scrivere una lettera personale al ministro Santuz, richiamandolo alla necessità di dare una chiarificazione nelle forme da lui ritenute più opportune. Allo stato, sono in attesa di una risposta chiara. Credo di interpretare i sentimenti e la volontà delle popolazioni

di questo ampio territorio che attendono dal 1971 la costruzione dell'aeroporto. Ritengo che vi sia una certa urgenza anche perchè si tratta di un territorio completamente isolato, marginalizzato al massimo e nei programmi del Governo si intendono addirittura eliminare talune linee ferroviarie in quanto considerate rami secchi, mentre non esistono autostrade e la strada di collegamento più battuta è la statale n. 189, considerata la strada più «assassina» d'Italia. A mio avviso il Governo ha il dovere di riconoscere questa situazione, di farvi fronte e di intervenire con priorità e con emergenza.

CHIMENTI. Signor Presidente, onorevole Ministro, non so se può essere considerato grave che sull'argomento oggetto della discussione di oggi vi possano essere parecchie consonanze tra gli interventi dell'opposizione e gli interventi della maggioranza.

Vorrei anche aggiungere che questo lo considero un fatto altamente positivo ed anche una conseguenza del dibattito continuo che si svolge all'interno della Commissione su questi argomenti. L'obiettivo difficoltà di chi vi parla, trovandosi di fronte ad un documento finanziario di questa specie, è nel considerare anche il lavoro che personalmente, insieme agli altri colleghi, ha svolto nel tempo. Vorrei che su questo punto, signor Ministro, lei fosse informato. Questa Commissione lavora da lungo tempo ad una riforma della legge n. 151 del 1981, ne ha approfondito i temi, ha ascoltato tutte le forze che si muovono in questo ambito e ha concluso questa parte del suo lavoro con l'audizione dei Ministri del tesoro e dei trasporti nel marzo di quest'anno. La Commissione si è fermata - è doveroso dirlo - nel momento in cui ha rilevato una impostazione diversa da parte di due esponenti dello stesso Governo in ordine al futuro della legge n. 151, sperando che il tempo e la riflessione dessero modo di pervenire ad una soluzione. Nel marzo del 1989 ci siamo incontrati con il ministro del tesoro Amato, il quale proponeva ciò che vediamo realizzato oggi nella finanziaria, e con il Ministro dei trasporti, l'onorevole Santuz, il quale proponeva tutt'altra cosa. Addirittura quest'ultimo con una certa enfasi nel suo intervento sosteneva la necessità, l'importanza e la indispensabilità di un fondo nazionale trasporti unico. Vi è da aggiungere che questa Commissione aveva quasi ultimato il proprio lavoro - e lo dico con un leggero senso di colpa - in ordine al disegno di legge sull'istituzione del CIPET. In quel disegno di legge ancora una volta si proponeva con forza l'idea di un fondo nazionale trasporti unico.

La settimana scorsa stavo preparando una piccola relazione da presentare alla Conferenza di Stresa, ma prima di terminarla sono stato costretto non a modificarla, perchè non potevo cambiare i concetti fondamentali ai quali ci siamo ispirati nel tempo, ma a sostenere che i disegni di legge di iniziativa parlamentare (dei senatori Bernardi, Libertini e Visca) si ponevano in contraddizione con l'obiettivo necessità per lo Stato di limitare la spesa. Ora, la mia sensazione è che questi disegni di legge insieme a quelli di iniziativa governativa sulla istituzione del CIPET si pongono come segno di contraddizione rispetto a ciò che è contenuto in questa finanziaria e nei disegni di legge di accompagnamento. Ritengo opportuno a questo punto che il Governo ci indichi qual è la nuova filosofia che sta alla base del suo intervento in

questo momento. La soppressione del fondo nazionale trasporti e il rinvio al fondo comune delle Regioni in effetti ripristina una situazione che la legge n. 151 del 1981 aveva cancellato e si pone in contraddizione anche con il decreto-legge n. 77 del 1989, poi convertito in legge, con cui il Ministero dei trasporti, forte di una programmazione a livello regionale, ci chiedeva ed assumeva i poteri di sostituzione delle Regioni nella redazione dei piani regionali dei trasporti. Questa filosofia costruita dal 1981 ad oggi ritengo sia ormai decapitata da ciò che vediamo in questi documenti finanziari ed è stata sostituita con un'altra. Il trasporto locale è un problema che il Governo nel suo complesso non si pone più come questione centrale del piano generale dei trasporti, ma viene delegato solo ed esclusivamente alle Regioni e non considerato come problema nazionale. È con riguardo alle Regioni a statuto speciale, considerate - improvvidamente secondo me e su questo punto concordo con il senatore Gambino - tutte sullo stesso piano, siamo certi che troveranno le risorse finanziarie, che per il 1990 assommano per la sola parte corrente a più di 500 miliardi? Troveranno le risorse finanziarie per rivolgere a questo problema l'attenzione che merita? Dove e come troveranno queste risorse finanziarie?

La parte investimenti del fondo nazionale trasporti subisce una diminuzione, ma qui non voglio ripetere cose già dette su questo punto. Per tre anni a partire dal 1988 era stata prevista una *tranche* di 400 miliardi annui per investimenti e questa già allora fu ritenuta unanimemente insufficiente. Ringrazio il relatore per aver fatto presente nella sua relazione che il parco trasporti italiano è uno dei più vecchi del mondo. Con questo non diciamo niente di nuovo perchè lo abbiamo sentito ripetere più volte in questa sede ed anche a Stresa dai direttori di aziende e dagli stessi costruttori. Non intendo dire che occorre spendere denaro per dare una risposta alla potenzialità industriale del nostro paese, ma intendo dire che occorre dare delle risposte alle esigenze della gente e alle necessità collegate al trasporto pubblico. Quest'anno abbiamo diminuito il fondo nazionale trasporti del 20 per cento circa, cioè di 70 miliardi. Signor Ministro, mi consenta di dire che a fronte di tutto questo, per gli anni 1990, 1991 e 1992 esiste un accantonamento per un nuovo contratto di 2.750 miliardi. Facendo dei conti molto semplici - può darsi che mi sbagli ma non credo di molto - considerato che la parte corrente del fondo nazionale trasporti copriva circa l'80 per cento della spesa complessiva per il trasporto pubblico locale (che lo scorso anno era attestato sui 4.200 miliardi) e considerato che la spesa per il personale sul complesso della spesa per il trasporto pubblico locale incide per il 71 per cento (come media nazionale), praticamente l'intervento statale corrisponde più o meno alla spesa per il personale.

Lo Stato in questi anni ha coperto la spesa per il personale per il trasporto pubblico locale e quindi ci troviamo in presenza, nei tre anni, di una previsione che corrisponde a più del 60 per cento di quanto finora abbiamo speso nel triennio.

Mi sono domandato, forse ingenuamente: è possibile che qualcuno pensi nel triennio ad un contratto di lavoro che aumenti globalmente la spesa del 60 per cento? Se fosse così si dimostrerebbe ciò che tutti diciamo spesso fuori dalle registrazioni ufficiali: che i servizi servono non agli utenti ma a quelli che ci lavorano; che gli ospedali servono ai

medici e non ai malati e i servizi pubblici agli autisti e così via. Su questo punto desidererei una parola chiara per cercare di estrapolare magari una manciata di soldi per andare a lavorare sugli investimenti, anche se non so quanto ciò sia possibile.

Se avessimo garantito l'80 per cento delle spese complessive di un anno del settore del trasporto pubblico locale con 4.000 e più miliardi, se questo contributo equivale alla spesa per il personale che, rispetto a tutta la spesa, grava per il 71 per cento, avremmo avuto una differenza fra i 2.750 miliardi e i 4.000 o più miliardi, pari a più del 60 per cento di aumento nel triennio.

Questa spesa si verifica con un aumento del 10 per cento in più e nel 1990 questo 10 per cento verrà assorbito. Ci sarà un ulteriore 10 per cento in più nel 1991 ancora assorbito; con un ulteriore aumento del 10 per cento nel 1992 arriveremo al 30 per cento di aumento reale dei salari, ma l'aumento complessivo della spesa sarà del 60 per cento.

Quello che a parere mio può accadere, signor Ministro, è che attraverso uno strumento importante quale la finanziaria si elimini una legge senza dirlo e si inneschi una nuova filosofia via via spiegata abbondantemente. Però, nessuno mi spiegherà - e del resto non sarebbe compito suo cosicché dovrò aspettare di parlarne oggi in altra sede - perchè mai le Regioni a statuto speciale debbano essere escluse. Non si potrebbe in subordine intervenire, invece che con una decapitazione netta e semplice, con una diminuzione articolata per Regione così come è previsto per la sanità?

Infine, nell'audizione del dottor Schimberni in Commissione, attraverso le sue stesse parole, emerse che le Ferrovie dello Stato avevano trovato come mercato privilegiato delle ferrovie stesse le aree metropolitane e i percorsi a media distanza. A quanto pare il *target* era questo e in quella sede chiesi al dottor Schimberni, considerato che era stato individuato il mercato, cosa corrispondeva nel piano degli investimenti delle Ferrovie in quantità, oltre che in qualità, per incoraggiare o per dare una risposta a questo mercato.

Non emerse allora una risposta chiara e non mi risulta che in atto siano stati previsti grossi investimenti. In questo senso do ragione a quanto Lei, signor Ministro, nella scorsa seduta ha sostenuto in Commissione: il centro delle decisioni riguardanti l'ente Ferrovie e i suoi programmi non può che essere il Parlamento, ma un piccolo episodio alimenta in me qualche preoccupazione; due sere fa mi è capitato di aprire il televisore e di sentire alcune notizie. Io non sono uno di quelli che crede facilmente alle notizie televisive o giornalistiche, però c'era un «fiorellino» nella notizia che avrebbe potuto tranquillamente essere quella riferita ad un accordo fra i sindacati e l'ente Ferrovie per 12.000 miliardi di investimento nel triennio. L'infocchettatura della notizia mi ha messo in sospetto in quanto parlava di interventi «al di là e al di fuori dell'intervento del Governo e del Parlamento». Ho capito che il tentativo era di estromettere Governo e Parlamento dalle decisioni di fondo per farle assumere dal Commissario e dal sindacato, capovolgendo la nostra filosofia. Su questo vorrei una sua parola di assicurazione perchè non è possibile procedere in questo modo, con una contraddizione palese tra ciò che affermiamo e quello che contemporaneamente «altri» pongono in essere.

POLLICE. Ho notato nella relazione del collega Mariotti sulla tabella 10 del disegno di legge finanziaria una sorta di schizofrenia, perchè mi sembra inammissibile che nella relazione si facciano certe affermazioni e che poi di fatto le decisioni, gli orientamenti e il tipo di valutazioni siano esattamente il contrario. Ho molto rispetto del collega Mariotti per la sua competenza e per la sua serietà, però posso anche dire tranquillamente che questo tipo di relazioni potrebbero essere sottoscritte da me, perchè tutta una serie di considerazioni sono quelle che l'opposizione nel suo complesso ha svolto da anni sulla politica dei trasporti in Italia, considerazioni che però non trovano una traduzione reale nelle scelte. Lo dico tranquillamente perchè basta chiosare la relazione e stare attenti a tutta una serie di affermazioni fatte in questa sede per avere conferma delle mie impressioni.

La considerazione generale, che si può trarre dal disegno di legge finanziaria e di conseguenza dalla politica dei trasporti, è che in Italia il problema dei trasporti è stato abbandonato a sè stesso, sacrificato sull'altare di alcune scelte strategiche che indubbiamente non sono scelte fatte dal Governo ma da altri, rispetto ai quali il Governo si è adeguato; mi riferisco alla politica delle autostrade, e alla scelta del trasporto su gomma. Pertanto, ora, le «grida manzoniane» rispetto a tutto quello che sta succedendo rischiano di rimanere inascoltate. Scoprire la necessità di un ampliamento della politica di intervento nel settore ferroviario, quando è successo quello che è successo al Brennero, è offensivo perchè per anni si è detto che prima o poi si sarebbe arrivati al blocco in alcuni settori. Come si può pensare di risolvere, ad esempio, il problema dei confini e del trasporto merci, nonchè della necessità di non intasare alcune linee di forza, quando per anni si è detto che la politica nei settori delle merci andava velocemente integrata rispetto alle ferrovie e soprattutto rivista nel quadro di una strategia complessiva? Chiedere il riequilibrio quando ormai i giochi sono fatti significa dire solo delle parole e fare pochi fatti perchè riequilibrare in un settore come questo è ormai impossibile; infatti ci sono sempre meno stanziamenti e sempre meno investimenti e soprattutto investire in questo settore ora come ora costa cifre spropositate.

Alcuni si lamentano per la mancata approvazione di taluni provvedimenti da parte del Parlamento. Ma questo non è colpa del Parlamento; a mio avviso è colpa dell'Esecutivo che, sostituendosi al Parlamento, porta avanti una politica del giorno per giorno e non può quindi avere una visione complessiva. Una programmazione e una razionalizzazione nel settore cozzano contro una politica ormai consolidata; questi sono i dati. Cosa vuol dire riequilibrare il rapporto fra i diversi mezzi di trasporto? Dovrebbe essere privilegiato il trasporto su rotaia, ma il Governo ha deciso che il trasporto su rotaia va penalizzato e si è andato sacrificando tutto il collegamento con la via dorsale. Mi sembrano quindi patetiche le perorazioni del collega Mariotti sulla Pontremolese e del collega Gambino sul taglio di una linea come la Trapani-Palermo, perchè su questi progetti è stata già posta una pietra tombale. Un ramo diventa secco nella misura in cui viene trascurato e diventa incompatibile con altri mezzi di trasporto che sono più convenienti e veloci. Non ci si può venire a dire tutte le volte

che è necessario riequilibrare quando le occasioni per riequilibrare in questi anni le hanno avute tutti e tutti le hanno sprecate. Per anni gli stessi socialisti, che pur oggi si lamentano, hanno avuto il controllo del Ministero dei trasporti. Vorrei chiedere molta serietà e soprattutto molto realismo rispetto a come le cose sono andate configurandosi.

Mi dispiace richiamare di nuovo l'intervento del collega Gambino sulla necessità di potenziare gli aeroporti del terzo livello. Lasciamo perdere lo stato degli aeroporti del primo e del secondo livello, ma come si può chiedere un riequilibrio degli aeroporti in un paese come il nostro, che avrebbe potuto fare saggiamente una scelta aeroportuale, quando sul piano dei grandi investimenti infrastrutturali si sono abbandonate cose vitali per il nostro paese? Collega Gambino, potremo parlare meglio dell'aeroporto siciliano di terzo livello dopo che avremo utilizzato pienamente l'aeroporto di Trapani che la servitù militare ci costringe ad utilizzare solo per un volo al giorno. Il problema vero è che molto spesso per guardare i problemi locali non si vedono problemi complessivi di scelte generali. Le carenze organizzative, le difficoltà congiunturali e di progettazione che hanno fatto registrare forti ritardi, come sottolineava il collega Mariotti, in realtà sono dovute al fatto che in questo sistema politico vince la logica dei potentati, per cui chi è più forte fa prevalere prima degli altri scelte e opportunità. Quindi in una logica di potentati non ci può essere una programmazione. È chiaro che gli investimenti risentono di tutto questo. Non vorrei essere nei panni del ministro Bernini, che è un pragmatico molto attento alle scelte, perchè la struttura del Ministero dei trasporti, più di tutte le altre, risente di queste spinte localistiche. Però abbiamo una finanziaria che fa dei tagli in alcuni settori dei trasporti che gridano vendetta. Il giochino di apportare dei tagli nei prossimi tre anni per aggiungere risorse al quarto anno ormai nel 1989 non è più concepibile, signor Presidente; mi rivolgo a lei perchè è una persona esperta in questo settore dato che se ne occupa da anni. Quale significato ha questa rimodulazione delle spese pluriennali? Ma chi credete di prendere in giro? Come si può accettare una situazione di questo genere? Per esempio, si parla tanto della situazione drammatica di Napoli e poi si taglia l'unica spesa necessaria che, anzi, andrebbe quadruplicata: quella per la metropolitana. Ormai non esiste città del mondo, anche quelle dei paesi più sottosviluppati, che non abbia una linea metropolitana in grado di risolvere, in gran parte, non dico del tutto, il problema del traffico. Ebbene, a Napoli non esiste una sola linea metropolitana e la città muore giorno dopo giorno; nonostante questo si vanno a tagliare i finanziamenti. A Napoli sono piovuti centinaia di miliardi per opere che non hanno visto la luce e poi per una questione così importante si procede in questo modo. Come è possibile procedere con questa logica di programmazione? Queste sono le cose che qualificano le scelte per gli anni futuri! Lo stesso discorso è valido per Torino¹⁹⁸⁹, Firenze ed altre città del nostro paese. Tutti parlano del problema del traffico, dell'intasamento delle città, ma non si fa niente per risolverlo, anzi si vanno a tagliare risorse che potrebbero invece alleviare la congestione delle città. Ho citato Napoli perchè è diventata la città più invivibile del mondo da questo punto di vista, ma avrei potuto citare anche Roma, che in fatto di traffico si trova quasi nelle stesse condizioni.

Il collega Mariotti, che è una persona saggia e onesta, afferma che la manovra proposta nel disegno di legge finanziaria 1990 incide in modo cospicuo sulla politica dei trasporti. Con questo però non si capisce se incide in maniera negativa o positiva, perchè il collega Mariotti lascia fluttuare nell'aria questa affermazione senza specificare che incide in maniera negativa, forse non ha il coraggio di dirlo.

Per quanto riguarda il risanamento dei trasporti pubblici locali, ministro Bernini, si continua a dare finanziamenti agli enti locali senza esercitare il necessario controllo da parte del Ministero. Ritengo inammissibile che il Governo finanzi il trasporto pubblico locale senza adottare degli idonei strumenti ispettivi di controllo. Qualcuno può sostenere che in questo modo si va a ledere l'autonomia regionale; ma se le Regioni non fanno il proprio dovere, lei, signor Ministro, ha il dovere sacrosanto di sospendere i contributi dello Stato per evitare che vengano dispersi senza alcuna finalizzazione.

Sia il collega Mariotti che altri colleghi intervenuti hanno sollevato il problema dei mezzi pubblici obsoleti. A questo proposito vorrei chiedere al Ministro quali strumenti di controllo intende adottare per impedire che i cittadini rischino la vita quotidianamente usando questi mezzi di trasporto obsoleti. Per esempio in Lombardia vi sono dei mezzi di trasporto, che collegano la provincia con la città di Milano, che sono veramente pericolosi da usare. In questi casi non ci si può lamentare se aumenta sempre più la disaffezione del cittadino per il mezzo pubblico. Continuando di questo passo la disaffezione nei prossimi anni aumenterà a dismisura, perchè la gente è sempre più consapevole che per giungere al lavoro con il mezzo privato ci impiega la metà del tempo ed è sicura della propria incolumità. Se ora è in programma il rinnovo del parco rotabile, mi auguro che il Governo utilizzi dei sistemi di controllo efficaci, magari in collaborazione con le Regioni.

Vorrei fare un'altra osservazione. La finanziaria, attraverso una serie di misure, ridurrà di un ulteriore 10 per cento i finanziamenti pubblici all'ente Ferrovie dello Stato. Anche questa la ritengo una scelta suicida, rispetto alla quale ancora una volta si penalizza il trasporto su rotaia. Si aumentano le tariffe, ma questi aumenti ovviamente non sono sufficienti a coprire le spese, perchè se si fanno i calcoli si vedrà che per andare in pareggio sarà necessario quadruplicare le tariffe, ma a quel punto diminuirà notevolmente l'utenza. In altri paesi le tariffe sono alte, ma la qualità del servizio è a un livello corrispondente. Voi non siete in grado, e credo che non lo sarete per molti anni ancora, di dare un servizio efficiente pure aumentando le tariffe. Oltretutto nel momento in cui le aumenterete ulteriormente si verificherà una caduta verticale dell'utenza.

In questi giorni sto seguendo una polemica in atto e questa mattina ho ascoltato l'intervista di Schimberni; le dichiarazioni si susseguono, i giornalisti sono dietro alle porte per ascoltare il Commissario. La questione del commissariamento delle Ferrovie non può restare in piedi un giorno di più: o si adegua la legge che ha istituito l'Ente e la si fa finita con il commissariamento, dando una certezza giuridica alle Ferrovie, oppure continueremo a parlare ogni anno di disfunzioni di gestione, di cattiva gestione. Bernini fa dichiarazioni da una parte, Schimberni fa dichiarazioni da un'altra parte, ma, signor Presidente, chi

è effettivamente l'autorità? Glielo chiedo seriamente perchè ritengo inammissibile una situazione del genere. Non potete tutte le volte nascondervi dietro il problema della suddivisione dei ruoli e soprattutto dietro il problema della necessità che le soluzioni possono essere raggiunte dopo aver realizzato i vari equilibri. Ne va non dell'immagine ma delle scelte dei prossimi anni e io spero che ad ogni affermazione segua un atto concreto che sia un momento di certezza nella gestione delle Ferrovie, altrimenti ogni giorno ascolteremo una interpretazione diversa.

Non riesco a capire come si possano considerare legali gli atti di una persona che in effetti non ha più legalità; continuando nel tempo una gestione straordinaria da parte di un Commissario, non si riesce a capire come faccia il Commissario a raggiungere un accordo con i sindacati. Si afferma che le proposte fatte dall'Ente hanno incontrato l'adesione dei sindacati, ma, pur essendo atti giusti e che possono incontrare l'accordo dei sindacati, non si capisce chi decide e con quale autorità, visto che si tratta di una situazione di totale precarietà.

Sono molto preoccupato, signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, a proposito dei ritardi di alcuni investimenti fondamentali. Mi riferisco alla storia dei passaggi a livello. Sono ormai decenni che sentiamo parlare del piano per l'eliminazione dei passaggi a livello e quest'anno la previsione si riduce di 392 miliardi, rinviandoli al 1993.

Un altro problema riguarda l'alta velocità, esempio tipico del «faremo domani quel che dovremmo fare oggi». Si riducono di miliardi 2.525 per il 1990, 1.500 per il 1991 e 1.000 per il 1992, ma se ne investiranno 5.000 o più nel 1993, compromettendo così il piano per la grande velocità.

Per quanto riguarda le altre questioni, sono già state affrontate nella relazione in un impeto di autocritica e di chiarezza per la quale sono state messe a nudo molte mancanze. Ciò non assolve nè il senatore Mariotti nè la maggioranza e il mio giudizio sul disegno di legge finanziaria è estremamente negativo, nonostante avessi fatto uno sforzo per tentare di capire come funzionano i vari meccanismi. Ho cercato anche di consultare esperti; ho parlato con funzionari del Ministero e con professori universitari. Mi sono fatto aiutare da un professore che da anni segue i problemi dei trasporti in Italia, che ha elaborato piani e che ha lavorato alla realizzazione del piano dei trasporti, dando giudizi e scrivendo numerosi articoli, ma in questo disegno di legge finanziaria non si riesce proprio a venire a capo dei problemi del settore dei trasporti. Leggendo i documenti ho l'impressione che ci troviamo di fronte alla logica dell'improvvisazione: si opera un taglio, si cerca di risistemare le cose. Le affermazioni si sprecano; si presta attenzione al Mezzogiorno, al Brennero, ai valichi in generale, a tutte le varie modalità, alla riforma dell'ente delle Ferrovie, alla revisione della legge n. 151 del 1981, alle trasversali. Però, si tratta solo di un esercizio di lettura e non di interventi concreti. Sono stati forniti molti dati, alcuni dei quali fotocopiati pari pari dalle leggi finanziarie degli anni scorsi.

Non credo si possa minimamente assolvere o avere un atteggiamento bonario e di attenzione di fronte a questa situazione. Non so se presenterò emendamenti, signor Presidente, perchè, di fronte ad una manovra del genere, proporre emendamenti che potrebbero al massimo

apportare mutamenti di scarso rilievo al provvedimento senza riuscire a modificare la filosofia centrale, significa rischiare di fare delle battaglie contro i mulini a vento. E, siccome non sono Don Chisciotte, vorrei che in un impeto non dico di saggezza ma di buon senso, per lo meno alcune scelte, alcune affermazioni venissero eliminate e certe considerazioni tra noi non venissero più fatte: sono anni che si ripete sempre la stessa storia.

Concludendo, quindi, preannuncio il voto contrario della mia parte politica sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria.

VISIBELLI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, comincio dalla fine della relazione del collega Mariotti, laddove si afferma che dal complesso dei documenti della sessione di bilancio emerge una attenzione non superficiale del Governo alla politica dei trasporti, nella quale la dimensione finanziaria è insostituibile e nella quale si approfondiscono aspetti sostanziali presenti soprattutto nel disegno di legge di accompagnamento. Siamo certi che il Ministro illustrerà alcuni degli aspetti che meritano un ulteriore approfondimento. Questa parte in verità, però, mi ricorda una famosa barzelletta che narra di un tizio che si mette la mano davanti alla bocca sulla quale ha ricevuto una mazzata ed esorta l'amico ad andare avanti «perchè gli viene da ridere»! In effetti, quando si presenta da parte del relatore o da parte del Ministro un documento del genere, si va a sollecitare il ricordo di un personaggio del Boccaccio, quel padre Cipolla che si guadagnava da vivere girando per i paesi e mostrando una penna da lui detta dell'arcangelo Gabriele e parlando di un paese in cui tutto era meraviglioso e in cui addirittura i fiumi dal mare salivano verso le montagne.

Dico questo perchè si ha la sensazione, che ci deriva dalla lettura, di un *déjà vu*. La riprova la si ha, signor Ministro, andando a vedere le dichiarazioni qui pronunciate in occasione della passata legge finanziaria e che io provocatoriamente riporterò, perchè francamente non ritengo di dover aggiungere niente a quello che ho detto l'anno scorso, e lo dichiaro apertamente. L'anno scorso, nella seduta del 2 dicembre, preliminarmente chiedemmo dei chiarimenti sull'Istituto nazionale trasporti (ma lo stesso discorso vale per la CIT e per la Banca nazionale trasporti) al fine di conoscere la situazione finanziaria di quell'ente, i rapporti tra il suo bilancio e quello delle Ferrovie dello Stato, gli emolumenti del Presidente e degli amministratori, per avere così alla fine un quadro di assoluta trasparenza su strutture che hanno riferimento anche con il Ministero dei trasporti. Questa nostra richiesta non apparve inopportuna e fu riscontrata come un impegno ad una audizione dei vertici dell'INT in una seduta apposita della Commissione. È passato un anno e niente è stato fatto.

Sempre un anno fa dicevamo che dai documenti finanziari non si rilevava alcuna traccia di politiche di riassetto organico del settore, con riferimento all'istituzione del CIPET, alla riforma della legge n. 151 del 1981, all'attuazione del piano generale dei trasporti, alla realizzazione di metropolitane e di un sistema di trasporti adeguato per le aree urbane, alla sicurezza del volo. In sostanza affermavo che il bilancio dei trasporti

per il 1989 andava interpretato piuttosto come una controriforma, in quanto si andava addirittura ad un congruo taglio degli stanziamenti, e non posso ritenermi appagato dal fatto che, come nota il relatore, la spesa complessiva è di 7.847.506 milioni, con un incremento di circa 360 miliardi, perchè per la gravità della situazione del sistema dei trasporti in Italia un incremento di 360 miliardi è invero ben piccola cosa.

Lamentavamo ancora i mancati interventi per l'alta velocità ferroviaria e per la rete ferroviaria meridionale, denunciando la sistematica sottovalutazione delle esigenze del Mezzogiorno a vantaggio delle aree forti del paese, nonché le annunciate drastiche riduzioni delle agevolazioni tariffarie che andavano a colpire molti lavoratori pendolari. Questo dicevamo un anno fa e ci siamo purtroppo e infatti trovati di fronte, nel giugno scorso, al piano Schimberni e alcune settimane fa al secondo piano Schimberni, che, come lei ben sa, ha molto turbato le amministrazioni locali, le autorità civili e anche religiose del Meridione, che in gran numero ci hanno fatto pervenire delle note di protesta. Tra l'altro denunciavamo i tagli per il trasporto marittimo e per le autolinee, e non individuavamo nella manovra finanziaria per l'anno misure idonee per giungere ad un riequilibrio tra gomma e rotaia, e che tutto ciò avrebbe perpetuato, comunque sia, una discriminazione a danno del Mezzogiorno per quanto riguarda l'uso di materiale rotabile di scarto. Ora, su tale argomento insieme al senatore Sanesi ho presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato:

preso atto delle gravi disparità di trattamento tra i cittadini utenti del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno d'Italia da un lato e nel Centro-Nord dall'altro, con riferimento al materiale rotabile dell'Ente ferrovie dello Stato e al servizio sui treni;

impegna il Governo

ad emanare apposite direttive all'Ente perchè tali discriminazioni non abbiano a ripetersi e perchè quindi al cittadino viaggiatore sia assicurato un identico *standard* di servizio su tutte le linee ferroviarie».

(0/1849/2/8-Tab. 10)

Tale ordine del giorno si rifà a reiterate interrogazioni, presentate e non riscontrate, riportate anche dalla stampa, e che hanno visto - specialmente nel periodo estivo in cui vi è grande richiesta di materiale rotabile nel Sud proprio per il movimento turistico - ancora una volta le Ferrovie utilizzare nel Meridione materiale rotabile antiquato, obsoleto e comunque sia di scarto.

Un altro ordine del giorno presentato dal senatore Sanesi e da me è invece riferibile al secondo piano Schimberni, che prevede una scala delle priorità con il Mezzogiorno posizionato agli ultimi posti e stanziamenti destinati per due terzi al Nord, piano che noi criticiamo anche per il permanere di un commissario (che risulterebbe a nostro avviso decaduto) che invece di operare recuperi di produttività nell'Azienda, come auspicheremmo, mette in discussione l'unità

dell'Italia «ferroviaria». Con questi piani abbiamo l'impressione che si stia assistendo ad uno scippo in danno del Parlamento per quello che riguarda la sua centralità decisionale; non dovrebbe, a nostro avviso, essere Schimberni a decidere gli interventi e le priorità per quello che riguarda la politica dei trasporti, in quanto vi è una legge, tuttora vigente, che dà al Parlamento la potestà di individuare le priorità dell'intervento, particolarmente per quanto riguarda il Mezzogiorno.

Il testo dell'ordine del giorno è il seguente:

«L'8^a Commissione permanente del Senato:

constatato che il nuovo "piano Schimberni" penalizza il Mezzogiorno, quando invece bisognerebbe attuare investimenti prioritari proprio nell'Italia meridionale al fine di modificare l'attuale situazione di estremo svantaggio di questa rispetto al resto d'Italia;

rilevato che il commissario straordinario Schimberni ha concluso da tempo il mandato e che, invece di fornire cifre sui recuperi di produttività che l'Ente avrebbe compiuto, lui imperante, mette in discussione l'unità dell'Italia (ferroviaria);

impegna il Governo

a non tenere in considerazione le inopportune iniziative di Schimberni e, restituita al Parlamento la centralità decisionale, ad operare per un opportuno piano di interventi nel Mezzogiorno d'Italia».

(0/1849/1/8-Tab.10)

Un terzo ordine del giorno, presentato sempre dal senatore Sanesi e da me, si riferisce al problema degli aeroporti di terzo livello, divenuti ormai insostituibili centri di sviluppo socio-economico per tutte le regioni italiane, e su questa problematica non vediamo il Governo sufficientemente attivato.

L'ordine del giorno recita:

«L'8^a Commissione permanente del Senato:

preso atto degli intendimenti del Governo di voler dedicare mezzi finanziari al fine di impostare una politica per l'aviazione civile;

invita il Ministro dei trasporti a voler dedicare particolare attenzione agli aeroporti di terzo livello, divenuti ormai insostituibili centri di sviluppo socio-economico per tutte le regioni italiane».

(0/1849/3/8-Tab.10)

L'anno scorso sostenevamo che l'eliminazione di alcuni rami secchi del trasporto ferroviario sarebbe andata a danno dei lavoratori. Questo vale anche per quest'anno. Noi abbiamo l'impressione, ricavata proprio dalla lettura di quanto dicevamo l'anno scorso, che il Parlamento, in occasione della discussione del disegno di legge finanziaria, venga chiamato a celebrare un rito farisaico e di maniera dove, con una apparente forma di democrazia, alla fine e in realtà si assiste ad una

logica da sceneggiata, gattopardesca, con cui si lasciano le cose come stanno.

Per quanto motivo preannuncio il voto contrario del Gruppo del Movimento sociale italiano sulla tabella n. 10 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

REZZONICO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, in ordine alla tabella del Ministero dei trasporti e al disegno di legge finanziaria mi pare condivisibile l'impostazione che il Governo ha dato alla manovra complessiva per questo settore, puntando alla riduzione delle spese e alla rimodulazione degli investimenti.

Nel settore dei trasporti è necessario ormai pervenire ad una radicale revisione delle spese sia per le Ferrovie dello Stato che per le ferrovie locali. Già nel corso della discussione sulla legge finanziaria dello scorso anno avevamo evidenziato alcune carenze da parte delle Regioni che andavano a ricadere sul piano generale dei trasporti. La mancata redazione del piano dei trasporti da parte di alcune Regioni ha infatti pesato sull'intero piano generale dei trasporti, al punto che per ovviare al problema avevamo suggerito la possibilità di un intervento sostitutivo da parte del Ministero nel caso in cui le Regioni non avessero adempiuto a tale obbligo. Inoltre la riduzione degli oneri sociali a carico dello Stato prevista per le Ferrovie dello Stato rischia di incrinare l'impianto complessivo del sistema ferroviario, dal momento che gli aumenti tariffari non consentiranno di coprire il disavanzo.

Si parla poi di una rimodulazione, di una riduzione degli investimenti nel 1990 per effetto di residui passivi già presenti nel bilancio dello Stato. Occorre però chiedersi per quale motivo questi residui passivi sono andati accumulandosi negli anni e vedere cosa ha impedito alle decisioni del Parlamento di tradursi in investimenti operativi.

È opportuna anche una riflessione sulla polemica, che va acquistando dimensioni sempre maggiori, inerente i rapporti tra il Ministro dei trasporti e il Commissario delle Ferrovie dello Stato e tra quest'ultimo ed il Parlamento. La mancata decisione del Parlamento e del Ministro in seconda istanza in ordine ai piani di investimento delle ferrovie introduce elementi di rallentamento degli investimenti stessi, impedendone a volte la realizzazione, fatto questo che costituisce un alibi per non assumere delle decisioni in ordine alla priorità degli investimenti. Lo stesso Commissario delle ferrovie ha suggerito di bloccare gli investimenti resi già operativi, dato che è mancata una decisione del Parlamento e del Governo.

Per quanto concerne invece le ferrovie in concessione, va dato atto al Governo di aver accelerato il processo di spesa dei 5.000 miliardi di lire: essendosi concluse tutte le fasi riguardanti l'appalto dei lavori, è presumibile che entro il 1989 i lavori possano iniziare.

Sul piano delle infrastrutture aeroportuali va assunta una decisione circa il terzo livello. Proprio in questi giorni c'è stata una polemica sui giornali: da parte di alcuni si ritiene che il terzo livello in Italia non sia compatibile con il nostro sistema dei trasporti. Tuttavia vi è una lentezza operativa in merito agli appalti aeroportuali.

Abbiamo centinaia di miliardi disponibili nella finanziaria già da anni, ma esiste un meccanismo perverso, rappresentato dalla procedura

impostata dalla Direzione generale dell'aviazione civile per l'assegnazione degli appalti, che crea dei notevoli ritardi. Ciò è il risultato di decisioni prese in altri tempi da altri Governi. A questo proposito chiedo al Ministro un atto di forza per modificare questo stato di cose, perchè è impensabile che un meccanismo di questo genere, che molto spesso prescinde da motivazioni tecniche inerenti alla scelta dei singoli progetti, renda impraticabile l'assegnazione degli appalti. In una bozza di documento relativo alla legge di accompagnamento alla finanziaria ho letto una proposta del Ministro che ho apprezzato molto. Tale proposta era articolata in due parti, una delle quali è stata recepita, ed era quella sulla conferenza dei pareri, mentre l'altra non compare nel disegno di legge di accompagnamento. Con la seconda parte della proposta l'onorevole Ministro aveva in animo di adottare per il sistema degli appalti aeroportuali la stessa procedura prevista per i mondiali di calcio. Mi piacerebbe conoscere le motivazioni che hanno portato a respingere questa proposta che, secondo me, potrebbe essere ripresa perchè si trattava di norme accelerative idonee anche per questo settore.

Per quanto riguarda la complessità di correlare il sistema di trasporto su ferro con quello su gomma, ritengo di dover fare alcune osservazioni. Ora esistono due Ministeri, quello dei trasporti e quello per le aree urbane, i cui provvedimenti vengono presi separatamente e questo anche nel caso in cui tali provvedimenti interessano la stessa area di competenza. In questi casi sarebbe opportuno un coordinamento fra i due Ministeri per evitare inutili lungaggini ed ottenere risultati migliori. Per esempio, nelle aree ad alta densità abitativa gli interventi per il piano dei parcheggi, per il trasporto su gomma, per le linee secondarie delle Ferrovie dello Stato e per le linee metropolitane devono essere tutti correlati. Quindi anche i criteri con cui vengono stabiliti i relativi finanziamenti non devono prescindere da questo quadro d'insieme. A tale proposito occorre anche un coordinamento con le Regioni e con gli enti locali. Anche i criteri con i quali verranno stabilite le priorità dovranno tenere presente questo complesso sistema che riguarda, grosso modo, tutti i capoluoghi di provincia e non solo le grandi aree metropolitane.

Ho apprezzato molto la volontà del ministro Bernini in ordine alla decisione di fare assumere alle Ferrovie dello Stato una politica di dismissione delle cosiddette linee secondarie, correlandole con le linee delle ferrovie concesse. La costituzione di società miste a livello regionale è una vecchia idea, ma la ritengo uno strumento valido per giungere ad un risparmio di gestione. Quindi la costituzione di queste società miste per la gestione di alcune tratte ferroviarie è un'operazione intelligente che rientra in un disegno più generale di riorganizzazione e razionalizzazione del sistema dei trasporti.

Concordo con quanto ha sottolineato il relatore sulla particolare attenzione che si deve porre sulle cosiddette linee ferroviarie trasversali. La velocizzazione del sistema ferroviario è importante e apprezzo la volontà del Ministro, ma questa non avrà significato e non avrà uno sviluppo equilibrato se non si interverrà anche sulle linee trasversali e sui valichi alpini. Vorrei che il Ministro prendesse in considerazione questa proposta, perchè la ritengo importante anche in vista del 1992. I

valichi alpini ferroviari e stradali devono costituire uno dei momenti prioritari di intervento, perchè non solo consentiranno la libera circolazione dei capitali, ma anche la libera circolazione di uomini e merci. Da questo punto di vista, e in previsione dell'Europa del 1993, ritengo importante l'intervento dell'azione governativa accanto a quello sulla velocizzazione delle ferrovie. Tutto ciò è molto importante anche per il Sud del nostro Paese, perchè il Mezzogiorno oltre ad essere un consumatore è anche un produttore di derrate che devono avere la possibilità di essere trasportate ed avviate verso il mercato europeo.

In conclusione devo dire che questa Commissione - al di là delle critiche espresse dai Gruppi del partito comunista e del Movimento sociale - con la guida del presidente Bernardi ha operato ed opera con grande determinazione sui singoli problemi e con grande concordia, direi anche politica, dal punto di vista propositivo.

Le differenze di valutazione in ordine ai singoli problemi non hanno mai impedito alla Commissione di ritrovarsi concorde su alcuni punti decisivi in sostegno all'azione del Governo e l'invito che faccio è che il Ministro, a partire da questa finanziaria, ritrovi la volontà politica che sicuramente non gli manca per tradurre le proprie proposte in atti legislativi, perchè troverà sicuramente questa Commissione schierata in suo favore in una dialettica che non esclude certamente l'operatività.

SANESI. Sarò brevissimo per deformazione professionale, perchè sono neofita in materia finanziaria e perchè, essendo per formazione di origine ragioneristica, mi rifaccio a quanto mi è stato insegnato circa il linguaggio di ragioneria di bilancio: il professor Ceccarelli fu uno dei padri della ragioneria. Per questi motivi credevo di trovare nelle tabelle la possibilità di individuare i dati necessari per far fronte alle esigenze più importanti del settore dei trasporti. Lei si ricorderà del mio intervento in occasione del dibattito sulla fiducia, quando parlai di questo settore. Anche oggi ritengo che questo sia uno degli elementi portanti dell'attività socio-economica del paese e sostengo che un paese indietro nel campo dei trasporti deve affrontare grossi problemi. Oggi ci troviamo di fronte ad un nuovo Ministro e di tutto ciò non si parla più.

Mi ero raccomandato al Ministro Bernini di rileggere quel che avevo detto in quell'intervento perchè da più parti mi fu detto che avevo ben puntualizzato una situazione presente in Italia. Lei mi assicurò in Commissione che aveva letto l'intervento e che molti problemi erano stati centrati. Io mi sono preoccupato allora e mi preoccupo adesso di vedere quanto potesse esserci di innovativo rispetto agli anni precedenti, ma si ripete sempre la stessa storia. Recentemente ho presentato una interrogazione e non so se lei l'ha letta, signor Ministro. Ho chiesto quali sono gli intendimenti del Governo in materia di entrate, perchè ho la preoccupazione che con il 1° gennaio 1993 dovremo adeguare anche le tariffe e, allora, non vorrei che arrivassimo al mese di dicembre 1992 con questo problema perchè sarebbe traumatico. Quindi, dico che quello delle entrate è un problema che si pone e che ho affrontato in una mia interrogazione; tagliare è semplice, ma si tratta di vedere a quanto debbono ammontare le entrate per far fronte alle spese e agli investimenti, che pure sono necessari, perchè, ad esempio, il traforo del Brennero potrebbe essere finito tra vent'anni. Molto spesso io indovino

nel fare le previsioni: quando si iniziarono i lavori del «Bilancino» (ero consigliere provinciale), nel corso di un lungo dibattito dissi che si trattava di un problema che avremmo risolto nel 2023. Purtroppo non ci siamo scostati di molto, anche se con un ordine del giorno siamo riusciti ad avere altri 150 miliardi. Questi sono i problemi che bisogna aver presenti perchè, purtroppo, il tempo che passa è tutto perso e serve solo per portare ad aumenti considerevoli che costituiscono croce e delizia non solo del Parlamento e del Ministero, ma anche degli enti locali.

Per quanto riguardo gli aeroporti di terzo livello, ho presentato un ordine del giorno perchè in alcuni centri (non solo Firenze, ma Bologna ed altri) si va avanti con i nullaosta provvisori ed è una vergogna per un paese civile come l'Italia. È un problema che anche il collega Rezzonico ha sviscerato e al quale bisogna assolutamente dare risposta.

Vi sono poi problemi che riguardano, oltre l'Aeronautica, anche i lavori pubblici, l'ambiente e la sanità. Si tratta di problemi di coordinamento perchè ci troveremo a doverci confrontare contemporaneamente con questi Ministeri. Vorrei fare una domanda, premettendo che forse posso aver sbagliato io: ho visto che si parla di molti miliardi per il fondo nazionale trasporti, ma con una diminuzione per il 1989; si parla di 614 miliardi e 870 milioni e credo che togliere dal fondo nazionale per i trasporti molti miliardi costituisca un problema che debba trovare una giustificazione.

Per quanto concerne il problema dei residui passivi, c'è una convinzione in base alla quale si afferma che l'Italia è il paese dei residui passivi. Viene rivolto l'invito alla buona volontà, ma non credo sia sufficiente di fronte al fatto che tutti gli anni ci si limita a fare la somma e ad arrivare ad un totale di residui passivi pari al *deficit* globale del paese. I residui passivi, inoltre, non coinvolgono solo lo Stato ma particolarmente gli enti locali e insieme si arriva appunto al *deficit* totale dello Stato. Se non ci fossero stati i residui passivi, come avreste fatto fronte agli impegni? Il mio è un invito a lei onorevole Ministro, a saper scegliere e a mantenere quanto viene promesso.

COVELLO. Quella odierna è forse l'occasione per essere ascoltati dal Ministro, il quale è preso in questo periodo da tanti problemi. Io sto chiedendo continuamente di essere ricevuto senza riuscirvi; poichè non sono favorevole alle interrogazioni facili vorrei che egli mi potesse ascoltare in questa sede.

Per la verità ho rivolto un plauso in alcune assemblee a quanto affermato dal Ministro appena insediato in riferimento al ruolo del Parlamento e al fatto che molti problemi si possono e si devono affrontare in un dibattito aperto e con un confronto nell'ambito dei due rami del Parlamento. Osservo che puntualmente il Commissario straordinario alle Ferrovie vanifica quella che è la volontà espressa dal Ministero. Ignorando volutamente la disponibilità da noi offerta in occasione della sua recente audizione, il commissario Schimberni puntualmente prevarica la volontà del Ministro e del Parlamento e non risponde alle nostre sollecitazioni.

Sono d'accordo con quanto affermato dall'amico e collega Rezzonico in riferimento al problema dei valichi, però non si possono prevedere due Italie: abbiamo problemi che assillano il Mezzogiorno e

giusto ieri ho avuto possibilità ancora una volta di verificarlo prendendo il treno che da Cosenza porta a Roma. Il commissario Schimberni, come riportano i quotidiani di ieri, afferma di voler modificare un certo atteggiamento nei riguardi dei sindacati, e di voler procedere ad un confronto con gli stessi, pur di superare questo momento di difficoltà, così inventa questa proposta ben strana. Abbiamo detto sette mesi fa che 6.000 miliardi vanificavano l'intervento nel Mezzogiorno e che l'alta velocità era solo una teoria. Non sono state utilizzate le nostre proposte, frutto di lucido realismo, anche perchè chi vi parla è stato assessore ai trasporti della regione Calabria e conosce i problemi che assillano quella regione nel settore suddetto. Un'altra cosa strana riguarda gli orari di partenza di molti treni, orari che paralizzano a volte il Mezzogiorno: quando un treno parte alle 9 o alle 10 di mattina, che utilità può avere per chi si reca al lavoro o per chi studia? Ho invitato spesso i dirigenti delle Ferrovie a rivedere queste scelte, ma inutilmente. Non ho inoltre capito perchè nel Mezzogiorno vi debbano essere vetture da terzo mondo; evidentemente questa nuova dirigenza delle Ferrovie privilegia alcune zone a svantaggio di altre.

Vorrei poi conoscere il pensiero del Ministro per quanto riguarda il problema dell'alta velocità. I giovani, gli studenti, i lavoratori, non possono certo utilizzare il mezzo aereo nè le automobili e quindi noi vorremmo che il treno divenisse un mezzo più popolare capace di esprimere anche momenti di grossa efficienza. Dobbiamo rivedere alcune cose, dobbiamo avere un confronto con il Commissario; vorremmo conoscere in proposito il pensiero del Ministro per sapere che cosa intende quando parla di nuovi finanziamenti per il Mezzogiorno. La verità è che fino ad oggi tutto è stato vanificato. Per quanto riguarda le ferrovie c'è stata una legge del Parlamento che ha reso autonome le ferrovie calabresi. Ebbene, c'è un Commissario che ancora oggi indice appalti-concorsi, penalizza il comparto calabrese (con 180 posti di lavoro che si dovrebbero coprire e che potrebbero lenire la grande disoccupazione del Mezzogiorno) ed afferma che i calabresi possono aspettare, forse in riferimento alle critiche da me formulate in Parlamento nei suoi confronti, critiche condivise da tutte le forze politiche. Le ferrovie calabresi vengono penalizzate perchè il Commissario puntualmente trascura ogni suggerimento. Vi è la Direzione generale di Roma con 350 dipendenti che dirige le ferrovie calabresi: a cosa serve? Io avevo proposto sei mesi fa che questa direzione venisse spostata in Calabria, ma invano! Non è più possibile che il direttore generale Danese disattenda le sollecitazioni dei sindacati confederali e di tutte le forze politiche. Quindi io chiedo al Ministro di nominare sollecitamente un commissario che venga in Calabria per risiedere in Calabria e per dirigere le ferrovie calabresi *in loco*, spostando nella regione la direzione generale.

Signor Ministro, visto che parliamo di bilancio, perchè non cominciamo a sanare alcune voci del *deficit*? Mi sembra veramente strano che il Ministero paghi uno stipendio al direttore della Motorizzazione di Cosenza, che è assessore regionale in Calabria e che non si è mai messo in aspettativa, di fronte alle esigenze di tanti giovani ingegneri che vorrebbero poter espletare un certo ruolo. Mi chiedo e le chiedo se è serio e morale che lo Stato paghi uno stipendio ad un

dipendente che è anche assessore regionale. Rivolgo tutti questi interrogativi al Ministro nella sua alta responsabilità aspettando una risposta chiarificatrice.

PATRIARCA, relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Signor Presidente, il dibattito sulla tabella relativa al Ministero dei trasporti è stato molto ampio e sono emerse questioni rilevanti anche dal punto di vista politico. È emersa l'esigenza, espressa da più colleghi, di presentare altri ordini del giorno e qualche emendamento. Vorrei perciò proporre che le repliche e la votazione finale sulla tabella n. 10 si svolgano nel pomeriggio di martedì 17 in modo che la maggioranza e l'opposizione, vista la delicatezza della materia, abbiano il tempo necessario per predisporre ordini del giorno e rapporti con adeguato approfondimento.

Voglio ricordare l'interessante invito rivoltoci dal Ministro di avere come interlocutore il Governo nella persona del Ministro e di rifiutarci di avere altri interlocutori. Forse sbagliammo quando chiedemmo l'audizione di Schimberni perchè poi, come si è verificato, il Parlamento rischia di essere trattato senza alcun riguardo. Ci troviamo di fronte ad un Ministro che ha dimostrato sensibilità sulla funzione e sul ruolo del Parlamento, e ciò va apprezzato. Anche i rilievi rivolti sull'operato del Commissario ormai scaduto sono materia che riguarda il Ministro, il quale ha dimostrato al riguardo di avere le idee chiare ed anche la fermezza necessaria per fare rispettare il ruolo del Governo e del Parlamento. Auspichiamo che nella propria replica il Ministro, anche in rapporto a quanto dichiarato alla stampa, risolva definitivamente questo problema.

Diversamente la questione potrebbe diventare molto delicata. Non era assolutamente nostra intenzione incidere sul ruolo importante che il sindacato ha nella determinazione degli indirizzi, tuttavia il lavoro del Parlamento non può essere messo in secondo piano.

Detto questo, vorrei invitare la Commissione ad analizzare il seguente calendario che mi parrebbe opportuno per il prosieguo dei nostri lavori: nella seduta pomeridiana potremmo svolgere e concludere la discussione sulla tabella della marina mercantile; nella seduta antimeridiana di domani potremmo svolgere e concludere la discussione sulla tabella del Ministero dei lavori pubblici; nella seduta di martedì prossimo potremmo riprendere l'esame della tabella del Ministero dei trasporti con le repliche del Ministro e del relatore e l'eventuale esame di emendamenti e ordini del giorno; sempre nella giornata di martedì prossimo potremmo quindi finire i nostri lavori con l'esame e l'approvazione della tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

PRESIDENTE. Senatore Patriarca, non posso nascondere alcune perplessità di natura temporale, anche se la nostra Commissione ha sempre superato gli steccati delle diverse parti politiche senza per questo snaturare gli interventi dei diversi esponenti politici.

Certamente un rinvio a martedì dell'esame della presente tabella ci consentirebbe di compiere i necessari approfondimenti e di formulare eventuali emendamenti o ordini del giorno.

VISCONTI. In linea di massima siamo d'accordo sulla proposta formulata dal senatore Patriarca, ponendo una sola condizione: che il Ministro questa mattina chiarisca qual è la sua posizione rispetto al commissario Schimberni. Poniamo questa condizione perchè un chiarimento del Governo in questo momento è indispensabile per un'attenta riflessione sulla politica dei trasporti, anche perchè è nostra intenzione presentare non solo alcuni emendamenti ma anche una relazione di minoranza.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Credo di aver raccolto una serie di spunti interessanti dalla discussione che si è svolta; del resto, anche se questa Commissione spesso si è trovata d'accordo su certe tematiche, le varie parti politiche hanno sempre mantenuto una loro identità al momento del voto. Tuttavia in questo momento siamo chiamati a decidere sulla proposta del senatore Patriarca, una proposta che mi trova pienamente d'accordo: dopo gli interventi di questa mattina non credo sia opportuno tornare in questo momento su alcuni aspetti specifici del ruolo che Parlamento e Governo devono avere. Sono perciò dell'avviso di rinviare tutta la discussione a martedì prossimo.

D'altronde nella relazione ritengo che sia stata posta nella dovuta evidenza la centralità del Parlamento nella definizione delle scelte di grande respiro e più specificamente della strategia da adottare nel settore dei trasporti.

SANESI. Signor Presidente, la proposta avanzata dal senatore Patriarca mi trova d'accordo anche se ritengo debba essere temperata alla richiesta avanzata dal senatore Visconti. Solo in seguito ad un preciso chiarimento da parte del signor Ministro riguardo ad un personaggio che fin dal primo momento abbiamo valutato per quello che è ci sarà possibile considerare appieno la situazione. Vogliamo sapere quali sono le intenzioni del Ministro in merito ai piani di investimento decisi da Schimberni.

PRESIDENTE. Ferma restando la libertà del Ministro di rispondere in qualunque momento alle richieste dei commissari, ritengo che la questione sia più complessa di quanto appaia. In questa situazione ci sono luci ed ombre: è stato ad esempio il Parlamento a volere una forte autonomia dell'ente sotto il profilo della gestione e della programmazione. Anche l'amministrazione Ligato convocava i sindacati e discuteva con loro gli investimenti da compiere. Dobbiamo stare quindi molto attenti, soprattutto in vista della revisione della legge n. 210 del 1985. Al tempo stesso siamo in presenza di un commissario che, pur trovandosi in una posizione incerta perchè soggetto a verifica giuridica, prende delle iniziative in un momento in cui il Parlamento ed il Ministro sono impegnati nella definizione di altre priorità. In un articolo del «Sole 24 Ore» di quest'oggi, intitolato: «Schimberni svolta a Mezzogiorno e ora fioccano i finanziamenti», si legge: «... nell'incontro con i segretari generali delle Confederazioni, Schimberni ha addirittura annunciato che tra gli investimenti "ultraprioritari", da avviare subito, ci sono molti interventi nel Mezzogiorno...». Tutto questo avviene come se noi non

fossimo stati parte dirigente di questa politica meridionalistica, che non esisteva nelle due ipotesi presentateci la prima volta. Vorrei che il Ministro chiarisse i termini dell'accordo tra il Commissario straordinario ed i sindacati a proposito del piano di investimenti di 12.000 miliardi, dei quali più di 7.600 miliardi sono destinati al Mezzogiorno. Inoltre vorremmo sapere se questi finanziamenti sono immediatamente utilizzabili.

VISIBELLI. Vorrei ricordare che su tale questione noi abbiamo presentato anche un ordine del giorno che «impegna il Governo a non tenere in considerazione le inopportune iniziative di Schimberni e, restituita al Parlamento la centralità decisionale, ad operare per un opportuno piano di interventi nel Mezzogiorno d'Italia».

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Desidero sottolineare che sono stato informato *a posteriori* sulle proposte riguardanti la trasformazione dell'Ente in società per azioni e dell'accordo con i sindacati. Per quanto riguarda la prima questione, essa non deve scandalizzare nè deve essere presa come una svolta rivoluzionaria, ma si tratta di una soluzione che va tenuta presente nell'intento di risolvere il problema dell'Ente, perchè da una parte bisogna garantire un'efficienza imprenditoriale e dall'altra il ruolo di Governo e Parlamento che deve essere di indirizzo e di controllo. Per risolvere questo problema esiste una proposta di riforma che ho ereditato dai precedenti Governi. Sulla trasformazione in un ente di tipo economico vi sono due correnti di pensiero: una che vede l'Ente sul modello dell'ENI e l'altra sul modello dell'ENEL. Secondo me è giusto valutare la soluzione che realizzi in modo efficiente, sempre con la garanzia del controllo pubblico, una gestione manageriale. Questa è una esigenza che comprendo benissimo, anzi desidero tutelarla. Fin dal primo giorno del mio incarico ho sostenuto che non è nelle mie intenzioni fare il «ministro-ferroviere». Sul complesso di queste soluzioni si esprimerà il Consiglio dei Ministri e in quella sede si vedrà quale è quella ottimale. Devo comunque esprimere preoccupazione per i possibili tempi lunghi della discussione della legge di riforma dell'Ente, che appare l'unica soluzione possibile per far cessare l'attuale gestione commissariale.

Sull'accordo con i sindacati ho già avuto modo di esprimere la mia soddisfazione, perchè il sindacato del settore delle ferrovie è molto importante e qualunque trasformazione deve avvenire con il suo consenso. Mi trova pure consenziente la parte relativa agli impegni sul recupero di produttività e di flessibilità. Ritengo invece incomprensibile un accordo su un piano di investimenti di 12.000 miliardi quando mi è stato fatto pervenire dall'Ente, la sera del 22 settembre scorso, un documento programmatico tuttora in corso d'esame. Si tratta forse di una enucleazione? Ma non capisco come possano avvenire sblocchi generalizzati o parziali in assenza di direttive da parte del Governo e del Parlamento.

In conclusione, resta immutata l'esigenza di riformare l'Ente in tempi rapidi, se vogliamo far cessare la gestione straordinaria. Comunque non credo che per attuare tale riforma ci vogliano meno di sei mesi, e se ciò accadesse credo che dovrete darmi una medaglia per

avere battuto un *record*. Ci avviamo dunque verso una gestione straordinaria che si potrà protrarre per un anno o due, e non vorrei che pe questa ragione venisse a crearsi una situazione di ingovernabilità.

Ieri ho dichiarato in una nota-stampa, e lo ribadisco oggi formalmente, che per quanto riguarda i piani di investimento ci atterremo alle procedure previste dalla legge n. 210 del 1985.

PRESIDENTE. Desidero dire a nome della Commissione che le difficoltà per la riforma della legge n. 210 provengono dal Governo: se il Governo si affretta a presentare il provvedimento al Parlamento, vi sarà tutto il nostro impegno per accelerarne l'*iter*, perchè ci rendiamo conto dell'anomalia esistente.

LOTTI. A seguito di quanto è stato affermato e cioè della necessità di interpretare la volontà delle forze politiche, signor Presidente, voglio chiarire anche la volontà dei senatori comunisti dicendo di concordare con lei ma con una puntualizzazione: presso la 8^a Commissione esiste già un disegno di legge del quale chiediamo che venga attivata la discussione proprio come momento di avvio, discussione che potrebbe essere di utilità anche per incentivare l'azione del Governo a smuovere i ritardi che oggi siamo costretti a registrare.

PATRIARCA. Propongo di sospendere la discussione e di riprenderla più tardi.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, sospendiamo i nostri lavori.

I lavori vengono sospesi alle ore 13,15 e sono ripresi alle ore 17,30.

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

Passiamo alla discussione della tabella 17, relativa allo stato di previsione del Ministero della marina mercantile e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Do il benvenuto della Commissione al ministro Vizzini che per la prima volta viene in quest'aula e mi auguro che con lui si possa portare avanti quel discorso costruttivo già intrapreso con il suo predecessore. A tal fine assicuro l'impegno dell'8^a Commissione del Senato, interessati come siamo a che i problemi del mare vengano risolti anche in funzione del superamento della monodalità del trasporto delle merci di cui tutti ci lamentiamo.

Avendo il senatore Nieddu già svolto la sua relazione, dichiaro aperta la discussione generale.

VISIBELLI. Signor Presidente, preliminarmente, desidero dire che quando si arriva a discutere della tabella n.17 viene sempre da ricordare il famoso: «*spero, promitto e juro* reggono l'infinito futuro», infatti ogni volta che parliamo di marina mercantile vi è un rinvio al futuro, a sviluppi e situazioni in via di evoluzione.

Ricordo quando il senatore Patriarca in questa Commissione ebbe a dire che vi erano più dipendenti al comune di Castellammare di Stabia

di cui era stato sindaco, che non al Ministero della marina mercantile; e da allora ad oggi la situazione è peggiorata. Devo dare atto al senatore Nieddu di aver svolto in maniera egregia il compito della relazione in una materia difficile come quella della Marina mercantile, ma purtroppo ogni volta si devono rileggere le stesse cose, le solite lamentazioni sul fatto che il ruolo del Ministero viene ridotto, anche e solo per la sua denominazione, al problema del trasporto delle merci e si pensa che cambiandone la denominazione in Ministero del mare se ne risolverebbero i problemi. Tuttavia è la stessa relazione del senatore Nieddu che menziona l'importo dei residui passivi, calcolato in 2.117 miliardi; le somme erogate in conto capitale ammontano a 488 miliardi su uno stanziamento di 1.488 miliardi. Ciò avviene perchè, come riconosce il relatore, la struttura del Ministero è stata sollecitata al di là delle sue potenzialità, come ha evidenziato anche la relazione della Corte dei conti. Molto correttamente d'altro canto il relatore riconosce che per far fronte a compiti tanto impegnativi quali quelli che devono far capo al Ministero della marina mercantile appare ormai non più rinviabile un riordino strutturale dell'Amministrazione, con il potenziamento delle risorse umane di supporto in modo che si possano svolgere, in termini di maggiore efficienza, i numerosi e impegnativi compiti che il Ministero e le Capitanerie di Porto sono chiamate ad assicurare per la tutela degli interessi pubblici, che tutti consideriamo di primaria importanza.

La relazione può essere circoscritta a queste due affermazioni che mi sento di condividere in pieno, anche perchè in questi giorni al Ministro sarà pervenuta una mia interrogazione tratta da un avvenimento di cronaca. L'anno scorso ebbi modo di interrogare il Ministro della marina mercantile per far presente che, attesa l'importanza turistica e di approdo per i natanti di una città come Trani, si era pensato di destinare a Trani una motovedetta ma non si sapeva dove alloggiare l'equipaggio. Si disse che l'amministrazione comunale, che a tanto non era dovuta, dovesse affittare a proprie spese un immobile per alloggiare l'equipaggio. Sulle cronache locali di martedì 10 ottobre ho trovato che finalmente è arrivata una bella imbarcazione di otto metri e mezzo, con due motori turbo-getto che consentono di raggiungere una velocità di trentadue nodi l'ora, la quale potrà avvicinarsi anche su bassi fondali avendo un pescaggio di soli cinquanta centimetri. Quest'imbarcazione si rivelerà estremamente utile perchè avrà compiti non sono di polizia marittima ma anche e soprattutto per un servizio antinquinamento.

Il problema è, però, che questi marinai dovranno arrangiarsi a dormire perchè l'Amministrazione comunale in un anno di tempo non ha ancora realizzato l'impianto elettrico e l'ufficio marittimo locale si compone soltanto di tre stanze in cui già vivono circa dieci uomini. Il piano di ammodernamento delle capitanerie del 1985 prevedeva per la città di Trani la creazione di una struttura di dodici vani da realizzarsi già l'anno scorso. Signor Ministro, il suo predecessore, Prandini, aveva assicurato che tale programma sarebbe stato portato avanti e anticipato, mentre invece nel momento in cui arriva l'imbarcazione attesa da tempo - un gioiello della cantieristica navale italiana - i marinai andranno ad ammucchiarsi come sardine nelle strutture ormai insufficienti dell'ufficio locale marittimo.

C'è questa specie di contraddizione, questa schizofrenia nella struttura che (purtroppo) ha la volontà di fare grandi cose, ma alla fine si trova in strutture insufficienti e con difficoltà operative come quelle che lo stesso relatore ha rilevato. Sarà questo il momento buono per risolvere sotto la sua guida i problemi del Ministero della marina mercantile? Ci conceda di avere dei dubbi e, come già dicevo stamattina, non ripeteremo le stesse iniziative a livello di ordini del giorno o di contestazioni che potremmo riprendere integralmente e facilmente dagli atti dello scorso anno. Questa mattina, infatti, in maniera provocatoria ho ripreso l'intervento da me svolto lo scorso anno sulla tabella 10 e ne ho dimostrato l'attualità, perchè i problemi sono rimasti gli stessi. Il discorso che ho fatto per il Ministero dei trasporti vale anche per quello della marina mercantile. Faremo una cosa nuova: presenteremo un ordine del giorno e, se il Presidente me lo concede, per risparmiare tempo lo illustrerò subito. È un ordine del giorno presentato da me e dal collega Sanesi relativo ad un problema che sta montando, e riportato sul numero di questa settimana de «L'Espresso». È il problema dei delfini sui cui c'è una raccolta di firme del WWF. In questa vicenda della campagna per fermare la strage dei delfini viene richiamato il ministro Vizzini come destinatario dell'intera questione. Ecco perchè noi in realtà attribuiamo al Parlamento il diritto di varare certe iniziative. Secondo me si deve arrivare alla raccolta di firme solo quando le iniziative parlamentari non ottengono risultati. Pertanto l'ordine del giorno da noi presentato così recita:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

constatato che ogni anno migliaia di delfini ed altri cetacei (capodogli e balene) vengono uccisi dalle reti usate per la pesca al pesce spada;

ritenuto che una trappola mortale come questa, lunga 10 mila chilometri, rischia di portare all'estinzione i mammiferi marini dei nostri mari;

considerato che in assenza di qualunque limitazione all'uso di queste reti anche il pesce spada è già oggi avviato ad un inevitabile tracollo,

impegna il Governo:

a che le attuali tecniche per la pesca del pesce spada che minacciano la sopravvivenza dei delfini (reti pelagiche derivanti) vengano tempestivamente vietate in Italia a norma di legge, incentivando contemporaneamente metodi di pesca più selettivi».

(0/1849/1/8-Tab.17)

La popolarità dell'argomento è tale che mi ritengo affrancato dal richiamare le convenzioni sottoscritte e le sentenze riportate nello stesso allegato. Tornando quindi alla tabella n. 17 preannunzio che, alla luce della situazione attuale, non voteremo favorevolmente, con l'augurio che l'anno prossimo ci si debba rimangiare questo scetticismo, avendo il Ministro posto in essere misure per rimuovere i problemi sollevati nella stessa relazione.

BISSO. Il disegno di legge finanziaria per il 1990, per la parte relativa all'economia marittima, altro non è che la continuazione di un indirizzo di politica economica che continua a fare del comparto in oggetto un settore assistito. Checchè se ne dica, con questa scelta non si scioglie nessuno dei nodi che sono all'origine della nostra arretratezza; essa non ci avvicina all'Europa, e non pone questa parte dell'economia italiana nella condizione di cogliere tutte le opportunità derivanti dai processi di unificazione europea e dalla consistente ripresa del mercato marittimo.

Infatti, l'interscambio mondiale è in forte ripresa. Nei porti nazionali è aumentata la movimentazione delle merci. Dai 337 milioni di tonnellate del 1983 ai 366 milioni del 1987. Mancano i dati del 1988 e del 1989, ma credo si possa dire che il traguardo dei 390 milioni di tonnellate nel 1979 sia nuovamente a portata di mano.

In studi più recenti, gli operatori stessi concordano nell'affermare che questa tendenza di fondo, che caratterizza la fase attuale dell'interscambio, è destinata a consolidarsi.

Saremmo in presenza non di un fenomeno congiunturale di breve periodo, ma a qualcosa di più strutturale, legato cioè a una nuova fase di sviluppo dell'economia mondiale. Possiamo dire che si va dischiudendo una prospettiva ricca di nuove opportunità.

La conferma del mutamento avvenuto, nei traffici marittimi, la troviamo nella significativa ripresa della domanda di nuove costruzioni navali.

Questa ripresa caratterizzerà l'intero decennio Novanta per l'industria navale. Se ora ci poniamo la domanda di quali siano le ricadute di questo andamento positivo sull'economia marittima italiana dobbiamo rilevare, primo, che la quota di mercato distinta per bandiera per i movimenti di sbarco e imbarco avvenuti nei porti italiani segna un arretramento delle nostre posizioni, passando dal 22 per cento al 19,2 per cento (19,2 per cento Italia, 30,6 per cento CEE, 51,2 per cento altri); secondo, che per la stretta correlazione esistente tra tratta marittima e tratta terrestre, anche nel trasporto su gomma per l'Europa e viceversa le nostre posizioni di mercato perdono terreno rispetto alla forte capacità di penetrazione sul mercato nazionale delle aziende di trasporto della Comunità.

Al riguardo è sufficiente riflettere sui dati seguenti.

Le merci caricate in Italia per l'esportazione con vettori nazionali sono 6 milioni e mezzo di tonnellate, quelle con vettori esteri 12 milioni e 400 mila tonnellate.

Per le importazioni, le merci scaricate in Italia con vettori nazionali ammontano a 5 milioni di tonnellate, quelle con vettori esteri a 17 milioni e 640 mila tonnellate.

Sarebbe, signor Ministro, di estremo interesse, stante l'entità dei contributi elargiti all'industria armatoriale e cantieristica, conoscere qual è la presenza di vettori marittimi italiani facenti parte di quel 51 per cento definito «altri» (leggi bandiere di comodo) dal libro «Conto nazionale dei trasporti».

Di non minore interesse sarebbe poter sapere quale è dei 23 milioni di tonnellate di merci importate dalla Comunità europea la quantità che passa attraverso i porti del Nord Europa.

Dalle considerazioni sin qui svolte, dobbiamo constatare come il nostro sistema di trasporto non solo non è posto in condizioni di accrescere la sua presenza sul mercato, ma neanche di difendere le posizioni che tuttora detiene.

I dati a cui ho fatto riferimento ci confermano che si va accentuando un processo che definirei di denazionalizzazione del trasporto italiano.

Tutto questo sta a indicare come l'operatore economico, a partire dal caricatore, trovi più conveniente rivolgersi al vettore estero, in grado di garantirgli costi e tempi molto più vantaggiosi.

Siamo dinanzi a una strozzatura che condiziona ormai ogni possibilità di evoluzione del trasporto nazionale.

In questo contesto diviene fondamentale il rovesciamento di questo processo di denazionalizzazione, altrimenti il quadro si chiude assai negativamente, poichè lo stato della nostra arretratezza determina, con la sua bassa produttività e alti costi, emarginazione e crescente passività di bilancio. Non è un caso che tutte le modalità di trasporto denuncino forti passivi.

Per la Marina mercantile la bilancia dei noli segna perdite ormai consolidate nell'ordine di 1.800 miliardi annui.

Su cosa far leva, quindi, per invertire questa tendenza?

Il nostro Gruppo ritiene che occorre ormai un insieme di interventi, tra loro organicamente coordinati, finalizzati a rendere maggiormente veloce il trasporto.

Si tratta di garantire il decollo dell'alta velocità nel campo delle ferrovie, la riduzione dei tempi di percorrenza per le tratte marittime e per le operazioni portuali, spostare sulla navigazione di cabotaggio una parte del trasporto su gomma per le lunghe distanze, anche per decongestionare la grande viabilità conferendole più alti livelli di produttività.

Di fronte all'urgenza e alla necessità di scelte politiche finalizzate a questi obiettivi, la finanziaria non dà nessuna valida risposta. Sulla portualità, infatti, in nessuna delle tabelle è iscritto un finanziamento per interventi strutturali, in particolare in quei porti aventi funzioni strategiche per i collegamenti con le grandi correnti di traffico internazionale.

Gli unici stanziamenti sono quelli di cui alla tabella A per il 1991 e il 1992 per 270 miliardi. Ma sono per la copertura delle prime due rate di un mutuo di oltre 2.000 miliardi per far fronte a un ennesimo prepensionamento di altri 4.000 portuali, per la cassa integrazione guadagni e per il ripianamento dei debiti accumulati dai fondi centrali, la cui abrogazione comporta contestualmente l'assolvimento di impegni finanziari per istituti contrattuali definiti tra le parti da accordi sindacali.

Cosicchè dopo il completamento di questo ennesimo esodo, il numero dei lavoratori organizzati nelle compagnie o gruppi portuali sarà sceso dai 21.000 di qualche anno fa ai 6.000 attuali.

NIEDDU, *relatore alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge 1892*. Questi dati da dove li ha ricavati?

BISSO. Quello dei 4.000 prepensionati dall'accordo già sottoscritto tra Ministro della marina mercantile e le organizzazioni sindacali; quello sul mutuo di oltre 2.000 miliardi dalla bozza di disegno di legge per l'abrogazione dei fondi centrali che quanto prima discuteremo.

Comunque riconfermo che nel disegno di legge n. 1892 non c'è nessun stanziamento per interventi strutturali.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Cosa intende per strutture portuali?

BISSO. Intendo interventi nei porti, dalle banchine ai piazzali, ai mezzi meccanici, ai collegamenti tra porto e grandi infrastrutture sul territorio, quali le Ferrovie dello Stato, le autostrade, eccetera.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Allo stato non c'è un capitolo iscritto nel bilancio della Marina mercantile.

BISSO. Ma neanche nella finanziaria. E ciò non va nella direzione dell'approntamento di tutte quelle strutture che sono le sole che possano veramente metterci nella condizione di competere con altri sistemi portuali europei.

Ma pensa veramente, signor Ministro, che i problemi della portualità italiana siano risolvibili agendo unicamente sulla riduzione della forza lavoro, lasciando inalterati tutti gli altri fattori che concorrono alla produzione del servizio portuale?

Ma è proprio convinto che occorra impegnare un numero così elevato di miliardi, unicamente perchè ci sarebbe un esubero di manodopera?

A nessuno sorge il dubbio che quella «eccedenza» non sia il frutto di una mistificazione? cioè di una operazione che punta non tanto alla efficienza e alla produttività quanto invece ad eliminare le compagnie portuali?

Ciò che mi fa parlare di mistificazione, quando si indica una eccedenza pari a 4.000 lavoratori da estromettere dall'attività produttiva, è il fatto che nella determinazione delle dotazioni organiche il parametro delle 17 giornate lavorate mensili non si applica più sulla totalità del lavoro svolto, ma solo su una ridottissima parte di esso.

L'attacco «prandiniano», che con suo decreto amministrativo modifica l'articolo 110 del codice della navigazione dicendo che dalla riserva del lavoro alle compagnie fuoriesce tutto ciò che non fa parte delle operazioni di imbarco e sbarco, ha significato la sottrazione di circa il 75-80 per cento del lavoro alle stesse. Queste ora dovranno avere un numero di maestranze commisurato al raggiungimento delle 17 giornate lavorate per ogni mese, ma su una quantità di lavoro gestito in riserva che è ora del 20-25 per cento rispetto al 100 per cento di prima, con una eccedenza, quindi, di manodopera.

Io però le chiedo, signor Ministro, chi fa il restante 80 per cento del lavoro, se non si vuole la paralisi dei porti? Non chi va in prepensionamento. Chi lo fa se per le compagnie rimane ancora il blocco delle assunzioni?

Si riparla di un *pool* di manodopera che andrebbe ricostituito. Ma che politica portuale è mai quella che manda in prepensionamento operai a 47-48 anni, sottrae centinaia di miliardi alle casse dello Stato, per poi dover ricostituire un *pool* di manodopera da impiegare nel lavoro portuale, unicamente perchè una politica assurda contro le compagnie ha reso del tutto insufficiente il numero dei lavoratori occorrenti per il regolare svolgimento del servizio?

Occorre, signor Ministro, una riconsiderazione più equanime nell'affrontare la questione delle dotazioni organiche e, quindi, tutta la questione della spesa prevista col mutuo dei 2.000 miliardi.

Per quanto riguarda la cantieristica, vorrei avere qualche notizia: a che punto è la vicenda del blocco della legge n. 234 del 1989 alla Commissione CEE? A me risulta che è bloccata perchè in essa ci sono due punti non condivisi. Il primo riguarda il caso dell'armatore che fa costruire una nave nuova, per quattro anni non la vende all'estero e come premio percepisce otto punti in percentuale sul capitale investito, quindi una cifra assai consistente. L'altro punto riguarda quel contributo del 15 per cento che dovrebbe essere dato per spese di primo armamento. Anche questo lo considero un fatto non positivo e lo dico alla luce dei massicci contributi che lo Stato italiano dà all'armamento. Vorrei da lei, signor Ministro, qualche assicurazione e qualche spiegazione.

Le chiedo ancora, signor Ministro, quali possibilità sussistono di sbloccare questa situazione. Risulta, inoltre, che dalla rimodulazione degli importi a suo tempo deliberati per il 1990 e il 1991 il settore cantieristico è in questo momento fortemente penalizzato, in quanto vengono drasticamente ridotti gli stanziamenti per il 1990, che dagli originali 350 miliardi passano a 180.

Cosicchè quand'anche la legge oggi bloccata venisse approvata dalla Commissione CEE non avremmo la copertura necessaria per renderla del tutto operante. Occorre pertanto ripristinare, sempre sulla base della quinta direttiva, i finanziamenti che permettano di portare a conclusione tutti gli impegni sottoscritti entro il 31 dicembre 1986; altrimenti la situazione diventerà assai precaria nei cantieri e finirebbe per porre anche una grossa ipoteca sulle possibilità di acquisire nuovi e consistenti ordini derivanti dalla crescita della domanda proveniente dal mercato mondiale marittimo.

Il fabbisogno si aggira intorno ai 450 miliardi per il triennio 1990-1992, così ripartiti: 100 miliardi quale limite d'impegno per il credito navale, 100 miliardi per le rate anticipate e 250 miliardi come contributi ai cantieri per il triennio 1990-1992.

Per la sesta direttiva, cioè per le nuove acquisizioni che non potranno più essere sottoscritte nell'ambito delle prerogative della quinta direttiva, si tratta di anticipare al 1990 l'impegno di spesa già indicata per il 1991-1992.

Sul cabotaggio vorrei un chiarimento dall'onorevole Ministro: la finanziaria prevede 160 miliardi per il triennio 1990-1992 sotto la dizione «aiuti all'armamento e agevolazioni fiscali». Vorrei che lei fosse più preciso specificando quale parte dei 160 miliardi va all'armamento.

C'è un altro punto in cui si parla di 60 miliardi per il cabotaggio, sempre in tre anni; questo stanziamento non è certamente tale da far

decollare il cabotaggio, per cui tutti gli sforzi che si sono compiuti per questo settore continuano a rimanere senza effetti, rimangono discorsi, e non si riesce a utilizzare la leva del cabotaggio come strumento di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto del nostro paese.

In questo senso, il nostro Gruppo presenterà un emendamento affinché si aumenti il finanziamento per il cabotaggio, anche perché prima o poi (spero presto) dovrà essere discusso il disegno di legge presentato dal Governo e dal nostro Gruppo che - qualunque sia la soluzione che si adotterà - richiederà un finanziamento che va ben oltre quello previsto. Ma soprattutto se vogliamo dirottare 6-7 milioni di tonnellate dalla strada al mare non è pensabile che un tale traguardo possa essere raggiunto ferme restando così le cose.

Concludo il mio intervento soffermandomi sul problema della difesa del mare. Alla tabella B vengono stabiliti degli stanziamenti da includere nel fondo speciale, stanziamenti, quindi, che avranno bisogno di una legge per essere attuati. Altri vengono previsti alla tabella C per 164 miliardi immediatamente spendibili; mi soffermo su quest'ultimo stanziamento. Constatiamo una forte riduzione rispetto ai 500 miliardi del triennio precedente, un elemento certamente non positivo alla luce dei problemi dell'ecologia marittima.

Non è il caso di spendere ulteriori parole visto il dramma che l'Adriatico ha vissuto nel corso di questa estate. Pertanto il nostro Gruppo avanzerà in Aula una precisa proposta di aumento al riguardo. Ma all'eseguità del finanziamento, che è di per sé un fatto negativo, continua a far riscontro la mancanza di uno strumento programmatico che sia in grado di coordinare gli investimenti dell'Amministrazione e degli altri soggetti coinvolti, come osserva la stessa Corte dei conti. Pertanto sollecito il Ministro ad un impegno sulla legge di riforma, affinché si definisca un quadro di maggiore certezza nel settore della difesa del mare.

Resta, infine, una questione che mi ha lasciato perplesso e che avevo sollevato con il suo predecessore, da cui ricevetti una risposta che non ebbe seguito; pertanto la ripropongo ora, per avere finalmente dei dati chiari che fughino le perplessità.

Vedo che tra il 1985 e il 1989 sono stati stipulati 44 contratti per quanto riguarda l'ecologia marina, per un totale di 500 miliardi; 12 di questi 44 contratti riguardano l'esercizio 1988 per complessivi 133 miliardi.

Fondamentale è la convenzione con la Castalia che prevede 118 miliardi per il triennio 1988-1990 per il noleggio di 35 mezzi nautici per la lotta all'inquinamento. Concludo, signor Ministro, chiedendo se si può sapere cosa fanno questi mezzi le cui rispettive convenzioni non mi risulta ancora siano state approvate dalla Corte dei conti, visto che avanzò riserve sulle procedure e sulla inidoneità dei mezzi. La ringrazio per le risposte che vorrà dare.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.* Signor Presidente, onorevole Ministro, l'intervento che abbiamo appena ascoltato è indicativo dell'attenzione che può destare una materia come quella che stiamo affrontando in questa sede, cioè l'esame del bilancio della tabella della Marina mercantile.

Voglio qui ringraziare il relatore, senatore Nieddu, per la sua ampia ed esauriente relazione che potrebbe esimermi per certi versi dall'intervenire. Lo farò invece per sottolineare alcuni aspetti che ritengo di non secondaria importanza. Quali prospettive si aprono al settore? Noi speriamo prospettive non di corto respiro; c'è un vasto campo di intervento che va tenuto presente e a cui il Governo deve accingersi a dare risposte. Ma quali sono le priorità? Questo è uno degli aspetti che dobbiamo attentamente verificare. Abbiamo di fronte a noi le prospettive di una ripresa del settore nel 1990 e si preannuncia già una tendenza positiva che fa ben sperare per ulteriori traguardi. Siamo però di fronte anche ad una concorrenza internazionale agguerrita, direi anzi agguerritissima, per cui c'è la necessità di rimanere sul mercato in maniera competitiva, proprio per il rilancio dell'economia marittima. Quali sono i settori su cui fare leva? La cantieristica e una politica dei noli adeguata alle esigenze attuali e a quelle che si presenteranno perchè bisogna cimentarsi con le nostre capacità per affrontare e risolvere i problemi sul tappeto. C'è qui indubbiamente un riferimento alla questione delle infrastrutture: i porti, le vie di comunicazione e tutta quella politica del trasporto che ha occupato non poco tempo dei nostri lavori anche in questa sessione di bilancio. Quali sono i mezzi a nostra disposizione? Il relatore lo ha messo in evidenza quando ha fatto riferimento alle voci in tabella e a quelle della finanziaria e degli allegati.

Noi siamo consapevoli che occorre rispondere a una sfida internazionale e ci auguriamo che, ad esempio, i fondi per la ricerca, che hanno trovato una risposta abbastanza adeguata nell'ultima legge approvata, vengano utilizzati al meglio e impiegati per far fronte alle sfide che vengono dall'estero, che sono collegate alla realizzazione di nuove unità di trasporto tali da far scomparire i tradizionali vettori e i tradizionali modi di andare per mare. Certamente occorrerà del tempo, ma è necessario attrezzarsi perchè noi abbiamo una documentazione che afferma che alcuni paesi arriveranno in poco tempo ad approntare delle nuove imbarcazioni ad alta velocità.

C'è da sollecitare un lavoro anche al Parlamento, e cioè l'approvazione di provvedimenti che sono all'esame della Camera dei deputati e anche di questo ramo del Parlamento. Faccio riferimento in modo particolare ai disegni di legge sui sistemi portuali, sull'ordinamento dei porti e a quella sul cabotaggio, in un quadro che deve vedere come obiettivo di fondo la realizzazione di una vera intermodalità nella prospettiva di una maggiore valorizzazione della via d'acqua. Siamo oggi di fronte a quella che è definita giustamente l'emergenza traffico nelle città, per il trasporto passeggeri, ma in modo particolare per il trasporto delle merci. Noi crediamo che una risposta adeguata la possa dare proprio il trasporto marittimo, non inventando qualcosa di nuovo, ma dando ragione e valore ad una impostazione che da tempo lo stesso Parlamento ha assunto con il piano generale dei trasporti e che non sempre trova puntuale applicazione.

Come contribuire a creare le condizioni per affrontare i primi impegni che saranno preliminari alla creazione di una condizione diversa?

In primo luogo occorre una flotta in grado di rispondere alla richiesta del mercato, il che è strettamente connesso ad un'attività ancora importante nel nostro paese, cioè quella della cantieristica. Il relatore ha fatto riferimento alle leggi approvate e alla previsione di una integrazione di fondi per la costruzione di navi i cui lavori sono stati già avviati; sarebbe un'occasione perduta non contribuire a che quanto è stato impostato in previsione di un aumento del traffico marittimo venga realizzato nel più breve tempo possibile. Quindi la ricerca di fondi adeguati è necessaria, come è necessaria al contempo una scelta nell'impiego degli stessi: crediamo che sia questo il compito che oggi si pone nel momento in cui si intravede una ripresa del settore. Ho già detto anche che la competenza affinché si verifichi tale ripresa non è esclusiva del Ministero della marina mercantile, in quanto si tratta di migliorare le infrastrutture ed approntare quelle nuove strutture necessarie al rilancio di una politica marittima.

Rimangono anche i grandi problemi della riorganizzazione dei Ministeri, così come rimane in piedi un problema che ha assunto rilevanza politica e sociale generale: dovremo chiarire le competenze dei diversi Ministeri e fare in modo che non ci sia sovrapposizione che possa determinare l'incapacità o l'impossibilità ad agire. Sull'assetto, sulla riorganizzazione dei Ministeri le sollecitazioni sono ricorrenti; l'esigenza di un riordino dei Ministeri è avvertita in modo generale e diffuso, perchè per qualsiasi provvedimento che licenziamo o per qualsiasi problema che affrontiamo riscontriamo l'incongruenza di un assetto riferito a un periodo ormai superato e che pertanto non può far fronte alle esigenze che cambiano in continuazione.

Per quel che riguarda in particolare l'ambiente, ci sono delle misure che noi riteniamo assai positive (quali il risanamento del mar Adriatico) nei programmi che verranno approntati per il futuro e sui quali ovviamente ci esprimeremo, anche se vorrei sottolineare l'esigenza di non sottovalutare il problema degli altri mari. Non esiste soltanto l'Adriatico, ma i problemi esistono anche per il Tirreno e per altri ancora, ma soprattutto esiste un problema generale del Mediterraneo. Da troppi anni ormai seguiamo le conferenze sul Mediterraneo, da troppi anni leggiamo relazioni ed acquisiamo studi senza aver ancora approntato le misure adeguate per eliminare alcune incongruenze spesso gravissime che determinano dei veri e propri guasti ambientali.

Il rilancio dell'economia si fonda per molta parte sul trasporto: vi è oggi l'esigenza di una inversione di tendenza e c'è la possibilità che a causa di fatti non voluti (quali ad esempio quelli del Brennero) riprendano quota le scelte concorrenti ad un vero e maggiore sviluppo ed al migliore utilizzo del trasporto via mare. Il Governo è chiamato a cimentarsi in una prova che può sortire utili risultati e può contribuire soprattutto a determinare una politica del trasporto fondata sul coordinamento tra i vari momenti e settori e sul migliore utilizzo delle risorse.

Signor Ministro, in questa sede, nell'8^a Commissione del Senato, lei e il Governo nel suo complesso troveranno convinti alleati per contribuire al perseguimento degli obiettivi che il Governo si è posto per il rilancio dell'economia e nel caso particolare per il rilancio dell'economia marittima.

PINNA. Signor Ministro, non intendo intervenire sulla tabella perchè il collega Bisso lo ha fatto in modo esauriente, ma soltanto per sollevare una questione.

Lo scorso anno nel corso della discussione della legge finanziaria abbiamo esaminato il provvedimento relativo ai trasporti locali e ai collegamenti marittimi. Anche a seguito degli incrementi tariffari assunti con quel provvedimento risulta che la situazione finanziaria della Finmare è migliorata; mi rendo conto che la Finmare non risponde soltanto al Ministero della marina mercantile, tuttavia la gestione del trasporto marittimo e del collegamento con le isole è coordinata dal Ministero della marina mercantile. Anche sulla base di ciò che hanno detto in precedenza i senatori Mariotti e Bisso relativamente all'innovazione tecnologica nei collegamenti marittimi realizzati in altri paesi, vorrei comprendere se per i collegamenti con le grandi isole, a seguito anche dell'incremento delle tariffe di oltre il 25 per cento in un'unica volta, sono allo studio dei Ministeri della marina mercantile e delle partecipazioni statali programmi affinché questi servizi siano resi più efficienti e direi dignitosi, considerato che oggi sono sotto il livello della dignità, e per verificarlo basterebbe cimentarsi in un viaggio da Genova a Porto Torres.

Il quesito che pongo è se tale Dicastero abbia già attivato i propri uffici e se vi siano iniziate tendenti ad introdurre un tipo di naviglio più veloce, in particolare per quanto riguarda la tratta più breve di collegamento con la Sardegna, in ossequio ad un impegno che il Presidente del Consiglio a suo tempo assunse firmando un accordo di programma con la Regione Sardegna per realizzare la cosiddetta continuità territoriale. I collegamenti sono fondamentali per l'isola; le altre regioni hanno reti autostradali oltre al trasporto aereo, per la Sardegna invece oltre al trasporto aereo che è di *élite* esiste solo quello marittimo. Si tratta, quindi, di comprendere se vi sono nuovi programmi in vista e se il Ministero intende dare seguito ad un impegno che fu dell'intero Governo di realizzare la continuità territoriale, che significa un collegamento rapido con mezzi moderni quanto meno nella tratta più breve tra Olbia e Civitavecchia.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Dovrò essere breve anche per consentire al Ministro di potere in maniera più ampia rispondere ad una serie di sollecitazioni presenti nella relazione del collega Nieddu e che sono emerse dal dibattito. È la prima volta che questa Commissione ha il piacere di incontrare il ministro Vizzini, ed è quanto mai opportuno sapere quali sono i suoi intendimenti in ordine alle vaste problematiche connesse all'Amministrazione della marina mercantile.

La discussione generale sulla tabella 17 e sul disegno di legge finanziaria ha presentato alcuni elementi di critica e di preoccupazione che indubbiamente sono aggravati anche dalle condizioni generali di quest'anno: nell'operare i tagli la penalizzazione che ha subito questo settore è stata indiscriminata e certamente non in linea con quello che è il tentativo che si sta portando avanti con grande determinatezza, sia da parte dell'autorità politica di Governo ma in particolare delle Commissioni parlamentari, di sottolineare il ruolo che il Ministero della

marina mercantile deve avere nell'economia generale del paese, rimuovendo ostacoli antichi e promuovendo azioni coraggiose, intervenendo in settori determinati, riportando all'attenzione del paese l'attività di una Amministrazione che è stata negli ultimi tempi considerata di seconda serie. Bisogna dare atto ai vari Ministri succedutisi di avere assecondato questa spinta, che si è avuta anche da parte del Parlamento; in un paese dalle grandi tradizioni marinare non è assolutamente ipotizzabile che in un momento di crisi si tenti di dequalificare questo Ministero.

Pertanto, sono importanti le considerazioni fatte in particolare dal relatore ma anche dai colleghi che mi hanno preceduto in questo dibattito. Saranno però molto più importanti le determinazioni che si andranno ad assumere. Avremmo voluto in questa sede, o in maniera più opportuna nella Commissione bilancio, apportare alcuni correttivi che sono stati oggetto di una serie di rilievi e che non possono non trovare consenzienti coloro i quali si occupano di questo particolare comparto della vita economica del nostro paese.

Indubbiamente, chi ha avuto il privilegio di visitare i grandi santuari della cantieristica mondiale è in grado di dare un contributo suggerendo alcune innovazioni rispetto a taluni indicatori emersi dal dibattito che ci aveva visti impegnati attorno a questo argomento. Per quanto riguarda il settore della cantieristica il Giappone e la Corea possono suggerirci elementi innovativi delle nuove sconvolgenti tecnologie che possono costituire una risposta alla crisi complessiva del mercato mondiale dei traffici marittimi.

Vorrei però ricordare agli onorevoli colleghi che l'andamento fluttuante dell'economia marittima è un dato assolutamente imprescindibile, per cui non vi sono certezze da raggiungere una volta per tutte; questo mercato obbedisce a variabili assolutamente particolari, per cui quello che era valido alcuni anni fa potrebbe diventare impraticabile nell'attuale realtà. Basta pensare al periodo in cui tutto il mondo marittimo fu interessato al gigantismo navale e vi fu la grande corsa che portò al fallimento dei grandi gruppi armatoriali italiani: mi riferisco alle superpetroliere commissionate da Lauro ed anche alle difficoltà generali insorte tra i grandi armatori internazionali. A distanza di anni il gigantismo navale, che era stato considerato come un elemento arcaico, superato, tornò di nuovo in voga perchè vi erano state altre condizioni che avevano determinato nel mercato il ricorso a questo tipo di vettore.

Pertanto, senatore Bisso, la velocizzazione è un'esigenza fondamentale specialmente nella movimentazione delle merci, è un dato permanente nella produttività, ma come dato permanente nel traffico non mi pare che sia stata sempre accompagnata da una ricaduta positiva sul piano del rendimento economico. In tutto il settore della motoristica, dove purtroppo siamo assai carenti - in Italia è presente solo la «Grandi Motori» della FIAT di Trieste che non riesce ad essere minimamente competitiva rispetto alle grandi marche che operano sul mercato europeo o mondiale -, la filosofia del mercato internazionale non sempre privilegia in maniera determinante il problema della velocizzazione; vi è invece la questione del costo del carburante che è diventato elemento assai più determinante rispetto alle condizioni dei noli.

Per questi motivi è importante prestare attenzione alle mutazioni continue del mercato e che il Parlamento segua questa traiettoria, che è possibile dia luogo anche ad alcuni provvedimenti – il senatore Bisso non lo ha ricordato – che indubbiamente potrebbero dimostrarsi non coerenti con la politica della salvaguardia dei cantieri, come il contributo previsto dalla legge n. 234 del 1989 per acquisti all'estero per un determinato periodo di tempo. Perché?

Noi siamo passati da una crisi generale dei noli a una ripresa generale del mercato dei noli negli ultimi anni e in quella congiuntura logicamente volevamo consentire all'armamento italiano di potersi approvvigionare di vettori sul mercato internazionale, perchè indubbiamente bisognava tenere il passo con il dato nuovo che si era verificato e che non doveva assolutamente essere lasciato passare inosservato. Perciò ritengo che la nostra attenzione debba essere sempre rapportata a questo andamento a volte molto significativo.

Infatti, anche per quanto riguarda la situazione del lavoro marittimo e portuale – e mi dispiace di dover polemizzare con il collega Bisso – indubbiamente non ho motivi per rappresentare a questa Commissione la mia posizione in ordine ad alcune decisioni assunte dal Ministro Prandini con molto coraggio ed impegno, assecondate anche da un'opinione pubblica assai favorevole. In quella occasione ebbi a dire al ministro Prandini che indubbiamente nel settore del lavoro marittimo e portuale c'era la necessità di un intervento più incisivo, ma bisognava, con la stessa gradualità con cui dal 1982 avevamo iniziato a mettere mano nel *sancta sanctorum* del lavoro marittimo e portuale, procedere con decisione in quella direzione. Certo, adesso con i decreti Prandini la riserva è stata assolutamente ridotta e questo indubbiamente non ha provocato quella crisi del lavoro portuale a cui il collega Bisso fa riferimento come elemento negativo di una politica nuova che si è voluta introdurre in questo particolare settore. Il nuovo regime è venuto fuori in un momento di grande confusione, di grande conflittualità; erano questi i suggerimenti che cercavo di dare al ministro Prandini quando, spinto dalla Confindustria e da un'opinione pubblica favorevole a questa situazione, lo invitavo a muoversi con cautela perchè in una situazione di conflittualità l'economia portuale non avrebbe tratto giovamento da questi provvedimenti. Essi sono proiettati verso il futuro e certamente dovranno trovare un momento di ricaduta positiva, anche perchè finalmente i nostri porti sono stati liberati da alcuni condizionamenti che costituivano elemento non solo di ritardo, ma anche di difficoltà in coloro che volevano difendere la legittimità della parte sana del lavoro marittimo e portuale.

Quando si parla della movimentazione dei *containers* si dimentica che per la movimentazione di un *container* nei porti italiani si impiegavano 24 persone, mentre per la movimentazione dello stesso *container* nel porto di Rotterdam se ne impiegavano 4. Rispetto a questi dati macroscopici si è determinata nel paese una sorta di reazione ed anche alcune esagerazioni. Queste cose le dobbiamo dire con estrema semplicità e chiarezza ed è giusto, onorevole Ministro, l'interrogativo che è stato posto rispetto alla quantità dei nuovi prepensionamenti. Si deve tener conto che in questo settore siamo passati da 25.000 a 10.000 addetti. Non credo nella bontà del nuovo provvedimento scaturito da

quel clima di confusione nel quale si è andati avanti nel corso della trattativa al Ministero della marina mercantile per portare in attuazione i decreti Prandini. Gli stessi sindacati CISL e UIL, che portarono avanti l'iniziativa di Prandini in maniera più determinata, oggi forse su questo piano hanno avviato qualche importante revisione critica. Non è certamente un dato positivo che da una parte si mandino in prepensionamento a carico dello Stato lavoratori di 47-48 anni mentre da un'altra parte è necessario offrire l'opportunità di nuove presenze nell'ambito del lavoro marittimo e portuale.

C'è in questo settore da portare avanti una grande opera di mediazione. Mi auguro che il ministro Vizzini affronti questo argomento con determinazione ma anche con sano realismo, perchè non possiamo certo consentire alcune forzature che pure ci sono state in questa congiuntura. C'è la disponibilità dei sindacati confederali, ma anche degli stessi responsabili delle grandi compagnie portuali, a concorrere per ricercare quel sano equilibrio che deve portare non solo alla pace nei nostri porti, ma anche all'operatività in questo particolare settore, prendendo anche di mira, signor Ministro, la situazione del fondo gestione istituti contrattuali dei lavoratori portuali, questo grande bubbone che deve essere eliminato. Va ricordato che questo fondo i sindacati lo vogliono di diritto privato, sganciato da ogni controllo e io non so con quali capacità la Corte dei conti può fare delle valutazioni tecniche a questo riguardo. Ma la Corte dei conti avrebbe potuto e dovuto concorrere al controllo di una gestione che è sfuggita, perchè i lavoratori la vollero ed è rimasta di diritto privato, sostenendo che mai si sarebbe ricorsi all'intervento pubblico dello Stato. Invece, se non ci fosse stato l'intervento dello Stato col meccanismo dell'addizionale che consente al fondo stesso di poter recuperare le plusvalenze che si vanno determinando in negativo rispetto alla gestione del lavoro marittimo e portuale, le cose sarebbero andate diversamente. Si è innestato un meccanismo perverso che ha portato la nostra portualità a subire un processo di crisi a cui ora si vuol reagire.

Il collega Nieddu diceva durante la relazione che c'è «carne da cuocere». Certamente, ma la carne va cotta al punto giusto, tutta la carne, e allora è necessario guardare anche in questo settore ai fatti nella loro dimensione reale, cercando di correggere quelle distorsioni che ultimamente si sono verificate nel comparto.

Desidero aggiungere solo qualche parola relativamente alla situazione della cantieristica. Concordo con quanto è stato detto dai vari colleghi, in particolare dal senatore Mariotti, che nel suo intervento ha sottolineato la esigenza di preservare la cantieristica nel nostro paese, sia pubblica che privata.

Anche in questo caso si sono fatti notevoli passi avanti, perchè mentre nel passato si era pensato solo al sostegno della cantieristica pubblica, sono stati poi approvati dal Parlamento disegni di legge che si sono preoccupati della cantieristica privata, in particolare della nautica da diporto, perchè anche lì erano impegnati decine di migliaia di lavoratori.

Con la quinta e sesta direttiva della CEE si è avuta una enorme riduzione di addetti; mi riferisco in particolare ai grandi sacrifici che i cantieri più importanti, specialmente dell'area meridionale, hanno

dovuto sopportare, come quelli di Castellammare di Stabia e di Palermo. In particolare, la sesta direttiva ha imposto un ulteriore ridimensionamento degli organici, con la possibilità attraverso opportuni finanziamenti non solo di sostenere il divario tra il costo-nave in Italia e all'estero, ma anche di portare avanti una serie di ammodernamenti nel settore della cantieristica stessa. Questo anche attraverso un apposito stanziamento, più volte ricordato, della legge n. 234 del 1989 per il potenziamento della ricerca scientifica applicata alla navalmeccanica.

Abbiamo tentato in questo settore di fare tutto quanto era possibile per concorrere a portare i nostri cantieri, quelli che dovranno continuare a vivere nell'ambito della Comunità economica europea, a quegli *standards* di efficienza che consentano agli stessi cantieri, una volta finito il regime degli aiuti, di poter affrontare il mercato mondiale; per l'eccedenarietà del prodotto nave tutto ciò costituisce motivo di grande preoccupazione.

Su questa strada mi sembra che ci si sia mossi in maniera adeguata e che si sia andati avanti con i vari istituti di ricerca, in particolare con il Cetena, attraverso questi nuovi stanziamenti, che mi auguro l'iniziativa del Ministro renda più spediti. Siamo ancora in attesa dei regolamenti di attuazione di una serie di istituti previsti nella legge n. 234 del 1989, ma mi pare che qualche regolamento sia stato già inviato agli organi responsabili. Vorrei sollecitare, in attesa delle determinazioni che la CEE dovrà assumere per questa legge, l'erogazione delle somme stanziate per la ricerca, in modo da contribuire, attraverso i nostri istituti specializzati, a superare il *gap* tecnologico di cui i senatori che hanno visitato i paesi dell'Estremo Oriente si rendono conto, e che costituisce un'appesantimento della nostra situazione nella navalmeccanica, nella cantieristica.

Si disse qualche tempo fa che tra i costi complessivi del prodotto-nave c'era molte volte anche quello dell'acquisto dei prototipi, di progetti all'estero: per una nave dal costo di 60 miliardi si va spesso in Giappone ad acquistare il progetto per un importo non inferiore a 2 o 3 miliardi. Anche questo è un elemento negativo che incide sul complesso del costo della nave, tenendo conto che tra i progetti che si possono acquistare all'estero, dove c'è qualche valente operatore economico, certamente non vengono immessi sul mercato quelli che potrebbero servire a rendere più competitiva la flotta, ma progetti ritenuti largamente superati. Bisogna richiamare anche l'impegno dei Ministri delle partecipazioni statali e della ricerca scientifica al fine di potenziare questo settore, in particolare per intervenire in quella che è un'autentica guerra tra i vari costruttori navali mondiali in ordine all'approntamento di nuove tecnologie in relazione alle esigenze di mercato.

Rispetto a questi problemi, il disegno di legge finanziaria è inadeguato e dovrebbe essere modificato. Nella Commissione bilancio cercheremo di portare avanti le indicazioni che sono state rappresentate in questa sede. Vi è quella di cui ha parlato anche il senatore Bisso che è poi una delle richieste fondamentali della Fincantieri: la proposta di impegnare nel 1990 cifre già previste per il 1991 e il 1992, in modo da far sì che la quinta e la sesta direttiva possano trovare completa attuazione da parte dei costruttori navali.

Occorre tener conto che gli stanziamenti per la cantieristica, per l'armamento, non sono stati aggiornati, che la quantità di commesse che la Fincantieri ha realizzato in previsione della legge n. 234 del 1989 deve essere drasticamente ridotta, e questo certamente porterà ad una situazione di enorme disagio, provocando nelle città cantieristiche delle situazioni che forse saranno preoccupanti per l'ordine pubblico. Si tratta di un dato importante che dovrebbe essere rappresentato in sede di 5^a Commissione dallo stesso Ministro del bilancio, perchè non sono stanziamenti più o meno aggiuntivi, ma finanziamenti essenziali per consentire di portare avanti una serie di impegni che sono stati assunti relativamente all'applicazione di alcune importanti direttive comunitarie.

Ritengo che la nostra Commissione, che ha lavorato sempre con grande e operativa concordia, accompagnerà l'azione del Ministro, per consentire in un settore così delicato e importante non solo una politica di sostegno per il mantenimento di quella capacità produttiva notevolmente ridotta dalle indicazioni della direttiva comunitaria, ma anche per mantenere in vita un minimo di presenza della cantieristica pubblica, che costituisce certamente per un paese come il nostro un elemento di non rinunciabile impegno se non un elemento di grande strategia economica. Ritengo infatti che, se vi fosse un ulteriore ridimensionamento, vi sarebbero certamente motivi di gravissima preoccupazione. Desidero ora spendere qualche parola sul settore della pesca, per la quale siamo in presenza di alcune novità importanti per l'attuazione del secondo piano per la pesca marittima e del riposo biologico introdotto lo scorso anno, anche con contributi da parte della CEE. È un dato di grande rilevanza per il mantenimento della situazione della nostra fauna ittica che veniva bersagliata da una pesca che molto spesso si effettua con grande prepotenza e che ha determinato l'impoverimento dei nostri mari. Il riposo biologico è uno dei dati importanti che va consolidato attraverso l'utilizzazione delle risorse e penso inoltre che sarà molto importante sostenere le iniziative alternative alla pesca, in modo particolare sviluppare l'acquacoltura che nel nostro paese non trova ancora quel favore trovato in altre comunità.

Mi auguro che anche in questo settore sia determinante l'attenzione del ministro Vizzini e che sia tale da consentire al nostro paese di superare quelle condizioni di sfruttamento che sono un segno di inciviltà e che nei consessi internazionali ci hanno anche provocato non poche preoccupazioni e non poche critiche, alle quali del resto non abbiamo potuto opporre dati confortanti. Su questo piano, anche attraverso gli interventi già programmati, ritengo che un'iniziativa più coerente potrà portare alla soluzione dei problemi annosi connessi a tale settore.

Per il resto, pur con tutti i limiti e i tagli di questo disegno di legge finanziaria, con la volontà di apportare alcune correzioni importanti in sede di Commissione bilancio, esprimo il mio consenso alla tabella predisposta dal Ministero della marina mercantile relativamente all'anno 1990.

GAMBINO. Anzitutto mi accomuno al saluto del Presidente al ministro Vizzini e in questo senso voglio esternare un saluto particolare

anche per evidenziare la conterraneità che ci lega come rappresentanti parlamentari della Sicilia. Il ministro Vizzini ha degli incarichi importanti e rilevanti sia all'interno del suo Partito che della compagine governativa, perchè oltre ad essere Ministro della marina mercantile è componente del Consiglio di gabinetto dell'attuale Esecutivo ed è quindi nella condizione di poter assolvere, sia per il Ministero che dirige, sia per questo suo particolare impegno nel Governo, un compito importante rispetto alle tematiche ed ai problemi che ancora ultimamente il senatore Patriarca richiamava con il suo intervento e che non hanno trovato nel nostro paese Governi attenti ed impegnati.

Pertanto mi vorrei riallacciare alle ultime affermazioni del senatore Patriarca sul comparto della pesca. Credo che sia il caso di chiarire le cosiddette incoerenze da lui richiamate, in modo tale da metterci nelle migliori condizioni per fare la nostra battaglia. Credo che la pesca ancora non goda i favori della stampa, solo se si pensa che nel disegno di legge finanziaria sono state dedicate dieci righe a questo settore. Comunque, al di là della produzione cartacea, desidero preannunciare la presentazione di alcuni emendamenti a tale riguardo che trasmetteremo alla Commissione bilancio, nella speranza che la stessa li approvi, e - se non dovessero essere approvati da tale Commissione - annunciamo sin da ora che li ripresenteremo anche in Aula.

Signor Ministro, non è possibile che dopo tante fasi sperimentali, dopo che il Parlamento si è dotato di una legge come la numero 41 del 1982, dopo che finalmente è stato varato il cosiddetto piano triennale 1988-1990, questo piano - senza essere stato discusso con nessuno, e vorremmo in questo senso dei chiarimenti - da triennale è diventato come minimo quadriennale. Infatti i 70 miliardi previsti dalla precedente legge finanziaria stranamente, senza nessuna spiegazione, per il 1990 diventano 55 miliardi; 15 miliardi vengono rimodulati attraverso il provvedimento al nostro esame al 1991.

Credo che in questo caso tutti possono comprendere che non si tratta di una rimodulazione di spesa e di competenza, ma di un vero e proprio taglio. Vorremmo pertanto capire se è un taglio frutto della politica del nuovo Ministero oppure un taglio imposto dalla generale impostazione del Governo.

A me pare un grosso errore ed è questa la prima incoerenza che mi permetto di sottolineare; forse il Ministero non è a conoscenza delle domande giacenti in relazione a questi programmi? Tutti sanno che sono state avanzate richieste per 350 miliardi e quindi è stata soddisfatta semplicemente una piccola parte delle stesse, trascinando un carico di esigenze che non solo non verranno soddisfatte, ma che, a causa della riduzione dello stanziamento, per forza di cose aumenteranno.

Credo che tutti dobbiamo adoperarci affinché il Parlamento intervenga; noi per parte nostra presenteremo un emendamento chiedendo non solo che venga ripristinata la cifra di 70 miliardi, ma che la stessa venga aumentata almeno fino a 180 miliardi.

È già stato fatto richiamo al fermo di pesca che nel passato ha visto una dotazione di 60 miliardi suddivisi nel triennio 1989-1991. Tuttavia quest'anno il settore ha vissuto, purtroppo, una crisi molto grave che non solo non abbiamo ancora superato ma di cui diventa difficile addirittura immaginare il superamento. Altre specie sono state

danneggiate, ad esempio le vongole dall'eutrofizzazione del mare Adriatico che ha letteralmente distrutto questa qualità. Come si interviene in questo caso? Si interviene riducendo gli stanziamenti, come purtroppo si sta facendo in questa occasione o adottando una dotazione finanziaria capace di intervenire allargando il ventaglio alle nuove specie investite.

Passo ora ad un'ultima questione. Lei, signor Ministro, è stato domenica a Palermo, fatto riportato lunedì dal «Giornale di Sicilia» con un trafiletto poco chiaro: «142 cooperative associate si sono riunite e all'insediamento ha partecipato il ministro Vizzini». Il punto che mi interessa far rilevare è che tra le novità di rilievo vi è l'istituzione della cambiale-pesca, che sappiamo essere stata approvata il 25 agosto 1989. Per fortuna non si parte da zero, non è una richiesta nuova, ma una richiesta che da tempo le associazioni di categoria e la cooperazione hanno portato avanti fino alla approvazione di questa legge, la cui dotazione è però di appena 6.600 milioni di lire. A noi pare che la dotazione per un problema così reale, che certamente accenderà tante speranze e tante attese soprattutto in Sicilia e nel Mezzogiorno, debba essere più adeguata. Dobbiamo dare delle giuste risposte non solo ai settori della piccola pesca, ma a tutti coloro che sono stati colpiti per le mancate dotazioni finanziarie da parte dei Governi passati e che essendosi indebitati in vasta misura sperano molto in questa legge. Anche in questo senso noi intendiamo presentare un emendamento che porti tale dotazione finanziaria da 6,6 miliardi a 50 miliardi come intervento minimo per l'abbattimento degli interessi per i debiti contratti.

PUTIGNANO. Signor Presidente, desidero preannunciare la presentazione del seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato

considerata l'enorme importanza che riveste il demanio marittimo sotto il profilo della utilizzazione socio-economica e della salvaguardia del patrimonio ambientale,

rilevata la assoluta carenza degli strumenti conoscitivi che ha permesso abusi e comunque un utilizzo non razionale e programmato delle risorse di 8.000 km di costa,

impegna il Governo:

ad assumere ogni opportuna iniziativa volta a dotare l'Amministrazione della marina mercantile di un catasto dei beni del demanio marittimo da istituire attraverso la realizzazione di un sistema informativo che consenta la individuazione dei beni, la creazione di una banca dati e il trattamento automatico delle informazioni».

0/1849/2/8-Tab.17

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulla tabella 17.

NIEDDU, relatore alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Signor Presidente, onorevole

Ministro, desidero esprimere il più vivo ringraziamento ai colleghi che sono intervenuti nel dibattito perchè hanno certamente arricchito il panorama che io avevo presentato nella relazione.

Su alcuni temi mi pare di poter affermare che ci sono larghe linee di convergenza, anche se alcuni hanno messo soprattutto l'accento sulle disfunzioni senza mettere in giusta luce gli aspetti positivi comunque presenti nella gestione delle attività ministeriali. C'è un elemento che accomuna tutti: la considerazione e la consapevolezza della assoluta ristrettezza delle risorse in relazione anche e soprattutto all'ampliamento dei compiti che sono stati attribuiti al Ministero quale risultato dell'abbondante mole legislativa che ha impegnato il Parlamento in questi ultimi anni. Tale ristrettezza evidentemente impone la riqualificazione della spesa con una più attenta ed oculata selezione degli interventi, naturalmente secondo linee che siano coerenti e in direzione logica rispetto alla politica marittima tracciata dal Parlamento e dal Governo. Comunque, con tutti i limiti imposti dalle ristrettezze economiche e dalla generale convinzione della necessità di raffreddare la spesa pubblica per ridurre il disavanzo dello Stato, il quadro degli interventi indicati risponde alle opzioni di grande spessore politico dei settori della economia nazionale in relazione agli aspetti che si riferiscono alla navigazione, alla cantieristica, ai porti, all'assetto delle coste, al demanio e per ultimo alla pesca.

Non mi pare comunque di poter condividere alcuni giudizi critici che sono stati formulati sulla relazione che accompagna il disegno di legge che, pur nella sua stringatezza, mi pare sia quanto meno precisa nell'indicare gli obiettivi e le linee che dovranno essere seguite nel 1990, nel 1991 e nel 1992. Certo, siamo tutti d'accordo quando si afferma che bisogna assicurare al paese, attraverso i necessari interventi, un'industria marittima veramente dimensionata alle crescenti esigenze dell'apparato produttivo, cioè un'industria marittima sana, dinamica, fortemente competitiva, pronta, attrezzata e adeguata a reggere le storiche sfide del 1992. Dobbiamo però tener presente che il ministro Vizzini solo da pochi mesi è responsabile di questo importante Dicastero e credo che si sia fatta una sua opinione sull'opportunità di realizzare il massimo sforzo per recuperare i ritardi seri e le contraddizioni che si sono accumulati negli anni passati.

Ritengo che il suo impegno vada assecondato anche in direzione di una rigorosa difesa del mare dalle aggressioni dell'inquinamento, realizzando una più penetrante azione di vigilanza attraverso l'acquisizione di indispensabili strumentazioni tecniche da tutti invocate e sollecitate con l'istituzione e l'avviamento delle riserve marine.

Il disordine in cui viviamo oggi nello scenario ambientale credo che sia sotto gli occhi di tutti. Non ritengo di dover ulteriormente sottolinearlo. Sono presenti le aggressioni che sistematicamente vengono perpetrate, a causa anche di una mancata cultura di rispetto verso il mare. Quindi, va a pieno titolo sollecitata una cura più attenta sull'utilizzo del demanio marino, con l'attivazione di tutti gli strumenti che si rendono necessari per combattere ogni forma di abusivismo.

A questa azione passiva si deve accompagnare una azione attiva volta allo sviluppo del turismo balneare, soprattutto della nautica da diporto, con l'individuazione di un progetto strategico specifico per la

portualità turistica nel Mezzogiorno, non solo creando interessanti spazi occupazionali ma soprattutto individuando prospettive di sviluppo economico-sociale.

In tale direzione c'è veramente tanto da fare ed io vorrei, naturalmente come esempio, denunciare una situazione che riguarda il sud della Sardegna, la costa da S. Antonio ad Arbatax, in cui il solo porto turistico è quello di Marina piccola, nell'area di Cagliari, capoluogo della regione. È un insediamento che è assolutamente inadeguato, ridicolo, negli anni '90. Inoltre, in tutta l'area meridionale della Sardegna il porto turistico più importante non ha una pompa per fornire il carburante; ci si deve attrezzare con taniche di benzina, violando così la legge, per potersi organizzare.

Per quanto riguarda le compagnie portuali, sono d'accordo sull'opportunità che venga dedicata un'attenzione particolare ai nuovi assetti. Mi sembrano, pertanto, significative le appassionate parole pronunciate dal collega Patriarca nel suo accalorato intervento. Le compagnie portuali, le cui vicende nei mesi scorsi sono state al centro dell'attenzione generale, sono consapevoli del fatto che non si è in presenza di problemi di facile soluzione. Sono indubbiamente spinosi, ma occorre affrontarli in termini organizzativi e risolutivi per assicurare alla collettività la certezza dei servizi, soprattutto servizi con costi supportabili e decisamente competitivi.

Nel quadro delle politiche del Ministero mi pare che una funzione centrale debba essere riconosciuta alle capitanerie di porto, strutture indispensabili per conseguire gli obiettivi che sono stati indicati dalle numerose leggi recentemente varate e che sono stati ricordati da tutti i colleghi intervenuti nel dibattito. La loro ristrutturazione rappresenta un punto centrale, un momento di snodo operativo, sia per l'assistenza di quanti operano in mare sia in relazione all'ordinato sviluppo dei trasporti marittimi, allo svolgimento della pesca, alla preservazione delle risorse biologiche del mare e alla lotta contro l'inquinamento.

Gli obiettivi che sono stati tracciati nei provvedimenti sottoposti al nostro esame sono innegabilmente di grande rilevanza sociale ed economica, e possono essere perseguiti in modo deciso solo attraverso una più attenta e meglio finalizzata qualificazione della spesa.

Le risorse disponibili non sono certamente abbondanti; trattasi della famosa storiella della coperta corta; nel momento in cui ci si coprono i piedi si scopre la parte superiore del corpo e viceversa. Mi auguro che il loro razionale utilizzo - anche con le eventuali modifiche che mi auguro potranno essere approvate nella Commissione bilancio, ad alcune delle quali hanno fatto specifico riferimento i senatori Mariotti e Patriarca - possa consentire in buona parte la realizzazione dei programmi.

Dobbiamo obiettivamente riconoscere che rispetto agli ultimi anni è stata invertita la tendenza: il Ministero della marina è diventato importante nel quadro socio-economico del nostro paese, ed anche con questo provvedimento è stato avviato un serio e concreto processo di rilancio e di sviluppo di una sana politica di tutte le attività marine. Si tratta di proseguire senza incertezze e senza tentennamenti, nella strada che felicemente è stata tracciata dai predecessori dell'onorevole Vizzini.

Sono convinto che il ministro Vizzini non mancherà di dare i chiarimenti che sono stati sollecitati sia nella mia relazione sia nel ricco dibattito che ne è seguito. Con tale certezza, onorevoli senatori, invito la Commissione ad esprimersi favorevolmente sulla tabella n. 17 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli Senatori, vorrei innanzi tutto ringraziare il relatore per lo sforzo compiuto nel rappresentare una situazione che è stata in effetti fotografata, così mi sembra, con grande capacità di sintesi e intelligenza.

Vorrei anche ringraziare tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito, dicendo subito che per un Ministro è francamente difficile sfuggire all'emozione di seguire un ragionamento portato avanti anche all'interno della maggioranza oltre che dell'opposizione: cioè, che le risorse disponibili sono poche e che ce ne vorrebbero di più; ciascun Ministro non potrebbe che accogliere con soddisfazione queste indicazioni.

Mi faccio carico di rappresentare il Governo e, quindi, di esporre la situazione del settore della marina mercantile in un quadro di compatibilità complessiva, nel quale si riassume l'intera scelta di politica economico-finanziaria compiuta dall'Esecutivo.

Le esigenze del Ministero sono state elencate nella sede collegiale del Governo e tradotte nei provvedimenti al nostro esame, che sono stati frutto di un ragionamento complessivo che penso ogni Ministro sia tenuto a rispettare in sede parlamentare, se non vuole assumere la veste di chi si dichiara d'accordo in sede di Consiglio dei Ministri sulle scelte fatte per andare poi in Parlamento a lamentarsi per tutto quello che non è stato accordato. Non ritengo che questo sia un metodo corretto di lavoro. Quindi, pur essendo consapevole delle carenze complessive e delle maggiori necessità per risolvere una serie di problemi, cercherò di esporre la mia posizione in modo corretto; avrei dovuto altrimenti assumere decisioni differenti nell'ultima seduta del Consiglio dei Ministri, non certamente in sede parlamentare.

Dico questo partendo subito da un dato di valutazione. L'intero settore dei trasporti è oggi all'attenzione del Parlamento e della opinione pubblica del paese per la necessità di un suo rilancio per una serie di processi di diversificazione nell'uso dei singoli mezzi di trasporto, ma soprattutto, per la necessità acclarata che per tale settore - come è stato qui sottolineato ed è per questo che ritengo fondamentale il ruolo di questa Commissione parlamentare - deve esserci un tavolo unico intorno al quale, al di là delle singole competenze dei vari Ministri (che non possono, ovviamente, a cominciare da me, pensare di amministrarsi una fetta del settore indipendentemente da altri), il settore stesso sia guardato in una logica complessiva con assunzioni collegiali di responsabilità. Attorno a questo tavolo occorre sviluppare un ragionamento che, per quanto concerne il trasporto marittimo, deve avere dei punti di riferimento nei processi che vanno verso l'intermodalità, nell'intento di sviluppare tale settore (e vedremo poi al riguardo qual è lo sforzo che si può fare) guardando al porto non più come una singola entità bensì come un qualcosa inserito

nel sistema generale dei trasporti italiani e quindi risolvendo problemi che prima di essere del mare sussistono a terra, e cioè come si raggiungono i porti, quali sono i mezzi di comunicazione che possono facilitare tutto questo nel sistema complessivo dei trasporti.

Ciò detto e dichiarando fin da ora la mia piena disponibilità a discutere insieme agli altri colleghi, senza trincerarmi dietro la competenza specifica e nella consapevolezza che questo deve essere un discorso collegiale all'interno del Governo e con il Parlamento, cercherò ora di esprimere qual è stato il ragionamento che ci ha portato a questo tipo di impostazione di bilancio e quali problemi intendiamo affrontare con tale impostazione.

Il primo tema, che è stato citato in tutti gli interventi, è quello del lavoro portuale.

Ho ascoltato con molta attenzione i vari interventi e debbo dire che riconosco anch'io che il lavoro portuale rappresenta qualche cosa di importante nella storia della tradizione operaia di questo paese; ma debbo subito aggiungere che per fortuna non è la più importante, perchè ci sono «pezzi» della tradizione operaia di questo paese dove con maggiori sacrifici e con minori privilegi si sono scritte pagine più importanti di quelle che sono state scritte dai lavoratori portuali nella battaglia complessiva.

Questa storia viene da lontano, viene da una stagione nella quale, sembrando ed essendo questo un settore che «tirava», si assumevano nei porti lavoratori stagionali e a tempo determinato, che poi diventava tempo indeterminato. Col sopraggiungere della crisi del settore ovviamente si è creata una struttura totalmente in eccedenza come forza lavoro rispetto alle sue esigenze complessive; da qui tutta una serie di provvedimenti (non ho con me i dati, ma è un elenco singolarmente lungo di interventi) per cercare di ridurre la quantità dei lavoratori impegnati e riportarla ad un livello che dovrebbe consentire una maggiore economicità dei porti italiani.

Dico questo perchè il tema di fondo è che da qui alla fine del 1992 o riportiamo i porti italiani nella condizione di stare sul mercato (l'imprenditore sceglie il porto sulla base di condizioni di economicità complessiva) o non sapremo che cosa fare, dal 1° gennaio del 1993, dei porti italiani che non fossero competitivi e cioè non fossero gestiti complessivamente in condizioni tali da stare sul mercato.

Lo sforzo che dobbiamo compiere in questi anni è quello di far uscire questo settore dall'ambito dell'economia assistita del nostro paese per portarlo ad essere competitivo all'interno della Comunità europea: credo che ciò non sfugga a nessuno e che ognuno debba fare la propria parte in questo senso.

La situazione del lavoro portuale è ovviamente entrata in condizione di crisi ancora più particolare, al di là delle eccedenze, perchè va da sé che, nel momento in cui si introduce il ragionamento della riduzione della riserva, si abbattano al contempo i contributi destinati ad alimentare il fondo; quindi aumenta la situazione di disagio di tutto il settore.

Ciò che il Governo sta compiendo in questa circostanza è semplicissimo, non è nè misterioso nè vuole essere portato avanti senza un ampio confronto in Parlamento. La dimostrazione sta nel fatto che

l'appostazione nel disegno di legge finanziaria di zero lire nel 1990, perchè è l'anno dell'accensione dei mutui, e quelle del 1991 e 1992, con l'inizio degli ammortamenti, stanno in una tabella che richiede un provvedimento di legge che è già pronto e che, per motivi tecnici, se almeno un ramo del Parlamento non approva la «finanziaria», ho qualche difficoltà a tirare fuori dal Consiglio dei Ministri, anche se il Consiglio dei Ministri ne è già informato; anzi, il dibattito è già iniziato.

Questo vuol dire innanzi tutto che su tale tema tutta una serie di valutazioni che ho ascoltato qui potremo sviluppare opportunamente quando discuteremo quel disegno di legge. Che cos'è quel disegno di legge? È l'attuazione pratica dell'ultimo accordo siglato dal Governo con CGIL, CISL e UIL il 30 giugno del 1989, accordo che allora non vollero firmare i rappresentanti del Comitato dell'utenza portuale che poi, su mia pressione, su mio invito specifico, sono venuti a sottoscrivere la scorsa settimana. Era infatti un accordo che, prevedendo, per esempio, l'anticipo di un anno della scadenza del contratto dei lavoratori degli enti portuali, non avendo la firma dell'utenza, sostanzialmente mancava dell'avallo anche di una parte degli interlocutori.

Il Governo quindi altro non sta facendo che cercare di onorare l'impegno preso da un altro Governo con tutte e tre le organizzazioni sindacali ed oggi anche con l'utenza, traducendolo in provvedimento di legge.

Perchè costa il provvedimento di legge? In primo luogo perchè dobbiamo chiudere la vicenda del fondo; io mi riferivo ai «pezzi» della tradizione operaia perchè il mancato avviamento al lavoro con la quattordicesima mensilità pagata anche quando non si lavora, con la contingenza che scatta anche quando c'è il mancato avviamento, sono oggettivamente dei privilegi che complessivamente non esistono negli altri settori e che non possono reggere in questo.

Quindi l'operazione complessiva è di riportare questa categoria di lavoratori a un sistema che sia analogo, omologo a quello di altri settori, dando garanzia futura sugli istituti contrattuali; ma che questo costa, perchè quando nell'accordo si scrive, come si è scritto, che dal 1° gennaio del 1990 scatta la cassa integrazione dobbiamo essere estremamente chiari: la cassa integrazione o è straordinaria o non c'è, perchè non è possibile chiedere alle compagnie portuali il versamento dei contributi per la cassa integrazione come li versano le aziende. Quindi bisogna trovare appostazioni di bilancio presso i Ministeri interessati.

L'operazione allora è di questo tipo: una pianificazione, che sarà illustrata nei suoi dettagli in Parlamento quando sarà il momento, che comunque sarà grosso modo una pianificazione decennale, attraverso l'accensione di una serie di mutui che serviranno a ripianare il *deficit* pregresso del fondo e a definire la vicenda del fondo stesso; io ho in mente un articolo del disegno di legge che si occupa del fondo, proprio perchè, essendoci la necessità di una gestione-stralcio, qualcuno durante la gestione-stralcio non si innamori dello strumento e pensi di poterlo tenere in vita.

C'è poi il ragionamento sui prepensionamenti, che io non drammatizzo, non demonizzo e non sposo, ma che prendo così come li

ho trovati nell'accordo fra il Governo e le organizzazioni sindacali: non faccio un'operazione diversa da quella prevista. Se lungo la strada dovessimo accorgerci che, andando a regime, servono più lavoratori, siamo sempre in tempo a non attuare tutti i prepensionamenti anche perchè non vengono fatti contestualmente in un periodo. Ma nella prima fase l'obbligo del Governo, per essere rispettoso di quell'accordo, è di mantenere la previsione contenuta nell'accordo stesso; e - aggiungo io - con tutte le garanzie che poi i lavoratori devono avere, perchè con le organizzazioni sindacali abbiamo già avviato un confronto, che credo positivo; ho detto loro con grande franchezza che certamente indietro non si torna, ma che è possibile, anzi è doveroso avviare un sistema di relazioni sindacali attraverso le quali il sindacato sia coinvolto su alcune scelte strategiche.

Più difficile sarà il rapporto con le compagnie portuali, se ci sarà un rapporto con esse. Debbo dire francamente che ho letto soltanto sui giornali (perchè non ho ricevuto nessuna proposta specifica) che Genova è di nuovo in movimento e sento dire che la compagnia si trasforma in impresa ma che vuole un regime di monopolio. Ora, per il tipo di educazione culturale che ho, quella di essere imprenditore in regime di monopolio francamente mi sembra la richiesta di qualche cosa che non è l'essere imprenditore, perchè, tutto sommato, in regime di monopolio molti di noi sarebbero capaci di essere imprenditori in settori nei quali non hanno competenza specifica, in quanto non avendo concorrenza resterebbero unici sul mercato.

Voglio dire alle organizzazioni sindacali, l'ho già detto ma lo ripeto questa sera in Parlamento, che ci confronteremo sui temi della mobilità, sulla priorità da dare ai lavoratori delle compagnie portuali per i lavori che devono essere attuati da altre imprese operanti nel porto e quindi sul tipo di mobilità da instaurare all'interno del porto. Aggiungo ancora la priorità che deve essere data ai lavoratori delle compagnie, come previsto dall'accordo, anche per svolgere il lavoro che non è in riserva, in quanto la riserva non implica automaticamente avvalersi di una manodopera diversa da quella delle compagnie, alle quali deve essere data priorità purchè rispondano alla chiamata e si presentino con squadre composte da un numero di persone che consentano di stare sul mercato.

Come dovremo lavorare per la trasformazione della compagnia in impresa da qui al 1992? Dovremo considerare alcune realtà e ne cito due per tutte: alcune piccole realtà del Mezzogiorno che certamente non possono essere affrontate con lo stesso criterio di Genova. Ci sono alcune realtà portuali nel Mezzogiorno con un cliente unico, ad esempio Taranto con l'Ilva o Gela con l'Enichem, per le quali bisognerà trovare un tavolo intorno al quale i lavoratori delle compagnie e i grossi colossi industriali possano trovare delle intese per arrivare anche alla formazione di società miste che consentano di risolvere i problemi di alcuni lavoratori che si trovano in zone del Mezzogiorno particolarmente disastrose.

Allo stesso modo ritengo che a Genova in primo luogo occorra normalizzare subito la situazione del consorzio; penso di poter annunciare tale soluzione già nel corso di questa settimana perchè sono il primo a non avere interesse ad un ammiraglio presidente del

consorzio, ma anche perchè il Ministro della marina mercantile ha bisogno di un interlocutore che sappia svolgere il suo ruolo. È una situazione che sbloccheremo nei prossimi giorni, almeno dal punto di vista procedurale, per poi venire in Parlamento per i necessari pareri. Quindi, il pacchetto da discutere con le parti sociali è comprensivo di molte cose; in questa fase è importante che non si dia la sensazione di un momento di incertezza e che esista la possibilità di tornare indietro, perchè altrimenti non avremmo scatenato le energie sane che vogliono lavorare affinché i porti italiani siano competitivi, ma probabilmente quelle forze che ritengono che in una situazione di incertezza si possa perpetuare una situazione di privilegio che nessuno ritiene più perpetuabile. È questa la linea sulla quale il Governo si muove per tale settore che è il più delicato e che ci ha visto tribolare durante l'estate per far fronte ad una serie di scadenze.

In questo quadro la presentazione del disegno di legge diventerà un utile momento di confronto con il Parlamento.

Aggiungo però che considero quello del lavoro uno dei problemi della portualità italiana; non sono tra coloro che sostengono che sia «il problema» della portualità italiana. Abbiamo infatti un problema di riassetto istituzionale della portualità, argomento in discussione nell'altro ramo del Parlamento, presso il quale il Governo ha presentato un disegno di legge, discusso congiuntamente con un disegno di legge del Partito comunista, sul quale dobbiamo aprire un confronto serrato in sede di comitato ristretto per arrivare subito ad una conclusione positiva. Devo anticipare, per quel che mi riguarda, che la parte lavoristica (che traduce sostanzialmente le norme già emanate con atto amministrativo) va da sè e che quello di omogeneizzare dal punto di vista istituzionale il funzionamento degli enti portuali che sono nati con leggi diverse e con diverse discipline è un tentativo giusto. Sono anch'io convinto che bisogna privilegiare una logica di sistema per cui il porto non sia più visto come un'entità a sè stante, ma come un momento di un'attività di programmazione in un'area più vasta che consenta di coordinare interessi diversi, dando ruoli e funzioni al sistema dei porti italiani. Tuttavia dico francamente che i cosiddetti comitati di sistema non possono diventare le USL del mare e bisognerà trovare un modello che non ci faccia aggiungere alle strutture esistenti una nuova struttura con consigli, sottoconsigli e comitati: il problema infatti è quello di trovare un momento di programmazione che non abbia compiti gestionali.

A questo aggiungo il punto che resta naturalmente centrale: cioè che nessuna legge dello Stato creerà mai le condizioni di economicità nei porti. Possiamo riordinare dal punto di vista organizzativo, possiamo intervenire sul costo del lavoro come stiamo facendo, possiamo chiedere all'utenza la parte di sacrifici che deve fare in questo settore, ma dovremo poi trovare una funzione di indirizzo per realizzare un momento di collaborazione del pubblico e del privato che dia economicità alla gestione dei porti italiani. Se non saremo in grado di fare questo sforzo come Governo in una funzione di indirizzo, potremmo anche sistemare la parte burocratico-amministrativa e quella istituzionale, compiere alcuni interventi legislativi, ma probabilmente i porti non funzionerebbero lo stesso.

Quando la situazione sarà più tranquilla il Ministro della marina mercantile potrà essere il punto di riferimento per un confronto in cui si incontrino le parti sociali, le compagnie dei lavoratori portuali, i consorzi e gli operatori del porto, un confronto che porti una volta per tutte a sistemare la situazione e a realizzare degli accordi complessivi.

Detto questo ci sono ancora una serie di problemi sempre legati alla portualità e alla rivitalizzazione del settore quali il traffico di cabotaggio. Per dirla con grande franchezza sono convinto che la riserva di cabotaggio prevista dal codice della navigazione non sia eterna e che forse saremo presto costretti in una posizione difensiva perchè ci sono interessi concomitanti di altri paesi della CEE. Forse non sarà nel 1992, ma non scommetterei una lira che per molti anni riusciremo a difendere la riserva. Allora dobbiamo operare in questa direzione attraverso una serie di diversificazioni dell'intervento dello Stato, attivando iniziative che consentano di fare nel nostro paese, come in tutti gli altri paesi della comunità, una politica di stanziamenti che, benchè ampiamente decurtati, sono tuttavia presenti nel disegno di legge finanziaria, che consentano al cabotaggio di ottenere delle agevolazioni fiscali per la tassazione del reddito dei lavoratori dipendenti dalle imprese marittime, misure che vengono indicate anche dalla Comunità.

La circostanza che per il 1990 non siano previsti stanziamenti non la considero grave perchè, dovendo operare sul sistema tributario e su problemi fiscali che riguardano il trattamento dei lavoratori o di altre categorie, diventa sinceramente difficile fare tutto questo incorporando un provvedimento e che l'amministrazione lo lasci passare con decorrenza da luglio, agosto o settembre.

Quelli che riguardano la tassazione sono provvedimenti che devono andare di esercizio in esercizio, e quindi nel 1990 la decurtazione deriva dal fatto che quello è l'anno in cui si può fare una legge che dice: «a decorrere dal 1° gennaio 1991», per cui ci sono degli stanziamenti probabilmente insufficienti, ma che consentono di partire a regime dall'inizio dell'esercizio finanziario, perchè sono convinto che il Ministero delle finanze oggettivamente non è in condizione di applicare cambiamenti di regimi fiscali in corso d'esercizio per tutta una serie di motivi tecnici. Nella convinzione che comunque questo traffico va sviluppato, io stesso sto spingendo verso la finanziaria pubblica del settore perchè, in collegamento anche con società private, possa prospettare e organizzare un servizio di cabotaggio più efficace e più attivo rispetto a quello attuale. L'idea potrebbe essere quella di avere un circuito nazionale che partendo da Genova arrivi da un lato a Palermo e dall'altro lato da Catania a Bari fino a Trieste, tenendo conto che bisognerà fare una valutazione dei costi.

Sorge qui un problema che però a mio avviso dobbiamo saper affrontare in modo relativo: il servizio probabilmente non è gestito in assoluta autonomia, però voglio ricordare che, per motivi legittimi anche di politica internazionale, noi spendiamo 8 miliardi l'anno per tenere una linea con Malta, che non è molto utile, ma che riteniamo sia cosa da fare per il buon nome del nostro paese, per le relazioni internazionali, eccetera.

Lo studio che io proporrò è quello di misurarci con i sistemi alternativi. Oggi si dice che il trasporto su gomma va ridimensionato e

l'alternativa sono le ferrovie. Ci si deve misurare come Marina mercantile sulla capacità di perdere in ogni caso meno delle ferrovie nel rendere lo stesso servizio; a quel punto dimostreremo di essere più economici. È questo l'esercizio che stiamo tentando di fare tenendo conto dei problemi di impatto ambientale, del potenziamento della rete, di inquinamento (è noto ai membri della Commissione che le norme italiane sono più restrittive in questo settore rispetto alle convenzioni internazionali). Questi problemi non vengono posti dal trasporto marittimo e in questo quadro va studiato il problema della velocizzazione, tenendo conto della peculiarità del paese. Voglio fare un esempio su una questione di cui mi occupai circa dieci anni fa come sottosegretario alle partecipazioni statali. Allora si prospettava l'idea di realizzare un collegamento tra Napoli e Palermo con una nave molto veloce che lo facesse in cinque ore, il che tecnicamente è possibile; però non si aveva interesse a realizzare una nave più veloce perchè i camion e i TIR nelle ore del trasporto marittimo non si sarebbero comunque trovati a viaggiare su strada. Questo per dire che il sistema della velocizzazione va studiato in relazione al tipo di tratte ed al tipo di obiettivo complessivo per dare una economia complessiva al settore dei trasporti. Dobbiamo tuttavia occuparci già adesso dei problemi che riguardano il trasporto su gomma lungo la dorsale adriatica.

In questo quadro si apre il problema degli aiuti alla cantieristica che sono qui stati invocati. Al riguardo posso garantire che sull'attuazione delle leggi che il Parlamento approva il Ministro della marina mercantile è disponibile a renderne conto in Parlamento su ogni aspetto. Io voglio lavorare utilizzando gli strumenti più rapidi per poter spendere e credo che quando si accetta il confronto con il Parlamento poi la trasparenza nasca da questo. D'altronde, per esperienza personale, sono ormai convinto che non è la norma che garantisce la trasparenza, ma il comportamento degli uomini che sono chiamati a gestirle. Il problema è avere chiari gli obiettivi e sapere come raggiungerli. Quindi anche di questo potremo ragionare successivamente in Parlamento; sul problema degli aiuti alla cantieristica c'è oggi una domanda che tira e che ci porterebbe, se avessimo maggiore disponibilità finanziaria, a poterla soddisfare, cosa che non avviene con le postazioni di legge.

C'è una procedura di infrazione da parte della CEE riguardante la legge n. 234 del 1989 che in questo momento è oggetto di una trattativa a livello tecnico. Ho già dato la mia disponibilità ad intervenire politicamente quando i funzionari mi diranno che è arrivato il momento di farlo, e questo per non esporre il Governo italiano a un no. Non intendo in questa fase rinunciare a nessuna di quelle norme per un motivo politico: dovendo sviluppare una trattativa, se stralciassi oggi una parte della normativa, avrei già perso la battaglia nel momento in cui devo recarmi alla stretta finale con il commissario. Quindi dobbiamo tenerla insieme fino alla fase finale, poi svilupperemo il negoziato e vedremo la forma più rapida per tradurlo in norma.

Aggiungo altre due considerazioni. Ho avuto degli incontri con colleghi di altri paesi e segnatamente la scorsa settimana con il Ministro francese a cui ho fatto presente la posizione del Governo italiano. È vero, abbiamo sfondato le indicazioni delle direttive comunitarie, però è

anche vero che ci sono altri paesi che forniscono aiuti alle loro flotte in modo non censurabile dalla Comunità, perchè l'Italia non ha nè registri-*bis*, nè bandiera-ombra. Sarebbe allora il caso di cominciare a quantificare in sede di Comunità che cosa in termini economici significa dare attraverso una legislazione nazionale la possibilità del registro-*bis* o della bandiera-ombra. Noi procediamo sulla via maestra, che è quella dell'intervento legislativo, essendo un paese, a differenza della Francia, che ha i cantieri navali. Ho detto in sede di Governo - e qui lo ripeto - che limitare questo tipo di intervento deve presupporre che nessuno è disponibile a spendere una lira di fondo di dotazione della cantieristica pubblica italiana nel giorno in cui, sulla spinta dei lavoratori in cassa integrazione, si stanziassero fondi di dotazione per tenere aperti i cantieri che non lavorano; mi domando perchè i cantieri non si debbano tenere aperti facendoli lavorare attraverso i contributi al credito navale e alla cantieristica in modo più razionale. In questo quadro va da sè che, se nell'ambito del ragionamento complessivo del Governo ci fosse una disponibilità dei Ministri finanziari, il Ministro della marina mercantile ne sarebbe ben lieto, consapevole di poter corrispondere ad esigenze presenti nel settore e con la possibilità di sviluppare un volume di investimenti di migliaia di miliardi di commesse nel settore; settore che, per quanto assistito, sostanzialmente mette in circolo anche dei capitali privati non indifferenti.

Dovrei adesso parlare degli altri temi citati.

Quello della difesa del mare ritengo che sia un problema di fondamentale importanza. Salvo il finanziamento previsto dalla legge n. 979 del 1982, ho chiesto io stesso che le postazioni di spesa fossero a fondo globale, perchè credo che si debba avviare un ragionamento complessivo con il Parlamento per un programma pluriennale di spesa nel settore della difesa delle coste e del mare, che ci consenta da un lato di dare organicità all'investimento e dall'altro di definire e presentare al CIPE - mi auguro nel più breve tempo possibile - il piano generale della difesa del mare e delle coste, compito non agevole perchè indeterminato nella formulazione originaria.

Andremo pure naturalmente avanti nella logica delle riserve marine, su cui stiamo sviluppando una azione particolare che sarà molto delicata: debbo avvertire il Parlamento che la riserva marina non vuole essere punitiva di nessuna attività a mare e che non può diventare il fatto su cui ci si potrebbe avvantaggiare a terra. Per intenderci, le riserve sono di tre tipi: integrale, generale e parziale. Fino a quando ci troveremo di fronte ad enti locali che non dicono che uso intendono fare del loro territorio, la riserva sarà integrale con divieto di balneazione. Quindi, il tema va sviluppato con le regioni e gli enti locali, in un rapporto di lealtà su quanto si vuole fare, perchè le riserve debbono rappresentare un punto di salvaguardia delle ricchezze del nostro paese, che si collega ad un ragionamento più generale sulla pesca e ad un modo più razionale di utilizzare le risorse e praticamente favorire lo sviluppo del turismo. Stiamo appunto svolgendo in questi giorni una azione di impulso; comunque, quando l'8^a Commissione del Senato lo riterrà opportuno, al di là delle discussioni sul bilancio e sul disegno di legge finanziaria, sarò disponibile a rendere audizioni specifiche per approfondire l'esame dei singoli problemi.

PATRIARCA. La nostra competenza riguarda solo venti riserve?

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Sono quelle previste dall'articolo 31 della legge n. 979 del 1982.

PATRIARCA. Le altre rientrano nella competenza del Ministero dell'ambiente?

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Non so se si tratta di una interpretazione della legge oppure dell'opinione di un noto collega di Governo.

Fino a quando il Parlamento non modificherà la legge sulla difesa del mare e delle coste, la competenza sarà del Ministro della marina mercantile. Dico questo non perchè all'interno del Governo ci siano diversità di opinioni ma per fare presente che se non si sviluppa una sinergia tra il lavoro a mare e quello a terra - vengo al punto fondamentale rappresentato dall'Adriatico - non otterremo buoni risultati.

Per l'Adriatico stiamo appunto realizzando qualcosa di diverso. Il Governo ha già proposto l'istituzione di una autorità di bacino, tenendo ovviamente conto del fatto che non si tratta di un bacino solo nazionale, tant'è che è prevista pure la presenza del Ministero degli esteri; occorre infatti considerare il problema relativo alla Jugoslavia. L'idea è comunque quella di sviluppare un *master-plan* per l'Adriatico, per il quale è ovvio che l'esperienza di chi si occupa di disinquinamento dei fiumi e a terra deve unirsi a quella di chi è costretto ad intervenire a mare, e a mare, che piaccia o no, non può che intervenire la marina mercantile. Abbiamo vissuto la stagione del commissariamento per l'Adriatico; il commissario era il Direttore generale dell'istituto di ricerca applicata alla pesca; quindi, veniva dalla Marina mercantile. Non si tratta di rivendicare una competenza; il fatto è che a mare ci sono certe strutture, tra cui le capitanerie di porto che sono il punto centrale della nostra azione.

PATRIARCA. È prevista una diarchia?

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Credo che attraverso l'istituzione di una autorità di bacino si ottenga una funzione collegiale con il coinvolgimento delle Regioni interessate per poter dare una risposta univoca.

Il problema della difesa delle coste e del mare si collega poi a quello del potenziamento delle capitanerie di porto. Vorrei far presente che disponiamo di 4.630 uomini che lavorano al di là di ogni possibilità umana: nell'estate del 1989 sono state effettuate 2.200 operazioni di soccorso a mare tutte sostanzialmente con esito positivo. Questi uomini sono decisamente insufficienti: è inutile continuare ad approvare leggi riguardanti comportamenti in mare quando non si hanno gli strumenti per controllarne l'applicazione. Ho pertanto già inviato ai Ministri competenti il disegno di legge per il potenziamento del Corpo. Non c'è assolutamente la volontà - lo dico con franchezza e lo dirò anche al salone nautico di Genova - di entrare in conflitto con la Guardia di

finanza, con i carabinieri o la polizia, ma occorre realizzare un minimo di coordinamento. Infatti, ad un diportista può capitare di essere fermato più volte dai quattro Corpi per il controllo della patente nautica.

È stato sollevato anche il problema della pesca marittima. Devo dire che abbiamo cominciato a lavorare per elaborare un nuovo piano triennale, ma è un tema di fondo che essenzialmente ci deve vedere impegnati all'interno della CEE. Non esiste una politica comune per il Mediterraneo, che non può essere associato, così come è avvenuto in passato, alla politica delle quote, che va bene per i mari del Nord che hanno una grande estensione. Si tratta, infatti, di un bacino di piccolissima estensione, con una serie di problemi che riguardano, in primo luogo, la necessità di raccordarsi all'interno della Comunità economica europea per una azione di ricerca sulla consistenza e conservazione delle specie.

Abbiamo già iniziato questo tipo di collaborazione. Mi onorerò, assieme ai colleghi competenti, di presentare un progetto di ricerca sull'origine della mucillagine nell'Adriatico, con la collaborazione di università italiane e francesi, di centri di studi tedeschi e spagnoli, con un finanziamento al 50 per cento da parte della CEE. Il problema della pesca sarà invece esaminato in sede comunitaria a fine novembre; sull'argomento mi sono comunque già consultato con il collega francese e cercheremo di incontrare il Ministro spagnolo. Sono stato lunedì in Germania dove ho incontrato il collega tedesco con il quale ho cercato di negoziare l'appoggio dell'Italia in relazione a talune esigenze di qualche paese come la Germania (che è un paese forte della Comunità che si affaccia sul Mare del Nord) in cambio finalmente di una serie di misure strutturali e, soprattutto, della capacità di andare verso le zone economiche (e dirò poi perchè) con una politica per il Mediterraneo.

Perchè tutto questo? Perchè il Mediterraneo è un piccolo bacino sul quale si affacciano alcuni paesi extracomunitari che hanno regimi politici non omologabili tra di loro e con difficoltà di dialogo. Io sono un deputato eletto a Palermo e so quello che significa la vicenda con la Tunisia per i pescatori di Mazara del Vallo, così come per molti altri pescatori che sono soggetti ai comportamenti umorali di Tripoli rispetto alla possibilità di pescare in certi mari.

Se ci fosse una posizione comune dei paesi comunitari che si affacciano sul Mediterraneo, potremmo negoziare con maggiore forza politica e potremmo forse un giorno (oggi è utopia) arrivare ad una conferenza sulla pesca nel Mediterraneo che veda, da un lato, su una posizione comune i paesi della Comunità e, dall'altro lato, i paesi terzi.

Su questo terreno comunque il Governo italiano ha già avviato autonomamente una serie di contatti e farà tutti gli sforzi per cercare di stipulare in tempi brevi accordi complessivi di pesca, almeno con la Tunisia e con la Libia; poichè questa, al momento, è la questione più drammatica.

In tale quadro si pone il problema della riconversione del nostro settore di pesca. E qui è stato citato il caso - adesso è su tutti i giornali perchè ne parlano gli ambientalisti, ma è un problema oggettivo - dell'uso delle reti derivanti.

Intanto io vorrei precisare che attualmente c'è un fermo per la pesca operante, per cui è bene che si sappia che nel mese di ottobre c'è il divieto di questa pesca; inoltre aggiungo che si tratta di un tipo di pesca che non viene esercitato durante il pericolo invernale, e che sostanzialmente, passato il 15 di novembre (e quindi, se occorre, vedremo quali provvedimenti prendere fino al 15 di novembre), c'è un margine di tempo che arriva fino ad aprile-maggio dell'anno venturo nel quale non si opera.

Che cosa sta facendo il Ministero in questo momento? Oggi il Comitato tecnico-scientifico ha approvato tre progetti di ricerche di vario tipo, che saranno finanziati nei prossimi giorni (quando la Commissione lo ritenesse li illustreremo nel dettaglio); essi debbono essere anche sperimentali perchè, diversamente, facciamo delle scelte che poi, quando vengono applicate, non servono a niente.

Per esempio, uno dei tre progetti prevede che si vada a fare uno studio sul Tirreno per cui, calando una rete derivante tradizionale con sistema tradizionale, calando accanto una rete derivante tradizionale con sistema non tradizionale e calando una rete fatta di materiale diverso che potrebbe essere «visibile» ai delfini abbiamo una sperimentazione concreta per capire qual è il risultato che ne consegue.

Affideremo un termine il più breve possibile a questi studiosi perchè ci forniscano dei dati; la prossima settimana convocherò i rappresentanti delle categorie (Federpesca, tre centrali e cooperative) per cominciare a rappresentare qual è la situazione e io credo che prima che riprenda la stagione piena di questo tipo di pesca adotteremo dei provvedimenti concreti che evitino la strage della quale si è parlato e che rappresenta un fatto oggettivo.

A nessuno deve sfuggire però che c'è un dato di fatto, cioè che in questo settore vige il blocco delle licenze, ma ce ne sono comunque 700 e quindi c'è gente che questa pesca la esercita perchè è stata autorizzata dal nostro stesso Stato, non da un altro Stato; e nel momento in cui dovessimo chiedere di andare alla riconversione, se vogliamo che il pescespada si peschi in modo diverso, non si potrà non tenere conto del fatto che c'è gente che, autorizzata dalle norme vigenti nel nostro paese, ha fatto degli investimenti nel settore, e che la riconversione quindi non sarà una cosa nè gratis nè indolore.

Adesso il Parlamento europeo ha approvato anche una risoluzione che invita a fare alcune prescrizioni; bene, ma allora poniamo, come io porrò alla Comunità, il tema di finanziarci anche eventuali misure strutturali per la riconversione di questo tipo di pesca, aggiungendo un fatto, cioè che la battaglia non è solo italiana, perchè è vero che il nostro paese consente questo tipo di pesca, ma la nostra potestà arriva a 12 miglia dalla costa: non è che quando noi avremo impedito ai pescatori italiani di andare a fare questo tipo di pesca i giapponesi se ne andranno, perchè questa pesca nel Mediterraneo la fanno i giapponesi. Il massimo che si può fare nel momento in cui si arriva a una soluzione è di impedire loro lo sbarco nei porti italiani, quando noi avremo impedito questa pesca: e voi siete convinti che i giapponesi hanno bisogno dei porti italiani per venire a pescare il pesce?

Quindi, fino a quando non arriveremo alla definizione di alcune zone economiche esclusive tra i paesi della Comunità (il discorso

riguarda noi e la Fancia), potremo impedire la strage dei delfini da parte italiana nel Mediterraneo, ma non impediremo quella dei giapponesi, non impediremo che i giapponesi, utilizzando esattamente gli stessi mezzi che noi condanniamo e vogliamo eliminare, continuino a pescare anche le spadelle, creando un danno gravissimo alla riproduzione della specie. E d'altronde lo si vede: credo che basti entrare in un mercato del pesce qualunque per vedere come il pescespada è un prodotto che non manca mai, come il prezzo del pescespada si va abbattendo perchè ce n'è una quantità sovrabbondante. E un ragionamento da fare alle categorie è anche questo, cioè che alla fine un prezzo lo pagheranno anche i consumatori; se con un altro sistema si pesca meno, va da sè che crescerà il prezzo del pescespada e in qualche modo la minore quantità di pescato sarà risarcita da un maggior prezzo.

Il problema è un po' più complesso rispetto all'intento solo di evitare la strage; noi stiamo lavorando per questo, ma oggettivamente siamo di fronte a una categoria che, se ha 700 licenze e se ogni barca ha almeno quattro persone di equipaggio, conta circa 3.000 persone che hanno fatto investimenti.

Quindi questo è un problema che per il profilo sociale dovremo essere in grado di affrontare.

Signor Presidente, mi rendo conto di avere parlato oltre misura e probabilmente di non avere dato tutte le risposte che mi sono state richieste, ma aggiungo, poichè era stato posto anche il tema della portualità turistica, sul quale peraltro c'è un disegno di legge del Governo pendente al Senato, che io credo che quella discussione vada ripresa subito dopo l'approvazione della «finanziaria», per la quale forse c'è bisogno di qualche modifica; la mia idea, anche se mi rendo conto che sono cose più facili a dirsi che a farsi, è quella di arrivare allo sportello unico: cioè non è pensabile che per avere una concessione si confondano compiti e ruoli; si assegnino dei tempi, possiamo studiare il problema.

Soprattutto, siccome questo problema comporta una serie di valutazioni che sono quelle dell'impatto ambientale, che sono quelle di un dibattito che si scatena ogni volta che si parla della necessità degli approdi (e qui se n'è parlato), io partirei da una ricognizione dell'esistente per vedere che cosa è possibile ristrutturare, dove incontreremo certamente meno difficoltà sul terreno dell'impatto ambientale perchè si tratta di strutture che già esistono e che magari non sono funzionanti o funzionali. E aggiungerei, in una seconda fase, l'idea delle cose nuove che si possono fare.

Credevo che uno sforzo in questa direzione sia oggi l'unico serio contributo che possiamo dare alla nautica da diporto che ha già avuto agevolazioni fiscali, che avrà adesso anche diversa considerazione ai fini del redditometro, vale a dire che la barca non sarà indice di per sè per il redditometro ma sarà assoggettata più o meno in termini di vetustà agli stessi criteri che riguardano l'automobile, perchè una barca usata di dieci anni non può avere lo stesso indice della barca nuova di zecca che viene acquistata. E credo che nel settore, quando poi si avrà una *deregulation* in relazione anche alle normative europee, saremo in grado di poter rimanere *leader* nel Mediterraneo.

Concludo ribadendo che lo sforzo che si è fatto è stato quello che era compatibile con le risorse complessive, che queste sono le linee di indirizzo sulle quali il Governo intende muoversi. Credo che la garanzia maggiore del Parlamento sia quella che, avendo quasi tutte le appostazioni a fondo globale, approvata la «finanziaria», punto per punto, ci sarà un disegno di legge del Governo e quindi un momento ulteriore di confronto con le forze politiche in Parlamento per approfondire questi temi e, soprattutto, per cercare di andare verso un uso razionale delle risorse coinvolgendo nelle scelte il Parlamento.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro. A prescindere dai consensi che può aver suscitato o dai dissensi che può non avere fugato, non si può non apprezzare il modo in cui ha affrontato l'intera materia del suo Ministero, e di questo bisogna esserle grati.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. Il primo è dei senatori Visibelli e Sanesi ed è stato già precedentemente illustrato dal senatore Visibelli. Ne do nuovamente lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

constatato che ogni anno migliaia di delfini ed altri cetacei (capodogli e balene) vengono uccisi dalle reti usate per la pesca al pesce spada;

ritenuto che una trappola mortale come questa, lunga 10 mila chilometri, rischia di portare all'estinzione i mammiferi marini dei nostri mari;

considerato che in assenza di qualunque limitazione all'uso di queste reti anche il pescespada è già oggi avviato ad un inevitabile tracollo,

impegna il Governo:

a che le attuali tecniche per la pesca del pescespada che minacciano la sopravvivenza dei delfini (reti pelagiche derivanti) vengano tempestivamente vietate in Italia a norma di legge, incentivando contemporaneamente metodi di pesca più selettivi».

(0/1849/1/8-Tab. 17)

NIEDDU, *relatore alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. L'ordine del giorno potrebbe essere accettato come raccomandazione.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione in quanto, pur condividendone le finalità, credo che la sua formulazione sia troppo netta nel momento in cui prescrive di vietare tempestivamente le attuali tecniche di pesca.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno (0/1849/2/8-Tab. 17) del senatore Putignano, che egli ha già illustrato nel corso del suo intervento. Ne do nuovamente lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato

considerata l'enorme importanza che riveste il demanio maritti-

mo sotto il profilo della utilizzazione socio-economica e della salvaguardia del patrimonio ambientale,

rilevata la assoluta carenza degli strumenti conoscitivi che ha permesso abusi e comunque un utilizzo non razionale e programmato delle risorse di 8.000 km di costa,

impegna il Governo:

ad assumere ogni opportuna iniziativa volta a dotare l'Amministrazione della marina mercantile di un catasto dei beni del demanio marittimo da istituire attraverso la realizzazione di un sistema informativo che consenta la individuazione dei beni, la creazione di una banca dati e il trattamento automatico delle informazioni».

(0/1849/2/8-Tab.17)

NIEDDU, *relatore alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Sono favorevole ad accettarlo come raccomandazione.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

VISCONTI. A nome del Gruppo comunista dichiaro che voteremo contro la proposta di redigere rapporto favorevole sulla tabella 17 e preannuncio la presentazione di un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la proposta di conferire al senatore Nieddu l'incarico di redigere rapporto favorevole sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.

È approvato.

Non facendosi osservazioni, il seguito dell'esame congiunto dei documenti di bilancio è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 21,05.

GIOVEDÌ 12 OTTOBRE 1989

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

I lavori hanno inizio alle ore 10.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 9**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 10**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (**Tabella 11**)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)» (1892)

(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito dell'esame congiunto. Rinvio dell'esame delle Tabelle 10 e 11. Conclusione dell'esame della tabella 9)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992. - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990 (Tabella 9) - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10) - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)» e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)».

Riprendiamo l'esame congiunto dei documenti di bilancio, sospeso nella seduta di ieri.

Dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 9 e sulle parti ad essa connesse del disegno di legge finanziaria.

VISCONTI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, do atto innanzi tutto al relatore delle difficoltà che ha dovuto superare nel predisporre una relazione sullo stato di previsione di un Ministero che, in verità, vede ridotte le sue competenze di anno in anno e che finisce per vedere ancor più asciugato il suo terreno di competenze dallo stesso disegno di legge finanziaria al nostro esame, tant'è che, probabilmente, la discussione sul Ministero dei lavori pubblici avrà luogo quando saranno esaminati alcuni dei cosiddetti provvedimenti collegati.

Intanto, possono farsi alcune riflessioni di ordine generale che riguardano il Ministero e le sue competenze, nonchè alcuni provvedimenti che dovrebbero finalmente vedere la luce.

Intendo soffermarmi brevemente sui principali problemi che abbiamo di fronte. Innanzi tutto, sulla drammatica situazione degli sfratti. Riteniamo che si debba affrontare seriamente e definitivamente una questione di sempre maggiore emergenza, nella consapevolezza che essa non potrà e non dovrà essere risolta attraverso la sola riforma dell'equo canone. Questa, tra l'altro, è soltanto una parte della politica della casa. In proposito, abbiamo presentato qui al Senato un nostro disegno di legge e siamo tuttora in attesa che il Governo si decida a formulare una proposta su cui aprire un confronto per capire come impostare finalmente una politica della casa e dell'edilizia pubblica nel paese.

Condivido alcune delle considerazioni fatte dal relatore. Per parte nostra, noi siamo estremamente preoccupati per una rimodulazione o un ridimensionamento della spesa. Il problema da affrontare, infatti, è quello del modo in cui qualificare la spesa pubblica e gli interventi del Ministero dei lavori pubblici in settori strategici per lo sviluppo del paese. Posso dunque sottoscrivere appieno quanto si dice nella relazione preliminare sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1990.

Oggi, poi, a differenza che nel passato, più che la crescita assume particolare rilevanza la riqualificazione dell'intero sistema insediativo, dalla salvaguardia dei centri storici al recupero delle periferie urbane, passando attraverso il risanamento delle aree industriali e delle aree degradate dall'abusivismo edilizio. Il problema da affrontare è soprattutto quello del governo del territorio, guardando all'ammodernamento delle nostre città e al recupero delle infrastrutture esistenti.

Ciò richiede un coordinamento delle politiche ed il superamento di qualsiasi logica di divisione in due tempi dell'azione dello Stato che porti ad affrontare prima le emergenze e poi i nodi strutturali e che distingua gli interventi settoriali in ordinari e straordinari; nel dire questo, mi riferisco soprattutto ai problemi abitativi. Dopo il fallimento della dicotomia tra intervento ordinario e intervento straordinario, dopo la politica delle sovrapposizioni tra interventi di emergenza, ordinari e straordinari, credo si debba fare una riflessione e pervenire a delle conclusioni.

Occorre affrontare, innanzi tutto, il problema della riqualificazione delle grandi aree metropolitane. Questa operazione passa attraverso il recupero, anche funzionale, del costruito, a cominciare dal patrimonio pubblico attuale. La stessa Corte dei conti fa in proposito un appunto. Non sappiamo, allo stato (eppure, per legge avremmo dovuto avere indicazioni al riguardo), quale sia la condizione attuale del patrimonio pubblico. L'informazione ci consentirebbe di capire in che modo lo stesso patrimonio possa essere riutilizzato ai fini di una riqualificazione delle nostre città. Avremo comunque modo di entrare nel merito del problema quando discuteremo il provvedimento attualmente all'esame della Camera. Mi scuso fin d'ora con il Ministro e con i colleghi se, nel farvi riferimento, citerò cifre non del tutto attendibili. La colpa, tuttavia, non è mia (e questo è grave): mi baserò, infatti, sui dati che traggo da

due documenti, l'uno della Commissione bilancio e l'altro dell'VIII Commissione della Camera dei deputati. Sono due testi completamente differenti nella sostanza.

Mi riferisco, in particolare, alla legge di collegamento per l'intervento straordinario nell'edilizia, allo snellimento delle procedure per l'intervento ordinario, agli interventi per opere civili, acquedotti e strade. Ne discuteremo, ma un'osservazione va fatta fin d'ora.

Il Parlamento si trova ad affrontare problemi estremamente rilevanti in maniera disarticolata. Al Senato affrontiamo tale questione discutendo il disegno di legge finanziaria; il provvedimento è stato presentato alla Camera, ma abbiamo comunque l'esigenza di richiamarlo se vogliamo fare una riflessione ampia sui temi di carattere generale che abbiamo di fronte.

Credo che vada detto subito che il provvedimento che lei, onorevole Ministro, ha presentato utilizza impropriamente i fondi ex Gescal; è un provvedimento che presta il fianco anche a censure in diverse direzioni. Ma volendo ricordare molto brevemente la qualità e la natura del provvedimento, richiamerò molto sinteticamente alcuni cardini sui quali esso poggia. Circa i fondi, si raschia il «fondo del barile» per quanto riguarda i fondi disponibili per la Cassa depositi e prestiti; si utilizzano quindi tutti i fondi ex Gescal; si utilizzano residui di settore; si utilizzano residui che andrebbero ad esempio al Mezzogiorno, anche se non utilizzati e recuperati, per ridistribuirli in tutto il paese. L'impegno, io leggo, per gli 8.000 miliardi è un impegno che non dovrebbe essere determinato in base alla quantità. Sempre per richiamare il problema della riqualificazione della spesa, credo che preventivamente andrebbe impostato un programma che indichi il fabbisogno degli investimenti necessari ed i tempi di realizzazione.

Passando all'ambito di intervento, lei intende intervenire nei comuni ad alta tensione abitativa; ma a questo punto sorgerà un'altra questione che ancora non abbiamo di fronte: i criteri per definire i comuni ad alta tensione abitativa. Dovrà essere ancora il CIPE a farlo, oppure più opportunamente le Regioni possono identificare i comuni ad alta tensione abitativa? Ma la qualità degli interventi è il punto centrale del provvedimento. Esso sostituisce il programma ordinario. Non ci facciamo illusioni! Non siamo in grado di mettere in piedi una operazione di utilizzo e di ricostituzione continua del fondo perchè, se non ho capito male, si dovrebbero produrre alloggi, venderli agli istituti assicurativi e ricavare, quindi, risorse finanziarie per la ricostituzione del fondo da utilizzare successivamente per gli interventi ordinari. Intanto, nel leggere la relazione tecnica si rileva che i costi di questi alloggi forse risultano essere elevati per gli stessi enti indicati come acquirenti. Allorquando per 80 metri quadrati si stima una spesa di 150 milioni l'operazione merita di essere analizzata e verificata: noi dobbiamo costruire alloggi e infrastrutture primarie e secondarie espropriando le aree con una legge che è ancora quella generale del 1865. Il che, credo, non ci consentirà, al di là di tutte le maggiorazioni che si potranno concedere, di avere in tempo breve le aree e, quindi, i fabbricati. A parte il fatto che bisogna anche vedere come correggere alcune norme contenute nel provvedimento già richiamato. Forse vi

sarà, quindi, qualche difficoltà nel piazzare questi alloggi, ma ci sarà sicuramente una difficoltà nel reperire le aree.

Nella relazione di accompagnamento è detto che si è costretti in certo qual senso ad intervenire in maniera così straordinaria perchè i comuni ed altri enti territoriali non sono stati in grado di spendere i fondi disponibili. Credo che dovremmo riflettere sulle cause che portano a questa non spendibilità, a questa scarsa capacità di spesa degli enti locali. Abbiamo bisogno di un nuovo regime dei suoli, abbiamo bisogno di una programmazione, signor Ministro. Mentre il Parlamento sta discutendo, il Governo deve ancora definire il concerto per i provvedimenti che si è impegnato a fare fin dal 1980. Sono passati nove anni e siamo ancora fermi a quel punto. Con questo provvedimento si stravolge la pianificazione urbanistica. Il risultato è che quasi certamente andremo incontro ad un altro fallimento, anche perchè vengono esautorati gli enti locali. Potremo avere degli effetti fra cinque-sette anni e, quindi, non era proprio il caso di stravolgere un settore che già è stravolto da una sovrapposizione di leggi e di interventi che in buona sostanza finiscono per penalizzare chi non dovrebbe essere penalizzato, cioè coloro che sono senza casa. La politica della casa dovrebbe essere impostata in maniera totalmente diversa. La strada dell'intervento straordinario non va, come non ha pagato e non può pagare quello che noi definiamo il «modello irpino». Non paga lo snellimento delle procedure dell'intervento ordinario. Noi possiamo effettivamente costruire case a patto che si riesca ad avere una legge per gli espropri e a mettere i comuni nelle condizioni di programmare gli interventi.

Credo che non sia giusto mettere sullo stesso piano tutti i comuni nell'addebito di responsabilità. Ci sono, infatti, comuni che hanno predisposto da tempo programmi di intervento ordinario e che sono tuttora in attesa di finanziamenti, mentre ce ne sono altri sicuramente inadempienti.

Signor Ministro, attenzione a mettere in piedi provvedimenti di un certo tipo, che portano a risultati incerti ed a lievitazioni dei costi. La stessa scheda predisposta dal CER non potrà mai essere equiparata ai progetti di massima. Privilegiare le decisioni a livello centrale, sia che si tratti delle Regioni, sia che si tratti dello Stato, altro non fa se non favorire determinati gruppi ristretti. Si arriverà a forme di affidamento che non garantiranno affatto che negli appalti non entri la criminalità organizzata. C'è invece bisogno di una programmazione trasparente, di una reale articolazione dei centri di spesa, di un coinvolgimento in questa operazione di tutto il variegato tessuto delle imprese. Si devono spendere le somme e ridurre i residui passivi.

Vengo ora ad un interrogativo ricorrente in Commissione: che fare di fronte ad una capacità di spesa della Pubblica amministrazione che si riduce di anno in anno? E di quale amministrazione? Quella centrale o quella periferica? La capacità di spesa delle amministrazioni periferiche è maggiore rispetto a quella dell'amministrazione centrale dello Stato. Noi ragioniamo sulle due fasi principali della realizzazione dell'opera pubblica: quella della realizzazione dei programmi e della formazione dei progetti e quella esecutiva. Ragioniamo da moltissimo tempo sul modo in cui ridurre i tempi e superare certi limiti. Dirò subito che ci sono termini temporali che non possono essere compressi oltre un

certo limite: nella fase esecutiva devono essere assicurati determinati tempi tecnici se si vuole garantire la sicurezza del lavoro. Ne è prova, peraltro, la cronaca di questi giorni degli incidenti che si verificano nei cantieri dei «mondiali» del 1990.

Il suo, signor Ministro, è un osservatorio privilegiato, che le consente di capire esattamente cosa avviene, a livello di spesa, nelle amministrazioni centrali e periferiche. Io stesso ho fatto un quadro estremamente semplificato della situazione, utilizzando i dati che lei ci ha fornito, soffermandomi, in particolare, sulle attività specifiche del Ministero dei lavori pubblici. Cosa ne ho ricavato? Che i ritardi interessano soprattutto la prima fase, quella cioè della programmazione, della predisposizione e della revisione del progetto.

Quando si ragiona sui ritardi, sulla capacità di spesa e sui tempi di esecuzione, si dovrebbe fare riferimento ad un parametro estremamente interessante: quello della lievitazione della spesa e dei costi nel corso della realizzazione di un'opera. A volte, manca una programmazione propedeutica da parte di un'altra amministrazione dello Stato. Il che condiziona gli interventi di altre amministrazioni. Credo che l'esempio del settore delle opere marittime sia il più indicato: in assenza di una riclassificazione dei porti, il Ministro dei lavori pubblici non potrà realizzare le infrastrutture. Credo quindi che la lamentela la si dovrebbe levare, in questo caso, da parte sua e con noi nei confronti dei Ministri della marina mercantile che si sono succeduti in questi ultimi anni.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non degli ultimi due.

VISCONTI. Proprio di quelli. In questi anni avremmo potuto discutere ed approvare il provvedimento sulla riclassificazione dei porti.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dovrebbe farlo presente ai colleghi della Camera, che tengono ferma la riforma da due anni.

VISCONTI. Sui ritardi incidono anche le modificazioni del progetto in sede esecutiva. Si devono aggiungere poi la mancanza d'intesa dei Ministeri interessati e la difficoltà e precarietà delle scelte programmatiche. Basti pensare all'edilizia penitenziaria, per la quale vi sono state decine di provvedimenti per variare, modificare e riclassificare; oppure, alle difficoltà nella formulazione dei programmi e nell'ottenere i prescritti pareri per la realizzazione di opere idrauliche.

La prima conclusione che si può trarre è che si dovrebbe pervenire ad una programmazione concertata e ad una progettazione interdisciplinare; soprattutto, ad una progettazione esecutiva che sia veramente tale, nel senso che il prodotto non si discosti troppo da quello preventivato in prima istanza. Ciò consentirebbe di ridurre tempi e costi.

L'intervento in questa fascia ci consentirebbe anche di ottenere forse un prodotto qualitativamente migliore.

Per quanto concerne la fase delle esecuzioni, non c'è dubbio che noi abbiamo una legislazione che deve essere rinnovata: leggi speciali, leggi contingenti, leggi derogatorie. La stessa Pubblica amministrazione oggi è veramente disorientata e non sa come comportarsi. Basta

l'esempio dell'ANAS: per definire un orientamento ci sono voluti pareri, sentenze ed ordinanze. Sono intervenuti il TAR, la Corte dei conti, l'Avvocatura generale dello Stato per far capire esattamente all'ANAS come deve comportarsi. Noi abbiamo quindi piani quinquennali in sofferenza che solo oggi si avviano e i ritardi sono da addebitarsi soprattutto alla prima fase. La fase dell'esecuzione richiede, quindi, una revisione delle procedure. Sono d'accordo con il relatore quando rileva che oggi noi andiamo alla scelta del contraente guardando soprattutto ai requisiti soggettivi degli stessi. Appare necessaria, a questo punto, la revisione dell'Albo dei costruttori e delle procedure che riguardano l'offerta. Ma come si svolge oggi l'attività contrattuale da parte della Pubblica amministrazione? Noi abbiamo una legislazione recalcitrante nei confronti delle direttive CEE. Non abbiamo risolto e non vogliamo risolvere - ma credo nell'interesse del paese - alcuni nodi dei quali dobbiamo discutere e sui quali dobbiamo intervenire: la pubblicità e l'uso corretto delle forme di affidamento. Noi andiamo alla licitazione privata quando potremmo e dovremmo andare all'appalto-concorso. Usiamo la concessione in maniera impropria sia nella forma del 1929 che in quella ultima e recente che il Parlamento ha formulato con la legge n. 80 del 1986. Ora prevale una forma rispetto all'altra a seconda delle condizioni nelle quali si trova la Pubblica amministrazione. Signor Ministro, oggi le sue competenze sono ulteriormente ridotte dall'intervento del Ministro della protezione civile il quale finisce per diventare, in determinate aree del nostro paese, il vero Ministro dei lavori pubblici. Si dovrebbe, quindi, mettere mano alla riforma degli appalti pubblici.

Per quanto ci riguarda, noi abbiamo prodotto, a nostre spese, una ricerca. Le offriamo una copia. Lei ha messo in piedi una commissione per studiare tra le altre cose anche il problema della realizzabilità delle grandi opere pubbliche, analizzando il rapporto tra Pubblica amministrazione centrale e amministrazioni periferiche. Io mi auguro, e auguro a lei, di vedere al più presto il prodotto di questa ricerca estremamente importante ai fini della revisione degli appalti. Qual è il vero problema? Noi abbiamo 200.000 leggi, produciamo 1.500 leggi all'anno, tra Stato e Regioni. Prima, esse riguardavano prevalentemente la copertura di interessi di alcuni gruppi di tipo corporativo o la definizione del rapporto pubblico-privato. Negli ultimi anni, la media si è abbassata, ma le leggi riguardano il rapporto tra Stato e Regioni. C'è una riappropriazione da parte dello Stato di alcuni terreni che sono propri delle Regioni. Credo che, anche riflettendo sulla realizzazione delle opere pubbliche nel nostro paese, noi ci avviamo verso una migliore ridefinizione delle competenze dello Stato e delle Regioni. Un punto ci deve guidare: la direttiva CEE. Uno dei più grossi problemi che avremo di fronte negli anni a venire è quello delle gestioni. Oggi non serve tanto costruire, quanto saper gestire. Non serve più la Cassa per il Mezzogiorno.

Lei, signor Ministro, nel provvedimento di accompagnamento interviene anche nel settore degli acquedotti, settore estremamente delicato perchè l'acqua è una risorsa che deve essere intelligentemente e razionalmente utilizzata, tenendo presente che il programma e il progetto devono tenere conto della «forma» di gestione. Noi abbiamo consorzi che gestiscono gli acquedotti ed altri che gestiscono le reti

idriche, ma non l'acqua. Ci troviamo quindi di fronte ad un disservizio che il più delle volte si scarica sull'utente anche in termini economici, perchè oggi i consorzi sono tenuti a ripianare i bilanci sulla base di quello che è il costo, trascurando che la tariffa non può essere rapportata ad un costo determinato che risente della inefficienza di gestione. Lei nel provvedimento li chiama ancora consorzi senza tener conto del loro funzionamento e ruolo.

Tutto questo richiama quindi la grande questione della riforma del Ministero dei lavori pubblici. Io non richiedo promesse come quelle che ci ha fatto per altri settori il ministro Gava, il quale ogni Natale ci ha sempre promesso in regalo la riforma della sua amministrazione. Vorrei invece che cominciassimo a discutere anche della riforma del Ministero dei lavori pubblici perchè noi in Europa nel 1992 dobbiamo entrare facendo capire anche agli altri paesi che sappiamo esattamente come si pongono le questioni del 2000 e come la Pubblica amministrazione si rapporta ad esse.

VISIBELLI. Normalmente, quando i politici si cimentano con il latino fanno delle brutte figure. Ad ogni modo, il nostro comportamento analitico in merito alla tabella 9 sarà improntato al «*Parcere subiectis et debellare superbos*».

Ritenendo di fare cosa gradita ai colleghi, e soprattutto al Ministro, che riconosco come persona estremamente pratica, non mi addentrerò nella schizofrenia delle cifre di cui alla tabella in esame, nè farò un «Bignamino», una *summa* delle problematiche connesse al Ministero dei lavori pubblici, anche perchè l'esperienza maturata in questi anni mi ha portato a collocare i documenti contabili nella giusta dimensione: quella, cioè, di un «libro dei sogni», che spesso viene snaturato dal «tran-tran» quotidiano, che determina gli ormai ben noti residui passivi, e dall'incapacità di spesa della Pubblica amministrazione.

Richiamerò, invece, sinteticamente la vostra attenzione sulla relazione del senatore Patriarca, che (egli stesso me lo concederà) ho potuto leggere soltanto nella parte dattiloscritta per incapacità interpretativa della sua scrittura, ma che comunque è chiara. Lo stesso fatto che il senatore Patriarca abbia scritto le note a mano sta, del resto, ad indicare la velocità con cui ha dovuto lavorare. Tuttavia, gli va dato atto, al di là di taluni lavori di ricopiatura dalla relazione che accompagna la tabella 9, che, in realtà, tutto quello che c'era da dire di non eccessivamente politico (in termini, cioè, contabili, operativi e strutturali) contro il Ministero dei lavori pubblici egli stesso, con molto garbo, lo ha detto; per cui noi dell'opposizione, in effetti, abbiamo appreso dalla sua relazione che l'esigenza di un nuovo assetto istituzionale si avverte vieppiù, come pure l'urgenza di una riforma organica del Ministero, che si lamenta la vacanza di posti superiore al 50 per cento di quelli previsti, che vi sono problemi connessi alle barriere architettoniche e all'attuazione delle norme sull'edilizia demaniale. Molto correttamente, il relatore ha detto che siamo a livelli di guardia e che siamo, addirittura, alla vigilia di sanzioni, come più volte segnalato dal Ministero delle finanze e dalla Corte dei conti. Si deve dunque prendere atto della corretta relazione del senatore Patriarca nell'assistere all'impoverimento operato nei confronti di questo Dicastero, che era

invece, in passato, un Ministero di spesa, fortemente caratterizzato da notevoli risorse e che aveva effetti moltiplicatori su vari settori dell'economia, tanto che lo stesso relatore si è augurato che lo stesso torni, come si suol dire oggi, a «tirare».

Ecco perchè, signor Ministro, facevamo ieri riferimento ai vari Fra Cipolla di boccacesca memoria.

Ci rendiamo conto dell'inutilità di questo dibattito, sia per l'ambiente che per il contesto in cui si svolge, sia perchè anche in questo caso avremmo buon gioco (proprio per la sua inutilità) nel rifarci alle nostre dichiarazioni del 1° dicembre 1988, che per velleità goliardica avremmo potuto riproporvi pari pari. Sottolineavamo, allora, le carenze del Ministero dei lavori pubblici sul piano amministrativo e dell'utilizzazione del personale; facevamo rilevare che il Ministero aveva subito un processo di svuotamento delle sue funzioni e di perdita di prestigio, cui aveva fatto seguito, non casualmente, una riduzione degli stanziamenti. Tutto ciò che dicevamo l'anno scorso sulle procedure di appalto e sul rischio di presentarci all'appuntamento del 1992 impreparati è riproponibile nell'odierna occasione. Ve ne faremo, però, ammenda.

Pur avendo constatato che il senatore Patriarca conclude la sua relazione dicendo che questo è un bilancio di transizione che sconta difficoltà di ordine generale per la finanza pubblica, ma che lascia intravedere nuove possibilità di un rinnovamento che inevitabilmente coinvolgerà strutture, professionalità e metodi operativi, riteniamo che approvare il suo rapporto (e, di conseguenza, la tabella 9) sia un atto di fede. Poichè gli atti di fede siamo abituati a compierli nelle Chiese e non in Parlamento, pur confidando nella capacità del Ministro di ravvivare il comparto dei lavori pubblici, come ha già fatto con quello della marina mercantile, voteremo contro.

COLETTA. Annuncio, a nome del Gruppo repubblicano, il nostro voto favorevole sulla tabella 9 e sulle parti ad essa connesse del disegno di legge finanziaria.

LOTTI. Signor Ministro, il collega Visconti nel suo intervento ha messo già in evidenza la situazione anomala che si è venuta a creare nel suo Ministero e ha concluso il proprio intervento con un appello a lei rivolto perchè ci fornisca chiarimenti circa il processo di riforma del Ministero dei lavori pubblici, processo che non può non riguardare l'intero Esecutivo, soprattutto se si tiene conto che il suo Ministero per molti versi agisce, come dice la Corte dei conti, in diarchia con altri Ministeri, in particolare quello dell'ambiente. Il collega Visconti metteva in evidenza le difficoltà del concerto con il suo collega di Governo. In altri settori il suo Ministero agisce con competenze che viepiù sono andate o affievolendosi o confondendosi con l'avvento di un assetto istituzionale nuovo e diverso - le Regioni in modo particolare -, oppure ancora confligge con altri Ministeri, come quello per la protezione civile che dovrebbe intervenire, se ho compreso bene la legge che lo ha istituito, in tempi di emergenza, lasciando poi al Ministero per i lavori pubblici la responsabilità complessiva della realizzazione vera e propria delle opere pubbliche; si espande invece

un'attività che sempre più è sostitutiva di competenze che sono sempre state tradizionalmente del suo Ministero. È anche questo uno dei motivi per cui non si riesce a far marciare presso l'altro ramo del Parlamento il disegno di legge istitutivo di un nuovo sistema di protezione civile. Vi sono quindi grossi problemi istituzionali che riguardano il suo Dicastero. Rileviamo poi che il suo Ministero conserva per intero tutte le competenze relative alla viabilità; ma se ci inseriamo nella logica del piano generale dei trasporti, dell'organizzazione del sistema della mobilità, delle merci e delle persone, lei capisce bene che anche questa competenza andrebbe ricondotta ad un unico Ministero, quello dei trasporti, per risalire ad un'unità di comando che riteniamo necessaria per compiere quella svolta nel sistema dei trasporti del nostro paese che da troppo tempo attendiamo, la cui mancanza tanti danni sta provocando al nostro sistema economico.

Ecco allora che il problema della riforma del Ministero diventa un problema di fondo, come diceva il collega Visconti, e vorremmo sentire dalla sua viva voce quali sono gli orientamenti che lei intende proporre. Venendo invece a quella che rimane una competenza del tutto sua, quella relativa alla viabilità, mi limiterò brevemente a recuperare alcune delle considerazioni che in questa Commissione ho avuto occasione di fare in passato, partendo da una valutazione della Corte dei conti e cioè che siamo in presenza di una situazione che merita numerosi interventi. Il primo di essi mi pare debba essere la riforma dell'ANAS. Noi abbiamo una Pubblica amministrazione non certo in buone condizioni; giustamente il Presidente del Consiglio, anche se poi non ne fa conseguire gli atti dovuti, lamenta il fatto che lo stato di difficoltà in cui essa versa rischia di far perdere terreno al nostro paese nei confronti degli altri sistemi europei, e fra questi tanti problemi si colloca anche quello dell'ANAS. Questa amministrazione non è più in grado, anche per i nuovi compiti che il Parlamento le ha attribuito, di fronteggiare il carico di lavoro che le è proprio. La mini-riforma prodotta alcuni anni fa, che si è limitata a impinguare gli organici dell'ANAS, è stata un palliativo e non rappresenta una riforma vera e propria. In una recente audizione organizzata dal Presidente della Commissione bilancio, il senatore Andreatta, cui ha partecipato il direttore generale dell'ANAS, il problema della riforma veniva posto come una delle questioni più urgenti. Innanzi tutto perchè questa azienda, strutturata secondo criteri antiquati e in una visione soprattutto burocratica, non presenta adeguati elementi di efficienza e di celerità di intervento che sono invece necessari proprio per l'attuazione dei programmi varati dal Parlamento; in secondo luogo perchè l'ANAS ha una capacità di spesa molto ridotta rispetto alle risorse attribuite. La Corte dei conti rileva altresì che tale capacità di spesa è andata progressivamente peggiorando in questi ultimi anni.

Abbiamo a lungo discusso in Commissione, signor Ministro, sui motivi per i quali l'ANAS incontra tante difficoltà a realizzare le opere nei tempi previsti. Sono difficoltà di vario genere, che riguardano innanzi tutto la fase della progettazione, tant'è vero che con l'articolo 9 della legge n. 526 del 1985 il Parlamento ritenne di consentire all'ANAS il ricorso al contributo di progettazioni esterne all'Azienda stessa, essendo ridotta la sua capacità interna ai minimi termini.

Ritengo che quell'orientamento del Parlamento possa essere recuperato con alcuni accorgimenti, volti, in particolar modo, a fissare criteri certi di selezione dei centri di progettazione esterni all'ANAS. Penso si tratti di una questione assolutamente prioritaria se si tiene conto della complessità della progettazione delle opere stradali. Sappiamo che un progetto, una volta predisposto, deve passare al vaglio di tredici o quattordici diversi organismi per l'approvazione; questa infinita raccolta di pareri la dice lunga sulla frammentazione delle competenze nel nostro sistema amministrativo.

Nelle precedenti leggi finanziarie sono stati introdotti criteri volti a costituire conferenze di servizi per concentrare i momenti decisionali su pochi «tavoli» e per accelerare le procedure; non sempre, però, i risultati sono stati positivi. Sia il Ministro che l'ANAS devono dunque fare i conti con carenze legislative di ordine generale.

Il senatore Visconti si è soffermato poco fa sul regime dei suoli. Ebbene, credo che questa sia una questione rilevante anche per l'attività dell'ANAS.

Sono tutti problemi che non possiamo lasciar incancrenire. Occorre una svolta. Se non sarà possibile perseguire l'obiettivo dell'unicità del quadro di comando nel settore dei trasporti, riunendo tutte le competenze in un solo Dicastero, si dovrà percorrere una strada diversa e un po' meno ambiziosa: quella di dare vita allo strumento di coordinamento (mi riferisco al CIPET) che il piano generale dei trasporti aveva a suo tempo indicato tra le sue priorità. Avendo la Commissione chiesto al Presidente del Senato una deroga onde poter affrontare le tematiche connesse al CIPET nel corso della «sessione di bilancio», mi auguro, signor Ministro, che da parte sua vi sia un contributo ai fini di una positiva definizione della relativa normativa.

Vengo ora ai problemi di fondo. Come ho già avuto modo di dire, nell'osservare il panorama della programmazione e degli interventi dell'ANAS provo la sensazione di trovarmi di fronte ad un gioco di scatole cinesi. Infatti, nel corso degli anni i programmi dell'ANAS si sono sommati e concatenati l'un l'altro soprattutto sotto l'aspetto finanziario, per cui diventa veramente un'impresa titanica riuscire a capire cosa effettivamente accada relativamente alle singole opere, con particolare riferimento allo stato di avanzamento delle stesse e ai meccanismi finanziari che le alimentano. Sopra questo coacervo di programmi si è poi messo un cappello di dimensioni, per così dire, «messicane»: quello del piano decennale, che ha creato tante illusioni nelle amministrazioni locali e nelle popolazioni e tante paure nel movimento ambientalistico.

Il piano decennale è un coacervo dei tanti fabbisogni, di singole opere, di somme messe lì a casaccio, di numeri che non hanno aggancio reale con le esigenze effettive delle opere stesse. È uno strumento che non regge più, che non è più di alcuna utilità come quadro di riferimento programmatico. Necessitano quindi aggiustamenti ed aggiornamenti. Farò un solo esempio: non una sola lira è destinata, nel piano decennale, ad investimenti per la strada statale n. 16 (la statale «Adriatica»), che pure sta creando tanti problemi. Ciò dimostra che quel piano è ormai inattuale, che è lettera morta, non essendo stati resi disponibili finanziamenti per avviare le opere. È stato finanziato un

primo stralcio attuativo con la legge finanziaria del 1987; si è poi arrivati ad un secondo stralcio triennale, che però non ha ottenuto il visto del Parlamento (opportunamente la Corte dei conti ha sottolineato questo aspetto) e non è stato finanziato. Nella legge finanziaria del 1988 sono state stanziati poche decine di miliardi, mentre per il triennio 1989-1991 sono stati stanziati 697 miliardi, interamente destinati alle città che ospiteranno i campionati mondiali di calcio del 1990. L'ANAS ha richiesto per le opere di cui al secondo stralcio 18.000 miliardi: è uno scarto incredibile, che non sarà più recuperato. Non si può parlare, dunque, di piano decennale; si deve, invece, parlare di altro.

Si è convenuto, in Commissione (almeno sul piano degli orientamenti), sulla necessità di fare chiarezza all'interno della strumentazione programmatica per definire un quadro di riferimento certo. Siamo, infatti, in presenza di due diverse letture della situazione finanziaria dell'ANAS. Stando alla lettura che ne dà l'Azienda, in effetti non si può parlare di residui passivi, in quanto tutte le opere elencate nei diversi piani (piano triennale 1985-1987 e primo stralcio attuativo della legge finanziaria del 1987) sono corredate delle relative attribuzioni, ricavate dai finanziamenti previsti dalle leggi finanziarie o dalle norme di attuazione del programma triennale di cui alla legge n. 526 del 1985. La Ragioneria generale dello Stato e la Corte dei conti sostengono, invece, che si è in presenza di veri e propri residui passivi, cioè di somme che non possono ritenersi imputabili a quei capitoli di spesa e a quelle opere e che quindi potrebbero essere rimesse in circolo con una nuova eventuale decisione concernente altre opere che si volessero finanziare.

Signor Ministro, vorrei che lei ci fornisse chiarimenti in proposito. Esistono o no residui passivi come noi li intendiamo? Esistono o no somme che possono essere utilizzate per finanziare interventi aggiuntivi, diversi o rielezionati rispetto a quelli indicati nelle strumentazioni programmatiche precedenti?

Passo ora al secondo problema che è un secondo aspetto della stessa questione: nel programma triennale 1985-1987 e nel primo stralcio attuativo del piano decennale sono comprese opere che presentano dei gravi ritardi per quanto concerne la progettazione e la loro attuabilità concreta. Non è allora il caso, signor Ministro, di andare ad una rivisitazione di quelle che allora l'ANAS, con l'avallo del Parlamento, ritenne essere priorità alla luce delle nuove esigenze che nel frattempo si sono determinate? Perché se così è, signor Ministro, e noi riteniamo che così sia, allora lei, l'ANAS e il Parlamento potrebbero essere utilmente impegnati in un lavoro di rivisitazione della strumentazione e di aggiornamento delle priorità, utilizzando, visto che la finanziaria per il 1990 non le assegna una lira in questa direzione, le risorse che eventualmente si rendano disponibili. Questo non vuol dire cancellare quelle opere, ma collocarle su un piano di priorità diverso rispetto alle nuove emergenze che si sono determinate. Io credo che le nuove emergenze siano quelle che tutti conosciamo, signor Ministro; basta prendere in mano i dati del traffico, non ultimi quelli che ci derivano dalla lettura del rendiconto nazionale dei trasporti del 1988, per renderci conto che le grandi punte di sofferenza sono le aree metropolitane, alcuni grandi assi trasversali del nostro paese e le aree urbane. Il problema del soffocamento delle città non riguarda

solamente le aree metropolitane, ma ormai anche le città di medie dimensioni, da qui la necessità di tangenziali. Sto pensando al problema del decollo della intermodalità, della interportualità e delle connessioni con i porti o con gli interporti, quando questi finalmente verranno realizzati. Sto pensando, signor Ministro, all'accesso dei valichi alpini. Questi sono grosso modo i criteri che dovrebbero ispirare la redazione di un nuovo programma di emergenza dell'ANAS, che deve naturalmente avere il parere favorevole del Parlamento, per farlo partire con grande celerità utilizzando, con un aggiornamento e una rilettura dell'articolo 9 della legge n. 526 del 1985, anche il rapporto di collaborazioni esterne per quanto concerne la progettazione. Sulle questioni relative agli appalti è già intervenuto il collega Visconti e non ripeto le sue argomentazioni perchè le condivido del tutto.

Concludo, signor Ministro, richiamando la sua attenzione sulla questione del sistema autostradale. Sono anni che si parla della necessità di un suo riordino; io mi auguro che la sua nota efficienza produca anche in questa direzione qualcosa di nuovo rispetto al nulla prodotto negli anni precedenti, anche perchè ora si sono determinate tutte le condizioni per procedere a questo riordino legislativo. In modo particolare si è determinata la condizione principale, quella del sostanziale riequilibrio delle gestioni delle società concessionarie, fatte alcune rare eccezioni. Con la legge n. 526 del 1985 il Parlamento ha praticamente reso realizzabile, rialimentando il fondo nazionale di garanzia, questa possibilità di riequilibrio e quindi siamo in una situazione del tutto nuova che deve vedere un ruolo diverso della stessa ANAS. Mi sto chiedendo, signor Ministro, se sia corretto che l'ANAS, ad esempio, intervenga con denaro pubblico per la realizzazione di opere e poi nei consigli di amministrazione delle società non abbia alcun peso; credo che questo sia un modo discutibile di utilizzare il denaro pubblico. In questo contesto, signor Ministro, visto che lei ha molti fucili puntati sia alla schiena che al petto (soprattutto nel mondo ambientalista che nelle sue frange estremistiche ritiene che ogni lira spesa nella viabilità sia una lira spesa contro l'ambiente, commettendo un errore imperdonabile proprio nella logica della difesa dell'ambiente), di soldi ne avrà pochi per la viabilità; a maggior ragione questa situazione la dovrebbe indurre a riconsiderare, anche alla luce del citato riequilibrio della gestione delle società concessionarie, l'opportunità che lo Stato concorra con una contribuzione così elevata, nella misura massima del 68 per cento, per i nuovi interventi. Siamo in presenza di società con bilanci pingui; molte sono alla ricerca di attivare lavoro, quindi si offrono per tutta una serie di interventi. Noi siamo perchè i nuovi interventi vengano autofinanziati in linea generale, fatte alcune eccezioni, fra cui alcune autostrade del Mezzogiorno che vanno completate, e penso a delle autostrade di grosso scorrimento che comportano delle spese elevatissime di gestione. Se così fosse, signor Ministro, visto che abbiamo dato alle autostrade 4.255 miliardi circa sulla scorta dei programmi precedenti, libereremmo gran parte dei rimanenti 23.000 miliardi che il Parlamento si era impegnato a dare come contributo alle società concessionarie per la realizzazione di circa 1.800 chilometri di nuove autostrade nel nostro paese.

Sulla questione delle tariffe c'è innanzi tutto un grosso problema che riguarda l'Europa intera. Lei sa come anche a livello della Comunità europea si stia discutendo sull'opportunità o meno di conservare un sistema di pedaggi. Io credo che non ci siano oggi le condizioni per andare alla liberalizzazione perchè questo porterebbe anche effetti distorcenti sul sistema dei trasporti e avremmo una ricaduta negativa perchè questo incentiverebbe ancora di più il trasporto su gomma, quando invece il paese è impegnato, o deve sentirsi impegnato, ad un riequilibrio fra le diverse modalità. Mi rendo però conto che il nostro sistema crea problemi sul piano dell'equità di trattamento dei diversi vettori in Italia e in Europa; è questione seria come seria è quella di quei tratti di autostrade che di fatto ormai sono diventate strade interne. Si potrebbe anche andare ad un aumento di tariffe vincolato agli investimenti, cosa di cui più volte il Parlamento ha discusso. Certo, sono anni che abbiamo in cantiere opere che poi sistematicamente non si fanno e vorrei un suo pronunciamento in proposito.

VISCONTI. Come il tratto Napoli-Salerno: non c'è più la strada statale.

LOTTI. Il problema del pedaggio è serio e deve essere affrontato. Non credo ci siano oggi le condizioni per una liberalizzazione.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. E un aumento delle tariffe vincolato ad investimenti?

LOTTI. Potrebbe trattarsi anche di questo. Se ne è parlato più volte.

Vorrei conoscere il suo parere, signor Ministro, in ordine ad una «rivisitazione» del piano e ad una ridefinizione delle priorità. La invito, inoltre, a dare il suo contributo, per la parte di sua competenza, affinché non vada disperso il finanziamento previsto dalla legge finanziaria del 1989 per il settore della navigazione interna, avviando finalmente l'utilizzo di opere costruite addirittura negli anni Trenta, il cui valore ammonta a centinaia di miliardi.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella 9 e sulle parti ad essa connesse del disegno di legge finanziaria.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Sarò breve, anche per essere coerente con l'impostazione data alla relazione che, in buona parte, ha tolto spazi ed opportunità alle opposizioni. È stata, infatti, una relazione dai forti contenuti critici (o autocritici), che, d'altra parte, ha voluto essere un atto di onestà cui non potevo peraltro sottrarmi, tenuto conto dello stato di degrado in cui è caduto questo Dicastero, che pure ha avuto negli anni passati un ruolo enormemente importante.

C'è, da qualche anno a questa parte, la volontà di restituire a questo Ministero un ruolo di coordinamento, una insostituibile funzione di

presenza e di raccordo in ordine alle competenze ad esso rimaste dopo il trasferimento di funzioni alle Regioni. Per fare questo, c'è però bisogno di una riorganizzazione generale che - come è stato giutamente detto - è stata promessa a più riprese, ma non ancora attuata.

Ho avuto modo in questa Commissione di apprezzare la decisione e la volontà operativa del ministro Prandini in ordine al rafforzamento di un altro Dicastero e mi auguro che gli impegni che il ministro Prandini ha dichiarato di voler assumere per procedere ad un'azione di ridefinizione dei ruoli e delle funzioni di questo Ministero ci metta in condizione di poter negli anni a venire guardare con minore preoccupazione e pessimismo all'impegno e alla presenza di questo Ministero nella vita del nostro paese. Dei segnali positivi, lo dicevo nella relazione, ci sono già nel corso della definizione di questo documento e sono venuti innanzi tutto dalla decisione del Parlamento di procedere alla approvazione della legge sulla difesa del suolo.

Devo ribadire l'esigenza, da più parti sottolineata, di un riordino delle competenze del Ministero che consenta di compiere un importante passo avanti nell'attuazione di talune normative, come, ad esempio, quella concernente la difesa del suolo. Si è resa, inoltre, necessaria una nuova normativa in materia di espropri. Il Ministro ha comunicato che è in corso di approvazione, da parte del Consiglio dei Ministri, un apposito provvedimento, che consentirà di affrontare quei problemi che sono fonte di ritardi nell'attuazione di iniziative e che hanno dato origine ad un contenzioso che certo non agevola il discorso della legittimazione del Ministero.

La volontà del Ministro di procedere ad un riassetto del suo Dicastero ci conforta, poichè siamo convinti che si possa sollecitamente pervenire all'approvazione di provvedimenti in materia di espropri e ad una ridefinizione del ruolo del Ministero dei lavori pubblici, ciò che consentirà di superare le preoccupazioni emerse nel dibattito circa un appannamento del ruolo del Ministero stesso nel complessivo quadro amministrativo del paese.

È stato fatto riferimento ad una revisione delle procedure di appalto. Al riguardo, da parte dei colleghi intervenuti sono state esposte considerazioni molto significative. Indubbiamente, la normativa vigente in materia non ha esplicitato gli intendimenti e la volontà del legislatore; è dunque necessario apportarvi dei correttivi, anche per metterci in linea con le norme che la CEE ha dettato in proposito.

Per quanto concerne l'ANAS, ho già avuto modo di esprimere talune riserve circa i tagli subiti da programmi che pure devono essere portati avanti e che si accavallano sia al piano decennale che ai vari piani esecutivi. Occorre quindi dare corso ad una iniziativa parlamentare sulla quale la Commissione ha a suo tempo convenuto e che è stata oggetto di un dibattito che ha fatto seguito ad un'audizione del precedente Ministro e del direttore generale dell'ANAS: quella di procedere ad una revisione di tutte le disponibilità residuali con riferimento ai programmi (tenendo conto delle risposte che il Ministro darà circa il problema dei residui passivi), stabilendo delle priorità e raccordando organicamente le iniziative ritenute più urgenti nel comparto della viabilità stradale.

Nel corso del dibattito è emersa l'opportunità di introdurre talune modifiche ai documenti in esame. Preannuncio che ho pertanto formulato alcuni emendamenti, ma quelli che possono essere oggetto di esame e di approvazione da parte di questa Commissione sono relativamente pochi, perchè sono emendamenti che non impegnano variazioni di spesa, e diversamente devono trovare il loro momento di consacrazione e di approvazione da parte della Commissione bilancio; però certamente è necessario e opportuno discuterne in questa occasione - poi saranno oggetto di una trattazione nel documento di approvazione della tabella -. Vorrei solo ricordare a questa Commissione l'esigenza di alcuni correttivi che attengono in modo particolare al discorso dell'ANAS, di cui si è già parlato a lungo, a parte la rideterminazione della specificità dei residui passivi in questo settore e anche il problema del ripristino delle disponibilità recate dall'accantonamento «Piano decennale di grande viabilità ed interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria» già utilizzati dall'articolo 5 del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito nella legge 29 maggio 1989, n. 205. Questa necessità di riproporre le disponibilità recate dall'accantonamento mi pare che costituisca uno dei motivi preminenti dell'impegno del Governo in ordine alla riacquisizione di queste risorse per un settore così importante e delicato.

Ci sono poi emendamenti che riguardano l'applicazione della legge 29 novembre 1984, n. 798, relativamente ai provvedimenti per proseguire gli interventi per la salvaguardia di Venezia, e questo mi pare sia anche un emendamento nel quale si propone di utilizzare l'istituto della concessione per alcuni interventi particolari, perchè si è evidenziato che l'istituto della concessione indubbiamente è una delle forme più sbrigative per conseguire l'affidamento dei lavori. È questo un emendamento che non comporta maggiorazioni di spesa e può essere tranquillamente approvato dalla nostra Commissione.

C'è poi un emendamento da me proposto che prevede che il limite di spesa di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 24 dicembre 1969, n. 1063, sia elevato a lire 150 milioni da 100 milioni. A tale onere si deve provvedere mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 1029 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Essendoci una compensazione all'interno, è anche questo un emendamento che può essere senz'altro approvato. I contrattisti di Voltabarozzo sono dei prestatori d'opera che vengono utilizzati, secondo la legge del 1969, dal magistrato del Po per alcuni interventi di collaborazione con i suoi uffici. Indubbiamente questo personale, ancora sotto questo regime di precarietà veramente vergognoso, mi pare che sia oggi al centro di un particolare interessamento e si tratta quindi di una situazione da risolvere. Comunque era già stata fatta una previsione nel capitolo 1028 per un limite di spesa di 100 milioni, ma se non si accoglie l'emendamento che chiede di elevare tale somma a 150 milioni neanche le poche lire che vengono date a questi contrattisti possono venire pagate.

C'è poi un altro emendamento che secondo me può essere approvato in Commissione, teso a provvedere al pagamento in un'unica soluzione del conguaglio di cui all'articolo 16, secondo comma, della legge 27 marzo 1975, n. 166, nonchè di quelli dovuti in applicazione

degli articoli 2 e 10 della legge 8 agosto 1977, n. 513. Il termine previsto dall'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e successive modificazioni, è prorogato al 31 dicembre 1992 per i residui di stanziamento accertati al 31 dicembre 1992 per i residui di stanziamento provenienti dall'esercizio 1983 accertati al 31 dicembre 1989, sul capitolo 8249 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Si tratta dello scarto dei mutui per le cooperative edilizie, scarto di interessi fra il mutuo provvisorio e il mutuo definitivo. Poichè questo scarto di interesse diventa assai oneroso, per cui molte volte i programmi delle cooperative vengono annullati o ritardati proprio per l'impossibilità di corrispondere queste cifre, si è pensato di proporre questo emendamento che provvede, nell'ambito di una redistribuzione interna delle varie cifre iscritte in bilancio, a recuperare queste somme per sostenere il pagamento di tale scarto di interessi tra i due momenti del mutuo provvisorio e definitivo.

A tale scopo le quote annuali ammontanti a lire 20 miliardi dovranno essere versate in apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per l'anno 1990 ai fini della loro iscrizione nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, nella misura stabilita.

Vi è poi una serie di indicazioni circa la necessità di una revisione degli stanziamenti in ordine ai vari capitoli. Citerò, tra tutti, quelli per l'edilizia di culto. Come è noto, in forza del nuovo Concordato questo settore viene sottratto alla competenza dello Stato e rientra nell'autonomia di gestione del clero. Resta, tuttavia, in piedi una serie di iniziative in corso di attuazione, per cui è necessario portare avanti i programmi già avviati e per i quali è stata ribadita la competenza del Ministero dei lavori pubblici. Pertanto, si indica uno stanziamento di ulteriori 50 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992. Altre indicazioni riguardano le cooperative delle Forze armate e di polizia (con un limite di impegno di 15 miliardi) ed il piano di ricostruzione delle zone colpite da calamità naturali (200 miliardi per ciascuno dei tre anni). Sono proposte che mi riservo di presentare in Commissione bilancio e che mi auguro il Ministro voglia sostenere.

Raccomando alla Commissione l'approvazione del rapporto sulla tabella 9 e sulle parti ad essa connesse dal disegno di legge finanziaria.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro, innanzi tutto, la mia piena disponibilità ad affrontare il problema della riforma dell'Amministrazione dei lavori pubblici, ormai indilazionabile. Per un lungo periodo ci si è limitati a gestire quanto era rimasto dopo il trasferimento di competenze alle Regioni e dopo che altre Amministrazioni si erano ritagliate spazi di competenza, impoverendo una struttura che invece mantiene una propria potenzialità e professionalità, segnandone in qualche misura le capacità propositive ed attuative. Non ho difficoltà a riconoscere di essermi trovato di fronte ad una struttura niente affatto propositiva, tutta tesa a gestire l'esistente.

Il disegno di legge finanziaria è ben lontano dalle sollecitazioni che ho rivolto dal momento stesso in cui ho assunto la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici. La manovra complessiva del Governo non

lascia grandi spazi a questo Dicastero. Non ci si può tuttavia illudere di ottenere ulteriori risorse attraverso il disegno di legge finanziaria; occorrerà comunque individuare idonee soluzioni per dare ulteriore corso a piani e programmi già approvati e cadenzati.

Il dibattito si è concentrato proprio su quelle stesse tematiche che ho cercato di far emergere in questi mesi. Il provvedimento di accompagnamento attualmente all'esame della Camera dei deputati indica alcuni temi qualificanti per rilanciare l'azione del Ministero, che costituiscono, a mio avviso, delle vere e proprie priorità. Mi riferisco, in particolare, alle misure relative all'edilizia residenziale, alla difesa del suolo e agli acquedotti.

Nel maggio scorso il Parlamento ha approvato una legge sulla difesa del suolo di non facile attuazione. Ci sono ragioni che portano al delinearsi di diarchie e di «policentri» decisionali; è indubbio, tuttavia, che quando si passa ad applicare una normativa ciò comporta ritardi e difficoltà oggettive, nonché il rischio di una caduta nell'erogazione di servizi rispetto ad una situazione che si vorrebbe invece migliorare. Per parte mia, farò il possibile perchè ciò non accada. Resta comunque il fatto che la legge è di non facile attuazione.

Come dicevo, questa è un'amministrazione che ha delle competenze significative, oltre che per le opere marittime, sull'edilizia monumentale, demaniale, eccetera, e quindi nella legge di accompagnamento in qualche misura trovano eco le priorità che io avevo indicato: la casa, l'acqua, una mobilità per quanto riguarda l'utilizzo del bilancio ANAS, a seconda delle necessità, per non essere formalmente impediti di orientare i mezzi messi a disposizione nella direzione che dimostra una maggiore necessità, e poi l'intermodalità, che pure è un discorso non nuovo che io ho sviluppato in questa Commissione e che mi trova convinto oggi come ieri.

Sono infatti convinto che una delle cause maggiori di inefficienza dei nostri porti sia la mancanza di intermodalità e proprio ieri, presiedendo il consiglio di amministrazione dell'ANAS, ho affermato che dobbiamo dare assoluta priorità alla costruzione di questa connessione tra i porti principali, quelli che si prevede potranno avere una vocazione al cabotaggio, e al collegamento con le strade e le autostrade.

Vorrei anche aggiungere che mi assumo tutta la responsabilità; però ho vissuto anche l'anno scorso un'avventura analoga a quella di quest'anno per quanto riguarda il disegno di legge di accompagnamento. Vorrei innanzi tutto precisare che la mia Amministrazione ha concorso all'elaborazione di quel disegno di legge per la parte che riguarda lo snellimento delle procedure riguardanti il CER. L'altra parte, fatto salvo il punto centrale, che è la scelta di tendere a costruire le case e realizzare quel piano entro tre anni, va seguita dalla fase di predisposizione del piano stesso. Vorrei dichiarare che per la responsabilità che mi compete non solo ho già attivato il rapporto con gli assessori alla casa delle città a forte tensione abitativa, ma intendo con loro concordare sia le procedure che le modalità, anche perchè non c'è nessuna preoccupazione, per quanto mi riguarda, per gestire questi fondi.

Quindi c'è da parte mia l'assoluta disponibilità, purchè evidentemente non rimaniamo con le cose scritte e non realizzate. Il vero

obiettivo che mi sta a cuore, e sul quale io sarò indisponibile alla mediazione, è che entro tre anni si arrivi a costruire quanto la disponibilità messa a disposizione dal Governo prevede. Sulle modalità siamo aperti al confronto, al dialogo e alla precisazione degli indirizzi e vorrei la collaborazione su questo di tutte le forze politiche, abbandonando gli aspetti di pretestuosa polemica e prendendo atto di questa mia dichiarazione che vuole essere un impegno verificabile nella discussione alla Camera sul disegno di legge di accompagnamento, in modo che serva pure di confronto aperto con gli enti locali. Anche perchè, come ho avuto modo di ribadire ieri presso la Commissione territorio, io non credo di dover prendere lezioni da nessuno per quanto riguarda la sensibilità e la volontà di difesa e di rispetto delle autonomie locali, avendo avuto nella mia vicenda politica l'opportunità per ben due volte, con la segreteria Zaccagnini e poi con la segreteria Piccoli, di avere la responsabilità del dipartimento alle autonomie locali del mio Partito, che storicamente non ha nulla da imparare in materia di difesa e di potenziamento delle autonomie locali.

Non c'è quindi alcuna volontà di conculcare alcuna competenza; c'è solo in qualche misura un messaggio, ma questo non deve però far dormire sonni tranquilli a quelle amministrazioni che, anche per quanto riguarda il CER, dimostrano di essere particolarmente assenti e latitanti e non è pensabile che noi dirottiamo questi fondi verso chi è più inefficiente. Chi è efficiente non può essere penalizzato due volte; bisogna che noi prevediamo questo potere sostitutivo, anche se certamente io sono disponibile a trovare in sede parlamentare tutte le modalità che garantiscono che tale potere intervenga nel momento in cui si è verificata una reale inefficienza e indisponibilità delle amministrazioni locali.

In secondo luogo, l'obiettivo principale - che fra l'altro fa parte anche di quel tratteggio di strategia per l'elaborazione di un pacchetto casa - che mi sono prefisso di presentare entro dicembre di quest'anno prima alla consulta per la casa e poi al Parlamento, ritengo che deve essere il recupero del costruito. Questo obbedisce pure a una scelta di difesa del territorio, anche perchè credo che bisogna essere molto cauti nell'interpretare i dati in quanto, specialmente per quanto riguarda la casa, siamo nel regno dell'opinabile e, a seconda degli interlocutori, scopriamo drammi, oppure scopriamo che non esiste assolutamente alcun dramma, ma anzi molto spesso in alcune situazioni direi che lo sfratto obbedisce ad altri obiettivi di recupero o di priorità in graduatoria per l'assegnazione di alloggi popolari. Non voglio nè sminuire, nè accrescere la confusione, però voglio dire che c'è tanta confusione e c'è la necessità quindi di individuare una proposta legislativa finalmente organica; poi certamente il Parlamento deciderà le priorità rispetto ai segmenti che devono però rientrare in una visione complessiva del problema e del bene casa, in modo che dagli espropri, all'equo canone, all'intervento finanziario a supporto non solo dell'edilizia pubblica, ma anche per quanto riguarda il richiamo di capitali privati, si tenda gradualmente al superamento dell'equo canone e quindi alla liberalizzazione del mercato, certamente facendosi carico dei problemi sociali, là dove esistono. La tensione abitativa non è la stessa su tutto il territorio nazionale, non riguarda tutte le città d'Italia,

ma solo alcune, pur significative ed importantissime; ragion per cui noi dobbiamo prevedere anche un'elasticità e una verifica oggettiva delle situazioni attivando poi, ove non sussiste tensione abitativa, la disponibilità delle parti, inquilini e proprietari, all'incontro, con momenti di arbitrato che possono essere sempre portati a livello delle autorità locali. È quindi la mia una posizione estremamente aperta rispetto ai problemi, ma senza insistere a descrivere una situazione che fa comodo magari solo a qualche burocrazia che organizza gli inquilini nel nostro paese.

SANESI. Allora, saremmo favorevoli alle ristrutturazioni che gli enti locali dovrebbero fare e non fanno. Nel centro storico di Firenze, ad esempio, possono essere recuperati 4.000 alloggi.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Nel provvedimento trasmesso al Ministero dell'ambiente per il concerto si prevedono un abbattimento degli oneri per le opere di recupero ed un contestuale aumento per la costruzione di nuove opere. Tale proposta dovrebbe essere corredata da un supporto finanziario che incentivi in maniera significativa il recupero del costruito perchè la manovra abbia una sua logica e non si limiti ad affermazioni di principio.

La direttiva comunitaria in materia di appalti non è ancora stata recepita. Nella riunione del Consiglio dei Ministri di venerdì scorso ho posto al Presidente del Consiglio il quesito se si dovesse recepire tale direttiva *tout court* oppure se (viste anche le sollecitazioni in tal senso dei Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, nonché dell'Alto commissario per la lotta contro la mafia) non fosse piuttosto necessaria una disciplina maggiormente aderente alla situazione del nostro paese, che si facesse altresì carico di una certa polverizzazione delle imprese italiane, rispetto alla quale non sarebbe opportuno intervenire in termini, per così dire brutali, come invece comporterebbe il recepimento *sic ed simpliciter* della direttiva della CEE, che privilegia i grandi gruppi nei confronti delle piccole e medie imprese. Sull'argomento non c'è stato finora alcun pronunciamento. Da parte del Ministero dei lavori pubblici si tende, comunque, ad una maggiore trasparenza del sistema degli appalti.

Sono favorevole ad un ridimensionamento dell'istituto del subappalto e ad un ricorso - con le dovute garanzie di trasparenza - alla trattativa privata e alla concessione. È in fase di elaborazione un provvedimento legislativo in tal senso. Nel prendere atto dello studio preannunciato dal senatore Visconti (che trasmetterò senz'altro all'ufficio legislativo del Ministero), devo dire che molti colleghi esperti in materia (citerò, tra tutti, i senatori Lipari, Acquarone e Bausi) mi hanno fatto pervenire delle note molto interessanti, che sono attualmente al vaglio degli uffici competenti. Sarei pertanto lieto di ricevere ulteriori suggerimenti. Nell'elaborare un disegno di legge che regoli la materia ci si muove, infatti, su un crinale non facile. Occorre dunque fissare regole chiare e trasparenti: il paese ne trarrà beneficio e si ridurranno notevolmente i costi delle opere pubbliche, attualmente elevatissimi. Se raggiungeremo questo obiettivo, faremo un'opera meritoria per il contenimento della spesa pubblica.

VISCONTI. Schimberni ha ottenuto, a trattativa privata, uno sconto del 10 per cento.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Le citerò un caso: per la realizzazione di una strada sul Turchino del costo di otto-dieci miliardi si è avuta, a trattativa privata, una riduzione del 38 per cento; a licitazione privata, la riduzione sarebbe stata del 10-15 per cento.

Occorre rendere trasparente ed operativo l'istituto della trattativa privata, che consente notevoli risparmi. L'esempio che ho citato mi ha peraltro sorpreso a suo tempo, poichè non pensavo che il passaggio da un metodo di appalto ad un altro comportasse un abbattimento di costi tanto rilevante.

Per quanto concerne i residui passivi dell'ANAS, esistono due interpretazioni contrapposte. Il Ministero del tesoro sostiene che gli stessi ammontano a migliaia di miliardi, mentre l'ANAS afferma che quelle somme sono già impegnate e che quindi solo formalmente si tratta di residui passivi. Sono comunque favorevole alla proposta del senatore Lotti circa l'utilizzo di tali somme e mi auguro un voto unanime del Parlamento in tal senso. È chiaro, del resto, che si tratterebbe di superare una precedente decisione del Parlamento stesso anche alla luce di una forte diminuzione delle risorse rese disponibili per l'ANAS. Ieri sera è stata approvata la relazione del consiglio di amministrazione dell'Azienda al Parlamento, in cui si dimostra in maniera inequivocabile che l'ANAS ha a disposizione meno di un terzo delle risorse indispensabili per fronteggiare la situazione. E pertanto necessario che tali risorse vengano impiegate sulla base di una scala di priorità aggiornata.

MARNIGA. È necessario un chiarimento da parte del Tesoro già in sede di discussione presso la Commissione bilancio.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Tesoro in questa fase sembra essere al di sopra dei problemi. Noi, invece, i problemi dobbiamo affrontarli e risolverli. Negli ultimi mesi, ad esempio, si è fatto molto chiasso attorno alle decisioni sui limiti di velocità; poi, si è appurato che l'80 per cento degli incidenti stradali si verifica sulle strade provinciali e statali. Attraverso la legge finanziaria dovrebbero dunque essere date risposte concrete alle esigenze delle amministrazioni locali per quanto concerne gli interventi di manutenzione stradale.

Sottolineo, inoltre, la mancanza di mezzi adeguati per la lotta contro il fenomeno dell'abusivismo. Entro la fine dell'anno dovrà essere predisposto un disegno di legge in materia urbanistica.

Devo dire che la Direzione territorio ha preparato un prearticolato, quindi siamo già a buon punto; però è chiaro che bisogna affrontare il tema dell'abusivismo. Io avevo chiesto 1.000 miliardi per poter avviare una politica di recupero e comunque di superamento.

Va affrontato con urgenza il problema dell'intervento a favore soprattutto dell'iniziativa delle amministrazioni provinciali per le strade provinciali e l'edilizia monumentale, perchè per quanto riguarda i problemi della staticità non possiamo aspettare che intervenga la protezione civile. Io credo che una decina di interventi all'anno noi

potremmo programmarli per dare un segnale significativo, pur rapportato alle disponibilità.

Per quanto riguarda la torre di Pisa siamo noi competenti e devo dire che proprio ieri nella Commissione tecnico-scientifica costituita dai miei predecessori si è elaborato un documento che conferma una certa preoccupazione e invita ad attivarci per intervenire, e devo dire che già qualcuno si è mosso in questa direzione. Non voglio drammatizzare, però se il problema c'è, e c'è oltretutto una legge che tanti anni fa ha previsto interventi insieme ad una spesa di 15 miliardi, non vedo perchè dovremmo aspettare fino ad avere una situazione ancora più grave di quella che già oggi viene vista con una certa preoccupazione, solo perchè il sindaco di Pisa ha opinioni diverse, forse più preoccupato dei commercianti che di un problema più generale e di responsabilità.

Per quanto riguarda le concessioni autostradali mi dichiaro d'accordo ad un aumento dei pedaggi, anche se devo concertare la posizione all'interno del Governo, purchè tutto il ricavato venga destinato ad investimenti, anche perchè, non avendo risorse pubbliche, dobbiamo cercare di recuperare altri fondi: se si vogliono servizi migliori dobbiamo anche pagare questi servizi in modo da avere poi strutture adeguate a supportare il mondo del lavoro e della produzione nel nostro paese.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.* Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua replica. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. Il primo è dei senatori Sanesi e Visibelli e recita:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

preoccupata dal fatto che non si vede come il Ministero dei lavori pubblici intenda definire la destinazione dei fondi ex-Gescal;

rilevato che l'impiego di detti fondi non risponde alle finalità per le quali era stato istituito - prima con il cosiddetto «piano Fanfani» poi con il contributo Gescal - il fondo per le case dei lavoratori;

invita,

il Ministro dei lavori pubblici a voler dare una significativa svolta - definitiva - affinchè il problema venga ad essere superato».

(0/1849/1/8-Tab. 9)

SANESI, VISIBELLI

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici.* Vorrei far presente che questo ordine del giorno riguarda l'oggetto del disegno di legge di accompagnamento presentato alla Camera dei deputati e inviterei quindi i proponenti a ritirarlo, essendoci già una sede di discussione della materia.

SANESI. Accolgo il suggerimento del Ministro e ritiro l'ordine del giorno, riservandomi di presentarlo in sede di esame del disegno di legge di accompagnamento da parte del Senato.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Segue l'ordine del giorno dei senatori Lotti, Patriarca, Visca e Sanesi. Ne do lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che il Parlamento non ha ancora espresso il proprio parere sul secondo stralcio attuativo del piano decennale della viabilità di grande comunicazione;

che le leggi finanziarie 1988, 1989 e 1990 non hanno riservato allo stralcio in parola le risorse finanziarie richieste dall'ANAS, quantificate in 18.000 miliardi;

che lo scarto tra risorse disponibili e fabbisogno indicato dall'ANAS rende di più difficile attuazione lo stesso piano decennale;

che nel corso di questi ultimi anni si sono determinate nuove condizioni nei traffici di merci e persone che consigliano una riconsiderazione delle priorità individuate nel piano decennale;

che, per il divario tra capacità di spesa dell'ANAS e potenzialità finanziarie ad essa assegnate dalla legislazione vigente, si sono accumulati ingenti residui passivi;

che appare opportuno, in conseguenza del sostanziale riequilibrio finanziario realizzato dalle società concessionarie di autostrade, riconsiderare il contributo alle stesse riservato dalla legislazione vigente per i nuovi investimenti, ponendosi come obiettivo l'autofinanziamento delle opere fatte salve alcune meritevoli eccezioni,

impegna il Governo,

a procedere ad un'attenta ricognizione dei residui passivi che ne consenta una quantificazione certa;

a destinare le somme così reperibili, e quelle assegnate da future leggi, al finanziamento di un programma straordinario di interventi da sottoporre all'approvazione delle competenti Commissioni parlamentari, che, secondo criteri di effettiva priorità, affronti in particolare i problemi relativi alle aree metropolitane e urbane (strade di penetrazione e tangenziali), ad alcuni assi trasversali, alla connessione con i porti e gli interporti, all'accesso ai valichi alpini, ad una più consistente manutenzione del patrimonio stradale che va portato a più alti livelli di servizio a garanzia di una maggiore sicurezza».

(0/1849/2/8-Tab. 9)

LOTTI. Signor Presidente, per quanto riguarda il nostro ordine del giorno 0/1849/2/8-Tab.9 vi possono essere alcuni aspetti formali che possono essere corretti, ma nel complesso riteniamo che sia chiaro e sacrosanto.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi dichiaro favorevole all'ordine del giorno presentato dai senatori Lotti ed altri.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Poichè nessun altro

domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno presentato dai senatori Lotti, Patriarca, Visca e Sanesi.

È approvato.

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Ricordo che gli emendamenti preannunciati dal relatore contengono norme di contenuto sostanziale la cui sede naturale è il disegno di legge collegato, presentato alla Camera dei deputati. Pertanto, qualora fossero presentati, sarebbero dichiarati inammissibili.

PATRIARCA, relatore alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Signor Presidente, mi riserverò di presentare tali emendamenti nella sede opportuna.

PRESIDENTE, relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione sulla tabella 9.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

VISCONTI. Signor Presidente, annuncio il voto contrario del Gruppo comunista che si riserva di presentare un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE, relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Pongo ai voti la proposta di conferire al senatore Patriarca il mandato a redigere il rapporto favorevole sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.

Il seguito dell'esame congiunto dei documenti è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,35.

MARTEDÌ 17 OTTOBRE 1989

**Presidenza del Presidente BERNARDI
indi del Vice Presidente MARIOTTI**

Presidenza del Presidente BERNARDI

I lavori hanno inizio alle ore 16,15.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» (1849) e «Nota di variazioni» (1849-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)» (1892)

(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame congiunto)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992 - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1990 (Tabella 10) - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1990 (Tabella 11)» e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)».

Onorevoli senatori, riprendiamo l'esame congiunto sospeso nella seduta del 12 ottobre, con particolare riguardo alla tabella 11 ed alle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Dichiaro aperta la discussione generale.

PINNA. Signor Presidente, signor Ministro, occorre subito dare atto al relatore, senatore Vella, che alcuni giudizi da lui espressi, sia pure circondati da molte cautele, sono veritieri e quindi condivisibili. Il senatore Vella, nella sua relazione, ha sostenuto: «L'analisi del progetto di bilancio di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni fa risaltare le difficoltà per la realizzazione dei programmi di potenziamento e di miglioramento dei servizi derivanti dall'attuale organizzazione dell'intero apparato ministeriale ed aziendale e dal ritardo che si riscontra nel processo formativo di importanti leggi di riforma del Ministero e del servizio radiotelevisivo». Il relatore poi

conclude con la seguente affermazione: «Questi rapidi cenni alle non risolte note problematiche dei settori che ci interessano evidenziano come l'attuale impostazione programmatica del bilancio segua ancora le tracce delle precedenti relazioni e sia impossibilitata a perseguire più ampi ed importanti obiettivi».

In sostanza il relatore fa due affermazioni importanti: la prima è che lo sviluppo del settore è bloccato dalle mancate riforme; la seconda è che, nel contesto organizzativo e normativo dato, non si può che segnare il passo e porsi obiettivi di modesta portata. Noi condividiamo entrambe queste affermazioni, che sono il contenuto delle prime tre pagine della relazione. Le successive diciotto pagine, invece, non fanno altro che enumerare qualche modesta variazione in percentuale nella gestione di questo o quel servizio o nella gestione del bilancio del 1989 e delle previsioni per il 1990. Riguardo a questa parte, devo dire che per noi è davvero difficile condividere il contenuto della relazione. Il relatore, ad esempio, considera positivo l'andamento dei disavanzi annuali a partire dal 1985; noi, invece, ne ricaviamo la prova di una gestione pesantemente negativa ed oserei dire fallimentare.

Il disavanzo nel 1987 è, a consuntivo, di 1.736 miliardi contro una previsione di 1.990 miliardi, nel 1988 di 1.945 miliardi contro una previsione di 2.390 miliardi e nel 1989 di 2.024 miliardi contro una previsione di 2.173 miliardi. Lo scarto tra previsione alta e consuntivo meno alto crea l'illusione di essere in presenza di un'operazione di risanamento mentre a me sembra soltanto un artificio contabile ottenuto attraverso una sovrastima del disavanzo. Infatti, se si confrontano i dati a consuntivo dei vari anni, il trucco emerge chiarissimo: così, ad esempio, il consuntivo del 1988 è più alto di quello del 1987 di quasi il 12 per cento e quello del 1989 di oltre 4 punti più alto di quello del 1988. In sostanza il disavanzo cresce inesorabilmente: dal 1984 al 1989 si aggira sui 2.000 miliardi annui per un totale di 12.000 miliardi (si chiama disavanzo ma di fatto è un ripiano da parte del Ministero del tesoro). La spesa per il personale si aggira sul 71 per cento della spesa corrente e quella in conto capitale è sotto il 10 per cento. I residui passivi passano da 4.985 miliardi del 1988 a 5.005 del 1989, il che conferma ancora una volta l'insufficiente capacità di spesa dell'Amministrazione e - a nostro giudizio - la necessità di ridurre alcuni stanziamenti.

È anche difficile essere d'accordo con chi ritiene che poco o nulla si possa fare oggi con l'attuale organizzazione ministeriale ed aziendale per ridurre il disavanzo o meglio i trasferimenti a ripiano e che tutto sarà più agevole una volta riformato il Ministero. A nostro giudizio non sarà così. Vi è una storia, vi sono incrostazioni, un modo di essere che trae forza da decenni di gestione poco trasparente, troppo di parte, dell'Amministrazione postale che neppure la riforma del Ministero (se si farà e quando si farà) sarà in grado di rimuovere come per incanto. E allora, se è vero che si vuole andare verso una riforma in tempi stretti, alcune scelte coraggiose, alcuni segnali, andavano o vanno lanciati già da ora, in occasione della predisposizione del bilancio e del disegno di legge finanziaria.

Il quadro che ci viene proposto è invece deludente, nel senso che è sostanzialmente una fotocopia di quello degli anni scorsi, come ha rilevato lo stesso relatore. Nè vale a modificarlo qualche segno di

inversione di tendenza nel deterioramento dei servizi come, ad esempio, l'abbassamento dei tempi di consegna delle corrispondenze a 6 giorni rispetto agli 8,5 dello scorso anno. Questo è un dato indubbiamente positivo ma, in assenza di modificazioni profonde dell'organizzazione, rischia di essere un dato fluttuante. D'altra parte i 6 giorni si collocano ad un livello di efficienza che è ben lontano persino da quello raggiunto nel 1983. Voglio ricordare agli onorevoli senatori che la corrispondenza nel 1983 veniva consegnata in 3, 6 giorni, l'anno scorso in 8,5 giorni e quest'anno in 6 giorni. Ma i 3, 6 giorni che è il dato migliore che si è potuto registrare, a ben guardare, sono sempre tanti in confronto a quelli degli altri paesi europei. A tutto ciò bisogna aggiungere che poi restano molto alti i tempi di consegna delle raccomandate, degli espressi, delle stampe e dei pacchi. I tempi di svuotamento delle cassette, secondo il rapporto del Censis del 1988, sono a Milano e a Roma di circa 3 giorni, mentre negli altri paesi europei le cassette postali vengono svuotate fino a 5 volte nelle 24 ore.

Forse è vero, come diceva lo scorso anno il senatore Picano, che le corrispondenze private sono destinate ad essere soppiantate dal telefono e quelle affari dal telefax, ma questa è una prospettiva certamente lontana. Sono gli stessi dati forniti dall'Amministrazione a confermarlo: le corrispondenze ordinarie e quelle ufficiali sono aumentate dal 1985 al 1987 di circa un milione. Ciò non toglie che l'Amministrazione, a causa della disorganizzazione, sta perdendo quote di mercato a favore dei privati, soprattutto nella parte più interessante e redditizia del mercato.

Inoltre, bisogna ricordare (se anche si dovesse passare dalla corrispondenza al telefono) che l'Italia è fra i paesi in Europa con la più bassa diffusione telefonica. Vale a dire: non va bene il servizio della corrispondenza, non va meglio quello telefonico. Anche l'accresciuta produttività del lavoro (più 11,23 per cento in undici anni, dal 1977 al 1988) a noi sembra decisamente deludente e segno della cattiva gestione del personale, specialmente se si tiene conto che nel frattempo, mentre si è avuto un punto in percentuale all'anno di crescita della produttività, vi sono stati migliaia di miliardi di investimenti nella meccanizzazione ed automazione dei servizi.

Le ragioni del disservizio sono note. Alcune le ha richiamate lo scorso anno lo stesso Ministro; la pluralità dei soggetti addetti al trasporto (ferrovie, autolinee, servizi marittimi, aerei e servizi in appalto); il cattivo scaglionamento delle ferie; il sottoutilizzo degli impianti di meccanizzazione, peraltro costosissimi; l'emorragia inarrestabile di personale che, assegnato al settore operativo, transita agli uffici, non si capisce se furtivamente oppure a seguito di regolari atti amministrativi, o assegnato a nord ritorna al sud, con scompensi che si riproducono senza fine.

A tutto questo va aggiunto che al 31 dicembre 1988, su un organico di 268.209 unità i presenti erano 236.057; 32.152 in meno. Fra le altre cose mancavano circa 1000 autisti: è questa una ragione precisa della disorganizzazione del servizio. Ma la situazione è ancora più grave per quanto riguarda l'insufficiente numero dei dirigenti; al 31 dicembre 1988 le vacanze nei ruoli dirigenziali erano 196, dato che fa parlare di amministrazione acefala. Conosciamo tutti le vicende dei corsi-

concorsi, ma penso che nessuno possa credere che la situazione relativa alla dirigenza derivi dai ritardi nello svolgimento di questi corsi-concorsi. È evidente che siamo di fronte alla stratificazione di una serie di responsabilità che dura nel tempo.

La carenza di dirigenti, di personale, sia degli uffici principali che di quelli locali - carenze denunciate anche dalla Corte dei conti - non impedisce che i comandi siano in aumento: 1.634 unità alla fine del 1988. Signor Ministro, vorremmo sapere dove va a finire questo esercito di comandati, quando si denunciano nello stesso tempo insufficienze nella disponibilità di personale. Vorremmo pure sapere a quale punto è il concorso unico per entrambi i ruoli degli uffici principali e locali per il quale lei, signor Ministro, ci anticipò l'elevato numero di concorrenti, mi pare 750.000, e il ricorso alla revisione automatica degli elaborati. Riguardo a tale concorso, pur apprezzando il ricorso a strumenti telematici di valutazione che sarebbe quindi più obiettiva, giungono invece critiche e ricorsi, ed è messa in discussione l'efficacia e la imparzialità delle procedure adottate. In qualche compartimento ci risulta che l'elaboratore ha assegnato zero ad oltre il 90 per cento dei candidati. In alcuni casi si è deciso di replicare le prove, signor Ministro, perchè l'esito delle precedenti è apparso manifestamente alterato. Vorremmo avere qualche chiarimento, anche perchè non si tratta di un concorso di modesta dimensione: si parla di 5.000 posti circa.

In conclusione, ci rendiamo conto che non è facile ridare efficienza e trasparenza ad una Amministrazione più di altre forse assoggettata per molti anni a logiche discrezionali. Tuttavia, un forte recupero di efficienza riteniamo sia possibile attraverso una più rigorosa e coerente politica del personale che renda chiari diritti e doveri. Gli incentivi, anche quelli non monetari, come la riduzione dei tempi di lavoro per chi svolge le mansioni meno gratificanti, possono essere dei *boomerang*, a nostro giudizio, come lo è stato il premio di intensificazione, se non si ripristinano regole certe nel governo del personale stesso. Appaiono invece misure più efficaci quelle della separazione tra funzioni operative ed amministrative, come pure un forte decentramento, ivi compresa la regionalizzazione di alcuni ruoli. Occorre anche rivedere probabilmente l'eccessiva parcellizzazione delle mansioni, che finisce con l'essere paralizzante nella gestione dei servizi.

Sullo squilibrio finanziario incidono molti fattori e tra questi i cosiddetti oneri impropri. Alcuni di questi appaiono difficilmente comprimibili, come quello relativo al mantenimento degli uffici a basso traffico che hanno un valore di socialità al quale non si può sfuggire. Altri oneri impropri rispondono, invece, di più ad esigenze di correttezza contabile nell'ambito della Pubblica amministrazione che a vere e proprie economie possibili. Se provvedesse il Tesoro al pagamento delle pensioni, dal punto di vista della contabilità generale non vi sarebbero molti cambiamenti.

Deve essere invece fatto un discorso diverso per le tariffe agevolate. Ad ingolfare il servizio postale sono soprattutto le corrispondenze commerciali e pubblicitarie. Sono queste tariffe che vanno aumentate ben oltre il previsto triplicamento dal 1° gennaio 1990: è questa una voce decisiva per ridurre il disavanzo e rendere più fluido il servizio.

Anche il servizio telegrafico appare troppo oneroso e va rivisto sia sotto il profilo delle tariffe che sotto quello organizzativo o anche di sviluppo di mezzi alternativi (posta celere e posta elettronica) rispetto all'utilizzo sempre minore che se ne fa.

Il trasporto in proprio su gomma, oltre ai costi elevati, concorre a congestionare il traffico. Dovrebbe essere invece privilegiato il trasporto ferroviario. Sulla convenienza poi del trasporto aereo notturno, esclusivo per la corrispondenza, con costi oltre i 110 miliardi, manteniamo le nostre riserve. Non abbiamo però sufficienti dati per una valutazione più puntuale.

Per quanto riguarda la meccanizzazione, c'è da chiedersi se davvero convenga investire centinaia di miliardi in strutture e impianti che lavorano poche ore al giorno. O si dimostra che tali impianti sono utilizzabili in modo intensivo, oppure occorre smettere con questa sorta di gigantismo improduttivo, perchè tale appare la gestione della meccanizzazione postale.

Il bancoposta è il comparto che sembra presentare minori problemi e tuttavia vi è un singolare modo di agire dell'Amministrazione. Mentre si discute, spesso con scarso esito, su come ridurre il disavanzo di questo o quel settore, poco si fa per incrementare le entrate laddove ciò è possibile. Una rete capillare di 14.000 uffici locali è una struttura che nessuna banca potrebbe permettersi. Il servizio di bancoposta potrebbe essere gradualmente sviluppato nell'ottica di svolgere una gamma crescente di servizi bancari. Non siamo solo noi a dirlo; anche in uno studio fatto dalla Confindustria viene sostenuta questa tesi.

Il Ministro ha obiettato che mancano le professionalità. Ed è vero. Ma le professionalità si formano se c'è la volontà politica. La verità appare piuttosto un'altra, cioè che si preferisce non intaccare un mercato particolarmente lucroso per i privati, anche a costo, dobbiamo dirlo, di perpetuare un disavanzo per l'Amministrazione postale che si aggira sui 2.000 miliardi all'anno.

E vengo alla legge n. 39 del 1982, legge che prevede investimenti per circa 7.000 miliardi, compresi gli stanziamenti per il 1990. Gli impegni del Ministro, in occasione della discussione sulla legge finanziaria dello scorso anno sono stati due: primo, l'annuncio di un provvedimento di modifica, al fine di rivedere le priorità degli investimenti; secondo, la trasmissione al Parlamento della documentazione necessaria per rendere più trasparente l'impiego delle risorse stanziare e facilitare il suo ruolo di controllo.

Ebbene, signor Ministro, mi duole dirlo, ma nessuno dei due impegni risulta mantenuto. Anche quest'anno nella tabella 11 siamo di fronte a nient'altro che a delle colonnine di cifre che riportano per ogni settore di intervento relativo alla legge n. 39 del 1982 stanziamenti, disponibilità annue maturate e impegni.

Gli unici due dati che sono riuscito a ricavare con qualche dubbio di esattezza sono però preoccupanti. Il primo riguarda la costruzione di alloggi di servizio. Con uno stanziamento del 1988 di 710 miliardi sono stati realizzati, o sono in corso di realizzazione, 4.162 alloggi, per un costo unitario di oltre 170 milioni, che non sono pochi. Il secondo dato riguarda gli edifici per uffici postali ubicati in comuni con capoluogo di provincia il cui costo unitario risulta essere di 1.860 milioni circa, una

cifra davvero eccessiva rispetto ai brutti prefabbricati, tutti uguali, che vanno sorgendo in molte parti d'Italia e che tutti noi, credo, abbiamo avuto modo di vedere. Richiamo solo questi dati perchè sono gli unici che mi sia riuscito di ricavare rispetto alle colonne di numeri cui inizialmente mi riferivo. Probabilmente, però, anche su tutte le altre voci relative alla legge n. 39 si potrebbero fare delle analisi simili a quelle ora richiamate.

In ogni caso, considerato che anche quest'anno non sono stati forniti dal Ministro gli elementi per valutare la produttività delle ingenti risorse stanziati dal 1982 in poi con la legge n. 39 e con la legge n. 887 del 1984 e, successivamente, con le varie finanziarie, considerato che non abbiamo strumenti per valutare l'utilità e la produttività di queste spese, ci riserviamo di formulare la proposta di istituire una indagine conoscitiva sulla legge n. 39.

Inoltre, considerato che dei 6.351 miliardi della legge n. 39, al 31 dicembre 1988, ne risultano impegnati appena 4.685 e spesi molti meno e che per il piano decennale su 1.000 miliardi disponibili per il 1989 ne sono stati impegnati solo 417,6 e quelli spesi alla fine dell'anno scorso sono appena 259 miliardi, riteniamo doveroso per chiarezza sull'impiego di tali risorse e per una corretta politica di bilancio porre l'esigenza di ridurre gli stanziamenti previsti nella tabella F.

In conclusione, venendo al quadro più generale del settore, va osservato che siamo ormai a metà legislatura e che nessuna delle riforme previste ha visto ancora la luce e tutte trovano ostacoli e resistenze non nei ritmi dei lavori parlamentari e neppure - credo nessuno possa affermarlo - nella indisponibilità della opposizione di sinistra, ma unicamente nella difficile combinazione degli interessi e delle spinte interne alla maggioranza e al Governo. Sono tutti da sciogliere i nodi più intricati della riforma dell'emittenza radiotelevisiva e basta scorrere i giornali di oggi: dalle norme antimonopolistiche, alla ripartizione delle risorse, al tetto pubblicitario, e così via. Sulla riforma delle telecomunicazioni ad uso pubblico abbiamo potuto constatare anche in Commissione quali divaricazioni esistano fra chi vuole Superstet e Supersip, o chi vorrebbe escludere dalla gestione unificata questa o quella concessionaria fra quelle attuali, o chi vorrebbe che l'Azienda di Stato per i servizi telefonici continuasse a risplendere di luce propria.

L'aver poi separato questa riforma dalla riforma del Ministero delle poste, come era prevedibile, sta complicando le cose, richiedendosi un difficile coordinamento, ed anche, forse, una difficile mediazione fra i due rami del Parlamento.

Infine, il disegno di legge di disciplina delle reti private di telecomunicazione e telematica, dopo un avvio brillante giace dimenticato da tempo. Anche questo è un provvedimento importante, sia alla luce degli adempimenti derivanti da scelte comunitarie, sia anche per prevenire il dilagare di abnormi situazioni che poi costituiscono fatti compiuti, come è avvenuto per il settore televisivo.

Rispetto a questo complesso di questioni, decisive per lo sviluppo del paese e per stare al passo con l'Europa, non vorremmo che anche questa parte restante di legislatura scorresse invano. Rinnoviamo perciò, insieme ad un giudizio decisamente negativo sui documenti

finanziari al nostro esame, la nostra piena disponibilità, come Gruppo comunista, ad un confronto serrato e nei tempi più brevi possibili sulle leggi di riforma richiamate, che attendono di essere esaminate, discusse ed approvate.

NIEDDU. Cercherò di essere il più sintetico possibile e di fissare alcuni punti onde evitare comprensibili e possibili sbavature come capita a chi parla «a braccio».

Più che addentrarmi nell'analisi dei vari capitoli dello stato di previsione del prossimo esercizio finanziario vorrei, opportunamente, soffermarmi sui problemi connessi alle tematiche finanziarie e gestionali delle Aziende che oggi fanno capo al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Tale approccio è quanto mai opportuno perchè consente una visione globale di tutto lo scenario, che sarebbe altrimenti difficile cogliere se ci limitassimo ad una semplice «quadratura», per dirla in termini squisitamente contabili, delle varie voci di competenza, che compongono le poste del bilancio.

Purtroppo quando si parla di Poste, sovente si enfatizzano le carenze e le disfunzioni, senza fare un minimo sforzo per andare al fondo delle questioni che stanno alla base e che sono all'origine di tale stato di cose, spesso notevolmente influenzate dai vincoli esterni che condizionano pesantemente l'autonomia gestionale. Una autonomia affermata in via di principio (si parla di Azienda autonoma), ma sostanzialmente negata in via di fatto, scaricando sul bilancio dell'Amministrazione una vasta gamma di oneri impropri che, da lustri, mettono gravemente in crisi l'equilibrio economico dell'Amministrazione stessa.

Poi, naturalmente, diventa facile affermare, che registrando un disavanzo di bilancio di oltre 2.000 miliardi, così come è avvenuto nel 1988, le responsabilità sono degli amministratori, che con tale risultato dimostrerebbero la loro inidoneità e la loro incapacità manageriale.

Credo che una tale posizione, semplicistica e del tutto superficiale, debba essere decisamente respinta nel momento in cui la determinazione dei costi e dei ricavi è totalmente sottratta alle decisioni ed alle opzioni interne.

Oggi, più che mai, si impone la necessità di dotare l'Azienda di strumenti capaci di favorire l'efficienza organizzativa, attraverso procedure di reale autonomia gestionale, perchè altrimenti sarebbe illusorio - come dimostra l'esperienza di tanti anni - pensare di perseguire un miglioramento funzionale che sia veramente adeguato a conseguire il grande processo di espansione e di rilancio qualitativo del servizio.

In estrema sintesi voglio dichiarare che mi trovo in piena sintonia con il quadro globale di riferimento che ha tracciato il senatore Vella nella sua relazione, quando, in un discorso di prospettiva, ha messo l'enfasi sulla necessità di dare finalmente corpo ai progetti di riforma che sono all'esame del Parlamento.

Naturalmente, sia pure con poche parole, voglio anche in questa circostanza (mi sia consentito) ribadire il mio dissenso sulle procedure che sono state adottate dal Governo. Il fatto che vi siano

due distinti disegni di legge, con percorsi assolutamente differenziati, non vi è dubbio che complica la situazione anche sul piano del merito, perchè viene meno un quadro globale di riferimento, con la conseguenza che i problemi saranno affrontati (necessariamente, inevitabilmente e inesorabilmente) in modo disarticolato oltre che nei tempi, anche con proposte ed iniziative che possono nettamente contrastare con l'esigenza - da tutti avvertita - di un disegno di riforma veramente organico, al cui interno armonizzare le appropriate ed articolate esigenze ed individuare le soluzioni più nascoste e più innovative.

Mancando tale contestualità, si corre il rischio di seguire sentieri diversi da quelli che invece occorre percorrere per ridisegnare le nuove funzioni del Ministero ed il nuovo riassetto aziendale, consentendo loro di svolgere al meglio le funzioni che saranno assegnate, sia sul versante delle prerogative istituzionali (programmazione, direzione e controllo) e sia sul versante dei livelli di produttività e di efficienza.

Desidero affrontare adesso l'argomento più strettamente connesso all'ordine del giorno. Intanto credo che vada dato atto, con particolare soddisfazione e con particolare compiacimento, che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è uno dei pochi che è riuscito ad azzerare i residui passivi e quindi quella parte, che nel passato ha portato la stessa Commissione a presentare alcune considerazioni ed alcune riflessioni critiche, credo che possa essere considerata positivamente superata. Inoltre, è certamente apprezzabile lo sforzo che dal 1985 viene fatto dal Ministero, con sistematica progressione, per risanare il consistente disavanzo, anticipando ed applicando la norma prevista dall'articolo 13 della legge finanziaria del 1988.

Qualche preoccupazione suscita invece il contenimento degli investimenti rispetto agli importi programmati nel piano quinquennale anche se - con questi chiari di luna - va onestamente apprezzato quanto viene fatto per non arrestare i programmi di automazione e di meccanizzazione, destinando congrue risorse anche all'attuazione del progetto di posta elettronica...

LOTTI. Così completiamo un'opera che è ormai obsoleta e superata.

NIEDDU. Obsoleta no. Credo di poter dire con tutta tranquillità che la struttura tecnologica della automazione e della meccanizzazione postale si presenta nei confronti degli altri paesi in termini assolutamente competitivi. È una struttura quanto mai valida anche se forse bisognerà dire che (non so se per ragioni sinergiche o per altri motivi) i risultati che tutti si attendevano non sono stati ancora realizzati. Questo dato...

LOTTI. È un parere molto contraddittorio.

NIEDDU. Non è un problema di tecnologie, di macchine vecchie, ma riguarda l'utilizzazione al meglio di queste macchine.

LOTTI. Sono di parere contrario.

NIEDDU. Stavo dicendo che va certamente valutato come un segno positivo la volontà di realizzare un progetto di posta elettronica che, una volta entrato a regime, sarà in condizione di dare risposte quanto mai valide, soprattutto alle esigenze, alle attese e alle necessità della grande utenza.

Comunque il problema dei problemi, il vero nodo gordiano del sistema postale resta la politica tariffaria, soprattutto quella delle stampe propagandistiche e pubblicitarie, che viene in realtà contrabbandata, attraverso regolamenti postali che non so se ancora oggi siano attuali, come stampa di informazione. Come ha giustamente sottolineato il senatore Vella nella sua relazione, oltre il 50 per cento del corriere postale è gravato da riduzioni tariffarie con una quantificazione di oneri che vanno dai 575 miliardi del 1984 ai 1.135 miliardi previsti per il 1990.

Obiettivamente va dato atto al ministro Mammì che in questi ultimi periodi si è sforzato di sostenere una linea politica che, in qualche misura, avvicinasse le tariffe ai costi. Per i quotidiani, per esempio (e mi rendo conto di come sia delicata questa materia), il costo è stato dilatato del 200 per cento - mi sembra - portando, in assoluto, l'importo tariffario alla risibile somma di 6 lire. Certo si tratta di un segnale, se pure significativo, però - come dice il vecchio adagio cinese - anche il cammino più lungo si inizia con un primo passo. Comunque la questione delle stampe va - a mio giudizio - ben al di là dell'aspetto economico e tariffario e su questo passaggio desidero richiamare in particolar modo l'attenzione dell'onorevole Ministro. In tante circostanze, anche in questa sede (temo in più di una occasione) pure tediando gli onorevoli senatori che mi hanno ascoltato, mi sono sforzato di denunciare - mi pare con scarso successo - la gravità del fenomeno delle stampe che, in una quantità spropositata, intasa i canali postali.

GOLFARI. L'anno scorso avete tentato di ridurlo, ma poi avete incluso anche i settimanali di informazione.

NIEDDU. Nel momento in cui si fanno delle scelte è difficile cogliere fior da fiore. Le scelte, se hanno una validità e se hanno ragion d'essere, vanno portate avanti senza tentennamenti. L'obiettivo che si intende perseguire è un obiettivo sano, valido, che va nella direzione di una puntuale risposta all'utenza: il miglioramento del servizio.

GOLFARI. Bisogna vedere come arriveremo alla mèta.

NIEDDU. Signor Presidente, le interruzioni non mi aiutano nel mio fermo proposito di essere breve. Quindi, la brevità...

GOLFARI. Sono state ritenute non valide dalla Corte di appello di Roma.

NIEDDU. Io mi inchino davanti ad esse! Ma non sono certo delle decisioni dogmatiche quelle della Corte d'appello di Roma. Tra l'altro non penso che dobbiamo polemizzare tra di noi in una materia di questo genere, anche se certamente ognuno di noi ha il diritto di avere le proprie opinioni e di rappresentarle.

Tutti ci lamentiamo, e giustamente, della inefficienza e della inaffidabilità del servizio postale; tutti affermiamo che è necessario ridurre al massimo i tempi medi per le varie fasi di lavorazione della corrispondenza che, dal momento della imbucatura al momento del recapito, secondo i nuovi dati che ci vengono forniti impiega 5, 9 giorni, rispetto agli 8, 5 giorni del 1988.

Certo si tratta di un importante passo avanti ma, in ogni caso, è bene ricordare e sottolineare che parliamo di tempi due o tre volte superiori a quelli degli altri paesi europei.

Purtroppo, ancora oggi, molti grandi utenti del Nord imbucano in Svizzera o in Francia i loro messaggi internazionali, mentre per quelli nazionali si servono delle agenzie di recapito che, sempre più numerose, sono proliferate negli anni '80.

Sinceramente non credo che per migliorare le cose siano necessarie azioni miracolistiche, bacchette magiche o capacità taumaturgiche. Così come mi rifiuto di credere che i postelegrafonici italiani siano professionalmente meno capaci di quelli degli altri paesi.

Dobbiamo tenere presente che stiamo parlando del servizio tradizionale, di un servizio di immagine, la cui inefficienza annulla tutti gli aspetti positivi che sono innegabilmente presenti nelle altre decine e decine di attività svolte dall'Azienda, in particolare nel settore del Bancoposta ed in tutti i servizi di sportelleria, soprattutto ove sono stati utilizzati gli uffici postali elettronici, con il sistema della polivalenza.

L'uovo di Colombo, la soluzione ottimale, la più semplice sarebbe quella di far pagare alle stampe tariffe più elevate rispetto a quelle della corrispondenza normalizzata, così come, d'altra parte, viene fatto in tutti gli altri paesi del mondo.

Questa strada, però, in Italia non sembra percorribile!

Ed allora mi domando, e rinnovo la domanda al Ministro, sperando almeno questa volta, di ottenere risposta in replica: «quali insuperabili difficoltà esistono per far lavorare le stampe in sedi fisiche diverse o, quanto meno, di farle movimentare in sacchi di colore diverso rispetto a quelli che contengono "lettere e cartoline", come si dice in gergo! Quali reali impedimenti ci sono a tentare almeno un esperimento in qualche compartimento postale»? Non è una proposta che comporta oneri insopportabili, e la soluzione è decisamente meno complessa di quanto si possa immaginare.

A questo punto, a mio giudizio, si tratta solo di volontà politica.

Naturalmente quanto ho detto deve collegarsi ad uno snellimento delle procedure e ad un modulo organizzativo più funzionale, razionalizzando al meglio l'utilizzazione del personale.

A tale proposito, per esempio, mi sembra quanto mai interessante, e certamente da valutare con la necessaria attenzione, la proposta che si sta dibattendo nel sindacato di creare, nelle località periferiche, delle zone baricentriche con almeno cinque portalettere, togliendoli dagli uffici di minore importanza per concentrarli in un'unica sede. Sarebbe una iniziativa che sicuramente ottimizzerebbe il lavoro degli operatori del recapito abbreviando gli attuali tempi di lavorazione.

Ritengo che vadano sottolineati in positivo, per i miglioramenti sui servizi che si potranno registrare, anche gli effetti della cosiddetta legge

omnibus, definitivamente approvata, nei giorni scorsi, dalla Camera dei deputati.

Con tale provvedimento, fra l'altro, potranno essere coperti i posti di direttore provinciale, da troppi anni vacanti ed affidati, in modo precario, a funzionari reggenti, comprensibilmente demotivati ed amareggiati.

Vorrei pregare il Ministro di fare quanto è possibile per abbreviare i tempi per l'effettuazione delle promozioni; e questo non solo per dare giuste risposte alle comprensibili attese di sviluppo di carriera degli interessati, ma anche per dare un serio contributo al rilancio delle attività aziendali che richiedono un forte, determinato ed autorevole decentramento decisionale.

Un settore che invece tira bene è quello del bancoposta, i cui servizi sono credibili, affidabili ed appetibili.

Si tratta di una attività bancaria anomala perchè si limita soltanto alla raccolta del risparmio che, con i suoi 40.000 sportelli, incamera circa 100.000 miliardi all'anno, partecipando nella misura del 9,2 per cento alla copertura del debito pubblico.

Le prospettive di tale comparto sarebbero quanto mai significative con delle larghissime possibilità, se alla banca postale venissero affidati compiti di erogazione, in stretto collegamento e ad integrazione della Cassa depositi e prestiti.

Uno spazio di dimensioni incalcolabili per le opportunità di dilatazione dei servizi è determinato dalle potenzialità di sviluppo dei conti correnti postali: è un servizio efficiente, molto apprezzato dall'utenza, ma conosciuto troppo poco e quindi inadeguatamente utilizzato.

Per dare una dimensione esatta di quelli che possono essere i risultati di una efficace, incisiva propaganda, vorrei fornire alla Commissione alcuni dati di confronto con le amministrazioni postali di alcuni paesi europei.

In Italia abbiamo soltanto 500.000 correntisti (meno di quanti ne ha la Francia a Parigi) rispetto ai 7 milioni e settecentomila correntisti della Francia, ai 15 milioni dell'Inghilterra, ai 4 milioni e novecentomila dell'Olanda, ai 4 milioni e duecentomila della Germania Federale; in sostanza siamo il fanalino di coda con una quota di mercato del 3 per cento rispetto al 37 per cento dell'Olanda, al 17 per cento della Francia e al 13 per cento del Regno Unito. Credo che sia quanto meno necessario dedicare una attenzione tutta particolare a questo settore che ha le carte in regola per far fronte alle consistenti domande di nuovi correntisti. I numerosi, moderni ed efficienti centri di automazione hanno tutte le strutture necessarie per rispondere in modo adeguato alle sollecitazioni che dovessero venire dal mercato.

In questa ottica, quindi, avrà certamente un ruolo importante la annunciata introduzione del cosiddetto microprocessore, una carta di credito attivo che consentirà l'esecuzione di numerose operazioni a debito o a credito, in tempo reale, e questa, sicuramente, sarà una innovazione vantaggiosissima per quanto riguarda gli utenti.

Poi, nella linea del miglioramento dei servizi, grande rilievo assume il coinvolgimento del personale, in un'azienda che ha 250.000 dipendenti, soprattutto per imprimere una forte accelerazione allo avviato processo di riorganizzazione produttiva che, in occasione del

rinnovo del contratto di lavoro, in corso di trattativa proprio in questi giorni, dovrà realizzare una vera valorizzazione delle specifiche professionalità attraverso la quale determinare l'acquisizione di più significativi livelli di produttività individuale e globale.

Quindi, a parte la sensibile carenza di organico, che i sindacati chiedono venga radicalmente colmata (parlano di 37.000 unità), un altro elemento che determina eccessiva rigidità nella utilizzazione del materiale umano è la separazione netta esistente tra i ruoli degli uffici principali e quelli degli uffici locali. Nel 1985 fu siglato (ebbi l'onore di firmarlo) l'accordo per la cosiddetta unificazione dei ruoli inserendo la norma nella famosa legge *omnibus*. Poi, nel momento in cui si constatò che l'articolo inerente all'unificazione dei ruoli aveva dei contenuti di delega, si decise di stralciare questa norma per farne un disegno di legge autonomo. Questa considerazione mi fa ritornare a quanto dicevo poc'anzi a proposito delle leggi di riforma per le poste e le telecomunicazioni. Infatti, quando fu stralciato quell'articolo, il ministro dell'epoca, l'onorevole Gava, assunse solennemente l'impegno di far camminare quel disegno di legge in parallelo con la legge *omnibus*. Ebbene, questa legge è stata approvata definitivamente dopo una doppia lettura alla Camera dei deputati, mentre il disegno di legge «autonomo» della unificazione dei ruoli è ancora fermo al palo alla Camera dei deputati. Quindi, mentre la legge *omnibus* è passata con un itinerario complesso e difficoltoso nei due rami del Parlamento, la legge sull'unificazione dei ruoli è ancora ferma. Si tratta di una cambiale firmata da un altro Ministro, ma che non è stata onorata dai Ministri che si sono succeduti nell'incarico.

Quindi, quando si parla di parallelismo, di contestualità, dobbiamo ancora una volta constatare che l'uomo chiede ed il Parlamento provvede!

Prima di concludere, signor Ministro, vorrei sollecitarla a presentare le annunciate modifiche al disegno di legge - che modestamente presentai all'inizio della legislatura - per il riscatto delle case di proprietà dell'Istituto postelegrafonico. Ogni ritardo nel varo della legge determina significative perdite nel bilancio dell'Ente, le cui entrate, per i fitti degli appartamenti, non coprono neanche le spese per la manutenzione ordinaria. Vorrei ancora una volta pregarla di superare quelle difficoltà che finora non hanno consentito il decollo del provvedimento, per toglierlo dal binario morto e farlo finalmente inserire in un binario con una locomotiva che tira.

Dovrei fare molte considerazioni per quanto riguarda la parte inerente all'Azienda di Stato per i servizi telefonici, ma mi rendo conto che la sopportabilità dei colleghi della Commissione ha già raggiunto e superato il limite di rottura. Vorrei soltanto dire che le stesse postazioni di bilancio ci consentono, con tutta tranquillità, di affermare che si tratta di un'Azienda sana, che presenta per il 1990 una ipotesi di preventivo con circa 437 miliardi di avanzo, pur non escludendo un volume di investimenti, anche significativo ed opportunamente finalizzato al miglioramento ed al potenziamento della rete, con l'utilizzo di tecnologie all'avanguardia. Ed in questo quadro mi sembra opportuno sottolineare, come dato positivo, che gli investimenti non hanno per niente trascurato le aree del Mezzogiorno.

Credo che queste considerazioni ci permettano di affermare che si tratta di un'Azienda efficiente, che può salvaguardare la sua organicità e la sua unitarietà operativa, sia pure non mantenendola nelle attuali condizioni, ma trasformandola in una società per azioni a maggioranza di capitale IRI. Penso ad una azienda che possa collocarsi nel mercato, ritagliandosi e disegnandosi una quota di servizi che sia congeniale alla sua struttura, alla sua capacità operativa, alla competenza ed alla professionalità dei suoi quadri dirigenti.

In conclusione, signor Ministro, vorrei dire che le mie riflessioni sono state fatte con spirito assolutamente costruttivo, con la ferma volontà di dare un modesto contributo al potenziamento delle condizioni aziendali ed al miglioramento della qualità dei servizi. Con tali premesse e con questo contributo annuncio il voto favorevole del Gruppo democratico cristiano alla tabella 11 ed alle parti della legge finanziaria ad essa connesse.

GOLFARI. Signor Presidente, desidero fare qualche breve annotazione riferendomi ad alcuni argomenti contenuti nella relazione che accompagna la tabella al nostro esame e nella relazione del senatore Vella. Mi sembra che questa sia una utile occasione per richiamare l'attenzione della Commissione e del Governo sui problemi - che sono sempre all'attenzione della pubblica opinione, considerato come ne parla la stampa quotidianamente - dell'emittenza radiotelevisiva, con particolare riguardo alla radiofonia, alla televisione, ai satelliti ed al cavo. Ancora non si è pervenuti alla realizzazione della auspicata disciplina del settore, nonostante la buona volontà del Governo e di questa Commissione ad avviare un dibattito che si spera di poter affrontare subito dopo l'approvazione del disegno di legge finanziaria, dei documenti di bilancio, e del provvedimento sulla droga.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri in una trasmissione televisiva di domenica ha dichiarato che entro due mesi si provvederà a dare una disciplina al settore. È un buon auspicio e se questa affermazione l'ha fatta il Presidente del Consiglio bisogna crederci; tuttavia, non dobbiamo nasconderci le difficoltà che si incontrano in questa materia. Il Presidente del Consiglio, nelle sue dichiarazioni programmatiche, ha affermato che il cosiddetto testo Mammi costituisce una buona base di discussione anche se deve essere migliorato in alcuni punti per iniziativa dei Gruppi e quindi complessivamente del Parlamento. È su questa iniziativa che vorrei fare alcune brevi considerazioni, iniziativa che deve essere assolutamente assunta. Il Gruppo parlamentare che rappresento - ed anch'io - nutre grande rispetto nei confronti dell'opera e dell'azione svolta dal ministro Mammi. Tutti quanti sappiamo con quale impegno il Ministro si sia occupato di questa vicenda e quale desiderio abbia di portarla a termine; tuttavia devo dire che questa iniziativa deve essere assunta anche dal Ministro perchè le ulteriori difficoltà che possono intervenire devono essere messe sul tappeto ed affrontate. Devo dire che ho avuto l'impressione che ci sia un po' di rassegnazione (questo sentimento si è diffuso anche tra i componenti dei Gruppi parlamentari e tra gli esponenti dei vari partiti), rassegnazione che va assolutamente fugata. La questione non può essere posta nei termini che ha indicato il

Ministro: egli ha detto di aver realizzato un progetto e che adesso deve intervenire il Senato. Vi sono dei problemi che devono essere ancora affrontati e che comunque debbono essere risolti preliminarmente. Il Gruppo parlamentare che rappresento afferma e riconferma tutto il contributo che si deve dare al Governo in questa difficile circostanza, quando ci accingiamo a predisporre la riforma dell'emittenza radiotelevisiva.

I nodi che ancora debbono essere sciolti, in fondo, sono pochi, anche se fondamentali, e in ordine ad essi vi sono delle novità da registrare e da cogliere. Uno dei nodi che andrebbe affrontato preliminarmente è quello delle risorse pubblicitarie e non tanto quello delle reti che senza la pubblicità non rappresenta un problema, ma lo diventa nel momento in cui viene considerato come uno strumento per l'affermazione di un carico di pubblicità esagerato e notevole, tale da compromettere il pluralismo. Certamente a tutti noi piacerebbe che il problema venisse semplificato (due reti al privato e due reti allo stesso servizio pubblico), ma su questa strada non si va avanti e si rischia di inciampare immediatamente. Allora per risolvere il problema si deve procedere a disciplinare la pubblicità in maniera tale da conseguire il vero obiettivo. In sostanza l'affollamento pubblicitario dovrebbe essere ulteriormente abbassato rispetto alle previsioni formulate del 16-18 per cento e dovrebbe essere eliminato il tetto per la concessionaria pubblica. La pubblicità andrebbe misurata, sia per l'emittenza pubblica che per quella privata, attraverso un indice di affollamento più basso per la concessionaria pubblica e più alto per l'emittenza privata. Credo che su questa strada, difficile e che ancora non convince tutti, si possa raggiungere una convergenza molto più ampia rispetto a quella che è stata registrata in precedenti occasioni. Inoltre, penso che su questa base di discussione qualche difficoltà potrebbe essere superata. In sostanza si tratterebbe di riprendere in mano l'accordo raggiunto durante il Governo presieduto dall'onorevole De Mita, con il quale si dava per scontata la distribuzione delle reti quale di fatto si era verificata nel paese, ma sul problema della pubblicità...

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non si diceva niente. Anzi era stato depennato quanto era stato suggerito di includere.

GOLFARI. Per lasciare al Parlamento la possibilità di disciplinare tale materia e di raggiungere un accordo più ampio. Quella strada - come ha sottolineato giustamente l'onorevole Ministro - dovrebbe essere ripresa se vogliamo compiere dei passi in avanti in questa direzione.

Per quanto riguarda l'altro nodo della concentrazione dei mezzi, devo riconoscere che è già stato fatto qualche passo in avanti insieme al ministro Mammi. Allora desidero incoraggiare il Ministro a proseguire in questa direzione affinché, con la sua provata abilità di negoziatore, si possa raggiungere l'obiettivo, il ragionevole limite oltre il quale gli imperi delle comunicazioni non si possono allargare ulteriormente, come avviene per il settore dell'editoria (per il quale le tirature sono state fissate al 20 per cento). Tale limite potrebbe essere compreso in un

secondo vincolo riguardante l'intero fatturato di informazione (compresi i settimanali che erano stati esclusi dai limiti stabiliti per il settore dell'editoria). Il Ministro è già a conoscenza di questa proposta (prospettata anche con un emendamento); questa strada può rappresentare una buona base di partenza, va ripresa e sulla sua base vanno confutate le opinioni e vanno risolte le ultime difficoltà.

Con questo mio intervento desidero incoraggiare la ripresa del dibattito, soprattutto nel momento in cui sto constatando che c'è una certa rassegnazione e sembra si stia aspettando il previsto appuntamento con la Corte costituzionale (da taluni forse gradito) che potrebbe rendere più complessa la situazione e dar luogo ad altri problemi.

Prima di concludere il mio intervento vorrei fare un breve riferimento all'emittenza locale, che non deve essere soffocata dai grandi colossi dell'informazione: bisogna trovare un sistema per tutelarla e salvaguardarla. Una proposta in questo senso è contenuta nel cosiddetto testo Mammì e tende giustamente ad impedire le incursioni dei grandi *network* privati sul terreno della pubblicità locale. Probabilmente tale strada non è sufficiente per risolvere il problema, ma va comunque incoraggiata e ripresa per pervenire ad una soluzione definitiva.

Vi è un altro capitolo - forse in questo caso vi è una maggiore attinenza alle materie che sta discutendo in questo momento la Commissione - di carattere più tecnologico, che si riferisce alla diffusione, ai mezzi via etere, via satellite o via cavo. Si tratta di un argomento che ci tocca molto da vicino in relazione alle discussioni che stiamo facendo circa la riforma delle telecomunicazioni. Ho colto nella relazione del senatore Vella uno spunto che probabilmente andrebbe approfondito soprattutto se, per cause dipendenti da circostanze politiche, il provvedimento di riforma non si dovesse approvare anche questa volta: riguarda non tanto i problemi del personale, le questioni sindacali, il patrimonio da trasferire di cui si è parlato, secondo me, in grande abbondanza, ma i problemi veri e propri relativi alle tecnologie, all'etere, ai satelliti, ai cavi, che sono gli strumenti attraverso i quali passano le informazioni, anche quelle radiotelevisive.

Il Ministro è ben consapevole, come del resto lo siamo tutti noi, che c'è confusione nell'etere e che è ormai minacciata la tranquillità dei servizi pubblici. Vi è, peraltro una spinta, che in questi giorni è aumentata sensibilmente, tendente ad invocare lo stralcio delle norme relative alla radiofonia. Quando gli interessati chiedono questo stralcio, si riferiscono soprattutto al problema delle frequenze, dei bacini di utenza e a tutte le conseguenze derivanti dall'utilizzo degli strumenti tecnologici che servono a trasmettere le informazioni. Ecco perchè tali questioni dovrebbero essere, a mio avviso, valutate nel loro complesso; nell'impossibilità di dar presto vita ad un provvedimento di riforma dell'emittenza radiotelevisiva, si potrebbe intanto affrontare l'esame di questi problemi. La questione dell'assegnazione delle frequenze dovrebbe essere esaminata prima dell'esame del disegno di legge di riforma dell'emittenza stessa, perchè la soluzione di questo problema fondamentale contribuirebbe a dare la prima sistemazione al settore. I settori del cavo e del satellite, tra l'altro, si presentano abbastanza vergini nel nostro paese, quando invece la televisione via cavo tocca 17 milioni di

famiglie europee. Siamo all'inizio della trasmissione via satellite e rischiamo anche in questo campo di creare, non avendo agganci ad una serie di norme precise, la confusione che si è determinata con la lottizzazione dell'etere.

Sono nate l'altro giorno le prime polemiche: il vice direttore generale della Rai, dottor Fichera, ha parlato di satellite lottizzato tra Rai e Fininvest. Tutto questo comincia a profilarsi all'orizzonte e dovrebbe invece essere evitato, per non ricadere nello scenario che abbiamo già avuto modo di verificare con l'etere.

All'interno di un campo così conflittuale e polemico, con ragioni e torti che si pongono abbastanza in equilibrio, non vorrei che si perdesse di vista la centralità del servizio pubblico, soprattutto la necessità di riservare al servizio pubblico la certezza delle risorse.

Il Ministro sa che la Rai vive anche con il canone e che il canone deve essere adeguato. Nell'ambito delle discussioni che stiamo avendo in questi giorni in altra sede c'è una proposta di soluzione dei problemi della Rai che consiste in una manovra a tre punte: una è quella del tetto pubblicitario, un'altra è quella dei contributi per gli investimenti che la Rai deve effettuare in un momento particolare della sua vita aziendale e la terza è appunto quella dell'adeguamento del canone. Occorre fare una riflessione molto approfondita perchè nell'attuale quadro di incertezze - non mi soffermerò sulla discussione circa il fatto che il tetto pubblicitario invece di essere stabilito al 31 luglio dell'anno precedente si fissi quasi al 31 dicembre dell'anno successivo - il problema dello adeguamento dei canoni finisce per essere determinante per il bilancio del servizio pubblico.

Vorrei chiedere al Ministro se corrisponde a verità che l'istruttoria per l'adeguamento del canone, di cui all'articolo 22 della convenzione Rai, sia stata già conclusa dal mese di aprile del 1989 e che si sia appunto in attesa delle decisioni in merito all'adeguamento del tetto pubblicitario.

Un altro problema che non può essere dimenticato, e che riguarda gli investimenti cui ho fatto cenno, non concerne solo la Rai come azienda ma il Governo nel suo complesso, i Ministeri interessati, ed in particolare quelli delle poste e delle partecipazioni statali, le grandi aziende di Stato, l'azionista della Rai, cioè l'IRI.

Nelle sue proposte programmatiche la Rai prevede di dover affrontare oneri consistenti per la sperimentazione del satellite e per gli impegni relativi al centro di Grottarossa che, in occasione dei mondiali, fornirà servizi tecnico-logistici agli inviati degli enti radiofonici e televisivi di tutto il mondo; impegni che vengono sostenuti non solo nell'interesse della Rai come azienda televisiva, ma dell'industria e della collettività nazionale in un quadro di forte innovazione e crescita tecnologica e di mercato e non si può immaginare che questo sforzo possa essere interamente accollato alla Rai.

Allora le polemiche di questi giorni sul presunto tentativo di soffocazione espletato ai danni della Rai (a parte la pluralità dell'atteggiamento di chi le propone, le subisce o le fa capire, nel momento in cui si discute, tra l'altro, di grandi concentrazioni che potrebbero, queste sì, rischiare di soffocare il pluralismo nel nostro paese) andrebbero affrontate con maggiore dose di equilibrio e di ragionevolezza. Questo

non significa che anche da parte dell'azienda di servizio pubblico non si debbano fare correzioni. Ho ben presenti le polemiche su questo punto: le correzioni vanno fatte anche da parte della Rai, soprattutto quando il servizio pubblico rincorre - in quella frenetica guerra dell'*audience* - livelli di ascolto eccessivamente concorrenziali e sorprendenti per un servizio pubblico che voglia essere più coerente con le sue finalità. Però non è neppure vero che il servizio pubblico debba essere la *Gazzetta Ufficiale* del nostro paese e l'altra parte, invece, quella privata, debba essere soltanto caratterizzata dall'intrattenimento e dal grande ascolto, perchè avremmo una situazione di difficoltà complessiva nell'informazione.

VISIBELLI. Signor Presidente, dopo le varie dichiarazioni dei colleghi della maggioranza, noi dell'opposizione potremmo anche cambiare mestiere.

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

(Segue VISIBELLI). Abbiamo letto diligentemente sia la relazione del senatore Vella sia quanto comunicatoci dalla Presidenza relativamente alla tabella 11. L'unica cosa che non abbiamo avuto modo di leggere è questa ipotesi di riclassificazione della previsione che riguarda il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che ho avuto modo di esaminare solo ora e me ne dolgo.

Nelle altre occasioni di dibattito sulle tabelle di bilancio al nostro esame, mi sono sistematicamente rifatto a quanto avevo dichiarato l'anno prima, per cui ho preso i resoconti dell'anno precedente e provocatoriamente ho fatto presente come fossero ancora attuali, tanto da poterli riproporre effettivamente uguali all'anno precedente. Questa volta, invece, farò una inversione operativa e invece di rifarmi a quanto dichiarato l'anno scorso per l'esercizio finanziario 1989, mi rifarò a quello che ha dichiarato il Ministro, che riscosse notevole attenzione da parte dell'opinione pubblica in generale e anche da parte nostra, soprattutto per un certo piglio con cui affrontò la posta in gioco.

In effetti, proprio a commento della finanziaria dell'anno scorso il Ministro, in una intervista rilasciata a «Il Sole-24 Ore» disse appunto che avrebbe dato efficienza e gestione più economica al suo Ministero; che avrebbe bloccato la valanga dei postini e delle lettere smarrite. Infatti, nella giungla delle poste, c'è la «influenza a rotazione», come è reso noto anche dalla stampa, per cui effettivamente anche i postini sono smarriti. Vorremmo rifarci a questo quando vediamo le numerose migliaia di dipendenti del Ministero perchè da una parte si dice che vi sono 237.469 dipendenti, poi si dice che ne mancano circa 40.000 e poi, sempre nei dati, si fa rilevare come migliaia di questi dipendenti vengano distolti anche per compiti non istituzionali.

Quell'articolo, poi, era molto interessante perchè si parlava anche della riforma dell'emittenza televisiva (settembre 1987) e si garantiva che quel problema sarebbe stato affrontato non oltre la metà di ottobre.

Il Ministro, però, furbescamente, non disse di quale ottobre si trattava.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Io dissi che avrei presentato alle forze politiche una proposta di legge, cosa che effettivamente ho fatto.

VISIBELLI. Dopo la legge finanziaria sarà atteso soprattutto alla prova della riforma dell'emittenza televisiva che ha promesso per il prossimo novembre. Prima, però, dovrà rispondere all'ordinanza della Corte costituzionale sulla cosiddetta «legge Berlusconi».

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Una proposta è già stata fatta.

VISIBELLI. Quindi la riforma dell'emittenza televisiva, l'abbiamo già fatta, nel senso che, avendola presentata in Parlamento, il signor Ministro dice di essere a posto e tutto rimane nelle nostre mani.

Ma, signor Ministro, quando leggo su «Panorama» di questa settimana un articolo su cui stiamo preparando una nostra interpellanza, mi chiedo se sia giusto prendere atto dello sperpero del pubblico denaro in quella maniera. Mi chiedo se sia giusto, perchè è chiaro che i criteri sono quelli della lottizzazione, soprattutto quando vedo tutte quelle consulenze e, come uomo del Movimento sociale, mi chiedo se effettivamente io debba pagare il canone, la qual cosa significa finanziare Rai 1, Rai 2 e Rai 3, cioè finanziare la Democrazia cristiana, il Partito socialista, il Partito comunista. A questo punto mi chiedo se sia giusto pagare il canone quando poi ci troviamo di fronte ad articoli molto puntuali, che sicuramente provengono dall'interno della struttura e non saranno contestati. Per questo motivo, quando noi parliamo della riforma del sistema radiotelevisivo esprimiamo la speranza che con un cambiamento delle regole del gioco vengano finalmente modificate situazioni come quella condannata o rappresentata dal settimanale «Panorama».

Nell'analisi delle dichiarazioni rese, abbiamo sempre accertato come in effetti vi sia una serie di prese di posizione da parte del Ministro come «La lumaca postale correrà», «Le buone intenzioni delle Poste italiane», «Poste tartarughe - intervista al ministro Mammi che promette: ridarò efficienza al servizio». Oggi una lettera Napoli-Roma impiega tredici giorni ed è stato registrato anche un altro record a Macerata dove è stato accertato che una lettera si è spostata di 80 metri al giorno. Un altro articolo sempre sul ministro Mammi - molto interessante - si intitola: «La posta della scommessa»; poi ce ne sono altri: «Poste: arriva la rivoluzione», «Le poste funzioneranno - intervista al ministro Mammi: bisogna riorganizzare il lavoro», «Mammi: così cambierò le poste». Poi potremmo ancora trovare altre tonnellate di queste dichiarazioni. Capisco che nel caso specifico «Il postino suona in ritardo» e qualcuno, mentre vi riportavo queste dichiarazioni, mi ha suggerito: «Avanti, c'è posta». Certamente capisco che ai giornalisti bisogna rilasciare qualche dichiarazione, ma capisco un po' meno quando le dichiarazioni vengono rese in occasione della manifestazione

per il centenario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Certamente è stato un dibattito importante quello a cui hanno partecipato anche altri colleghi, in cui si è preso atto dei 5, 9 giorni necessari in Italia ad una lettera per arrivare a destinazione (questo è il tempo medio). Io non so, però, se cento anni fa, quando vennero istituite le Poste, per il recapito di una lettera venivano registrati questi tempi di consegna. Queste sono le dichiarazioni rese dal Ministro in occasione del centenario del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni presso l'Aula magna del grattacielo dell'Eur, alla presenza del Presidente della Repubblica Francesco Cossiga e del Presidente del Senato Giovanni Spadolini. Noi possiamo dire che questa celebrazione si è svolta sul solco di una tradizione: ci stiamo comportando come cento anni fa.

Desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su due considerazioni: più precisamente una vuole essere una richiesta di chiarimento, mentre l'altra invece vuole essere una protesta (che ritengo debba essere acquisita agli atti della nostra Commissione) ed è in contrasto con quanto ha sostenuto il senatore Nieddu. La questione sulla quale desidero avere dei chiarimenti da parte del Ministro riguarda la gestione dei settori più moderni da affidarsi ai privati. In effetti l'anno scorso si è parlato dei buoni risultati conseguiti nelle grandi città, ad esempio in riferimento alla raccolta della posta; con la puntualità che gli riconosciamo, il Ministro ci fornì dei chiarimenti a tale proposito. Adesso in particolare desidero riferirmi alle dichiarazioni rese da un consigliere del ministro Mammi, Davide Giacalone, il quale senza fare grandi giri di parole ha detto che la gestione di interi segmenti del servizio (come il recapito urgente e lo stesso trasporto) passerà ai privati secondo trattative in corso. Ciò era intuibile in base a quanto abbiamo letto sui giornali, ma quello che mi ha colpito è che verrà demandato ai privati anche il servizio della posta elettronica che consente operazioni velocissime, ma che l'apparato statale - nella sua abituale farraginosità - rischia di non saper gestire o di utilizzare soltanto al minimo.

Va dato atto al Ministro di aver detto simpaticamente che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è uno dei dicasteri tra i più dotati di macchine e di infrastrutture, ma è anche uno di quelli che funziona peggio. Quindi, pur avendo ormai acquisito *hardware*, la situazione è quella che il Ministro in diverse occasioni ci ha illustrato: «Abbiamo ancora oggi un Ministero delle poste e delle telecomunicazioni elefante» (questa è una sua dichiarazione) «Ed è con questa realtà pachidermica che dobbiamo fare i conti. I cittadini che pagano le tasse esigono in cambio un servizio e noi dobbiamo essere in grado di fornirglielo». Certamente tale ricorso ad un *by-pass* con i privati corrisponde, a mio avviso, ad una dichiarazione di impotenza. Inoltre, a questo punto non capisco che senso abbia mantenere una azienda pubblica in questo settore se poi pian piano - come si evince dalle dichiarazioni di stampa e dalle dichiarazioni di autorevoli collaboratori del Ministro - avremo una maggiore presenza dei privati, mentre ci troviamo davanti una struttura che ha circa 235.000 dipendenti (e addirittura - secondo gli ultimi dati - sarebbero necessari ancora 40.000 dipendenti). Ultimamente abbiamo assistito ad un aumento del personale nell'ordine del 35 per cento, però le relazioni che ci sono

state consegnate sottolineano che l'aumento di produttività conseguito è stato soltanto del 6,3 per cento.

A tale proposito devo di nuovo richiamare una considerazione del ministro Mammi che ha dichiarato che le nostre Poste sono le più automatizzate ma contemporaneamente le meno efficienti d'Europa. Considerato che in Francia, in Germania, in Inghilterra, in Belgio, in Danimarca e in Svizzera il 90 per cento della posta viene consegnato normalmente *brevi manu*, mi domando come faremo in futuro. È vero che «Chi va piano va sano e va lontano», ma non credo che questo proverbio sia valido nel caso delle Poste. Allora, con questa impostazione non so proprio come faremo ad affrontare l'unità europea nel 1992. Per questi motivi desidero avere maggiori chiarimenti in riferimento alla privatizzazione del settore.

Prima di concludere il mio intervento, onorevole Ministro, devo esprimere una doglianza che è in contrasto con quanto ha sostenuto il senatore Nieddu ed in riferimento alla quale intendo presentare (insieme al senatore Sanesi) il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in riferimento alle tariffe stabilite con il decreto ministeriale 26 settembre 1989 concernente «Revisione delle tariffe postali, delle stampe e delle stampe periodiche all'interno della Repubblica», ravvisato che questo provvedimento determinerà la fine dei piccoli editori i quali, fonte più viva della libertà di espressione, non possono attingere ai *budget* pubblicitari degli enti parastatali e della grande industria privata,

impegna il Governo

affinchè riveda il provvedimento, operando perchè la libertà di stampa non venga considerata solo una vanità della democrazia ma trovi la sua estrinsecazione in un equilibrio dei gravami fiscali che così come prefissati non potrebbero essere sopportati da piccoli editori».

(0/1849/1/8-Tab.11)

In un'intervista rilasciata nel mese di settembre l'onorevole Mammi ha dichiarato, riferendosi alle Poste, che è un servizio pubblico, che deve essere garantito anche quando non è redditizio. Inoltre ha fatto riferimento anche alla diffusione della stampa a tariffe agevolate e ha detto che i prezzi dovevano essere ritoccati perchè non è possibile che per spedire un quotidiano (che pesa più di cento grammi) si spendano soltanto quattro lire (anche se non si può andare oltre un certo limite). Devo chiedere per quale motivo questo recupero di soldi, di produttività e di redditività debba essere applicato soltanto nel caso della stampa e per quale motivo nessuno ha sottolineato (come lei, onorevole Ministro, ha fatto rilevare) che un telegramma di venti parole costa allo Stato ventimila lire, mentre gli utenti pagano soltanto quattromila lire. Certamente è previsto un nuovo sistema, però la situazione attuale è questa.

È in tale contesto che noi intendiamo esprimere la nostra meraviglia e la nostra protesta. Abbiamo preso visione del decreto

ministeriale del 26 settembre 1989 concernente la revisione delle tariffe postali, delle stampe e delle stampe periodiche all'interno della Repubblica, con il quale vengono stabilite le tariffe per la fine dell'anno e per il 1990. Prima ho detto che la speranza è l'ultima a morire, la penultima però sarà l'editoria italiana.

Il presidente del Consiglio Andreotti ha sollevato con le sue dichiarazioni sui centri di pressione tutte quelle polemiche che abbiamo rilevato sulla stampa. Il Presidente del Consiglio ha lanciato l'allarme, tutti si sono indignati ed hanno levato grandi do di petto perchè hanno fatto i conti: c'è una legge sull'editoria che fissa la percentuale di concentrazione delle testate e questi limiti grosso modo sono rispettati, per cui tutto quanto sarebbe a posto.

Specialmente per la stampa di secondo gruppo, signor Ministro, onorevoli colleghi, l'aumento da 20 a 56 lire, e con l'anno nuovo a 70 lire, rappresenta veramente un colpo gravissimo che metterà in ginocchio l'editoria minore che, tra l'altro, è composta spesso da piccole imprese, da giornalisti che forse perchè non sono servi del regime cercano di costruirsi una struttura editoriale modesta in proprio, dove spesso con i sistemi di videocomposizione fanno tutto loro e, secondo me, sono loro i veri difensori della pluralità dell'informazione.

Capisco, signor Ministro, il suo dovere di far quadrare il bilancio del Ministero, e l'apprezzo per questo. Secondo me, però, in questo modo si va a togliere l'ossigeno al moribondo perchè, senatore Nieddu, al grande giornale o al grande settimanale basta ritoccare pochi modesti punti delle tabelle con cui si fanno pagare la pubblicità e risolvono così tutti i loro problemi. Basterebbe aumentare di 300 lire il costo della copia, anche perchè il decreto ministeriale 26 settembre 1989 ha previsto l'aumento del peso che è stato portato fino a 200 grammi, e ciò potrebbe interessare quelle riviste, quei giornali che hanno modo di riempire i fogli con la pubblicità: quando andiamo a comprare le riviste, è necessario un facchino, signor Ministro, sono diventate dei pacconi.

Se poi i giornali vengono fatti con venti pagine di inserzioni da parte degli utenti del parastato, amici dell'area di Governo, a quel punto si possono sopportare tutti i costi; non hanno grande diffusione e spesso costituiscono l'occasione per andare a battere cassa presso i vari addetti a questo servizio degli enti del parastato.

Mi rivolgo al ministro Mammi che è l'esponente di un partito che della libertà di stampa è autorevole difensore: non ritiene che la libertà di stampa in questa maniera diventi solo una vanità della democrazia? Mi chiedo se non pensate mai a quelle piccole pubblicazioni che spesso hanno solo la pubblicità del salumaio della strada vicina e che vengono fatte in piena autonomia intellettuale da giornalisti, da modesti operatori dell'editoria: un costo del genere li costringerebbe ad impegnare mensilmente - vi sono casi specifici che potrei citare - attorno ai 2 milioni e mezzo con le tariffe di quest'anno soltanto per una modesta diffusione.

Capisco certamente il problema del recupero di produttività; non vi rendete però conto, cari amici della Democrazia cristiana, che questo rende inevitabile, inarrestabile - adotterò un'espressione sturziana - il declino degli ultimi liberi e forti? Non tutti possono rivolgersi a De

Benedetti oppure ad Agnelli e in questa editoria spesso lavorano tanti ragazzi che così si formano la mano, come si suol dire. Questi piccoli editori non possono sopportare l'aggravio di un aumento di questo rilievo, non avendo la pubblicità e neanche la possibilità di attingere al parastato che così copiosamente finanzia i giornali clandestini dei politici di Governo.

Il nostro ordine del giorno tende ad impegnare il Governo ad una riduzione delle tariffe per quanto riguarda l'editoria minore, atteso che in effetti vi è anche tanta pubblicità-spazzatura, tanta spazzatura postale che riempie le cassette. Mi chiedo se il Ministro possa essere nelle condizioni di emanare un nuovo decreto che, tenendo sempre presente le esigenze di cassa, permetta però all'editoria minore di non morire.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892.

VELLA, relatore alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Signor Ministro, signor Presidente, onorevoli senatori, nella mia replica farò riferimento ad alcuni argomenti che sono stati trattati nei vari interventi.

Vorrei fare una premessa. Credo che siano due le esigenze più importanti che sono state rilevate da molti e che possono essere così riassunte: il miglioramento dei servizi e la riduzione della spesa. C'è però da domandarsi con immediatezza se è possibile raggiungere tali due obiettivi contestualmente o se invece questi siano tra loro alternativi. Non c'è dubbio che per migliorare i servizi la scelta più facile sarebbe quella di aumentare la spesa, io però ritengo che sia possibile raggiungere questi obiettivi contestualmente. Del resto, alcuni risultati in tal senso sono stati raggiunti tramite alcune iniziative assunte dallo stesso Ministero, dal Governo, tese a ridurre le spese con economie nella gestione dei servizi.

Credo, come dicevo prima, che questa tendenza diretta alla riduzione dei costi si sia già determinata, nonostante la contestazione di questo risultato da parte di qualche senatore, a partire dal 1985 fino al 1988, anno in cui, rispetto alle previsioni, si è registrata una minore spesa di 445 miliardi.

Credo che un altro fatto sia significativo: nel settore dell'Amministrazione delle poste, per il 1990, sono previste maggiori fonti di entrata rispetto all'anno precedente. Questi fatti, al di là delle critiche e delle osservazioni, comprovano che è stato dato corso anche ad una ristrutturazione tariffaria, certo non completa, previo però il consenso della commissione tecnico-consultiva per l'editoria. È vero che le tariffe agevolate debbono essere superate, ma dobbiamo prendere in considerazione quelle difficoltà che non ci fanno raggiungere facilmente questo obiettivo.

Rispondendo al senatore Visibelli, credo che per quanto riguarda l'aumento delle tariffe per l'editoria minore, dovrà esserci sempre il consenso della commissione tecnico-consultiva per l'editoria. La ristrutturazione tariffaria è già stata avviata e si possono prevedere a non lunga scadenza i primi risultati.

Inoltre, i dati citati nella relazione dimostrano ancora che vi è una maggiore domanda dell'utenza legata non solamente agli aumentati bisogni, ma anche al miglioramento dei servizi registrato in questi ultimi tempi. Ad esempio i tempi di consegna della posta, rispetto all'anno precedente, sono stati ridotti a sei giorni, con un notevole risparmio di tempo.

Non c'è dubbio, quindi, che occorre proseguire nell'iniziativa intrapresa superando alcune situazioni non più sostenibili, come il mancato adeguamento delle tariffe ordinarie. C'è la necessità, comunque, di ridurre ulteriormente la spesa, e voglio qui toccare molto rapidamente un argomento che è stato oggetto di osservazioni e di considerazioni: per ridurre ulteriormente la spesa dovremmo risolvere questo aspetto collegato proprio al peso degli oneri impropri gravante sull'Amministrazione.

Presidenza del Presidente BERNARDI

(Segue VELLA). Dobbiamo convenire altresì sulla necessità di ampliare sempre di più alcuni servizi come quello di bancoposta cui hanno fatto riferimento i senatori Pinna e Nieddu, e di poter utilizzare i proventi del risparmio postale, ipotesi formulata dal Governo anche per favorire una politica di investimenti nel campo delle telecomunicazioni.

Occorre poi, sempre per rendere maggiormente produttivi gli investimenti per la meccanizzazione e l'automazione dei servizi, fare riferimento ad alcune esigenze. A questo proposito va rilevato, a parer mio, che per raggiungere un simile obiettivo non solo deve essere posto un freno alla massiccia politica delle assunzioni, ma necessita una politica rivolta alla formazione e alla specializzazione, sia del personale già in servizio sia di quello che dovrà essere assunto. Questa, evidentemente, è una esigenza collegata ad uno dei principi programmatici contenuti nell'impostazione del bilancio. Oggi si vuole portare avanti il processo di applicazione delle nuove tecnologie; parliamo di uffici postali elettronici e di posta elettronica, ma quando avremo queste nuove strutture, quando avremo potenziato gli impianti, ci troveremo anche di fronte alla necessità di avere un personale in grado di utilizzare al meglio le innovazioni tecnologiche e le nuove strutture. Certo, occorre migliorare la professionalità, ma si debbono coprire quei vuoti in organico che ancora vi sono nei livelli dirigenziali. Su questo argomento il senatore Nieddu ha ricordato che alcuni passi in avanti sono stati compiuti.

Nella relazione, in premessa, ho cercato di dire quanto sia importante la riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni; ma, nel momento in cui questa riforma sarà attuata, entrerà in funzione la nuova Azienda delle poste, del bancoposta e della telematica pubblica e saranno notevoli le difficoltà che scaturiranno dalla nuova organizzazione, derivanti dai probabili prepensionamenti e dall'esercizio delle opzioni previste per il personale. Quindi, per quel momento, è auspicabile che vengano regolate in maniera più razionale le assunzioni

delle categorie protette e che si regolamentino più accortamente le retribuzioni accessorie in carenza di personale.

Sempre sul piano della economia di gestione, occorrerà non solo ridurre le spese tramite la riorganizzazione dei servizi, ma si dovrà ridimensionare la spesa attraverso un maggiore utilizzo del trasporto della posta per ferrovia, senza pretendere che tale mezzo di trasporto possa far fronte da solo alle molteplici ed articolate esigenze del servizio.

Riteniamo dunque di poter complessivamente confermare il giudizio positivo sullo stato di previsione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, prendendo atto dello sforzo che si sta compiendo per completare il processo di innovazione delle strutture di base e per il risanamento finanziario.

Nella mia relazione ho voluto sottolineare la necessità che si giunga presto all'emanazione di una legge che sostanzialmente modifichi la legge n. 39 del 1982. Infatti, riteniamo che tale legge debba essere superata, perchè le sue finalità sono anguste rispetto a quelle più ampie che debbono essere raggiunte con fondi ulteriori, perchè quelli previsti sono pressochè esauriti.

Molte osservazioni, fatte dai senatori intervenuti nel dibattito, si riferiscono in particolare alla politica del personale e convengo che proprio verso questo settore, nel momento dell'unificazione del servizio e del trasferimento delle competenze alla nuova concessionaria, sarà necessario prestare la massima attenzione.

Bisogna rilevare poi con soddisfazione il miglioramento realizzato nelle reti, sia per l'applicazione delle nuove tecnologie sia per l'ampliamento degli impianti. Una delle priorità che è giusto sottolineare è quella relativa alla realizzazione dei nuovi circuiti per sopperire alle richieste collegate anche ai campionati mondiali di calcio del 1990.

Signor Presidente, prima di concludere, devo ribadire la necessità di pervenire, nel più breve tempo possibile, alla approvazione delle riforme sia nel sistema radiotelevisivo sia nel settore delle poste e delle telecomunicazioni. Ritengo che fino a quando non saranno approvate tali riforme noi non potremo raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati; soprattutto non saremo in grado di migliorare il servizio e di ridurre le spese. La riforma del sistema radiotelevisivo è importante ma non sono entrato giustamente nel merito del provvedimento che affronteremo quando approfondiremo le specifiche problematiche messe in risalto dallo stesso senatore Golfari. Ho voluto sottolineare la necessità di pervenire ad una riforma del sistema radiotelevisivo perchè ritengo che vi sia un interscambio ed una connessione tra il servizio postale, il servizio telefonico ed il servizio radiotelevisivo (sia esso dell'emittenza pubblica o privata). Tutte le potenzialità non potranno essere sfruttate fino a quando la riforma non verrà approvata. A tale proposito, onorevole Ministro, è anche importante fare riferimento al settore della ricerca, dove si registra una situazione arretrata rispetto ad altri paesi.

Per quanto concerne la riforma delle Poste e delle telecomunicazioni, se noi riusciremo a realizzarla in breve tempo avremo la possibilità di realizzare una gestione migliore, di registrare economie e risparmio, di dare risposte positive alla politica di professionalizzazione del

personale ed alla necessità di innovazione e di automazione tecnologica. Per realizzare tutto ciò è necessario unificare la gestione, ma occorre anche separare i compiti di programmazione, di controllo e di vigilanza. Con questo sistema legislativo non possiamo fare più di quanto stiamo realizzando. Nel momento in cui approveremo queste riforme, il Ministero sarà in grado di adeguare l'impostazione programmatica ai nuovi mezzi ed alla nuova organizzazione, che è indispensabile per raggiungere gli obiettivi richiamati da tutti i senatori che sono intervenuti nel dibattito (ai quali rivolgo un vivo ringraziamento per il contributo che hanno dato alla discussione e per le considerazioni positive che hanno espresso nei miei confronti).

Signor Presidente, concludo confermando il mio giudizio positivo sull'impostazione della tabella 11 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria ed invito la Commissione ad esprimere parere favorevole.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, desidero innanzi tutto ringraziare il senatore Vella per le sue considerazioni che condivido. Devo dire che sono d'accordo con il senatore Pinna quando sostiene che, mancando radicali riforme, gli obiettivi che ci si può proporre e che si possono conseguire non possono che essere gradualmente e di modesta portata. Inoltre, desidero rispondere alle osservazioni del senatore Pinna (che ringrazio per il suo ampio intervento) e credo che, seguendo i suoi argomenti, risponderò anche alle domande che mi sono state rivolte dagli altri senatori che hanno affrontato le stesse problematiche.

Una delle prime questioni che è stata sollevata è quella che riguarda gli organici dell'Amministrazione postale. Desidero ricordare che con la legge finanziaria dell'anno scorso gli organici sono stati bloccati fino al 1991, a seguito di un mio provvedimento che ha sospeso l'efficacia di una norma che ogni anno determinava un aumento (a mio giudizio artificioso ed irrazionale) degli organici: computato il traffico sulla base delle dichiarazioni dei direttori compartimentali, si applicavano al traffico computato degli indici parametrici e mediante l'applicazione di quest'ultimi si perveniva ogni anno ad un aumento dell'organico. Ho sospeso questa procedura fino al gennaio 1991 e sono del parere che essa debba essere sostituita da una procedura diversa (sia pure adottata legislativamente) perchè quella che era in atto determinava due effetti perversi.

Il primo effetto era quello di stabilire un meccanismo che imponeva produttività costante: all'aumento del traffico corrispondeva l'aumento del numero degli addetti. Inoltre si verificava, all'interno di quest'effetto perverso, che gli indici parametrici determinavano anche aumenti per qualifiche in sovrabbondanza e il fatto che ciascun anno vigeva l'obbligo (in relazione alla legge n. 482 del 1968) di assumere appartenenti a categorie protette che aumentavano di centinaia ogni anno. Infatti, come gli onorevoli senatori fanno, la legge n. 482 si riferisce agli organici e non al personale effettivamente in servizio.

Il secondo effetto perverso era dato da un istituto contrattuale: il premio di intensificazione, a cui si è riferito il senatore Pinna. È un premio di intensificazione per l'assenza, che andrà rivisto in sede

contrattuale dato che questo mese si discuterà di nuovo sul contratto. Tale premio stabilisce che a ciascun dipendente presente di un ufficio, in relazione all'organico assegnato, qualora si verifichi un'assenza e in rapporto al numero degli assenti, si attribuisca un premio. Si può però anche verificare un'assenza di carattere occasionale, non voglio dire preordinata: se l'organico è stabilito in dodici dipendenti e gli effettivi sono nove, si riceve un premio in relazione a tre assenti; se dei nove se ne assentano due, si riceve un premio in relazione a cinque assenti, e il risultato è che un'assenza può determinare una maggiore remunerazione rispetto alla presenza, e ciò mi pare lievemente irrazionale. Quindi, dovremmo rivedere questo istituto in sede contrattuale; intanto abbiamo bloccato gli organici con la legge finanziaria dell'anno scorso.

Un secondo provvedimento che riguarda gli organici è stato quello della regionalizzazione. Faticosamente, tenendo i dovuti contatti con le forze sindacali, abbiamo stabilito che non c'è più un organico nazionale; vi sono organici regionali, e su quelli si computano sia le ipotesi di assunzione in relazione al *turnover* sia le sovrabbondanze o le carenze. Sto per inviare il relativo decreto già firmato alla Corte dei conti; mi auguro che venga registrato presto e che questa regionalizzazione entri in attuazione, perchè il problema non riguarda tanto la mancanza di 37.000 dipendenti ma è quello di una carenza in determinate categorie e in certe zone e di una sovrabbondanza in altre categorie e zone. Vi è, infatti, una sperequazione nella distribuzione del personale sul territorio che la regionalizzazione dovrebbe curare. Una delle categorie in cui vi è carenza è quella degli autisti: il concorso per 1.200 autisti è stato ultimato e la mia interpretazione è che, a concorso ultimato, io non sia obbligato a chiedere una deroga al Consiglio dei Ministri. Ho comunque comunicato questa mia interpretazione al dipartimento della funzione pubblica, perchè se tale interpretazione concordasse con quella del dipartimento, potrei dar luogo immediatamente alle assunzioni, avendo già espletato il concorso.

C'è, inoltre, carenza di dirigenti in relazione ad una serie di vertenze di fronte alla giustizia amministrativa che hanno bloccato le promozioni, e che è stata rimossa con quel provvedimento *omnibus* che ha dato corso a quanto era stato stabilito, con qualche eccezione, negli accordi contrattuali del 1982 e del 1984. Si trattava di accordi contrattuali che dovevano ancora trovare attuazione in relazione al fatto che alcuni imponevano provvedimenti di carattere legislativo. Il provvedimento ormai è diventato legge e quindi potremo promuovere, come auspicava il senatore Nieddu, nel più breve tempo possibile quei dirigenti medi che sono l'ossatura dell'Amministrazione e per i quali finora non si poteva procedere a promozioni in relazione appunto alle vertenze giudiziarie.

Un'altra categoria della quale c'è carenza nell'Amministrazione è quella degli sportellisti. Vi è stato un concorso per gli operatori specializzati di esercizio. Posso fornire alcuni dati: le prove pratiche sono state effettuate con il lettore ottico e con la calcolatrice legata al computer per la prova di calcolo. I concorsi precedenti, trattandosi di prove pratiche non scritte, sono stati indetti sulla base del criterio che non solo potessero essere corrette manualmente dalle commissioni ma che potessero anche essere sottoscritte dal candidato; la legge, infatti,

impone per le prove scritte l'anonimato ma non lo impone per le prove pratiche, e francamente questa interpretazione non mi convince molto.

Nei primi due giorni di concorso, a fronte di alcune centinaia di concorrenti hanno ottenuto l'idoneità solo 41 concorrenti, dei quali 37 erano stati scrutinati manualmente, non dal computer. Io ho ritenuto di annullare le prove dei primi due giorni per due motivi: l'incidenza di 37 correzioni manuali e di 4 del computer mi è sembrato che potesse dar luogo a qualche valutazione non positiva; inoltre, la prova pratica era congegnata sulla stessa base di quelle precedenti. Ora io, risvegliando antiche reminiscenze bancarie, usando la calcolatrice, ho provato a fare in un quarto d'ora quella prova e non ci sono riuscito. Non avrei potuto diventare un operatore specializzato! Ho allora semplificato la prova pratica che, a mio giudizio, non si poteva per ragioni di tempo espletare in un quarto d'ora e ho reindetto le prove, annullando quelle precedenti. Su 288.849 candidati presenti alle prove pratiche, che sono terminate il 16 ottobre, sono stati considerati idonei - consegnerò alla Commissione un prospetto a tale riguardo - 28.568 candidati, il 9,9 per cento; questi 28.568 saranno sottoposti alle prove orali. Vi è stata la valutazione manuale della prova di dattilografia per 1.237 candidati, mentre della prova calcolo per 304 candidati. Ho ritenuto opportuno soprassedere alla valutazione manuale e ricorrere al computer, disponendo che fosse annotata nel verbale - mi sembrava corretto dal punto di vista formale anche se era stata manifestata qualche perplessità - la dichiarazione del tecnico della ditta che forniva il computer perchè dovevano risultare le ragioni per cui in certi casi il lettore ottico e il computer non avessero funzionato. Indubbiamente vi è stato qualche inconveniente, c'è stato qualcuno bocciato con 5,990, in quanto il computer non arrotonda a 6, ed anche qualcuno bocciato con 0, in quanto se la votazione era meno di 4 non si poteva fare la media e quindi il computer dava come risultato 0. Se dovessi rifare questo esperimento, lo rifarei usando una macchina da scrivere elettrica anch'essa collegata con il computer, non passando attraverso il lettore ottico.

Si è favoleggiato sulla spesa di 25 miliardi; in realtà sono meno di 10 miliardi di cui 7 riutilizzabili per altri concorsi; in sostanza la spesa è stata di 30.000 lire a concorrente. Il gettone di presenza per i membri della commissione di esame sarebbe costato di più. Difendo questo modo di effettuare il concorso, perchè, a mio giudizio, anche se si è parlato di dittatura tecnologica e se il TAR di Genova ha deciso in via cautelare l'ammissione di una candidata, che era stata bocciata alle prove scritte, alla prova orale, in attesa della decisione di merito, ritengo che comunque questo metodo di effettuare concorsi non sia stato un esperimento che non debba essere seguito.

Tra l'altro, ho comunicato al dipartimento per la funzione pubblica che, qualora qualche altra amministrazione volesse seguire analogo esperimento, quel *hardware* è a disposizione.

Vengo ora al problema delle tariffe, rispondendo così anche alla doglianza del collega Visibelli. È stato ricordato qui dal relatore - e di questo lo ringrazio - che per quanto riguarda l'aumento delle tariffe agevolate alla stampa è obbligatorio richiedere il parere della apposita

commissione istituita presso la Presidenza del Consiglio. Io ho ritoccato tali tariffe dal 24 settembre e un ulteriore aumento è previsto dal 1° gennaio prossimo; potrò poi - perchè questo me lo consente l'ultima legge finanziaria approvata - abolire o ridurre l'agevolazione del 50 per cento che attualmente viene praticata sulle tariffe previste dal decreto ministeriale del 16 ottobre 1989. So benissimo che aumentare da 4 a 12 lire le tariffe per i quotidiani fino a 100 grammi e da 2 a 6 lire ogni 50 grammi in più può essere considerato poco, ma un problema di questo genere non si poteva che affrontare a piccoli passi e non è stato neanche facile fare il primo. È vero, infatti, che tale aumento è poca cosa, ma se, ad esempio, prendiamo in considerazione un giornale con una tiratura di 500.000 copie al giorno, questo poco nel bilancio di quel giornale diventa qualcosa di sostanzioso. Si tratta, comunque, per quanto riguarda i quotidiani di alcune decine di miliardi, allo stato meno di 10 miliardi, per cui il problema finanziario non è di enorme entità.

Per quanto riguarda invece le stampe, aver portato la soglia al di là della quale scatta la tariffa da 100 a 200 grammi, è dovuto all'esigenza di liberarci di tutte quelle stampe che non sono di informazione, che pesano meno di 200 grammi e che dovrebbero contenere, secondo la legge - anche questa da rivedere - almeno il 30 per cento di testo redazionale, per cui il rimanente 70 per cento è di pubblicità. Oltretutto, i colleghi comprenderanno che è estremamente difficile che l'ufficio postale si metta a misurare la quota di pubblicità contenuta e a controllare quello che è il vero testo redazionale e quindi dobbiamo andare ad una semplificazione. Debbo dire poi che le argomentazioni del collega Visibelli erano state proposte, pressochè negli stessi termini in cui lui le ha sviluppate, da un giornale romagnolo che si chiama «La voce della Romagna» e di cui non dirò l'ispirazione politica. Io riconosco che vi possano essere delle difficoltà, ma debbo precisare che per un settimanale o un quindicinale che tira 10.000 copie la differenza in più non è di 36 bensì di 18 lire perchè vi è comunque il 50 per cento di agevolazione e quindi l'aggravio è di 180.000 lire. Mi rendo conto che questo può rappresentare una difficoltà, ma allora, onorevoli colleghi, stante la necessità di evitare che stampe pubblicitarie utilizzino le tariffe agevolate, occorre andare ad una revisione dell'intera normativa perchè io sono favorevole a che vengano concesse agevolazioni nei confronti di un periodico che sceglie di non fare pubblicità o comunque di non superare a tale riguardo la soglia del 5 per cento; non sono disponibile invece a non aggravare le tariffe una volta che è stabilito che tali stampe possono contenere fino al 70 per cento di pubblicità perchè a questo punto diventa un favorire, a spese della stessa efficienza del servizio postale, forme di attività economica più che legittime, ma che non vanno incentivate più di tanto.

Per ora, quindi, non potevo affrontare il problema che sulla base di quelle che sono le norme vigenti; tra l'altro, credo che se compariamo le tariffe che risultano da questi aumenti con le tariffe agevolate di altri paesi, ho l'impressione che siamo ancora da questo punto di vista il paese di Bengodi. Comunque, sono disposto a rivedere tale discorso, purchè si vada al fondo del problema.

Vorrei ancora dire che, a parte quelli che sono in fase di ultimazione, io non credo che siano necessari grossi impianti di

meccanizzazione come per il passato; siamo ormai nell'era *post-industriale* e della telematica, semmai bisogna fare degli investimenti sull'automazione e questo in effetti è l'intendimento dell'Amministrazione.

In merito poi alla questione del bancoposta, devo dire che questa è un'attività dell'Amministrazione dai risultati assolutamente soddisfacenti. Se infatti si scorrono i dati dal 1983 ad oggi si rileva un costante aumento del risparmio postale. Ho fatto presente, quando mi sono incontrato coi Ministri finanziari, al ministro Carli che, in effetti, il costo del denaro per il Tesoro - perchè questa liquidità poi viene praticamente offerta, tramite la Cassa depositi e prestiti, al Tesoro - è del 4 per cento per i 43.776 miliardi raccolti attraverso i conti correnti e di poco più dell'8 per cento per gli 84.400 miliardi raccolti attraverso i libretti ed i depositi a risparmio; il costo medio invece sul totale dei 128.000 e rotti miliardi è del 6,6 per cento. Pertanto, soltanto se il Tesoro pagasse un 2 per cento in più, restando al di sotto di quello che gli costa la raccolta dei buoni del Tesoro e dei CCT, avremmo 2.500 miliardi di introiti e riusciremmo ad eliminare il disavanzo delle Poste, il che forse non sarebbe bene perchè tale *deficit* ha cause che comunque sono reali e quindi non è scaricandolo su un'altra amministrazione che si ottiene il risultato. Questo però per dire che dal punto di vista complessivo l'Amministrazione delle poste va considerata non solo per la parte relativa ai servizi postali, ma anche per quella concernente il bancoposta.

Per quanto riguarda poi la legge n. 39 del 1982, io ho proposto al Tesoro, in via informale e prima di inviarlo per il concerto, non un suo rifinanziamento, anche perchè avrei disatteso alcune osservazioni fatte sia alla Camera che al Senato, bensì una sua diversa strutturazione, naturalmente accompagnata da un rifinanziamento perchè ormai i fondi sono esauriti. Sono in attesa di una risposta da parte del Tesoro che probabilmente dovrà essere sollecitata, più in relazione al rifinanziamento che alla parte innovativa che naturalmente stabilisce una scala di priorità diversa dal passato, puntando soprattutto su quella che può essere l'automazione del servizio postale. Per quanto riguarda poi il passato, io non ho alcuna difficoltà a fornire i dati relativi all'attuazione di tale legge, che possono essere richiesti anche attraverso un'audizione, così come non ho alcuna obiezione se, a seguito di tale audizione, si decidesse di dar luogo ad una Commissione d'indagine.

Prima di affrontare il tema delle riforme, vorrei rispondere al collega Nieddu, che in qualche compartimento la separazione tra stampa e corrispondenza ordinaria è stata già posta in essere, bisogna vedere ora, dal punto di vista della praticità, che cosa questo può comportare; comunque lo trovo un suggerimento interessante.

In merito poi al pagamento delle pensioni, debbo dire che entro la fine dell'anno, in un compartimento, che è quello della Toscana, in cui esiste il maggior numero di uffici meccanizzati, e in quasi tutti i capoluoghi di regione conto di dar luogo ad un esperimento di pagamento delle pensioni attraverso un tesserino magnetico. Credo che questa sia la strada da percorrere anche perchè essa ci libera dal problema del trasporto dei valori - lo scorso anno abbiamo avuto 20 miliardi di perdite a seguito di fatti delittuosi - che è estremamente

delicato. Se non ricordo male, nel nostro bilancio a spese per la polizia postale sono destinati 53-54 miliardi. La sicurezza di tali trasporti, infatti, viene garantita da un reparto che dipende gerarchicamente dal Ministero dell'interno e funzionalmente dall'Amministrazione postale, la cui spesa però è a nostro carico.

PATRIARCA. Sono assicurati anche gli uffici postali?

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. No, perchè i costi dei premi assicurativi erano superiori ai limiti sopportabili dall'Amministrazione. Quindi, una volta che li avessimo assicurati, non ci saremmo liberati dalle rapine, nè sarebbe diminuito l'onere per l'Amministrazione.

Per quanto riguarda il riscatto delle case dell'Istituto postelegrafonici, ho presentato degli emendamenti al Tesoro, ma la risposta è stata che il Tesoro era in procinto di presentare un provvedimento generale che riguardava tutte le case di proprietà dello Stato. Gli emendamenti riguardavano due aspetti: in primo luogo che non usufruissero di una agevolazione rispetto al valore di mercato coloro che occupavano l'appartamento e non erano dipendenti pubblici, perchè un certo numero di questi appartamenti, attraverso il tempo, sono stati occupati da persone che non sono dipendenti pubblici, quindi non vedo il motivo di dare una agevolazione rispetto al prezzo di mercato ad uno che non è dipendente pubblico. Bisogna poi stabilire un sistema in virtù del quale una parte del controvalore della casa deve essere pagata subito e una parte mutuata, ma questo mutuo va contratto con un istituto di credito o con un consorzio di istituti di credito e il rapporto da instaurare deve essere tra colui che diviene proprietario della casa e l'istituto di credito, altrimenti si correrebbe il rischio di avere una morosità nel pagamento del mutuo, come oggi avviene per il pagamento dei fitti.

Quindi, integrando una risposta già data al senatore Visibelli, devo dire che non abbiamo aumentato le 3.600 lire del telegramma perchè questo è un paese in parte ad economia statistica, per cui se aumentiamo le 3.600 lire del telegramma, non si rientra in quella percentuale di aumento delle tariffe ordinarie che dobbiamo praticare per far tornare i conti delle Poste, anche perchè il telegramma incide sul paniere in modo tale che fa saltare quella percentuale.

Pertanto, sono di fronte a questo problema e il CIP mi ha già bocciato una volta l'aumento delle tariffe postali. Inoltre, per quanto riguarda le tariffe telefoniche, bisogna muoversi con molta cautela nell'aumentarle, perchè esiste un diverso conguaglio tra i concessionari e perchè le tariffe telefoniche, se aumentate, peserebbero sul cittadino; quelle postali, invece, se aumentate, peserebbero sulla utenza di affari e in minima parte sul cittadino, perchè anche se aumentassimo di cento lire l'affrancatura della lettera, il singolo cittadino di lettere in un anno non ne spedisce tante da poter costituire un peso insopportabile per il cittadino stesso. Quindi, nel momento in cui vado al CIP, devo fare il conto dell'incidenza dell'aumento complessivo di queste tariffe sul costo della vita in relazione all'indice ISTAT e, nel considerare questa incidenza, mi scontro con il telegramma.

SANESI. Signor Ministro, noi dovremmo adeguarci alle tariffe comunitarie, perchè nel 1992 dovremo dare una risposta adeguata.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Dobbiamo rimuovere l'ostacolo che prima definivo risalente ad una certa concezione statistica dei nostri indici economici, per cui il costo della vita viene determinato sulla base di un paniere di cui fa parte anche il telegramma. Quindi mi sono trovato di fronte ad un problema obbligato, quello di far rientrare entro una certa percentuale complessiva l'aumento che richiedevo.

Per quanto riguarda le riforme, possiamo ancora discutere se fosse preferibile un unico disegno di legge o due provvedimenti separati, ma resto dell'idea che, sia pure connessi, i due disegni di legge hanno una loro indipendenza e mi auguro - essendosi già avviato alla Camera il discorso sulla riforma del Ministero delle poste - che possano veramente camminare in parallelo, perchè il riassetto delle telecomunicazioni è fondamentale per il nostro paese, così come la riforma del Ministero, cioè la separazione della politica dalla gestione e quindi l'indirizzo, il controllo e la programmazione dagli aspetti gestionali del servizio postale.

Sul problema della legge sull'emittenza vorrei dire che nel 1987 ho presentato, entro ottobre, alla Corte costituzionale i dati che la Corte stessa mi aveva richiesti e il Presidente della Corte mi ha dato atto che si trattava di dati puntuali ed esaurienti. Ho presentato, in quell'anno, il frutto di alcune mie meditazioni su quella che poteva essere la riforma del sistema radiotelevisivo ai segretari di tutte le forze politiche, sia della maggioranza che dell'opposizione. Adesso ho sentito che si dovrebbe ritornare a quel testo, che, secondo me, andrebbe integrato. Infatti, mi sono trovato di fronte ad un accordo di Governo (che ha dato vita al Governo De Mita) indubbiamente ispirato ad una concezione molto monopolistica della riforma. C'era il discorso del 50 per cento delle risorse; c'era il discorso sul mantenimento delle reti, ma non c'era alcun accenno alla pubblicità ed alla sua limitazione. L'opposizione, prima di discutere il provvedimento, chiese che la maggioranza ed il Governo presentassero - anche in relazione alla sentenza della Corte costituzionale - un pacchetto organico di emendamenti che integrassero il disegno di legge. Faticosamente il Governo, sentita la maggioranza, presentò un pacchetto di emendamenti, sul quale si può discutere (è tutto discutibile), ma non c'è dubbio che la base di discussione è organica ed esauriente. Inoltre, si parla anche del problema del numero delle reti, e il Parlamento lo può valutare come meglio crede; c'è il problema del limite della pubblicità, degli indici di affollamento, del criterio che anche alla luce di sentenze può essere rivisto per quanto riguarda le interruzioni delle opere d'arte; c'è, infine, la norma *antitrust* generale; sommando il fatturato di tutto il mercato dell'informazione, si è pensato ad una soglia del 20 per cento e il collega Golfari sa che ho chiesto una soglia inferiore, però c'è stata una argomentazione valida, e cioè che i gruppi italiani debbono competere con i gruppi stranieri. Allora, tutto può essere rivisto, ma la base di discussione è esauriente e completa.

Non sono ancora riuscito a capire - certo per mia pochezza - alcune richieste di integrazione che riguardano il satellite e la via cavo. Ho imparato molte cose in questi due anni e mezzo e ne voglio imparare altre. Per me esiste il satellite di telecomunicazione, che è solo un mezzo tecnico che riporta a terra, da punto a punto, un segnale televisivo. Quindi, la normativa che riguarda la trasmissione da punto a punto da un trasmettitore non satellite ad un trasmettitore satellite è una normativa che non ritengo vada diversificata rispetto a quella relativa ad un segnale che, anzichè appartenere ad un trasmettitore a terra, appartenga ad un trasmettitore che passa per il satellite. Poi c'è il satellite a diffusione diretta che manda il segnale sul tetto di casa. Ho liberalizzato, anche secondo una direttiva CEE, le paraboliche, ma vorrei capire come regolamentiamo la diffusione diretta, cioè con quali strumenti se non con lo strumento degli accordi internazionali; a meno che non torniamo all'abolizione della liberalizzazione delle antenne paraboliche, diversamente dagli altri Paesi, non la regolamentiamo in qualche modo e non imponiamo determinati obblighi per chi mette un'antenna parabolica sul tetto di casa. Allora, devo confessare che non sono ancora riuscito a capire definitivamente il problema del satellite: il problema delle trasmissioni via satellite a diffusione diretta è risolvibile attraverso accordi internazionali e non con una normativa nazionale.

Per quanto riguarda la televisione via cavo, desidero far presente che nel disegno di legge richiamato viene proposta l'abolizione del cosiddetto criterio del monocolore (se si possiede una emittente si deve disporre di un canale), criterio stabilito dalla legge del 1975 a difesa del monopolio televisivo. Una volta abolito tale criterio, se viene suggerito di separare, quanto meno in un primo momento per lasciare autonomia e spazio, la trasmissione via cavo dalla trasmissione via etere (aspetto che può anche essere approfondito), questa strada può anche essere adottata in relazione alla normativa *anti-trust*, però il problema anche in questo caso non si presenterà soltanto in futuro perchè la via cavo si potrà sviluppare non soltanto quando avremo collegato (come abbiamo fatto) con cavi a fibra ottica le autostrade ma anche le città. Comunque, questo aspetto può essere approfondito.

Per quanto riguarda la radiofonia, ho già dichiarato - e desidero ribadirlo in questa occasione - che non ho nulla in contrario all'avvio della discussione e dell'esame dei disegni di legge di iniziativa parlamentare presentati sia alla Camera che al Senato, in quanto un progetto di legge di iniziativa governativa richiederebbe dei tempi lunghi per la sua elaborazione da parte dei Ministeri e per pervenire ad un accordo tra le forze della maggioranza. Ovviamente, questa discussione ed esame si dovrà svolgere con la collaborazione e la presenza del rappresentante del Governo in quanto c'è un'esigenza di raccordo con il provvedimento sulla televisione (vi è anche il dovere del Governo di avanzare le proprie proposte in quella sede). Se attendiamo una specifica iniziativa del Governo, allontaniamo la realizzazione di una regolamentazione della radiofonia che presenta problemi comuni con l'emittenza televisiva, ma anche problemi e situazioni molto diverse.

Devo inoltre ricordare che quando si è verificata l'ultima crisi di Governo si stava già esaminando l'articolo 1 del provvedimento; in quell'occasione avevamo anche presentato un pacchetto di emenda-

menti. Allora se il relatore o altri senatori prenderanno l'iniziativa sarò ben lieto di collaborare, ma non ritengo di dover riaffrontare gli aspetti che abbiamo a lungo meditato, rimettendoli in discussione. Il Governo ha presentato degli emendamenti, che possono anche essere modificati attraverso le proposte della maggioranza, e quindi ha esercitato il suo dovere di proposta. Adesso ci troviamo di fronte alla necessità di esercitare un dovere di decisione. Il Governo, dopo aver consultato la maggioranza e quindi in accordo con essa, non ha presentato una proposta complessiva, globale e di una certa organicità e non se la sente di ritornare, per mia iniziativa, su quella scelta. Comunque, se qualcuno intende avanzare questa proposta, sarò disponibile, anche se ritengo che allo stato si possa ricominciare l'esame del provvedimento da dove è stato sospeso, cioè dall'articolo 1.

Devo far presente agli onorevoli senatori che il problema della ricapitalizzazione della RAI è di competenza del Governo nella sua collegialità, anche se dietro iniziativa del Ministro delle partecipazioni statali. Pertanto non posso anticipare alcuna dichiarazione.

Per quanto riguarda il canone televisivo, devo dire che è difficile stabilirlo senza sapere quanto la RAI attinge dalla pubblicità nel suo bilancio complessivo. Indipendentemente da questa considerazione, ad ottobre mi è stato consegnato il prodotto del lavoro della Commissione Tesoro-Poste-RAI che ha proposto un aumento del 7,5 per cento del canone televisivo. Questo aumento - a mio avviso - può essere conseguito aumentando in misura limitata il canone previsto per il colore e in modo più consistente quello previsto per il bianco e nero (la cui entità dovrebbe essere più vicina a quella del canone per il colore). Non si può procedere ad una unificazione perchè la legge vigente considera il canone per il colore una soprattassa rispetto al canone per il bianco e nero. Quindi, sarebbe illegittimo procedere con un atto ministeriale ad una unificazione; con un atto ministeriale, invece, si può avvicinare la distanza che oggi esiste tra il canone per il colore e quello per il bianco e nero; poi tramite tale avvicinamento si potrà parlare di un ritocco del canone, se vogliamo restare nell'ambito del 7,5 per cento, perchè i conti tornerebbero senza dover gravare sul cittadino (in questo caso si tratterebbe anche di riportare a valori reali un canone che è fermo dal 1987). Su ciò c'è la disponibilità del Ministro, anche se devo sottolineare che non credo che dall'aumento del canone televisivo si ricaveranno 300 miliardi (come qualcuno ha sostenuto).

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua replica. Passiamo ora all'esame dell'ordine del giorno dei senatori Visibelli e Sanesi, già illustrato dal senatore Visibelli.

VELLA, relatore alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Signor Presidente, esprimo parere contrario su questo ordine del giorno, anche se taluni intendimenti ed alcune esigenze sono giustificabili. Questo ordine del giorno potrebbe essere considerato come un invito, rivolto al Ministro, ad approfondire la materia in merito al problema sollevato. Infatti ritengo che sia inutile presentare un ordine del giorno se non c'è una normativa che ci consente di raggiungere gli obiettivi in esso indicati.

Per questi motivi, ritengo che l'ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'ordine del giorno. Dichiaro che posso accogliere la raccomandazione di studiare una diversa strutturazione tabellare ed una diversa normativa, tale che consenta di evitare che per stampa ed informazione passi stampa che è solo pubblicità.

SANESI. Signor Presidente, desidero collegarmi brevemente all'ultima affermazione del Ministro che ha dichiarato che per coloro che non fanno pubblicità verrà studiata una nuova disciplina. Per questo motivo accetto che l'ordine del giorno venga accolto come raccomandazione, con le indicazioni fornite dal Ministro.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. È necessario un provvedimento legislativo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno viene accolto come raccomandazione.

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Comunico che i senatori del Gruppo comunista presenteranno un rapporto di minoranza.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione sulla tabella 11 per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

Poichè nessuno chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto favorevole sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892, resta conferito al senatore Vella.

Riprendiamo ora l'esame della tabella 10.

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

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Gli interventi dei colleghi hanno ripreso, nella sostanza, spesso con dovizia di dati e di argomentazioni, i temi che la relazione aveva indicato.

C'è stato chi ha parlato di contraddizione inspiegabile tra obiettivi indicati, carenze denunciate e valutazioni contenute nella tabella 10.

Non da oggi trattiamo questi problemi. Questa sessione di bilancio è stata preceduta da momenti di aperto confronto e di critica all'impostazione data ad aspetti di fondo. Non dimentichiamo le perplessità avanzate e le carenze denunciate nel corso della audizione del commissario straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. È indubbio che ci troviamo di fronte a problemi complessi e a non poche difficoltà nell'effettuare le scelte.

Resta il fatto, non positivo, dei ritardi, delle carenze di coordinamento tra i vari Ministeri, degli squilibri che caratterizzano non soltanto

il nostro paese ma tutti i paesi in un mondo in rapida, talvolta caotica, trasformazione. Non a caso si è parlato di emergenza traffico, con tutte le conseguenze ad essa connesse.

Si è accennato alle tariffe quale elemento di contraddizione nell'ottica di acquisizione di risorse senza pregiudizio per l'utenza; si sono denunciati cali invece che aumenti nell'uso del mezzo su rotaia. Non è vero che non si sia cercato, anche con successo, di introdurre misure di correzione e di sviluppo. La legge sui parcheggi, frutto di un lavoro comune della nostra Commissione, gli stessi provvedimenti per i mondiali di calcio, il lavoro che dovrebbe portare in tempi brevi all'approvazione del CIPET - cito così a memoria - sono esempi di un impegno volto ad affrontare problemi di grande rilievo.

Abbiamo rivendicato il giusto ruolo decisionale del Parlamento. Su questo insistiamo e diamo atto al Ministro di affermazioni, volte in tal senso, pronunciate con grande chiarezza.

Nell'esaminare la complessità dei problemi si è individuata la necessità di affrontare prioritariamente alcuni aspetti di fondo, che dovranno costituire materia di intervento del Parlamento e del Governo: riguardano il Mezzogiorno, le aree metropolitane, il Brennero e i valichi in generale, la riforma dell'Ente ferrovie dello Stato, il riesame della legge n. 151 del 1981, le trasversali tra cui spiccano la Pontremolese e la Orte-Falconara.

Si sono richiamate, considerandole valide tuttora, le linee di fondo del piano generale dei trasporti.

Si è chiesto di chiarire la questione dell'alta velocità e si sono espresse pesanti perplessità circa il disegno di legge n. 1894, relativo alla gestione del fondo da parte delle Regioni. In questi giorni si sono inseriti avvenimenti che hanno influenzato la discussione sul bilancio e sul disegno di legge finanziaria.

Mi riferisco alla contrattazione sindacale e ad una ipotesi di trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per azioni. Sul primo aspetto ha risposto chiaramente il Ministro; sul secondo il Governo ha deciso l'esame di varie soluzioni che devono essere, a giudizio di chi parla, basate su elementi non estemporanei ma di provata realizzabilità.

Quindi, al di là delle enunciazioni, si chiedono dati e realistiche previsioni.

Il disegno di legge di accompagnamento sui trasporti, all'esame della Camera, completa la materia oggetto della manovra di bilancio.

Si ritiene, in conclusione, di dover giudicare positivamente la volontà di affermare un ruolo più incisivo del Governo e di giungere al più presto al superamento della fase commissariale nell'Ente ferrovie dello Stato, la cui riforma è più che mai urgente.

Non ritorno su altri aspetti menzionati nella relazione, ai quali non mi resta che fare riferimento.

Le osservazioni già contenute nella relazione, l'apporto critico che si è inteso dare, le carenze denunciate, non ci impediscono di esprimere parere favorevole sulla tabella 10 e sul disegno di legge finanziaria. Infatti, si è affermato che dal complesso dei documenti della sessione di bilancio emerge una attenzione non superficiale del Governo alla politica dei trasporti.

Ciò non ci esime, nell'ottica di un contributo che si intende fornire, di avanzare osservazioni e di sollecitare iniziative, come emergerà dal taglio che si darà all'espressione del parere.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Onorevoli senatori, non vorrei essere considerato irriguardoso se tenterò di fare concorrenza al relatore nella brevità dell'intervento. Il senatore Mariotti si è giustificato facendo riferimento alla relazione già svolta.

A mia volta dico che si deve dare per trattata in qualche modo la parte programmatica, anche se dobbiamo fare questa sera alcune puntualizzazioni: infatti l'abbiamo già esaminata nei due dibattiti precedenti.

Comincerò con il dire che la censura principale rivolta dalle opposizioni al bilancio è, mio malgrado, fondata, nel senso che vi è inadeguatezza delle risorse destinate al comparto dei trasporti. Questo, però, è dovuto fondamentalmente alla generale regola di austerità che ci siamo dovuti dare ed a questo proposito non mi pare neanche di essere il più malcapitato.

Vorrei ricordare, tra l'altro, che la tabella comprende, per quanto riguarda l'Aviazione civile, quattro elementi rilevanti: il primo è la conferma delle risorse giacenti dal 1985 per gli aeroporti di Roma e Milano che avrebbero potuto subire una triste sorte nella congiuntura in cui ci troviamo; in secondo luogo, ricordo che abbiamo ottenuto circa 200 miliardi per altri aeroporti, che vanno ad aggiungersi ai 638 miliardi non spesi. Inoltre, questa misura è collegata con una formula di accelerazione della spesa e, quindi, consente davvero di spendere le risorse a disposizione.

Debbo far presente, infine, che rispetto ad una richiesta di circa 1.050 miliardi in favore di investimenti necessari per la sicurezza del volo e la gestione degli impianti aeroportuali, complessivamente abbiamo acquisito risorse reali per 980 miliardi. Grosso modo, quindi, questo comparto è totalmente coperto. Anzi adesso il problema sarà anche qui costituito dalla capacità di spesa. Va, peraltro, sottolineato che in questo settore le procedure di spesa potrebbero essere più agevoli in quanto si tratta in gran parte dell'acquisto di impianti molto sofisticati e delicati, una volta comprati i quali l'investimento è fatto.

Per quanto riguarda poi il settore dell'autotrasporto, qui effettivamente l'inadeguatezza degli stanziamenti è la più stridente perchè, a fronte della necessità - più volte ricordata dagli oratori intervenuti - di favorire la ristrutturazione di questo comparto, la disponibilità di 200 miliardi, in aggiunta ad un'altra sessantina disponibile in base alla legge sulla rottamazione, è per la verità poco più che un segno. Con il disegno di legge che stiamo cercando di elaborare, con l'approvazione dei rappresentanti delle stesse categorie, si dovrebbe innescare però un congegno che, se funzionasse - e di questo sono certo -, il Governo non mancherebbe di sostenere con ulteriori adeguati finanziamenti. Sta di fatto che quei pochi fondi che c'erano a questo titolo, perchè il fine era la rottamazione, nell'anno passato non furono spesi e oggi dobbiamo invece accelerare questo processo.

Mi corre, inoltre, l'obbligo di sottolineare l'intervento in favore del settore ferroviario rispetto al quale, in realtà, oltre al trasferimento previsto per 1.000 miliardi ed alle ingenti risorse che vengono mantenute, sia pure con qualche decurtazione, per quanto riguarda le ferrovie concesse, si sono recuperati quegli 8.900 miliardi che, previsti nella legislazione vigente, erano stati dichiarati scomparsi, mentre invece sono fondamentali per il Mezzogiorno, l'alta velocità ed i valichi.

Voglio ricordare ancora che nella tabella 10 sono previsti ben 3.000 miliardi per l'applicazione del contratto degli autoferrottranvieri. È questo uno degli stanziamenti più ingenti contenuti nel bilancio di quest'anno, ma si trattava di onorare un impegno per un contratto già stipulato. Inoltre, sono ancora all'esame del Parlamento i provvedimenti sulla intermodalità e sulle metropolitane, che dovrebbero far migliorare la situazione all'interno del settore.

Queste sono le voci che qualificano fundamentalmente il nostro sforzo, della cui esiguità sono consapevole. Peraltro, debbo aggiungere che sono anche preoccupato per una evidente lentezza nella spesa, il che ha affievolito la possibilità di vederci assegnare risorse.

Prima di passare ad occuparmi del Fondo nazionale dei trasporti che merita un discorso a parte, vorrei tornare sul tema delle ferrovie, che è stato di gran lunga il più discusso, per fare il punto dopo l'ultima seduta del Consiglio dei Ministri ed a fronte di una situazione che si evolve di ora in ora e che ha suscitato vasta eco nell'opinione pubblica e nella stampa. Ebbene, a me pare che al momento la situazione si possa puntualizzare come segue. Il Consiglio dei Ministri si è occupato di entrambi gli aspetti, quello istituzionale e quello del piano straordinario di intervento. Per quanto riguarda l'aspetto istituzionale, abbiamo definito una linea e lasciata aperta la forma. Innanzi tutto, il Governo ritiene che si debba procedere alla riforma della legge n. 210 del 1985, anche se sono passati solo poco più di tre anni dalla sua approvazione e nonostante che, di fronte a difficoltà di varia natura, si sarebbe potuto anche prendere in considerazione l'idea di rifugiarsi nell'applicazione di quella normativa; forse non era del tutto privo di saggezza neanche chi - non sono stato io - ha ventilato questa ipotesi.

Il secondo punto di questa linea è che tale riforma deve costituire un'ulteriore evoluzione rispetto a quella del 1985, avente come binario fisso - visto che di ferrovie si tratta - da una parte la riconferma delle prerogative e delle responsabilità pubbliche per quanto riguarda obiettivi, strategie, controllo e difesa dell'utenza e dall'altra l'esigenza di managerialità.

In merito alla formula, invece, si fanno diverse ipotesi, tra cui quella dell'ente pubblico, così come è oggi, riformato in senso manageriale oppure quella dell'ente cosiddetto economico. Fra parentesi, a questo proposito, sarebbe meglio fare un atto di umiltà e mettersi a ragionare di fronte a dei testi di diritto perchè è difficile dire da cosa si distingua l'ente cosiddetto economico rispetto a quello attuale e quale altra configurazione individua esattamente. Infatti, non esiste la categoria «enti economici»: è dal contesto della norma che viene fuori che quello delle ferrovie è un ente economico e quindi ha una sua disciplina coerente di gestione e di controllo. In ogni caso, vi sono

fondamentalmente due scuole di pensiero, quella che fa riferimento all'ente pubblico così come è oggi riformato o comunque all'ente più accentuatamente economico, che esalterebbe quindi, in linea di principio, maggiormente la distinzione tra responsabilità pubblica e privata, e quella che sostiene la sua trasformazione in società per azioni. Ebbene, rispetto a quest'ultima proposta, nel momento in cui vi parlo, accingendomi ad adempiere al mandato ricevuto dal Consiglio dei Ministri di fare in concreto una prospettazione normativa per vedere come essa si strutturerebbe, debbo dire che si è aperta una parentesi graffa con mille versioni, le più disparate, a cominciare dagli interrogativi su quale sarebbe l'oggetto sociale, se deve coinvolgere anche il patrimonio, come si regolerebbe il rapporto con i dipendenti e così via. Non si tratta, quindi, solo di differenze di contenuti e di scelte, ma di profilo societario.

Pertanto, a questo punto, si procede secondo la linea fissata dal Governo - naturalmente la decisione finale spetta al Parlamento - che va nel senso di una demarcazione più accentuata fra responsabilità pubblica e responsabilità privata gestionale e manageriale, mentre la formula istituzionale, attraverso cui esprimere questa linea di riforma, è da definire sollecitamente tra le ipotesi prima menzionate. In ogni caso, avremo modo di discutere delle varie alternative.

Ho poi informato il Consiglio dei Ministri sul problema, meno nobile forse ma molto più impegnativo, concernente il nuovo piano di intervento sulla rete ferroviaria. Si tratta di una questione molto più operativa che ha assunto, rispetto ad altri provvedimenti di piano, una natura nettamente straordinaria. Ebbene, a tale riguardo, il Consiglio dei Ministri ha constatato che non si pone un problema di riforma per procedere, in quanto la legge n. 210 del 1985 è del tutto idonea allo scopo. L'Ente ferrovie propone, il Ministro dispone: questo è quanto stabilisce detta legge. Su quest'ultimo aspetto ho cercato di convincere anche le organizzazioni sindacali perchè vi era al riguardo un po' di nebbia, ma - se sono informato bene - nelle ultime ore la situazione è stata compresa, perchè mi risulta che stasera i sindacati si sono incontrati e hanno perfezionato il loro accordo, che sottoporranno però al Ministro dei trasporti. Quindi, mi pare che questa opera di chiarimento in merito alle responsabilità sia stata utile.

Io non ho nascosto al Consiglio dei Ministri che, peraltro, sia alla Camera dei deputati che al Senato, nei colloqui che avevo avuto, era emerso il desiderio di riaffermare la prerogativa del Parlamento nel fissare le priorità del piano.

Quello che avevo detto qui l'ho detto anche nel Consiglio dei Ministri, che era concorde. Per cui, ora, voglio essere molto chiaro perchè si tratta del punto più impegnativo tra di noi: se il Parlamento ritiene che sia opportuno, di fronte ad un piano nuovo, riaffermare un proprio orientamento sulle priorità, questo è il momento adatto e il Governo ne sarebbe lieto, naturalmente richiedendo di adoperare il primo veicolo legislativo possibile, perchè altrimenti il piano non andrebbe avanti e voi sapete che nel piano è inserita anche la partita delle opere già bloccate.

Pertanto, auspico personalmente che il Parlamento trovi lo spazio di tempo necessario, che potrà essere breve perchè non mi pare occorra

un dibattito molto più approfondito di quanto non abbia inteso in queste Aule; quindi formuli questa priorità.

A tale proposito desidero essere preciso per quanto mi riguarda: ho detto che auspico un pronunciamento del Parlamento che, ovviamente, diventa vincolante per il Ministro.

Pertanto voglio dire quello che, a completamento del mio pensiero, farei in mancanza di questo pronunciamento. In primo luogo ho pensato in questi giorni al Mezzogiorno, che significa un modo diverso di gestire la partita dei «rami secchi» e la garanzia che se si farà l'alta velocità deve essere agganciato il Mezzogiorno, con un diverso rapporto delle regioni meridionali per alleggerire la pressione dei «rami secchi».

Un'altra priorità riguarda l'Europa, che significa fondamentalmente tre partite: valichi, trasporto combinato ed alta velocità. Ho il dovere, infatti, di informarvi che nel Consiglio dei Ministri dei trasporti d'Europa, che si è svolto ieri a Lussemburgo, si è preso definitivamente l'impegno di avere, entro dicembre, la carta delle linee ad alta velocità. Allora una certa retorica che molte volte c'è stata sulla stampa, che noi ci allontanavamo dall'Europa, adesso potrebbe essere un po' meno retorica e diventare un problema di nostro ritardo nell'inserirci su assi ferroviari ad alta velocità. Certamente non basta il voto della Commissione per far diventare competitivi ferrovie e treni, ma si dà tuttavia un orientamento circa i nostri comportamenti agli altri Stati comunitari.

Il terzo punto potrebbe riguardare la ristrutturazione della rete vera e propria, che vorrebbe dire il completamento della medesima, la realizzazione delle trasversali e la velocizzazione, con la ripresa di alcune opere bloccate nei cantieri.

Una quarta linea che darei sarebbe quella di utilizzare il piano generale dei trasporti che prevedeva l'individuazione di piani regionali di trasporto che dovevano essere redatti e, tra l'approvato e il non approvato, ciò è largamente avvenuto. Sono stati fatti i piani regionali per sistemare in modo organico l'autotrasporto, quello in concessione e quello ferroviario minore da dismettere da parte dell'Ente delle ferrovie dello Stato, in modo da avere un riordino come previsto dal piano generale dei trasporti nei trasporti locali.

Infine, una sottolineatura sul tema dell'intermodalità deve essere fatta a parte, perchè non riguarda solo la ferrovia ma anche altri settori. Resterebbe un ultimo punto - non so se sia il momento di parlarne - e cioè che, nella ripresa delle commesse per il materiale rotabile, adesso viene fuori in modo chiaro e definitivo che c'è una enorme sproporzione tra la capacità di produzione, tra l'offerta potenziale e le commesse che in tutti i casi - anche nel migliore - le Ferrovie dello Stato potrebbero effettivamente assorbire. Bisogna mettere in luce che siamo di fronte ad un settore che deve essere ristrutturato. Apro una parentesi: anche questo tema coinvolge direttamente la questione del Mezzogiorno, perchè queste aziende esistono al Sud ed al Nord e, se devono diminuire o riconvertirsi, farlo al Sud o al Nord certamente ha una diversa rilevanza; questo, secondo me, sarebbe un *test* di buona coerenza, perchè gli investimenti presenti al Sud, anche se non hanno la stessa forza e dimensione, molte volte hanno la stessa qualificazione di

quelli del Nord. Quindi una riconversione sulla qualità senza l'incubo della quantità può favorire una politica dell'occupazione, eccetera. Con questo credo di aver definitivamente saldato il mio debito di comunicazioni a tutt'oggi sull'atteggiamento che riterrei di dover tenere di fronte all'argomento «piano straordinario di intervento nelle Ferrovie».

Sono emerse, poi, altre considerazioni di notevole interesse che riguardano la Motorizzazione civile. Fondamentalmente si è trattato di considerazioni non proprio elogiative sul funzionamento e su alcuni ritardi. Noi stiamo approfondendo la situazione nel tentativo di arrivare ad un riordino generale. Anche in questo caso si è messa in moto la cultura della azienda autonoma; non ho alcun orrore per questo aspetto perchè non credo che il Ministro debba fare il motociclista o il ferroviere. C'è un certo entusiasmo culturale che copre però il disagio effettivo del comparto che è a tutti noto e che diventa sempre più evidente anche in sede comunitaria. In un recente dibattito su tutt'altro argomento, cioè sui limiti di velocità, si è discusso molto delle condizioni della sicurezza e su questo aspetto c'è stata una discussione più generale che a sua volta ha coinvolto il problema della nostra motorizzazione civile. In realtà non so se stia attraversando una congiuntura favorevole o sfavorevole, ma è un settore da rifondare, perchè vi sono molti problemi specifici: per esempio quello della revisione obbligatoria dei veicoli che nella media europea avviene dopo quattro anni e, dopo la prima revisione, dopo ogni due anni o addirittura dopo un solo anno. A noi, invece, occorrono oltre dieci anni, perchè non è detto che dopo dieci anni e un minuto si faccia effettivamente la revisione. Questo elemento, se realizzato in modo efficiente, favorirebbe sicuramente una maggiore sicurezza.

Pertanto, stiamo approntando un piano pensando anche a collaborazioni esterne, riprendendo una iniziativa che non è stata neanche dei miei due più immediati predecessori e ritrovando però una certa ostilità sindacale interna. Ma a questo punto *primum vivere, deinde philosophari*, si tratta di un vero e proprio *test* di efficienza. Il problema più generale riguarda una normativa nel settore. Siamo uno dei pochi paesi che ha il pubblico registro automobilistico sulla cui esistenza nessuno dubita, ma sulla cui utilità c'è un *excursus* storico che ci permette di dire che non sempre l'ente ha conservato la stessa utilità. Questo, in passato, ha aperto fonti di conflittualità infinita. Oggi c'è la tesi di qualcuno che dice che basterebbe abolirlo per risolvere il problema; c'è, invece, chi dice resterebbe l'ACI, che però è assolutamente in una posizione evolutiva su questo punto.

C'è ancora un altro caso che è quello di chi acquista gli immobili con pagamento rateale, per cui l'immobile stesso dovrebbe essere oggetto di una particolare registrazione per il privilegio di chi è creditore. Comunque, ciò vorrebbe dire spaccare il capello in quattro e ci allontanerebbe un po' dal problema: ho voluto dare questo esempio soltanto per sottolineare che è necessaria una riforma.

Lo stesso discorso va fatto per i trasporti. Io non voglio cambiare il mondo dei trasporti, ma devo far notare che anche il settore dell'aviazione civile non è stabilizzato; bisogna definire il rapporto tra l'azienda che controlla il traffico aereo, la divisione dell'aviazione civile

ed il registro aereonautico. Anche in questo caso si registrano scuole di pensiero diverse come quella che si basa su una ipotesi di conglobamento e un'altra che invece diverge. Comunque, pure questo settore deve essere riordinato.

Una lunga discussione si è svolta sulla legge n. 151 del 1981. A tale proposito devo ripercorrere la storia della istituzione del fondo e devo richiamare il ripensamento radicale di un anno e mezzo fa, cioè la sua graduale liquidazione nello spazio di dieci anni (furono di parola perché - se ben ricordo - furono tolti 400 miliardi). Oggi c'è un ritorno all'idea di mantenere il fondo, però nel disegno di legge di accompagnamento alla finanziaria c'è un elemento contraddittorio che porta praticamente, non tanto alla sua liquidazione, quanto al conglobamento del fondo generale di sviluppo delle Regioni.

Allora ci troviamo veramente di fronte ad una situazione che merita un chiarimento radicale, tutto *de iure condendo*, perché la stessa posizione delle Regioni sembrerebbe paradossalmente contraddittoria. Mi ricordo che quando ero presidente di una Regione l'idea di disporre di un fondo unico rappresentava un elemento di rafforzamento dell'autonomia delle Regioni. Oggi, al contrario, si temono questi doni; ci si domanda come mai vengono dati e si teme che siano una manovra per ridurre i fondi loro assegnati. Ecco allora che una causa nobile, come quella della battaglia per l'autonomia, mette a dura prova questa fede da parte delle Regioni. Quindi è necessario pervenire ad un chiarimento definitivo, chiarimento che può venire, di fronte alle nostre proposte, soltanto nell'ambito della conferenza Stato-Regioni. Mi rendo conto della contraddizione, che sarebbe assurdo ignorare, però non è risolvibile in questa sede e in questo momento.

Signor Presidente, con questa mia replica credo di aver fondamentalmente raccolto i principali temi che sono stati affrontati dai senatori intervenuti nel dibattito.

PRESIDENTE. Bisogna recuperare 70 miliardi.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. È stato evidenziato il problema dei 70 miliardi per investimenti nel materiale rotabile. Se con una manovra accorta si potesse riequilibrare questa situazione, non ho niente in contrario. È necessario recuperare 70 miliardi da una parte per destinarli ad un'altra; se qualcuno riesce a recuperare tali risorse, io non soltanto non mi oppongo ma lo ritengo giusto, perché si tratta di un'azione di concreto ringiovanimento del parco rotabile a proposito del quale ho preso nota dei diversi criteri che vengono adottati negli altri paesi, anche se non è detto che sono sempre i migliori. È vero che in Francia il Ministero stabilisce l'autobus tipo, predispone il piano e la commessa, però in Italia la realtà è molto meno omogenea e ciò verrebbe probabilmente interpretato come un accentramento. Non c'è dubbio che, come c'è stata la standardizzazione dell'esercizio (con la istituzione del fondo e abbandonando il criterio dei disavanzi acquisiti come base per la copertura, finché non è stata approvata la legge n. 18 e ci si è rifatti a costi standardizzati), si possono benissimo istituire in modo più rigoroso degli *standards* di requisito e di costo per le diverse versioni di autoveicoli per il trasporto collettivo, in concessione e

finanziato con interventi dello Stato (più precisamente con interventi delle Regioni sostenuti dallo Stato). A tale proposito devo aggiungere che anche in questo caso ci troviamo di fronte ad una delle anomalie del nostro regionalismo. Abbiamo affidato tale compito alle Regioni, non abbiamo dato le risorse, siamo intervenuti *a posteriori* e poi constatiamo con sorpresa che in realtà le Regioni spendono soldi non nostri. Noi prendiamo atto di ciò, ma non c'è altra soluzione che considerare che questa è stata la scelta adottata dal Governo e soprattutto dal Parlamento.

Concludo il mio intervento chiedendo scusa per qualche mia piccola omissione. Ritengo che alcune risposte su temi più specifici evidenziati dal senatore Libertini e dal senatore Lotti possano essere rinviate a colloqui ed occasioni più adeguate. Da parte del senatore Visibelli è stato anche chiesto di chi sono 13 ettari di terra a Pescara. Risulterebbero delle Ferrovie dello Stato, comunque, non addentrandomi nel caso specifico, consegno una nota scritta in risposta a tale quesito. Devo inoltre aggiungere che non rispondo alle domande che mi ha rivolto il senatore Visibelli in riferimento alla situazione dell'INT, della CIT e della Banca delle comunicazioni perchè sono argomenti di politica generale che non hanno niente a che vedere con il bilancio. Se poi gli onorevoli senatori desiderano, possiamo aprire una discussione su questo tema, ma ritengo che sia opportuno farlo in una sede più idonea.

PRESIDENTE. Come gli onorevoli senatori sanno, il Ministro ha indicato alcune priorità che a suo avviso dovrebbero essere evidenziate nell'ambito del rapporto. Nello schema di rapporto che il relatore ha predisposto vi è una coincidenza su tali priorità. Penso che su di esse si possa registrare l'unanime consenso della Commissione, perchè noi stessi durante la discussione avevamo enucleato queste priorità, che poi il Ministro ha aggiunto alle proprie considerazioni. Per questo motivo suggerisco al senatore Mariotti di perfezionare la forma del rapporto che si presenta, su queste priorità, più schematico e suggerirei di perfezionarlo proprio sulla base delle dichiarazioni del Ministro che la Commissione credo possa tranquillamente approvare.

Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua replica.

Restano ora da esaminare gli ordini del giorno.

PATRIARCA. Signor Presidente, prima di esaminare gli ordini del giorno, ritengo che sia opportuno definire lo strumento attraverso il quale il Parlamento dovrà pronunciarsi sulle priorità per il settore dei trasporti. Il Ministro ha detto che si deve approfittare del prossimo veicolo legislativo utile. Allora le priorità così genericamente indicate diventano una pura declamazione rispetto a quell'impegno che invece dev'essere vincolante per l'Ente ferrovie a realizzare tali priorità.

PRESIDENTE. Sono d'accordo con lei, ma noi adesso non abbiamo proceduralmente altra scelta. Non possiamo presentare emendamenti al disegno di legge finanziaria in questa sede. Le indicazioni prioritarie rappresentano un binario che noi indichiamo al Governo affinché le faccia sue e (facendole sue) le concretizzi in provvedimenti legislativi o in variazioni al disegno di legge finanziaria dove è necessario.

PATRIARCA. Non mi sembra che fosse questo il significato dell'intervento del Ministro.

In effetti, se si tratta di affermare le priorità così come le ha annunciate il Ministro in linea generale, come filosofia generale del programma straordinario, per quanto mi riguarda sono d'accordo; però lo strumento deve essere incisivo. Mi pare, del resto, che il Ministro nell'altro incontro, quando parlò di priorità da concordare con il Parlamento, volesse dire proprio questo: cioè, priorità effettive, non priorità di carattere generico.

Vorremmo sapere, rispetto anche all'impegno finanziario, quali di queste priorità possono andare in porto e in quale maniera. Quando si parla del Mezzogiorno, si dice tutto e niente; se invece nelle priorità relative al Mezzogiorno si dessero alcune indicazioni irrinunciabili, mi pare che tutto diventerebbe più caratterizzante. Diciamo che questa è la novità dell'impegno del Ministro nei riguardi della Commissione.

LOTTI. Concordo con l'esigenza posta dal senatore Patriarca, tenendo anche conto di un'affermazione fatta prima dal Ministro. Egli ha detto che il commissario straordinario - l'Ente in ogni caso - propone e che il Ministro approva i programmi, ma che intende anche sentire il parere del Parlamento.

Poi ha fatto riferimento al ricorso ad un eventuale strumento legislativo.

Mi pare che l'esigenza politica sollevata dal Ministro sia da accogliere. Vorrebbe dire che, prevedendo i pareri delle Commissioni trasporti della Camera e del Senato, il Parlamento dovrebbe essere posto in grado di esprimere un parere sul programma, e questo è necessario.

Una volta definite le priorità - così il Ministro le ha chiamate - bisogna fare chiarezza sulla partita finanziaria che è diventata un rebus inestricabile, chiarezza su cosa fare dei programmi precedenti. Mi riferisco alla legge n. 17 del 1981 e all'altro programma di cui al decreto ministeriale n. 48T-bis del 5 marzo 1987, ricordato all'articolo 3 del disegno di legge finanziaria per il 1990. Sono elementi di cui il Parlamento deve reimpossessarsi.

Concordo con l'esigenza messa in evidenza dal Ministro ma non penso che sia questa la sede in cui si possano chiarire tutte le questioni.

PATRIARCA. Nel rapporto vi potranno essere indicazioni di massima. Noi però dobbiamo individuare lo strumento per rendere efficace la collaborazione che ha auspicato il Ministro e che è il grosso elemento di novità della gestione Bernini.

Anche in sede di Consiglio dei Ministri l'onorevole Bernini ha sottolineato la necessità di verificare i programmi che si sono rinnovati uno dopo l'altro con il Parlamento, attraverso una ipotesi legislativa che noi potremmo studiare o attraverso la formula del vincolo del parere della Commissione. Tutto ciò naturalmente sarà correlato alla quantità di risorse finanziarie disponibili.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Ritengo che l'iniziativa circa

il ricorso ad un disegno di legge, dal momento che abbiamo affermato concordanza riguardo agli obiettivi, sia una scelta da accogliere.

PRESIDENTE. Non credo che si possano esaminare in questa sede le modalità di attuazione relative a questioni che sono di ordine macroscopico, come quelle del Mezzogiorno, delle aree metropolitane. La dichiarazione del Ministro costituisce comunque un fatto nuovo.

Certamente sulla votazione della tabella ci divideremo, è inevitabile; ritengo però che su un ordine del giorno si potrebbe trovare un accordo. Si potrebbe sospendere la seduta per cinque minuti in modo da formulare un ordine del giorno da approvare all'unanimità, senza andare però troppo nel dettaglio. Non vedo altra possibilità.

LOTTI. Il Ministro ha dichiarato la sua disponibilità, e questo va benissimo. Io ritengo però che il ricorso ad un disegno di legge contrasti con la legge n. 210 del 1985 che assegna all'Ente ferrovie dello Stato, come pure al Ministro, una serie di competenze.

Credo che si possa seguire un percorso diverso, nel senso di inserire un comma nel disegno di legge finanziaria in cui si dia un termine all'amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato di trenta o sessanta giorni per presentare il programma al Ministro, che sarà tenuto ad acquisire il parere delle Commissioni parlamentari, le quali hanno in passato ricevuto sempre il pacchetto già confezionato.

Quello che non vogliamo fare ora è una discussione sugli aspetti intrinseci di questo nuovo *corpus* che bisogna mettere in piede; lo potremmo invece fare in quella sede. Mi preoccupa, al di là dello strumento per avere tempi certi entro i quali il Parlamento sarà chiamato a pronunciarsi sul programma, l'aspetto finanziario che mi sembra molto confuso. I fondi stanziati con la legge 12 febbraio 1981, n. 17, che fine hanno fatto?

Qui dobbiamo stabilire quale è la massa di risorse che mettiamo a disposizione ed al suo interno quali sono i criteri generali che fissano le priorità e le opere concrete da eseguire.

PRESIDENTE. Mi pare che Schimberni abbia presentato un piano all'interno del quale ha addirittura individuato i cantieri che debbono essere smantellati e che tra l'altro abbia anticipato un riciclaggio di 12.000 miliardi, travalicando così quelli che sono i più elementari limiti di opportunità.

BERNINI, ministro dei trasporti. Ed anche di legittimità perchè qualunque piano annuale o pluriennale previsto dalla legge n. 210 deve essere approvato dal Ministro, tanto è vero che quando ho ricevuto la notizia dell'accordo siglato con i sindacati gli ho detto di essere d'accordo con il primo e l'ultimo punto, ma che, per quanto riguardava il pacchetto dei 12.000 miliardi, mi pareva inammissibile che lui ne impegnasse la disponibilità dal momento che il piano generale è ancora al mio esame. Oggi Schimberni ha rettificato la sua posizione, scrivendo di concordare circa il fatto che comunque occorre la preventiva autorizzazione del Ministro e quindi la legalità è salva. Sta di fatto, però, che il piano da lui predisposto è assolutamente straordinario, in quanto

modifica e cancella tutto il precedente, tanto che propone anche di sospendere opere in corso.

Ora, sulla base di quanto stabilito dalla legge n. 210, tale piano è fermo sul mio tavolo, ma non è che vi possa rimanere all'infinito e quindi mi troverei a dover approvare uno strumento di programmazione ferroviaria assolutamente nuovo e straordinario. A questo punto, però, mi pongo un problema di correttezza nei confronti del Parlamento in quanto esso aveva indicato delle priorità che oggi, qualora il «piano Schimberni» avesse via libera, non troverebbero più alcun riscontro. Pertanto, vi chiedo se ritenete opportuno o meno riformulare tali priorità e, talora foste di questo avviso, riterrei che esse dovrebbero trovare posto all'interno di uno strumento legislativo in quanto così risulterebbero vincolanti per lo stesso Ministro.

LOTTI. Questa mi pare l'unica strada percorribile, anche perchè uno strumento amministrativo, come può essere la proposta di piano fatta da un commissario straordinario, non può certo cancellare disposizioni normative contenute in leggi precedenti.

PRESIDENTE. In questa fase noi potremmo già, nell'ambito dei rapporti di maggioranza e minoranza, indicare al Governo talune priorità ed è sufficiente che esso poi recepisca le nostre indicazioni attraverso strumenti legislativi, nel merito dei quali poi saremo chiamati ad esprimerci.

PATRIARCA. Potremmo predisporre in tal senso un ordine del giorno a nome dell'intera Commissione.

LOTTI. Noi non siamo d'accordo e pertanto presenteremo il nostro rapporto di minoranza così come abbiamo fatto per tutte le altre tabelle.

PATRIARCA. La mia proposta mirava a mettere in luce il positivo atteggiamento del Ministro.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. Il primo è dei senatori Visibelli e Sanesi, di cui do lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

preso atto degli intendimenti del Governo di voler dedicare mezzi finanziari al fine di impostare una politica per l'aviazione civile;

invita il Ministro dei trasporti a voler dedicare particolare attenzione agli aeroporti di terzo livello, divenuti ormai insostituibili centri di sviluppo socio-economico per tutte le regioni italiane».

(0/1849/3/8-Tab.10)

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Mi rimetto al Governo; ricordo solo che nella mia relazione avevo già espresso l'opportunità di interventi in tal senso.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Non vedo motivi per oppormi. Tendo però a sottolineare che è in corso nel nostro paese una revisione critica rispetto agli aeroporti di terzo livello, tanto che gli stessi vettori vi hanno rinunciato. Pertanto, *cum grano salis*, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno (0/1849/2/8-Tab.10) dei senatori Visibelli e Sanesi, di cui do lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

preso atto delle gravi disparità di trattamento tra i cittadini utenti del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno d'Italia da un lato e nel Centro-Nord dall'altro, con riferimento al materiale rotabile dell'Ente ferrovie dello Stato e al servizio sui treni;

impegna il Governo,

a emanare apposite direttive all'Ente perchè tali discriminazioni non abbiano a ripetersi e perchè quindi al cittadino viaggiatore sia assicurato un identico *standard* di servizio su tutte le linee ferroviarie».

(0/1849/2/8-Tab.10)

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Anche su questo ordine del giorno il relatore si rimette al Governo.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Il Ministro accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno (0/1849/1/8-Tab.10) ugualmente presentato dai senatori Visibelli e Sanesi.

Ne do lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

constatato che il nuovo piano Schimberni penalizza il Mezzogiorno, quando invece bisognerebbe attuare investimenti prioritari proprio nell'Italia meridionale al fine di modificare l'attuale situazione di estremo svantaggio di questa rispetto al resto d'Italia;

rilevato che il commissario straordinario Schimberni ha concluso da tempo il mandato e che, invece di fornire cifre sui recuperi di produttività che l'Ente avrebbe compiuto, lui imperante, mette in discussione l'unità dell'Italia (ferroviaria);

impegna il Governo

a non tenere in considerazione le inopportune iniziative di Schimberni e, restituita al Parlamento la centralità decisionale, ad operare per un opportuno piano di interventi nel Mezzogiorno d'Italia».

(0/1849/1/8-Tab.10)

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. In linea di principio è ineccepibile.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Potrei accoglierlo solo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Questo è un ordine del giorno accoglibilissimo da parte di tutta la Commissione, però, il Ministro ha già detto che nell'ambito delle priorità vi è il Mezzogiorno e quindi, poichè anche questo capitolo è relativo alla promozione del Meridione, credo che i presentatori possano ritenere soddisfacenti le dichiarazioni del Ministro. Pertanto, li invito a ritirare l'ordine del giorno.

SANESI. Dopo tutto quello che è stato detto, come si fa a ritirare questo ordine del giorno?

PRESIDENTE. A differenza degli altri ordini del giorno in cui suggerivo di accettare che il Governo li accogliesse come raccomandazione, in questo caso devo chiederle di ritirarlo.

SANESI. Se il Governo non lo accetta neanche come raccomandazione, chiedo che venga messo ai voti.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno 0/1849/1/8-Tab.10, presentato dai senatori Visibelli e Sanesi.

Non è accolto.

Informo la Commissione che da parte dei senatori Mariotti, Giustinelli, Lotti, Vella e Patriarca è stato presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che:

la "vicenda Brennero" ha riproposto nei fatti l'esigenza del riequilibrio fra i diversi mezzi di trasporto,

particolare rilievo, nel sistema nazionale, deve assumere il trasporto ferroviario,

concentrare il traffico ferroviario sulla dorsale centrale significa rinunciare ad un razionale ed equilibrato sviluppo della rete ferroviaria;

impegna il Governo:

alla completa realizzazione delle trasversali ferroviarie, fra cui la Pontremolese e la Orte-Falconara assumono un ruolo strategico;

alla realizzazione di un efficace programma di interventi nel Mezzogiorno e nelle Isole».

(0/1849/4/8-Tab.10)

PATRIARCA. Questo ordine del giorno potrebbe essere integrato con le priorità enunciate dal Ministro che fanno parte comunque del dibattito complessivo sul quale ci siamo trovati tutti d'accordo, e cioè oltre alle trasversali, alla grande velocità al Mezzogiorno, direi di inserire nell'ordine del giorno tutte le priorità di cui abbiamo parlato.

SANESI. Si è già fatto un discorso sul Mezzogiorno e il Governo lo ha accolto come raccomandazione. Penso che anche questo ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. Alla luce di quanto il Ministro ha dichiarato e dell'impegno assunto relativamente all'appuntamento con il Parlamento, credo che anche questo ordine del giorno possa essere trattato alla stregua degli altri.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così esaurito. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione. Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

Vorrei ricordare che nella proposta di rapporto che il relatore presenta alla Commissione vengono indicate pressochè tutte le priorità sottolineate dal Ministro.

PATRIARCA. Manca però la questione molto importante relativa al materiale rotabile.

LOTTI. Nella relazione di minoranza c'è un capitoletto dedicato a questo problema.

PRESIDENTE. Do lettura dello schema di rapporto da trasmettere alla 5^a Commissione permanente sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria predisposto dal relatore:

L'8^a Commissione permanente, esaminato la tabella 10 relativa al Ministero dei trasporti e le parti connesse del disegno di legge finanziaria 1990, esprime parere favorevole.

La Commissione ritiene che:

nell'ottica della complessiva riqualificazione della spesa pubblica, assumono fondamentale importanza gli interventi nel settore del trasporto, i quali devono attuarsi in maniera incisiva per far fronte ad una situazione sempre più complessa;

l'emergenza traffico impone provvedimenti urgenti ed efficaci;

il risanamento del trasporto pubblico locale richiederà un lungo e difficile impegno su più fronti;

in campo ferroviario, le scelte andranno inquadrare in un piano di vasto respiro in coerenza con le linee di fondo già previste nel piano generale dei trasporti;

la manovra tariffaria è opportuna a condizione che non causi perdita di traffico, non generi inflazione e sia accompagnata da misure strutturali capaci di produrre condizioni di migliore equilibrio gestionale;

è necessario porre la politica del trasporto fra le grandi priorità nell'attività del Governo e rivendicare il ruolo centrale del Parlamento nella definizione delle scelte di fondo.

In tale quadro, fra gli aspetti da affrontare prioritariamente la Commissione indica:

- il Mezzogiorno;
- le aree metropolitane;
- il Brennero e i valichi in generale;
- l'intermodalità;
- la riforma dell'Ente ferrovie dello Stato;
- la rapida costituzione del CIPET;
- le trasversali ferroviarie;
- il riesame della legge n. 151 del 1981.

La Commissione ritiene inoltre che la dilazione nel tempo della spesa relativa ai programmi per l'alta velocità non costituisca risposta adeguata ad un problema da esaminare in modo approfondito, tenendo conto delle esperienze acquisite e delle dinamiche in atto in vari paesi.

L'accantonamento di risorse finanziarie mirato alla ristrutturazione del trasporto merci è un segnale estremamente positivo ma non può non rilevarsi la loro modestia rispetto alla urgenza di affrontare una crescente invasione dei vettori esteri sul mercato italiano.

Al riequilibrio fra i diversi mezzi di trasporto e alla conseguente realizzazione dell'intermodalità può dare un sensibile contributo la rapida approvazione di provvedimenti all'esame del Parlamento, tra cui si segnalano quelli relativi ai sistemi portuali e al cabotaggio.

Nel settore del trasporto pubblico locale si esprimono forti perplessità in due punti: la riduzione del fondo per 70 miliardi contrastante con una politica di incentivazione del trasporto pubblico ed una revisione dei meccanismi di distribuzione delle risorse destinate al settore, prevista dal disegno di legge n. 1894 in corso di esame presso il Senato.

Non si può negare che la confluenza del fondo trasporti nel fondo comune delle regioni, oltre a riaprire il contenzioso paralizzante di cui si è fatta esperienza negli anni settanta, non darebbe certezza della disponibilità dei fondi necessari al servizio di trasporto locale.

Ciò darebbe luogo alla formazione di pesanti debiti sommersi, il cui ripiano, come già avvenuto, sarebbe a carico dello Stato.

MARIOTTI, relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892. Potremmo inserire il richiamo al materiale rotabile in una postilla.

CHIMENTI. Inserirei nello schema di rapporto una integrazione molto importante relativa al fondo nazionale dei trasporti, riguardante l'avvenuta esclusione delle Regioni a statuto speciale dai contributi del fondo nazionale dei trasporti. Vorrei che ci fosse questa integrazione

perchè siamo contrari al fatto che le Regioni a statuto speciale vengano escluse.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1892*. È chiaro che con il «taglio» dato al rapporto chiediamo una riconsiderazione generale: si tratta di una non accettazione dell'impostazione che viene data. Diciamo che addirittura arriveremo ad avere lo Stato in solido pagatore dei *deficit* che si produrranno. Pertanto, accogliendo le proposte avanzate dai senatori Patriarca e Chimenti, ritengo opportuno riformulare lo schema di rapporto nel seguente modo:

L'8^a Commissione permanente, esaminata la tabella 10 relativa allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e le parti corrispondenti del disegno di legge finanziaria 1990, esprime parere favorevole.

La Commissione ritiene che:

nell'ottica della complessiva riqualificazione della spesa pubblica, assumono fondamentale importanza gli interventi nel settore del trasporto, i quali devono attuarsi in maniera incisiva per far fronte ad una situazione sempre più complessa;

l'emergenza traffico impone provvedimenti urgenti ed efficaci;

il risanamento del trasporto pubblico locale richiederà un lungo e difficile impegno su più fronti;

in campo ferroviario, le scelte andranno inquadrare in un piano di vasto respiro in coerenza con le linee di fondo già previste nel piano generale dei trasporti;

la manovra tariffaria è opportuna a condizione che non causi perdita di traffico, non generi inflazione e sia accompagnata da misure strutturali capaci di produrre condizioni di migliore equilibrio gestionale;

è necessario porre la politica del trasporto fra le grandi priorità nell'attività del Governo e rivendicare il ruolo centrale del Parlamento nella definizione delle scelte di fondo.

In tale quadro, fra gli aspetti da affrontare prioritariamente la Commissione indica:

il Mezzogiorno;

le aree metropolitane;

il Brennero e i valichi in generale;

l'intermodalità;

la riforma dell'Ente ferrovie dello Stato;

la rapida costituzione del CIPET;

le trasversali ferroviarie;

il riesame della legge n. 151 del 1981.

La Commissione ritiene inoltre che procrastinare la spesa relativa ai programmi per l'alta velocità non costituisca risposta adeguata ad un problema da esaminare in modo approfondito, tenendo conto delle esperienze acquisite e delle dinamiche in atto in vari paesi.

Considerata la situazione delle aziende che operano nel comparto del materiale rotabile, la Commissione auspica altresì opportuni interventi pubblici per la ristrutturazione.

L'accantonamento di risorse finanziarie mirato alla ristrutturazione del trasporto merci è un segnale estremamente positivo, ma non può non

rilevarsi la modestia delle risorse stesse rispetto alla urgenza di affrontare una crescente diffusione dei vettori esteri sul mercato italiano.

Al riequilibrio fra i diversi mezzi di trasporto e alla conseguente realizzazione dell'intermodalità può dare un sensibile contributo la rapida approvazione di provvedimenti all'esame del Parlamento, tra cui si segnalano quelli relativi ai sistemi portuali e al cabotaggio.

Nel settore del trasporto pubblico locale la Commissione non condivide l'esclusione delle regioni a statuto speciale dai contributi previsti dal fondo nazionale trasporti, sia di parte corrente che di parte capitale. Esprime altresì forti perplessità su due aspetti: la riduzione del fondo per 70 miliardi (contrastante con una politica di incentivazione del trasporto pubblico) e la revisione dei meccanismi di distribuzione delle risorse destinate al settore, prevista dal disegno di legge n. 1894 in corso di esame presso il Senato.

Non si può negare che la confluenza del fondo trasporti nel fondo comune delle regioni, oltre a riaprire il contenzioso paralizzante di cui si è fatta esperienza negli anni settanta, non darebbe certezza della disponibilità dei fondi necessari al servizio di trasporto locale.

Ciò provocherebbe la formazione di pesanti debiti sommersi, il cui ripiano, come già avvenuto, sarebbe inevitabilmente a carico dello Stato.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dello schema di rapporto predisposto dal relatore.

LOTTI. Signor Presidente, nell'esprimere il voto contrario del Gruppo comunista sullo schema di rapporto presentato dal relatore, annunciamo la presentazione di una relazione di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti lo schema di rapporto predisposto dal relatore, senatore Mariotti, nel testo riformulato.

È approvato.

Se non si fanno osservazioni, resta conferito al senatore Mariotti il mandato a trasmettere il rapporto favorevole alla 5^a Commissione sulla tabella 10 del bilancio di previsione dello Stato, nonchè sulle parti di competenza della Commissione del disegno di legge n. 1892.

È così conclusa la trattazione dei documenti di bilancio.

I lavori terminano alle ore 20,30.

MERCOLEDÌ 20 DICEMBRE 1989

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

I lavori hanno inizio alle ore 19,15.

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992**» (1849-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)**» (1892-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990 e bilancio pluriennale per il triennio 1990-1992» e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1990)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Riferirò io stesso sulle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

Onorevoli colleghi, devo rilevare innanzi tutto che non vi sono variazioni di interesse della nostra Commissione per quanto riguarda le modifiche apportate dalla Camera dei deputati sui documenti di bilancio per il 1990, in particolare in relazione all'articolato del disegno di legge finanziaria ed alle tabelle di bilancio. Riferirò pertanto sulle modifiche concernenti le tabelle del disegno di legge finanziaria.

Per quanto riguarda la tabella A (accantonamenti di fondo speciale di parte corrente) è da segnalare, per quanto concerne il Ministero della marina mercantile, la modifica dell'intestazione di un accantonamento (che diventa «provvidenze per il fermo biologico della pesca compresa la riconversione dei sistemi di pesca con reti pelagiche derivanti»), nonché la riduzione dell'accantonamento «costituzione catasto del demanio marittimo» di 6 miliardi per il 1990, di 8,5 miliardi per il 1991 e di 8,5 miliardi per il 1992.

Inoltre, con riferimento al Ministero dell'ambiente, è da rilevare la modifica dell'intestazione di un accantonamento: da «incentivi finalizzati alla riconversione a gas metano dei trasporti pubblici urbani nei centri storici» a «incentivi finalizzati allo sviluppo e sperimentazione di veicoli ecologici destinati al trasporto pubblico di persone nei centri storici».

Per quel che concerne la tabella B (accantonamenti di fondo speciale di conto capitale) le modifiche riguardano: l'istituzione della voce «rifi nanziamen to della legge 16 ottobre 1975, n. 492, per la proroga del contributo alle cooperative edilizie degli appartenenti alle Forze armate e alle Forze di polizia» (5 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992); l'istituzione della voce «ulteriore finanziamento della legge 9 gennaio 1989, n. 13, per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati» (25 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992).

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici sono da segnalare anche la riduzione di 10 miliardi nell'accantonamento per il 1990 per l'edilizia storico-artistico-monumentale e l'istituzione di nuovi accantonamenti di 50 miliardi per il 1991 e di 45 miliardi per il 1992.

Per quanto concerne il Ministero dei trasporti è istituito l'accantonamento «rifi nanziamen to del fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali», con accantonamenti di 220 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992.

Per quanto concerne il Ministero della marina mercantile, è innanzi tutto modificata l'intestazione dell'accantonamento relativo all'industria cantieristica ed armatoriale (si parla di un limite di impegno di 95 miliardi e non di 70 miliardi); inoltre, gli accantonamenti sono incrementati di 25 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992.

Con riferimento alla rubrica «Amministrazioni diverse» è modificata l'intestazione di un accantonamento con l'aggiunta delle parole: «e istituzione del fondo programmazione e progettazione» (la voce recitava: «Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane»).

Non vi sono variazioni di interesse della nostra Commissione per quanto concerne la tabella C.

Con riferimento alla tabella F sono sopresse le voci che riguardano gli interventi per Roma capitale (relative al decreto-legge n. 253 del 1989, non convertito in legge: al riguardo nella tabella B, per il Ministero dei beni culturali ed ambientali, è inserito un accantonamento riguardante gli interventi per i beni culturali esistenti nella città di Roma, compresa la sanatoria degli effetti del decreto-legge 13 luglio 1989, n. 253, articolo 5, per 62 miliardi nel 1990 e 56 miliardi nel 1991).

Infine, ripeto, non vi sono variazioni alle tabelle 9, 10, 11 e 17 di bilancio.

Propongo, quindi, di redigere un rapporto favorevole alla 5^a Commissione permanente sulle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

VISCONTI. Signor Presidente, insieme ai senatori Bisso, Giustinelli, Lotti, Senesi, Gambino e Pinna, presento il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,
considerato che:

la Camera dei deputati, nel modificare la tabella B del disegno di legge finanziaria rifi nanziamen to la legge 16 ottobre 1975, n. 495 ha

evidenziato la necessità di dare risalto ai problemi connessi all'edilizia residenziale;

questione centrale del problema casa è la riforma dell'equo canone, nel cui ambito vanno ridefinite le norme che regolano l'esecuzione degli sfratti per finita locazione degli immobili sia ad uso abitativo che ad usi diversi;

questione non secondaria è la revisione delle norme che disciplinano la utilizzazione ed il rilascio degli alloggi di servizio di competenza delle diverse Amministrazioni dello Stato;

dall'1 gennaio 1990, anno dei mondiali di calcio, riprenderanno le esecuzioni degli sfratti di immobili occupati da migliaia di piccole e medie aziende (alberghi, pensioni, negozi, botteghe artigiane, librerie, scuole private, farmacie), con conseguenze negative anche sul piano occupazionale,

impegna il Governo:

a presentare con urgenza un provvedimento legislativo che sospenda per l'anno 1990 la esecuzione degli sfratti per gli immobili ad usi diversi dall'abitazione, che sia di indirizzo per la riforma di leggi e regolamenti che disciplinano la gestione degli alloggi di servizio e che, intanto, per questi ultimi, sospenda le esecuzioni di rilascio degli immobili attivate dalle Amministrazioni dello Stato».

(0/1849-B/1/8)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Ritengo molto valido, dal punto di vista della impostazione, l'ordine del giorno presentato. Tuttavia, non mi sembra che esso sia strettamente attinente alla discussione di questo pomeriggio, che deve riguardare le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati ai documenti di bilancio, per quanto riguarda la competenza della nostra Commissione.

VISCONTI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, per quanto riguarda le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati, le nostre considerazioni - che poi ci portano a non accettare la proposta del Presidente di riferire in senso favorevole alla 5^a Commissione permanente - sono di duplice natura.

La prima, più sostanziale, è collegata al fatto che le modificazioni non incidono profondamente sulla struttura del disegno di legge finanziaria che noi abbiamo già discusso in questa stessa Commissione in prima lettura. Esse sono di scarso rilievo, anche se introducono alcune novità, come il rifinanziamento della legge n. 495 del 1975, richiamata nel nostro ordine del giorno. La Camera dei deputati ha pertanto deliberato di rifinanziare una legge che favorisce la costruzione di alloggi di edilizia agevolata in favore delle Forze di polizia.

Prendendo proprio spunto da questa modificazione, chiediamo che si faccia una riflessione complessiva sullo stato dell'edilizia residenziale nel nostro paese, sull'attuazione dei programmi e sulle emergenze che ancora purtroppo producono effetti estremamente negativi, con conseguenze sul piano sociale sotto gli occhi di tutti. Conseguenze che si aggraveranno allorquando si procederà a dare corso alle esecuzioni di

rilascio che riguardano prevalentemente gli immobili destinati ad uso diverso dall'abitazione.

Con l'ordine del giorno che abbiamo presentato poniamo due questioni all'attenzione del Governo: la prima è che bisogna presentare con urgenza un provvedimento legislativo in attesa della tanto sospirata riforma della legge sull'equo canone; la seconda è che si deve intervenire urgentemente per bloccare gli sfratti che le diverse amministrazioni dello Stato (abbiamo ricevuto una delegazione di famiglie che sono state sfrattate dal Ministero degli esteri) stanno portando avanti. È un problema che riguarda anche gli alloggi gestiti dal Ministero della difesa, senza parlare dei problemi relativi alle famiglie sistemate in immobili di proprietà di enti assicurativi e previdenziali.

Vorremmo anche attirare l'attenzione del Governo su un aspetto che fu sollevato in questa Commissione nella passata legislatura: si tratta della rilevante questione degli alloggi di servizio che vengono disciplinati da regolamenti diversi, il più delle volte illegittimi, e che non prevedono in maniera omogenea la gestione di questo patrimonio dello Stato. Occorre, a nostro avviso, arrivare ad una loro omogeneizzazione per disciplinare con uniformità: l'uso degli alloggi, il metodo di rilascio e le connessioni che vi devono essere tra la gestione di un patrimonio speciale come quello degli alloggi di servizio e quella del patrimonio complessivo di proprietà dello Stato.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Avendo ascoltato il suo intervento, senatore Visconti, mi sono ulteriormente convinto circa l'improponibilità dell'ordine del giorno: infatti, lei si è soffermato su elementi di tale complessità da non poter essere introdotti in occasione dell'esame delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati ai documenti di bilancio per il 1990.

Restando ferma l'impossibilità di approfondire in questa occasione problemi rilevanti come quelli sollevati dai presentatori dell'ordine del giorno, vorrei tuttavia far riferimento alla parte che riguarda gli sfratti di immobili occupati da aziende, come alberghi, pensioni, negozi e botteghe artigiane. Secondo una rilevazione che è stata fatta dagli interessati, sembrerebbe che il patrimonio complessivo si aggiri attorno alle 450.000 unità, di cui ben 425.000 avrebbero regolato il rapporto di locazione in funzione dell'equo canone.

Poichè riconosco, senatore Visconti, che sugli argomenti trattati nell'ordine del giorno occorrerebbe approfondire un certo tipo di discorso, non posso che esprimere parere contrario.

ULIANICH. Vorrei far presente che sotto la rubrica «Amministrazioni diverse» è stata modificata l'intestazione di un accantonamento con l'aggiunta delle parole: «e istituzione del fondo programmazione e progettazione», mentre la formulazione precedente era la seguente: «progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane». Le parole: «istituzione del fondo programmazione e progettazione» dovrebbero, signor Presidente, essere inserite prima della voce riguardante i progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture. È possibile?

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Si tratterebbe di un emendamento.

ULIANICH. Vengono emanate norme che non seguono nè la logica nè l'italiano. Non presento l'emendamento, signor Presidente, ma vorrei che la mia dichiarazione restasse a verbale perchè si tratta di un modo assurdo di procedere.

PATRIARCA. Esprimiamo il nostro consenso sulle variazioni apportate dalla Camera dei deputati ai documenti di bilancio per il 1990, ma con una punta di amarezza rispetto ad alcune modifiche che si riferiscono alla Marina mercantile, agli aumenti degli accantonamenti relativi all'industria cantieristica e armatoriale, per i quali in prima lettura al Senato avevamo ricevuto un diniego quasi assoluto nonostante fossero di minore entità rispetto a quelli approvati dall'altro ramo del Parlamento. Il nostro è un sistema bicamerale, ne prendo atto, ma devo esprimere amarezza nei confronti del Governo per un comportamento che non è stato certamente riguardoso verso il Senato.

SENESI. Signor Presidente, la mia prima considerazione riguarda gli accantonamenti previsti per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali. Essi, pur necessari, sono previsti solo per il 1991 e il 1992; nonostante i tagli che si sono operati, sarebbe stato apprezzabile uno sforzo maggiore. Resta comunque fermo che il settore ha bisogno di commesse triennali e quindi la procrastinazione della spesa prevista creerà alcuni problemi anche nel campo dell'occupazione: si ha più il sentore di una promessa che di una certezza.

Inoltre, al di là di quanto ha detto il senatore Ulianich, noi siamo curiosi di capire come il fondo per la programmazione e la progettazione, nell'ambito dei progetti integrati per le aree urbane, venga prefigurato dal Ministero. La voce precedente indicava i progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale, di cui tuttavia non siamo ancora a conoscenza. Chi governerà allora il fondo appena creato? Presuppongo che esso faccia capo al Ministero per le aree urbane, ma i progetti integrati coinvolgono anche altri Ministeri. Ci interessa pertanto capire, al di là dell'esiguità della cifra su cui non voglio soffermarmi, se il Governo intenda garantire la partecipazione degli enti locali a tali progettazioni. Non vorrei che questo finanziamento servisse per un'ennesima tecnostruttura che ogni Ministero tende a costituire al proprio interno.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero chiarire alla senatrice Senesi che la modifica serve a dare maggiore concretezza all'accantonamento, rispetto alle mere dichiarazioni di principio precedenti.

SENESI. Si intende presentare un disegno di legge apposito?

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo non sono in condizioni di poterlo affermare.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Continuo a ritenere l'ordine del giorno non proponibile. Non voglio richiamarmi decisamente all'articolo 97 del Regolamento, perchè mi rendo conto che abbiamo poco tempo e perchè si tratta di una materia sulla quale abbiamo già discusso e di cui vorremo continuare ad interessarci. Tuttavia, prima di mettere in votazione l'ordine del giorno, vorrei sottolineare ai presentatori che abbiamo già chiesto al ministro Prandini di venire in Commissione. Egli non ha potuto accogliere il nostro invito fino a questo momento, ma si è dichiarato disponibile a riferire alla Commissione sulle prospettive in materia di sfratti subito dopo la sospensione dei lavori per le feste natalizie.

Chiedo pertanto ai presentatori se intendano ritirare l'ordine del giorno.

VISCONTI. Non ho difficoltà a confessare che abbiamo presentato l'ordine del giorno anche in considerazione del fatto che il ministro Prandini, invitato più volte, ancora non è venuto in Commissione a riferire sulla materia. Inoltre, devo sottolineare ancora una volta che la sospensione degli sfratti per gli immobili ad uso diverso dall'abitazione ha una sua validità se fatta entro il 31 dicembre di quest'anno: non vi è altra occasione utile per affrontare questo problema.

Considerato che ogni Gruppo politico deve assumersi la responsabilità delle proprie decisioni, di fronte a fatti che comunque incidono sulla vita sociale del paese, dichiariamo di mantenere l'ordine del giorno.

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

Invito il Sottosegretario a pronunciarsi sull'ordine del giorno presentato.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Passiamo alla votazione.

ULIANICH. Annuncio il voto favorevole sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno presentato dai senatori Visconti ed altri.

Non è approvato.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione permanente sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

Pongo ai voti tale proposta.

È approvata.

Prendo atto che la proposta è stata approvata a maggioranza.

È così conclusa la trattazione delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati ai documenti di bilancio.

I lavori terminano alle ore 19,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO