

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1986) (n. 1504)

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1986
E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1986-1988 (n. 1505)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici
per l'anno finanziario 1986 (Tab. 9)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti
per l'anno finanziario 1986 (Tab. 10)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni
per l'anno finanziario 1986 (Tab. 11)**

**Stato di previsione del Ministero della marina mercantile
per l'anno finanziario 1986 (Tab. 17)**

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1985

(Antimeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (Tab. 9)
(Rapporto alla 5ª Commissione) (Esame congiunto e rinvio)

– PRESIDENTE (Spano Roberto - PSI) ... Pag. 5, 9, 13
e *passim*

COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 21

DEGOLA (DC) 13, 17, 22

GUSSO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504. 5, 12, 21
e *passim*

LOTTI Maurizio (PCI) 9, 12, 13 e *passim*

MITROTTI (MSI-DN) 22, 25, 28

RASIMELLI (PCI) 19, 21, 22

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1985

(Pomeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1986 (Tab. 17)

(Rapporto alla 5ª Commissione)

PRESIDENTE (Spano Roberto - PSI) ... Pag. 32, 38, 42
e *passim*

BISSO (PCI) 38, 42, 50 e *passim*

CARTA, ministro della marina mercantile 56, 57

CARTIA (PRI) 52

GUSSO (DC) Pag. 42, 48, 49 e *passim*

LOTTI Maurizio (PCI) 61, 62, 63

PACINI (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1504 32, 54, 55

PATRIARCA (DC) 44, 63

MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1985

(Antimeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1986 (Tab. 10)

(Rapporto alla 5ª Commissione)

PRESIDENTE (Spano Roberto - PSI) ... Pag. 64, 70, 77
e *passim*

BASTIANINI (PLI) 77, 97, 98 e *passim*

COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 73, 74, 75 e *passim*

GUSSO (DC) 88, 103

LIBERTINI (PCI) 70, 71, 73 e *passim*

LOTTI Maurizio (PCI) 81, 82, 83 e *passim*

MASCARO (DC) 92

PACINI (DC) 86, 87

PAGANI Maurizio (PSDI), estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504 64, 66, 69 e *passim*

PINGITORE (Sin. Ind.) 91, 106

SIGNORILE, ministro dei trasporti. 66, 68, 69 e *passim*

MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1985

(Pomeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

8^a COMMISSIONE

1504-1505 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 9**)
(Rapporto alla 5^a Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame)

PRESIDENTE (Spano Roberto - PSI)	Pag. 107, 119, 129 e <i>passim</i>
BASTIANINI (PLI)	130, 131
CARTIA (PRI)	111
COLOMBO VITTORINO (V.) (DC)	115, 116, 130
DEGOLA (DC)	107, 111, 115 e <i>passim</i>
GIUSTINELLI (PCI)	118, 131, 132
GUSSO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504	120, 125, 130 e <i>passim</i>
LOTTI Maurizio (PCI)	116, 117, 119 e <i>passim</i>
MASCARO (DC)	125, 132, 133
NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici	115, 120, 121 e <i>passim</i>
PAGANI Maurizio (PSDI)	116, 117, 118
VISCONTI (PCI)	113, 115, 116 e <i>passim</i>

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 1985

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (**1504**)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (**1505**)

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 11**)

(Rapporto alla 5^a Commissione)

PRESIDENTE:

– Spano Roberto (PSI)	Pag. 139
– Bisso (PCI)	133, 154, 163
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	147, 148, 149 e <i>passim</i>

GAVA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni	138, 144, 145 e <i>passim</i>
GIUSTINELLI (PCI)	139, 144, 145 e <i>passim</i>
GUSSO (DC)	145
MASCIADRI (PSI), estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1504	133, 135, 138 e <i>passim</i>
PATRIARCA (DC)	154
SPANO Roberto (PSI)	163

MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 1986

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (**1504-B**), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (**1505-B**), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 9**)

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 10**)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 17**)

(Rapporto alla 5^a Commissione)

PRESIDENTE (Spano Roberto - PSI), estensore designato del rapporto sulle tabelle 9, 10 e 17 e sul disegno di legge n. 1504-B	Pag. 163, 167, 170 e <i>passim</i>
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	167, 169, 170
DEGOLA (DC)	166, 167
GUSSO (DC)	169
LOTTI Maurizio (PCI)	167, 168, 169 e <i>passim</i>
MASCIADRI (PSI)	167, 171
SIGNORILE, ministro dei trasporti	169, 170, 171

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1985

(Antimeridiana)

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto,
indi del Vice Presidente BISSO**

I lavori hanno inizio alle ore 9,50.

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto**

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (Tab. 9)

(Rapporto 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: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» e: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988 - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (Tab. 9)».

Prego il senatore Gusso di riferire alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504.

GUSSO, estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504. La relazione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici può basarsi su alcuni elementi. In primo luogo è, peraltro, da sottolineare che le fonti di informazione non sono sufficienti: abbiamo innanzitutto la nota preliminare alla tabella, sulla quale non mi pronuncio; c'è poi l'allegato alla relazione prelimi-

nare e programmatica che ci è stato consegnato ieri non ancora stampato e nemmeno confezionato in modo da consentire un esame attento delle vicende del Ministero dei lavori pubblici, salvo per quanto riguarda la parte contabile cioè i finanziamenti sulle opere che sono state realizzate. Manca quindi una panoramica complessiva delle opere pubbliche di questo Ministero.

Si assiste alla singolarità che nella tabella ci sono delle bellissime pagine sull'attività del Comitato interministeriale per la tutela delle acque dall'inquinamento, che però non è più di competenza del Ministero dei lavori pubblici ma di quello dell'ecologia. Infatti, se dal punto di vista formale non è ancor avvenuto, nella pratica le competenze riguardanti le opere igieniche sono già state trasferite.

Mi sia consentito di rinnovare anche in questa sede l'invito al Governo a fornire tutte le informazioni in tempo utile al fine di poter valutare attentamente il bilancio.

In attesa che questa informativa più completa possa avvenire, dobbiamo accontentarci di lavorare sugli elementi che ci sono stati forniti e quindi prevalentemente sulla nota preliminare alla tabella al nostro esame.

Preliminarmente va inoltre rilevato che le opere pubbliche non sono realizzate solo dal Ministero dei lavori pubblici, ma anche da una pluralità di centri di spesa: cito per tutti la Cassa per il Mezzogiorno, presso la quale sono in corso di approvazione provvedimenti per 120.000 miliardi per il prossimo decennio.

Vi è inoltre l'attività delle Regioni, degli enti locali, delle società autostradali e di altri innumerevoli centri di spesa. Ebbene, anche a questo riguardo, secondo il mio punto di vista, sarebbe opportuno avere un'informativa sistematica e comprensibile in modo tale da avere elementi di giudizio sufficienti sia rispetto all'attività del Ministero dei lavori pubblici e dei settori ad esso connessi che al disegno di legge finanziaria. In mancanza di ciò, come ho già detto, la fonte principale di ragionamento non può che essere, in questa prima fase del mio intervento, la nota preliminare alla tabella 9 relativa allo stato di previsione del Ministero

dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986. Cito alcuni dati molto sintetici.

Nel dicembre dello scorso anno, in sede di approvazione del bilancio per il 1985, furono stanziati a favore del Ministero dei lavori pubblici 3.388 miliardi, di cui il 97 per cento relativo a spese in conto capitale. Successivamente è però intervenuto — e mi pare sia ancora in corso di approvazione — il provvedimento di assestamento del bilancio dello Stato che ha determinato un aumento della spesa complessiva del Ministero dei lavori pubblici del 53 per cento, si è passati cioè dai 3.388 miliardi inizialmente previsti a 5.178 miliardi. Anche in questo caso alle spese in conto capitale è riservata una parte cospicua, ossia il 95,5 per cento pari a 4.944 miliardi. Al riguardo, nella nota preliminare si sostiene che questo aumento è giustificato dal fatto che sono state proposte variazioni alle previsioni iniziali che, unitamente a quelle introdotte in forza di atti amministrativi, emanati in applicazione di norme di carattere generale o di particolari provvedimenti legislativi, hanno modificato il quadro delle previsioni medesime. Per uno che viene come me dalla campagna questa dizione non è molto chiara; mi sarei aspettato una spiegazione un po' più approfondita, ma questo è ciò di cui possiamo disporre.

Per il 1986 lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici reca una spesa per complessivi 4.695 miliardi con una minore appostazione di 483 miliardi rispetto al bilancio assestato 1985, ma con un aumento di 1.307 miliardi rispetto al bilancio approvato nel dicembre 1984. Come si può vedere, non si registra un aumento del 53 per cento come per lo scorso anno, ma vi è comunque un incremento del 39 per cento rispetto al bilancio per l'anno finanziario 1985 non assestato. Le voci più rilevanti in diminuzione riguardano 250 miliardi previsti dalla legge finanziaria 1979, in quanto gli stanziamenti sono stati spesi, 63 miliardi per la ricostruzione del Friuli, eccetera. Quello che invece va sottolineato è che il disegno di legge finanziaria opera una significativa rimodulazione della spesa, determinando uno slittamento agli anni successivi di più di 2.000 miliardi di stanziamenti e precisamente di

1.450 miliardi per l'edilizia residenziale pubblica, di 250 miliardi per l'edilizia demaniale (caserme dei carabinieri ed edilizia penitenziaria) e di 483 miliardi per opere varie (terremoto del Belice, Venezia, eccetera).

Mi pare dunque di poter dire che, se è vero che il bilancio per il 1986 ha subito una decurtazione rispetto al bilancio assestato 1985, pur tuttavia esso comporta un notevole incremento rispetto a quello approvato lo scorso dicembre. Vorrei peraltro attirare l'attenzione della Commissione sul problema dei residui passivi. Da tutte le parti infatti si sollecitano più ingenti finanziamenti, ma poi, se andiamo a vedere a consuntivo, scopriamo che non tutto è stato speso ed anzi che al 1° gennaio 1986 i residui passivi ammontano a ben 4.918 miliardi contro una previsione di competenza di 4.695 miliardi, per cui la cosiddetta massa spendibile risulterebbe addirittura di 9.613 miliardi, anche se l'autorizzazione di cassa è ovviamente inferiore (6.720 miliardi). I residui passivi sono cioè il 105 per cento della competenza 1986; essendo però l'autorizzazione di cassa di 6.720 miliardi, il coefficiente di realizzazione è del 70 per cento, percentuale questa che può considerarsi soddisfacente. Inoltre, sono andato a vedere qual era la previsione al 1° gennaio 1985 ed ho constatato che a tale data il loro ammontare era di 5.576 miliardi. Essi erano dovuti principalmente a minori impegni per opere marittime, idrauliche, per l'edilizia statale, nonché per trasferimenti riguardanti essenzialmente l'edilizia economica popolare, l'edilizia ospedaliera, acquedotti, fognature, opere igieniche, eccetera. Ebbene, al 1° gennaio 1986 la previsione dei residui passivi non cambia in questi settori di opere, mentre invece diminuiscono notevolmente quelli relativi ai trasferimenti. In sostanza, cioè, si prevede che il Ministero dei lavori pubblici non riuscirà a spendere tutto ciò che è stanziato in bilancio, mentre per quanto riguarda il settore dei trasferimenti, ossia i finanziamenti assegnati agli enti locali, si avrebbero ugualmente residui passivi, ma in quantità inferiore rispetto a quelli previsti per l'anno passato. All'interno del disegno di legge finanziaria non viene chiarita la natura dei residui passivi nel senso che

non viene operata alcuna distinzione tra somme impegnate e non spese ovvero fondi stanziati e non ancora impegnati. È evidente che si tratta di due cose molto diverse. Nel primo caso non si tratta di veri e propri residui passivi, che vengono però definiti tali, per il fatto che l'opera da eseguire è ancora in corso e quindi i pagamenti non sono stati interamente effettuati. Nel secondo caso si tratta, invece, di residui passivi propriamente detti; in questo caso la responsabilità del Ministero è senz'altro maggiore, in quanto si tratta per lo più di somme non ancora impegnate. Ritengo sarebbe molto opportuno che il Governo fornisse a tale proposito un dato disaggregato, in assenza del quale è molto arduo emettere un giudizio a proposito dei residui passivi. Non posso pertanto che procedere per ipotesi ed affermare che quando si ha una preponderanza percentuale delle somme stanziati ma non impegnate si possono dare due casi: o non si riesce a spendere più di tanto a causa di procedure troppo complesse, di ritardi, di mancanza di personale, oppure la cassa dello Stato — che è nelle condizioni che tutti conosciamo — non è in grado di assicurare i finanziamenti con la dovuta continuità. Si tratta di una questione che personalmente non sono in grado di risolvere in questo momento, sulla quale ho ritenuto opportuno richiamare l'attenzione del Ministro e dei colleghi.

Detto queste cose sulla parte contabile — che mi riservo di precisare e di completare in sede di replica e nella stesura finale del rapporto — prima di avviarmi alla conclusione desidero ancora esprimere alcune considerazioni sui documenti in esame, sia per quanto riguarda la tabella 9 che per quanto riguarda le parti connesse del disegno di legge finanziaria. Come ho già detto, il disegno di legge finanziaria opera un considerevole slittamento agli anni successivi di circa 2.400 miliardi di stanziamenti, rispetto alle previsioni dell'anno precedente. Per quanto riguarda le opere pubbliche di competenza del Ministero i documenti finanziari recano una diminuzione nell'entità complessiva della spesa, che peraltro non è molto rilevante. Tali variazioni in aumento e in diminuzione

riguardano vari settori. Faccio rapidamente qualche esempio. L'edilizia ospedaliera, che diviene di competenza delle Regioni, vede aumentare gli stanziamenti a sua disposizione da 1.240 a 1.600 miliardi. Quello che viene soprattutto penalizzato — ma non è di competenza della nostra Commissione — è l'intervento straordinario nel Mezzogiorno, che passa da 6.300 a 2.080 miliardi, con una diminuzione di oltre 4.000 miliardi. Per quel che riguarda in particolare gli altri settori di competenza del Ministero, i documenti finanziari prevedono lievi diminuzioni degli stanziamenti per le opere idrauliche, marittime e stradali, per l'edilizia scolastica ed universitaria, per l'edilizia ospedaliera, per le opere igienico-sanitarie, per l'edilizia carceraria, per le opere in dipendenza di calamità naturali, mentre è previsto un lieve aumento per quel che riguarda l'edilizia demaniale. Un discorso a parte va fatto per l'edilizia residenziale per la quale è previsto un aumento degli stanziamenti tale da raddoppiarli rispetto a quelli precedentemente previsti; si passa infatti da 1.182 a 2.315 miliardi.

Nel complesso, quindi, non si osservano significative variazioni nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per il 1986.

Mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi sulle novità recate dall'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, sul quale in un primo momento non mi ero soffermato in modo particolare. Tale articolo modifica il regime della revisione prezzi. Senza entrare nel merito, anche perchè si tratta di una materia molto delicata che richiederebbe un esame approfondito, desidero osservare che forse su tale materia sarebbe stato opportuno dettare disposizioni in altri provvedimenti piuttosto che nel disegno di legge finanziaria. È poi da tenere presente che al momento non siamo in grado di prevedere quali saranno gli effetti di tale nuova normativa. Non mi azzardo pertanto ad esprimere un giudizio sulla equità o meno di tale regime; devo però osservare che, anche grazie alla mia esperienza professionale, la materia della revisione prezzi mi sembrava già ben regolata e non bisognosa di particolari rettifiche dal punto di vista legislativo.

Ritengo opportuno, a questo punto, esprimere alcune osservazioni in proposito agli enormi ritardi che caratterizzano ed hanno caratterizzato nel passato gli impegni di spesa per la realizzazione di opere marittime. Desidero richiamare l'attenzione del sottosegretario Gorgoni, oltre che sull'entità degli stanziamenti, sulla lungaggine delle procedure necessarie per giungere all'appalto dei lavori, lungaggine dovuta anche all'eccessivo accentramento delle decisioni agli organi ministeriali centrali anche per la esecuzione di opere di scarso rilievo tecnico. Infatti, anche per la costruzione di opere molto semplici, come per esempio una scogliera in pietrame, poichè la spesa è comunque rilevante, il progetto relativo deve essere approvato dagli uffici ministeriali di Roma. Ho fatto questo esempio ma potrei farne tantissimi altri: il fatto è che tutto ciò comporta un rallentamento spaventoso. Se andassimo a vedere quanto tempo è trascorso dall'epoca in cui sono stati stanziati i fondi per le opere marittime a quando sono stati spesi ci accorgeremo che sono passati per lo meno cinque anni. Questo mi dà lo spunto per sollevare anche in questa sede, come è stato sollevato in tante occasioni precedenti, il problema non tanto della riorganizzazione del Ministero dei lavori pubblici ma di ciò che intendiamo fare di questo Ministero.

Nel disegno di legge approvato dalla Camera dei deputati per l'istituzione del Ministero per l'ambiente ho notato che — per puro caso forse — tra le competenze di questo nuovo Ministero non c'è la difesa del suolo: questo probabilmente vuol dire che la difesa del suolo resta di competenza del Ministero dei lavori pubblici, in connessione evidentemente con le competenze che il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 ha conferito in materia alle Regioni.

C'è però un piccolo particolare sul quale mi permetto di richiamare la vostra attenzione: nel testo del disegno di legge concernente il Ministero dell'ambiente si prevede il trasferimento a quest'ultimo del servizio geologico che è stato fin qui di competenza del Ministero dell'industria, che ha compiti tutt'ora di carattere minerario. Ho letto però che nell'ultimo Consiglio dei ministri di sa-

bato scorso è stato approvato il disegno di legge per il riordino del servizio geologico di Stato con il trasferimento di esso dal Ministero dell'industria al Ministero dell'ambiente, prevedendo l'aumento da 86 dipendenti a 360 geologi e 530 tecnici. Per uno che ha fatto il mio mestiere è una cosa che non sta nè in cielo nè in terra, in quanto se c'è un Ministero che non ha alcunchè a che fare con la geologia è il Ministero dell'ambiente; tanto più che presso la Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati vi è giacente una proposta di legge nella quale viene previsto di lasciare quel tanto di servizio geologico al Ministero dell'industria — dal momento che qualche interesse minerario il nostro Paese ce l'ha ancora — e costituire un vero e proprio servizio geologico di Stato alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici anche con proiezioni presso le varie aree idrografiche italiane.

Questo è il primo problema che pongo sul ruolo del Ministero: è il ministero delle strade, è il ministero delle acque, è il ministero delle case? A cosa serve questo Ministero?

Pongo il problema ma non ho intenzione di risolverlo in sede di esame del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Non so se una parte di quei residui passivi ai quali ho fatto cenno prima sia determinata da una scarsità di personale dal Ministero dei lavori pubblici. Ad esempio il servizio idrografico del Magistrato alle acque di Venezia, che ha una notevole importanza e una notevole tradizione, è costretto ad appaltare a studi privati tutto quello che riguarda i rilevamenti da eseguire con gli impianti messi a disposizione dal Ministero dei lavori pubblici. Il Ministero infatti ha stanziato fondi relevantissimi per l'installazione di apparecchiature tecnologicamente molto avanzate per la rilevazione di dati climatologici, per la portata delle acque, per i livelli delle acque piovane, ma non c'è il personale a disposizione del Magistrato che possa svolgere questi rilevamenti. Probabilmente questo metodo di procedere sarà anche il più giusto, non lo discuto, ma a mio avviso andrebbero visti da vicino tanti aspetti del Ministero dei lavori pubblici. Comunque — ripeto — non intendo risolvere ora i problemi concernenti

questo Ministero: so che giace alla Camera dei deputati una proposta di legge riguardante la sua ristrutturazione ma non so se sia la strada giusta.

Un altro elemento su cui mi permetto di richiamare la vostra attenzione riguarda il problema della viabilità di grande comunicazione. L'informazione che manca è che la viabilità è statale, locale e provinciale e ci sono poi le reti autostradali. Di autostrade costruite unicamente dall'ANAS credo ci sia soltanto la Salerno-Reggio Calabria; tutte le altre sono in concessione alla Società italiana autostrade ovvero a società costituite da enti pubblici locali. L'informativa sulla gestione di questo grosso patrimonio stradale di cui il nostro Paese dispone (quasi 6.000 chilometri), è completamente assente nella tabella in esame. Ho appreso in questi giorni dai giornali — troppo spesso siamo chiamati ad informarci di quanto succede attraverso i giornali — che stanno per essere attuati degli interventi da parte dell'ANAS, ma di tutto questo non ho trovato traccia nella tabella 9.

Mi fermo qua perchè in sostanza credo che si debba dare un parere favorevole sulla tabella dei lavori pubblici in quanto nel complesso è accettabile, pur con tutte le osservazioni che ho fatto e di cui spero che i compilatori delle note preliminari tengano conto, affinchè i futuri relatori siano messi in grado di riferire con maggiore precisione di quanto non abbia potuto fare io.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI Maurizio. Credo che chiunque abbia attentamente seguito la relazione del senatore Gusso, cogliendo anche tutti i dati di cui essa è ricca, alla fine, attesa la conclusione cui è pervenuto, dovrebbe porsi una domanda e cioè come sia possibile proporre un voto favorevole sulla tabella 9, relativa allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, dopo le annotazioni, giustamente critiche, e le perplessità di cui essa è farcita. Credo che vi sia una grossa contraddizione quindi tra il contenuto della relazione e la conclusione cui il senatore Gusso è

pervenuto. I senatori comunisti, non volendo cadere nella medesima contraddizione, voteranno ovviamente contro lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici non solo per i motivi che lo stesso relatore ha ampiamente illustrato, ma anche per altre valutazioni che sono il frutto dei convincimenti e delle riflessioni che autonomamente, come forza politica, siamo andati maturando. Voglio premettere anche che il mio sarà un intervento di carattere generale, pur se su alcune questioni specifiche mi sforzerò di essere più circostanziato nell'esame critico, in quanto altri colleghi interverranno dopo di me per meglio puntualizzare la posizione dei senatori comunisti sulla proposta di legge finanziaria e sulla tabella 9.

Il senatore Gusso ha iniziato e concluso la sua relazione ponendosi un interrogativo circa la natura ed il futuro del Ministero dei lavori pubblici. Egli si è ben guardato però dal fornire delle indicazioni in modo che la Commissione, approfittando proprio di questa importante occasione, potesse valutare le opinioni del relatore e su di esse confrontarsi, in quanto — come è noto — anche i senatori comunisti hanno, in ordine al futuro di tale Ministero, propri orientamenti. È questo quindi un ulteriore limite che il senatore Gusso è stato costretto ad imporre a se stesso nell'esplicitare fino in fondo i propri convincimenti. In ogni caso, credo che ognuno di noi abbia rilevato il disagio che il relatore ha provato nell'affrontare una materia così complessa sulla scorta degli scarsi elementi conoscitivi che ci sono stati trasmessi, soprattutto in relazione all'attività complessiva del Ministero.

Ebbene, io credo che sia inevitabile dare un giudizio fortemente critico e negativo sull'attività del Ministero dei lavori pubblici e questo per più motivi, il primo dei quali ha una sua caratterizzazione istituzionale molto precisa. Si capisce infatti sempre meno oggi cosa sia diventato il Ministero dei lavori pubblici ed inoltre non è assolutamente chiaro quali orientamenti la maggioranza «pentapartita» abbia maturato in ordine al futuro di tale Dicastero. Ciò che invece emerge con tutta chiarezza è che questo Ministero continua a conservare una serie di competenze

cui si sono aggiunte e sovrapposte nel tempo competenze di altri livelli istituzionali. Il fatto è che ci troviamo in una confusa fase di passaggio tra quella che era la storica struttura del Ministero dei lavori pubblici ed un disegno nuovo di assetto istituzionale dai contorni tuttavia estremamente vaghi. È un disegno anzi che, man mano che si arricchisce di alcuni tasselli, diventa sempre più complesso ed illeggibile.

Io voglio, proprio perchè concordo con le osservazioni fatte dal senatore Gusso, ricordare la discussione svoltasi in questa Commissione quando siamo stati chiamati ad esprimere il parere in ordine al disegno di legge istitutivo del Ministero dell'ambiente. È stata una discussione alla quale, con un intervento del collega Rasimelli, i senatori comunisti hanno dato il loro contributo, ma, al di là di questo, vorrei sottolineare come in quel momento l'intera Commissione abbia avuto piena percezione dell'improvvisazione con la quale vengono affrontati problemi istituzionali di grandissimo spessore. Se riflettiamo sul fatto che questa maggioranza di Governo quando si costituì nel 1983 — epoca ormai lontana — aveva posto a fondamento della propria azione, in modo particolare su proposta del Partito socialista, il tema della «grande riforma» come argomento essenziale che andava affrontato per ridare efficienza alla struttura dello Stato italiano che si appresta a giungere alle soglie del 2000, e poi andiamo a vedere che cosa su tale tema in effetti si sta producendo, notiamo non solo uno scarto notevole tra le ambizioni iniziali e i risultati finali, ma dati assai preoccupanti perchè si sta aggrovigliando ancora di più una situazione che invece aveva bisogno di soluzioni certe che dessero efficienza all'Amministrazione pubblica, nonché certezza di competenze e di interventi. Ora tutto ciò obbliga una forza di opposizione come la nostra, che al tema del rinnovamento dello Stato in tutte le sue espressioni dedica grande attenzione, a prendere le distanze dallo stato confusionale in cui si sta muovendo la maggioranza. La nostra opinione è che il Ministero dei lavori pubblici vada profondamente ripensato e non escludiamo il fatto, anzi ne siamo convinti, che, a seguito

di tale ripensamento, si debba pervenire alla proposta del suo superamento.

Lo stesso senatore Gusso ha sottolineato le incongruenze contenute nella relazione alla tabella 9, nonché una serie di altre difficoltà presenti nell'attività complessiva del Ministero e le ha diligentemente e puntualmente elencate.

Quindi vorrei, ad esempio, sapere: a chi compete la soluzione del problema della difesa del suolo e della tutela dell'ambiente? Quando parlo di tutela dell'ambiente intendo dire, naturalmente, difesa delle acque e difesa dalle acque. Compete al Ministero dei lavori pubblici, oppure a qualcun altro?

Per quanto riguarda il problema della viabilità, devo ricordare che il Parlamento, con il consenso di tutte le forze politiche, ha scelto la strada della programmazione e della pianificazione su scala nazionale ed ha approvato un provvedimento che istituisce il piano generale dei trasporti. Il Parlamento ha inoltre, conseguentemente, affermato che per quanto riguarda gli interventi futuri nel settore dei trasporti dovrà trattarsi di interventi strettamente integrati tra di loro, e ciò perchè il momento del trasporto non rappresenta nel nostro Paese solamente un fattore strategico per la mobilità delle persone e delle merci, ma anche per la ripresa stessa della nostra economia. Al contrario, dobbiamo constatare che in tale settore si verificano sovrapposizioni ed incroci di competenze, per cui non è più possibile ricostruire il preciso ruolo che deve svolgere il Ministero dei lavori pubblici. Per esempio, per quanto riguarda la viabilità, la competenza è del Ministero dei lavori pubblici, per quanto riguarda la rete ferroviaria è competente l'Azienda delle ferrovie, per quanto attiene ai trasporti marittimi è competente il Ministero della marina mercantile, mentre in materia di navigazione interna, non so bene per quale motivo, la competenza è delle Regioni. Come è facile comprendere, ciò determina notevole confusione e potenziali conflitti di competenza nell'affrontare i diversi problemi. In tale situazione non riesco a comprendere bene come il Ministero dei lavori pubblici possa motivare la propria ragion d'essere grazie soltanto ad una residua competen-

za in materia di viabilità, in quanto è questa una materia che deve necessariamente — o meglio dovrebbe — essere inserita tra le attività complessive di un unico Ministero dei trasporti riassunte in sé tutte le competenze, così come avviene già in molti paesi che da tempo si sono dati strutture amministrative adeguate a fronteggiare le grandi sfide tecnologiche, le sfide della concorrenza tra i diversi sistemi economici. Penso, per esempio, a paesi che sono nostri diretti concorrenti, come la Francia, la Germania ed il Giappone, che hanno chiaramente compreso che il settore dei trasporti non può essere parcellizzato in una miriade di competenze, che creano accavallamenti, contrasti, contraddizioni e concorrenze negative per l'intero sistema. In questi paesi — come forse i colleghi sapranno — esiste un unico Ministero dei trasporti, un unico quadro di comando.

Lei, signor Presidente, che è un autorevole rappresentante del Partito socialista italiano e che è anche stato uno dei promotori del tema della grande riforma, non può nascondere a se stesso l'incapacità che anche il suo Partito ha dimostrato — e della quale è responsabile — per non essere riuscito all'interno della maggioranza di Governo, che pure lo vede fortemente rappresentato nella persona del Presidente del Consiglio, ad affrontare questo problema che è fondamentale risolvere e che viene sollevato non soltanto da chi ha a cuore la cosiddetta architettura o ingegneria delle istituzioni e che tende quindi a dare a questi settori un assetto più razionale, ma anche dal mondo produttivo, dal mondo delle imprese, che non ne possono veramente più di avere a che fare con una Pubblica amministrazione incapace, per come è strutturata e per come è gestita, di affrontare questioni impellenti come quelle dei costi di produzione e della concorrenza con le altre economie. Tale situazione, che testimonia l'assoluta insufficienza del Ministero, fa sorgere numerosi interrogativi sulla utilità o meno della sua conservazione. Infatti, così come è strutturato, il Ministero dei lavori pubblici sembra aver smarrito la propria funzione positiva riducendosi sempre più ad elemento di freno e di intralcio, in

quanto dispone di una serie di risorse finanziarie e di competenze che lo rendono protagonista, ma in negativo, di interventi che invece avrebbero bisogno di ben altra direzione.

Il relatore ha portato alcuni esempi dell'azione del Ministero per quanto concerne le sue diramazioni territoriali ed ha ricordato in particolare l'esempio del Magistrato alle acque di Venezia. Ma se ne potrebbero citare altri, tra cui quello dei geni civili. Tutti sappiamo come sono gestiti questi servizi, che ancora fanno capo al Ministero dei lavori pubblici, che hanno una competenza diretta in materia di difesa del territorio e dell'ambiente, ma che sono strutture fatiscenti. Questa situazione viene tollerata, mentre il Paese sta conoscendo un dissesto di carattere idrogeologico che è senza pari. Anche in questo campo assistiamo ad una sovrapposizione degli interventi e al degrado di strutture pur importanti e gloriose dal punto di vista storico e culturale. Di fronte a tale situazione, quali proposte avanza il Ministero dei lavori pubblici? Nessuna. E questo non soltanto per l'incapacità dei dirigenti del Ministero — non credo che la vera causa sia da ricercare in questa direzione — ma per il fatto che non s'intendono veramente affrontare i problemi veri, che sono quelli della riforma e della ristrutturazione dei livelli di governo e quelli di un chiarimento istituzionale non più prorogabile.

Il Ministero dei lavori pubblici soffre inoltre di mali interni, che gli sono ormai congeniali. A tale proposito desidero sin da ora invitare il signor Ministro, quando ci risponderà sulla questione della mole dei residui passivi, a non trincerarsi dietro le cifre e le percentuali: sarebbe questo un atteggiamento difensivo che — mi sia consentita l'asprezza dell'espressione — non posso che definire risibile. Molto acutamente il senatore Gusso ha posto alla nostra attenzione il fenomeno. Egli si chiedeva anche come è possibile che si verifichi una situazione del genere. A pagina VII della relazione che accompagna la tabella al nostro esame troviamo una frase molto significativa: di fronte ad un fenomeno così grave come quello dei residui passivi, in sostanza, si reputa sufficiente esprimere con-

siderazioni generiche senza fornire suggerimenti su come ridurre ed eliminare il fenomeno stesso. Si dice testualmente: «Rispetto al volume dei residui passivi di pertinenza del Ministero dei lavori pubblici in essere al 1° gennaio 1985, quali risultano dal rendiconto generale dello Stato per l'esercizio finanziario 1984, si evidenzia un leggero decremento in relazione al volume di pagamenti che si prevede di effettuare nell'anno finanziario 1985, rispetto al precedente anno finanziario 1984». Si specifica poi che nella tabella 2 viene esposta la situazione dei residui passivi al 1° gennaio 1986. La nota di ottimismo che emerge dall'affermazione contenuta nel documento che il *trend* fra il 1984 e il 1985 e tra il 1985 e il 1986 è sostanzialmente positivo viene però smentita dalle cifre in quanto se in percentuale si tratta effettivamente di pochi punti o di frazioni di punto, in cifra assoluta l'ammontare dei residui passivi — per ora presunti — al 1° gennaio 1986 è di 4.918,5 miliardi. Si tratta, quindi, di una cifra enorme e ciò è tanto più grave se pensiamo che questi residui si riferiscono al settore degli investimenti.

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Chiarisco che la mia domanda era intesa a conoscere la disaggregazione dei residui passivi perchè mi interessa chiarire la natura di tali residui e cioè capire se si tratta di denaro già impegnato ma non ancora speso, oppure di denaro non ancora impegnato. In questo secondo caso ravviso una fonte di maggiore preoccupazione.

LOTTI Maurizio. Mi associo senz'altro, senatore Gusso, alla sua richiesta di più dettagliate informazioni al riguardo, in modo che la Commissione possa effettuare una lettura più puntuale e consapevole dei dati che le sono forniti. Purtroppo attualmente ciò non è possibile in quanto anche le relazioni che accompagnano le tabelle di bilancio sono estremamente sintetiche e stringate, tali comunque da non far comprendere perfettamente molte cose. Penso invece quale cura e quale attenzione viene posta negli enti locali per consentire ai consiglieri di conoscere

tutti gli aspetti della vita finanziaria ed economica dell'ente.

Il fenomeno dei residui passivi è certamente grave, e ci indica quanto la capacità di spesa di questo Ministero sia ridotta: questo è un fatto grave non solo in sé, ma per il settore specifico in cui il Ministero interviene, che è quello degli investimenti, quello dello sviluppo. Sono risorse destinate al settore della casa, a quello della viabilità, a quello dei trasporti, connessi (porti, eccetera) a quello della difesa dell'ambiente. Sono tutti settori decisivi per determinare il livello di efficienza di un sistema economico ed il livello di civiltà di una società. Sui residui passivi il Governo dovrà dirci qualcosa; meglio ancora se ci darà i documenti e le precisazioni a cui faceva riferimento il collega Gusso.

Voglio dire subito che non sarà possibile accontentare le forze politiche di minoranza con la riflessione che, ad esempio, nel settore della casa i residui passivi si determinano soprattutto per la complessità delle procedure — un discorso certamente realistico che andrà affrontato — perchè c'è bisogno realmente di un discorso diverso. I trasferimenti a volte avvengono attraverso procedure talmente complesse che sono di per sé tali da portare fatalmente a ritardi: è un problema che noi comunisti abbiamo cercato di affrontare proponendo disegni di legge nei quali il tema delle procedure è fondamentale. Potranno essere proposte più o meno accettabili, ma è vero che un qualche sforzo lo abbiamo compiuto. L'unica proposta, invece, prodotta in questa direzione dal Governo è stata il disegno di legge n. 1004 che, mi pare di aver capito, ormai tutte le forze politiche, a cominciare da quella cui appartiene il relatore, hanno ritenuto essere una strada impercorribile. Noi lo abbiamo definito preoccupante sia sotto il profilo del contenuto culturale, sia per i meccanismi che metterebbe in moto in quanto lo Stato scomparirebbe, rinunciando al suo ruolo e alla sua funzione: tutto verrebbe assegnato e affidato alla concessionaria. Queste però non sono le risposte che lo Stato moderno deve dare.

Oltre a motivi procedurali, c'è anche l'incapacità delle Regioni a spendere. Ha ragio-

ne il collega Gusso: molto spesso il Ministero dei lavori pubblici opera soltanto un trasferimento di risorse, ma poi compete ad altri livelli istituzionali spendere in concreto. Ad esempio nel settore della casa si dice — molto spesso lo si sente non solo tra le forze di maggioranza ma anche in altri ambienti — che non si capisce perchè si dovrebbe continuare a mettere risorse a disposizione di settori in cui poi si trovano delle strozzature nella capacità di spesa. Il problema delle Regioni e degli enti locali è in gran parte reale: ma da chi sono rette le Regioni che non sanno utilizzare le opportunità che lo Stato offre loro? Quali sono le forze politiche, le condizioni locali che rendono così impraticabile la celerità della spesa?

Penso, ad esempio, a tutta l'area meridionale: non potete sfuggire a queste riflessioni. Mi guardo bene dal contrapporre il Nord al Sud, ma vi sono aree in cui le capacità di spesa sono diverse e non vi è dubbio che le Regioni che sono in grado di spendere vengono penalizzate dai ritardi delle altre.

DEGOLA. L'Emilia, quando è venuto il famoso decreto-legge che ha ripianato i debiti, era al secondo posto in Italia, preceduta solo dalla Sicilia, nella graduatoria delle Regioni più indebitate: da chi era retta l'Emilia?

LOTTI Maurizio. Senatore Degola, vorrei risponderle che mentre l'Emilia si è indebitata per dare servizi sociali alla gente la Sicilia si è indebitata per altri motivi.

Credo che nella discussione sul disegno di legge finanziaria, che è il cardine della spesa pubblica per il 1986, dobbiamo affrontare anche certe questioni. Il Ministero però su questo piano non è stato produttivo di orientamenti politici e di strumenti tecnici per superare la situazione; in modo rassegnato riscontra il dato, ce lo riporta in relazione e ci presenta magari dei provvedimenti che, invece di affrontare la questione nella sua interezza, cercano di svicolare negando l'essenza stessa del problema, che consiste nell'inefficienza della Pubblica amministrazione e presume di risolverlo con la rinuncia da parte dello Stato a svolgere i compiti che gli sono propri.

Colgo l'occasione di questa discussione per svolgere non solo considerazioni di carattere generale ma anche di merito: vorrei capire quali sono i criteri di fondo che hanno ispirato il Ministero dei lavori pubblici, e assieme ad esso il Governo, nel redigere il disegno di legge finanziaria 1986 e le indicazioni di spesa che esso contiene. Parto da un primo dato: il piano decennale della viabilità. Non starò qui a ripetere le critiche che abbiamo mosso a tutto questo settore: i livelli di programmazione che si sovrappongono l'uno all'altro, un piano triennale 1979-1981, un piano stralcio della legge n. 531, il nuovo piano stralcio sulla prima *tranche* di finanziamento del piano decennale. In proposito la stampa nazionale ha creato una confusione incredibile, ma il Ministro non ha sentito il bisogno di inviare precisazioni. Ci sono stati consigli provinciali e regionali che hanno indetto riunioni apposite per discutere sui finanziamenti che il Senato avrebbe attribuito a determinate opere stradali.

PRESIDENTE. Ci sono giornalisti poco professionalmente attrezzati.

LOTTI Maurizio. Sono d'accordo con lei, signor Presidente, ma credo che questo diventi anche funzionale alla capacità di non orientarsi più anche di altre persone che giornalisti non sono: penso a coloro che saranno chiamati a definire le priorità da inserire nel programma triennale di prima attuazione del piano decennale.

Non vi è dubbio infatti che man mano che le notizie circolano, si consolidano, si fanno crescere le aspettative per poter successivamente influenzare le priorità che si dovranno adottare in sede di determinazione dei programmi. Ebbene, io vedo con preoccupazione il fatto che si lasci montare nel Paese una situazione di questo tipo che non solo determina grossa confusione, ma renderà anche difficile il lavoro del Parlamento in ordine alle proposte dell'ANAS.

Circa poi i finanziamenti, onorevole Gorgoni, vorrei capire se siamo ancora abilitati a parlare di un piano decennale della viabilità, o se non è forse più corretto porsi già adesso una questione che non è terminologica, ma sostanziale e cioè se non dobbiamo invece

più correttamente parlare di piano quinquennale della viabilità. Infatti, il flusso dei finanziamenti fino ad ora riservato dalla legge finanziaria per il 1985 al piano decennale della viabilità — che, voglio ricordarlo, è costituito dai 5.000 miliardi stanziati per il triennio 1985-1987 cui devono aggiungersi i 1.000 miliardi che abbiamo messo a disposizione, con possibilità di accesso alla Cassa depositi e prestiti, per interventi nelle aree urbane — rappresenta esattamente la decima parte del valore di tale piano così come stimato dal CIPE, il quale afferma che «il piano decennale della viabilità per la sola viabilità statale di prima fascia vale 47.500 miliardi in lire indicizzate», più vale — dico io — altri 12.000 miliardi a carico dell'ANAS per quanto concerne interventi aggiuntivi sulle autostrade, restando gli altri 20-25.000 miliardi a carico delle società concessionarie. Quindi, abbiamo un piano decennale della viabilità che complessivamente vale 58-60.000 miliardi. Ebbene, la finanziaria per il 1985 prevede a tale riguardo la somma che ho prima ricordato, mentre il disegno di legge finanziaria per il 1986 non vi aggiunge praticamente nulla, prevedendo 100 miliardi come per il 1987 e 2.000 miliardi per il lontano 1988. A mio parere, invece, nell'ambito della spesa complessiva del piano generale dei trasporti, si sarebbe dovuto correttamente — se crediamo nelle cose che facciamo — prevedere, per quanto concerne il piano decennale della viabilità, una modulazione di spesa che, se anche non potesse con decorrenza immediata far fronte in termini proporzionali alle scadenze che è ipotizzabile si registreranno negli anni 1986, 1987 e 1988, desse però un segno di più ampio respiro in questa direzione.

Certo non vuol dire che l'anno prossimo non si possano stanziare a tal fine per esempio anche 25.000 miliardi, ma è il segno che manca. In questo caso, cioè, la legge pluriennale di spesa diventa una legge che non ha un suo sviluppo completo, logico.

Sempre in tema di viabilità — signor Sottosegretario la invito in modo particolare a riferire al Ministro questa mia annotazione — esiste il serio problema, già sollevato dal senatore Gusso, della ricognizione aggiorna-

ta, puntuale e quindi attualizzata del patrimonio stradale complessivo del nostro Paese che non è costituito soltanto dalle strade statali, ma anche da quelle provinciali, da quelle comunali e dalle autostrade. A tale riguardo, sono peraltro convinto della necessità di procedere anche ad una attenta revisione del patrimonio stradale perchè vi sono strade provinciali che ormai hanno assunto un valore strategico nel sistema della mobilità, tale da consigliarne il trasferimento alla competenza statale. In ogni caso, al di là di questo aspetto, intendo soffermarmi sul problema delle manutenzioni sia ordinarie che straordinarie.

Nel mese di luglio il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, ci ha fatto pervenire una interessantissima relazione concernente lo stato manutentorio della rete viabile statale che mi auguro molti colleghi abbiano letto perchè, oltre ad essere ricca di dati, contiene anche l'indicazione di una serie di interventi intelligenti ed aggiornati.

Pertanto, sul piano propositivo, disponiamo di una relazione apprezzabile. Da essa apprendiamo — si tratta di una cosa che già conoscevamo, ma che viene finalmente ufficializzata — che le condizioni di manutenzione delle strade statali italiane sono pessime e che il loro tasso di pericolosità è elevatissimo per gli incroci, per il dissesto, per le frane, per le buche, per i mancati interventi di manutenzione straordinaria e via dicendo. Tutto questo lo sapevamo già, però tale relazione evidenzia anche altri aspetti rilevanti: essa infatti aggiunge che l'ANAS, allo stato attuale, non è in grado di far fronte ai compiti che istituzionalmente le sono assegnati ed inoltre contiene un dato importantissimo, quello relativo ai mille cantonieri distratti dai loro compiti istituzionali di intervento sulle strade per la manutenzione e che sono stati — dico io — imboscati negli uffici. Guardate quindi come si è operato: mentre lo stato di dissesto della viabilità statale è andato progressivamente aumentando, si è fatta una operazione prettamente clientelare distogliendo gli operatori delle strade per metterli negli uffici. Ebbene, su tale questione il Ministro dovrà fornirci dei chiarimenti, ed io credo che dovremo prendere posizione

sulla vicenda; questi mille lavoratori li lasciamo a fare gli impiegati pur continuando ad essere cantonieri e a percepire uno stipendio da cantoniere? Ma allora sorge un problema sindacale di altro genere.

Ma al di là di questo, tornando al problema della manutenzione, cosa si vuol fare per risolverlo? In proposito, io non ho trovato nulla nè nel disegno di legge finanziaria, nè tanto meno nella relazione al bilancio, che pure era la sede idonea. Così non capisco perchè a luglio ci viene consegnata una relazione in cui giustamente si profila una situazione inaccettabile e poi, quando arriva il momento del bilancio, non si agisce di conseguenza. Se infatti, si vanno a vedere i capitoli dello stato di previsione della spesa dell'ANAS relativi alla manutenzione ordinaria (capitoli 261, 262 e 263) e straordinaria (capitolo 523) si riscontra che non sono stati recepiti neanche quegli incrementi degli stanziamenti che pure il Ministro indicava nella sua relazione. Pertanto, annuncio fin d'ora, che noi proporremo un emendamento, ovviamente compensato da minori altre spese, per intervenire in tal senso. Non capiamo perchè, se questo costituisce un problema reale, il Ministero non faccia uno sforzo per ridurre la partita di spesa corrente non produttiva a favore di un intervento risolutivo in tale direzione.

Si aggiunge inoltre, nella relazione del Ministro, che in ogni caso l'ANAS, per poter procedere all'esecuzione di un attento piano di recupero e di manutenzione ordinaria e straordinaria, ha bisogno di conoscere la situazione reale.

Pertanto, ancor prima di acquisire risorse da destinare ai capitoli prima citati, è necessario e prioritario in via assoluta dotare l'ANAS degli strumenti conoscitivi e quindi informativi della consistenza e delle caratteristiche della rete stradale perchè diversamente non sarebbe possibile programmare qualità e quantità degli interventi. L'ANAS afferma che, per adempiere a questo obiettivo importantissimo, che è l'architrave della programmazione degli interventi di manutenzione, è necessaria una spesa di 350 miliardi. Ovviamente si presume trattarsi di una spesa che dovrà trovare una sua modu-

lazione in un congruo numero di anni. Ero convinto che la dotazione dell'ANAS di strumenti cognitivi ed informativi sulla situazione della rete stradale fosse prevista nel disegno di legge finanziaria; non potrei altrimenti capire perchè a luglio mi è stata consegnata quella relazione. Credo di aver diligentemente analizzato il disegno di legge finanziaria, e non mi sembra — ma potrebbe anche essermi sfuggito — che vi sia alcun accantonamento volto a tal fine. Ancora una volta una delle linee strategiche d'intervento, proclamata come tale nel mese di luglio dal Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, viene tranquillamente disattesa dopo soli due mesi e di tale questione non si fa più alcun cenno. Sulla necessità di riformare l'ANAS, anche per dotarla di strumenti adeguati di conoscenza e d'intervento, credo sia inutile insistere ancora. Preannunzio che in tale direzione la mia parte politica presenterà alcune proposte emendative.

Se c'è un dato, poi, che caratterizza il disegno di legge finanziaria 1986 rispetto agli obiettivi che anche di recente come Parlamento ci siamo prefissi, è quello della cosiddetta rimodulazione delle spese previste nelle leggi pluriennali. Il dato che emerge è assolutamente preoccupante tanto è vero che mi ha fatto chiedere se ha senso lavorare tanto su disegni di legge importanti per vederli poi tranquillamente disattesi e vanificati dopo appena tre mesi dalla loro approvazione. Per non rimanere nel vago, porto subito l'esempio della legge n. 99 sugli interventi in materia di opere pubbliche che abbiamo approvato nel marzo di quest'anno. Questa legge — lo ricorderete tutti — dispone l'assegnazione di 600 miliardi per interventi in opere pubbliche al Ministero dei lavori pubblici, di 250 miliardi per opere pubbliche e navigazione interna alle Regioni e di alcune altre decine di miliardi al Ministero dell'agricoltura — da questo dato emerge la sovrapposizione degli interventi — per l'esecuzione di opere idrauliche.

Per quanto riguarda la partita destinata alle Regioni ed i fondi per opere irrigue spettanti al Ministero dell'agricoltura viene rispettata la cadenza di spesa prevista dalla legge n. 99. Lo stesso non avviene però per

quanto riguarda i 600 miliardi di competenza del Ministero dei lavori pubblici: la modulazione di spesa inizialmente prevista non viene rispettata, si propone una sua rimodulazione per cui si ha lo slittamento di un totale di 393,5 miliardi dal 1986 al 1987. Mi chiedo come sia possibile che il Parlamento nel marzo 1985 approvi all'unanimità una legge disponendo una certa cadenza per gli investimenti e gli interventi in un settore così delicato come quello del territorio e poi nel disegno di legge finanziaria si preveda una rimodulazione delle spese tale da azzerare per il 1986 investimenti pari a 393,5 miliardi. Ciò fa senz'altro parte della legittima manovra economica del Governo e non sto qui a dire che è impossibile fare queste cose, tanto è vero che si fanno. Quello che trovo scandaloso è il fatto di disattendere in modo così evidente le decisioni del Parlamento. Noi avevamo stabilito, data l'urgenza degli interventi per le opere idrauliche, che fosse necessario spendere subito nel 1986 certe somme, ma questo presupponeva ovviamente che vi fossero idee e progetti per utilizzarle. E va bene che la predisposizione di questi progetti non è sempre compito del Ministero di cui parliamo ma sono convinto che esso non scopre soltanto ora, prima dell'istituzione del Ministero dell'ambiente, che l'Italia è in uno stato di degrado e di dissesto allarmante e insopportabile. Presumo, quindi, che il Ministero dei lavori pubblici abbia predisposto almeno alcuni progetti di intervento e di risanamento. Come si spiega allora lo slittamento di 393,5 miliardi? Anche qui, guarda caso, si tratta di investimenti che significano occupazione, lavoro per le imprese, difesa del territorio e quindi risparmio perchè tutti quanti sappiamo che spendere sul territorio significa di fatto risparmiare risorse. Ma il problema non riguarda solamente la legge n. 99; penso, per esempio, al provvedimento in materia di edilizia pubblica, al piano decennale per le caserme, che abbiamo approvato recentemente (anche in questo caso c'è uno slittamento delle spese), al decreto-legge n. 12, convertito con modificazioni dalla legge n. 118 di quest'anno, concernente interventi urgenti nelle aree ad alta tensione abitativa, al decreto-legge n. 9, con-

vertito con modificazioni dalla legge n. 94 del 1982, che si riferisce anch'essa all'edilizia abitativa. Anche queste due leggi risultano fortemente definanziate in quanto vi è uno slittamento degli interventi per cifre consistenti e corpose (circa 850 miliardi per la legge n. 94 e circa 600 miliardi per la legge n. 118). Mi chiedo quindi che senso abbia legiferare in tal modo. Forse ciò significa che quando il Parlamento legifera e stabilisce in una legge pluriennale di spesa una certa cadenza degli interventi non decide a ragion veduta, ma a occhi chiusi, senza un'esatta conoscenza della situazione sulla quale interviene. La conseguenza di tutto ciò è comunque che a volte, dopo pochi mesi dalla loro approvazione, alcune leggi si dimostrano sostanzialmente impraticabili. In certi casi, però, come per esempio per quanto riguarda la legge n. 118, che è stata voluta con quei contenuti dal Ministero dei lavori pubblici, il Ministero stesso non è in grado di prevedere con esattezza la capacità di spesa. Ribadisco che gli slittamenti e le nuove modulazioni delle spese, che anche il relatore Gusso ha giustamente elencato fornendoci la cifra complessiva, rappresentano un dato fortemente allarmante di questo disegno di legge finanziaria. Con ciò non voglio dire che non vi siano altri dati allarmanti, ma questo lo è in modo particolare e contro di esso ci batteremo perchè testimonia una passività, una rassegnazione, una incapacità dello Stato a fronteggiare situazioni tanto drammatiche come quella abitativa, che caratterizza la realtà di molte città del nostro Paese.

Vorrei ora chiedere al Sottosegretario un chiarimento a proposito del ruolo del Ministero, e ritorno per un attimo al problema della difesa del suolo. Come tutti sapranno, nella tabella C annessa alla legge finanziaria 1985 è previsto uno stanziamento di 650 miliardi per la difesa del suolo e poichè questo appostamento di spesa è allocato appunto nella tabella relativa ai fondi speciali, deve presumersi che fosse intenzione dell'Esecutivo farsi promotore di una iniziativa legislativa per la spesa effettiva della somma. Costatiamo invece che il 1985 è ormai prossimo alla fine ma non è stata ancora presentata alcuna proposta organica per la

difesa del suolo. Quello che risulta, invece, è che nella legge finanziaria 1986 la voce difesa del suolo viene portata dai 650 miliardi previsti nel 1985 a soli 200 miliardi, con una riduzione netta di 450 miliardi.

Mi chiedo cosa ci sia dietro questo ragionamento, quali siano le reali intenzioni del Ministero, il perchè di tutto questo.

Siccome questo Governo, che del decisionismo e dell'efficienza ha voluto fare i suoi elementi caratterizzanti, ha previsto per la difesa del suolo 1.000 miliardi per il 1987 e 1.570 miliardi per il 1988, mi chiedo quali leggi di spesa pluriennale ha intenzione di proporre al Parlamento per spendere questi quattrini, che pure ritengo giustamente finalizzati in tale direzione.

Chiedo scusa ai colleghi per la lunghezza del mio intervento, però la tabella dei lavori pubblici è molto complessa: è un Ministero che deve scomparire ma che si regge su mille cose che sono ancora di sua competenza.

Altre carenze ho notato nel disegno di legge finanziaria con riferimento al settore del quale ci stiamo occupando. In esso vi è una previsione di spesa per un adeguato finanziamento del fondo sociale nella prospettiva dell'approvazione della legge di riforma dell'equo canone. Si prevede che questo stanziamento sia di 75 miliardi per il 1986. Mi sono chiesto se la previsione — parto sempre da una posizione di benevolenza nei confronti del Ministero e del Governo — e queste cifre rispondessero alle reali necessità: sono andato perciò a rileggere il disegno di legge governativo per vedere quanto era lì preventivato per il finanziamento del fondo, e ho trovato una previsione di 100 miliardi: come mai la cifra che appare nel disegno di legge finanziaria è inferiore? Vi è forse da parte dell'Esecutivo la volontà di ridurre il fondo sociale o forse vi è improvvisazione nel disporre le cifre?

Il collega Ruffino, intervenendo nella discussione sull'equo canone — l'ha fatto anche il ministro Nicolazzi in modo ufficiale — ha contestato i dati che noi, forza di opposizione, portavamo in ordine agli incrementi che molti affitti avrebbero ricevuto a seguito della legge di riforma. È stato detto che non

erano assolutamente attendibili i dati presentati dall'opposizione, mentre erano attendibili altri dati, come quello dell'ormai famoso 15 per cento di cui il ministro Nicolazzi ha parlato nella sua replica in sede di discussione generale in Aula.

L'altro giorno ho letto poi sui giornali che c'è stata una nuova proiezione da parte del CENSIS relativa alla situazione che si determinerebbe in ordine al monte fitti se fosse approvato il disegno di legge così come proposto dalla maggioranza al Senato. Guarda caso, ho trovato una conferma dell'esattezza delle valutazioni fatte dall'opposizione. Sono circolate interessanti tabelle sui giornali e sulla stampa nazionale. Un giornale, che certamente non può essere sospettato di essere vicino al Partito comunista, titolava in modo divertentissimo: «Con la legge di riforma dell'equo canone affitti più cari che a mercato libero».

DEGOLA. Torniamo allora al mercato libero.

LOTTI Maurizio. Piuttosto che mettere in piedi un simulacro di regolamentazione degli affitti abbiate il coraggio di fare la scelta del mercato libero, che è senza dubbio una scelta sciagurata, ma almeno seria.

Al di là di questo voglio riferirmi al fondo sociale: l'aumento del canone sarà ben più elevato rispetto al 15 per cento prospettato dal Ministro dei lavori pubblici.

Rivolgo perciò un invito alla maggioranza di prevedere nel disegno di legge finanziaria uno stanziamento maggiore, per non scaricare ancora una volta sui meno abbienti e sulla finanza locale oneri ingiusti e iniqui per i poveri e impropri per i comuni che già, molto spesso, devono sostituirsi allo Stato per aiutare le famiglie meno abbienti.

Collega Degola, noi ci apprestiamo — almeno me lo auguro — ad approvare la legge di riforma se non del regime dei suoli almeno dell'indennizzo per l'espropriazione di pubblica utilità; il CENSIS ci ha fornito alcuni dati circa gli scenari che potrebbero determinarsi nel caso in cui venisse approvato il testo sul quale la maggioranza sembra essersi oramai orientata (il testo governativo

con gli emendamenti proposti dal relatore). Non c'è dubbio che se questa legge venisse così approvata, sulla finanza locale verrebbe trasferito un forte onere per far fronte ai conguagli.

Sappiamo che questo è un problema dell'ordine di 3.000-4.000 miliardi. Pertanto, è o non è giusto — pongo una domanda alla maggioranza e vorrei, se possibile, una risposta anche dal Governo — prevedere nel disegno di legge finanziaria per il 1986 un fondo speciale per aiutare i comuni a chiudere la partita dei conguagli senza disestare una finanza locale che esce già fortemente e pesantemente penalizzata da tale provvedimento? Vi pongo un interrogativo: ovviamente è implicito il fatto che per quanto ci riguarda, come forza politica, presenteremo un emendamento in tal senso. Credo però che non sia giusto e politicamente qualificante il fatto che sia solamente l'opposizione a farsi carico del problema e vi chiedo dunque di riflettere insieme un momento se non sia il caso di vedere se si possa giungere, come 8^a Commissione, ad orientamenti unitari su questa materia, che non si traducano però in un ordine del giorno perchè tutti sappiamo che fine fanno tali strumenti procedurali. È evidente che io non mi riferisco soltanto a trasferimenti puri e semplici di risorse, penso anche a diverse forme di accesso al credito, delle cui modalità possiamo ampiamente discutere; ma un segnale al riguardo nel disegno di legge finanziaria va dato, altrimenti state attenti che vi apprestate ad approvare una legge che di fatto è una bomba innescata contro la finanza locale. Di questo dovete avere coscienza; noi l'abbiamo e quindi proporremo un emendamento in tal senso.

Per quanto riguarda la legge 28 febbraio 1985, n. 47, sul condono edilizio, sapete che noi abbiamo condotto una battaglia, che abbiamo purtroppo perso, per far sì che agli enti locali, che maggiormente sono stati colpiti dal fenomeno dell'abusivismo, per opere di recupero urbanistico fossero assegnate risorse in quantità superiore a quelle che loro direttamente deriveranno dall'introito degli oneri concessori, previsti da tale provvedimento. Ne abbiamo discusso lungamente,

ma alla fine si è ritenuto che non fosse opportuno un trasferimento di risorse agli enti locali. In proposito, ho sentito fare discorsi non solamente da parte di esponenti della maggioranza, ma anche della mia forza politica, che mi hanno stupito e che non condivido. Si è detto, infatti: ma come, ci sono comuni ed istituzioni locali che hanno consentito l'abusivismo ed ora per servizi di recupero vorreste dar loro anche dei quattrini? Certo, se dovessi fermarmi al livello della logica formale, direi che non vi è dubbio che ciò è giusto, ma se ci spostiamo dal piano della dialettica a quello della comprensione reale del fenomeno dell'abusivismo, quanto in un primo momento appariva giusto ad un più attento esame non lo appare più.

Abbiamo detto, in occasione della discussione e dell'approvazione della legge n. 47, che proprio per questo motivo ed essendo il fenomeno dell'abusivismo soprattutto concentrato nelle aree meridionali, tale provvedimento, visto che non prevedeva risorse necessarie per il recupero, era sostanzialmente un provvedimento contro il Mezzogiorno. Di ciò sono convinto ancor più oggi che vediamo quale difficile *iter* quella legge sia costretta a percorrere. Ed allora, mi rivolgo nuovamente alla maggioranza con quello spirito costruttivo che ho voluto prima richiamare a proposito della legge sui suoli e del fondo sociale: non credete che sia il caso di rivedere, in sede di finanziaria 1986, quella vostra posizione che era così chiusa nei confronti delle esigenze dei bilanci degli enti locali chiamati al recupero territoriale e di prevedere nel disegno di legge finanziaria uno stanziamento — anche qui possiamo discutere della quantità, dei modi di utilizzo, eccetera — a loro favore? Un segnale come Parlamento verso il grande tema del recupero e della rinascita del Mezzogiorno, che passa anche attraverso il recupero del territorio, lo vogliamo dare o no? Vi pongo un interrogativo, ma è chiaro che in ogni caso noi comunisti proporremo — non so con quale fortuna — un emendamento in tale direzione.

Per quanto riguarda poi l'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, il senatore Gusso si è posto un interrogativo circa la sua

utilità e gli effetti che da esso scaturiranno. Io credo che tale interrogativo sia legittimo, anche perchè qui non si capisce più nulla. Tale articolo, infatti, si muove in una logica del tutto diversa da quella che sottende sia le disposizioni del disegno di legge n. 1004, sia gli emendamenti che la maggioranza voleva apportare al disegno di legge n. 1317, recentemente approvato. Ebbene, anche noi siamo curiosi di conoscere con più esattezza quali saranno le conseguenze derivanti dall'applicazione dell'articolo 33, una volta che venga approvato, ci sembra però che questa volta ci si muova sulla strada giusta. Infatti, da una prima lettura dell'articolo, troviamo un segno molto concreto di cambiamento di rotta rispetto a precedenti disegni di legge presentati. Ora, poichè riteniamo che questa correzione si muova nella giusta direzione della trasparenza dei rapporti tra Pubblica amministrazione e appaltatori, siamo del parere che prima di cassare l'articolo 33 sarà bene ragionarci sopra. Non siamo affatto intenzionati a lasciarlo decadere e ci batteremo perchè esso venga mantenuto. Siamo disponibili per un suo perfezionamento che non ne stravolga l'orientamento, ma non pensate che sarà operazione semplice una modifica dell'articolo 33 che non si muova nel segno del risparmio sugli appalti delle opere pubbliche, che vuole essere l'obiettivo di tale norma, e della trasparenza dei rapporti tra stazione appaltante e impresa appaltatrice.

Chiedo di nuovo scusa per la lunghezza di questo intervento.

Credo tutti abbiate compreso che preannunzio sin d'ora il voto contrario sulla tabella dei lavori pubblici ed una serie di emendamenti al disegno di legge finanziaria, che saranno poi presentati in sede di Commissione bilancio ed alcuni, pochi, emendamenti sulla tabella 9, piuttosto significativi in quanto tendono a dare un segno diverso alla tabella stessa. Questi emendamenti li presenteremo nella mattinata di martedì, alla conclusione della discussione.

RASIMELLI. Prima di addentrarmi nella valutazione della tabella al nostro esame, desidero esprimere il mio imbarazzo come

rappresentante dei cittadini di fronte all'esame di provvedimenti così importanti come il disegno di legge finanziaria e le tabelle del bilancio. Tale imbarazzo non deriva soltanto dalla difficoltà di lettura dei documenti, ma anche dal fatto che ci troviamo di fronte ad una serie di proposte e di documenti nei cui riguardi il giudizio complessivo non può che essere negativo giungendo, in alcuni casi, fino a tacciare di ridicolo gli stessi documenti. Basti a tale proposito ricordare la storia dei fuori corso universitari che circola in questi giorni per il Senato: basterebbero pochi studenti universitari fuori corso da quaranta anni per risanare, o quasi, il bilancio dello Stato. Vi sono, quindi, all'interno del bilancio, anche proposte che sfiorano il ridicolo, ma quello che più colpisce però è che di fronte ai grandi problemi del Paese — deficit pubblico, deficit della bilancia commerciale, occupazione — e di fronte al fatto che il *deficit* pubblico programmato è costituito per il 65 per cento dalla mole degli interessi passivi per il debito accumulato, le proposte che vengono avanzate sono proposte di attacco allo Stato sociale nel tentativo di «rattoppare» la situazione della spesa pubblica, senza un progetto serio sul quale potersi misurare e confrontare. Da tutto ciò si comprende come l'unica ricetta proposta sia quella dell'attacco allo Stato sociale non per ristrutturarlo, ammodernarlo e riformarlo — esigenze da tutti riconosciute come legittime ed opportune — ma soltanto con intenti punitivi e in modo casuale. Invece noi avvertiamo che mai come oggi, di fronte alla situazione del Paese, il problema della produttività sociale della spesa pubblica è un problema essenziale per la cui soluzione occorrono riforme, riordino e chiarezza di idee sulla funzione che lo Stato deve avere. Si tratta, cioè, di fare scelte precise perchè siamo di fronte ad uno Stato vecchio che costa molto e rende poco.

Ho voluto premettere queste considerazioni di carattere generale, che scaturiscono dalla lettura del disegno di legge finanziaria, perchè quando si vanno ad esaminare i dati contenuti nelle singole tabelle ci si trova di fronte all'esplosione concreta di tutta una serie di contraddizioni e di cose illeggibili

sulle quali è poi veramente molto difficile pronunciarsi. Tanto per portare un esempio, cito il caso della laguna di Venezia per la quale nella tabella al nostro esame sono elencate circa 50 voci. Ma come è possibile, con una simile rappresentazione dei problemi, farsi un quadro globale di una situazione unitaria e concreta come questa? Ci troviamo di fronte ad una tale frantumazione di voci nei documenti di bilancio per cui francamente come senatore della Repubblica mi ritrovo nell'impossibilità di giudicare e di esprimere un voto cosciente. La discussione sul bilancio dei lavori pubblici potrebbe rappresentare un momento molto importante ai fini dei nostri lavori se costituisse veramente l'occasione per operare una sintesi dalla quale far emergere il quadro complessivo della materia in tutta la sua evidenza. A questo quadro, poi, bisognerebbe rapportare in modo coerente tutte le scelte. Ora, quello che è certo — ed è stato detto anche dal relatore e da altri oratori — è che, al di là di tutta l'analisi molto seria sui singoli capitoli del Ministero dei lavori pubblici fatta dal senatore Lotti, quello che emerge è la nostra assoluta mancanza di volontà di confrontarci con il problema reale. E il problema reale l'abbiamo di fronte tutti i giorni: in occasione della proposta di istituzione del Ministero dell'ambiente, quando ci viene proposto il piano decennale per la viabilità, quando sarà presentato il piano per i trasporti, quando infine ci viene presentata tutta una serie di interventi frantumati che interagiscono su strutture vecchie e fatiscenti. La questione della struttura ministeriale non è più una questione sulla quale soffermarsi soltanto per dire che il Ministero potrebbe fare qualcosa in più o in meno. Pensiamo che è ormai giunto il momento di affrontare in questo Stato italiano, che si è venuto sovrapponendo allo Stato di Quintino Sella con una serie infinita di aggiunte, il problema della riorganizzazione e delle riforme. È stato detto poco fa che è in procinto di essere presentata la proposta di legge per la sistemazione del servizio geologico nell'ambito delle competenze del Ministro per l'ambiente. Ma noi sappiamo che oggi occorre risolvere il grosso problema della programmazione territoriale

che va affrontata in senso complessivo. E come è possibile senza programmazione territoriale approvare il piano per i trasporti, quello per la viabilità, eccetera?

Il progetto di Paese che vogliamo costruire e per il quale lavoriamo e le scelte che a questo progetto si riconnettono, dove trovano spazio? Dove trova spazio questo progetto all'interno delle varie norme che siamo venuti mano a mano approvando? A mio avviso il discorso della programmazione territoriale e ambientale non può più essere sottaciuto, pena le contraddizioni che di volta in volta noi stessi siamo costretti a subire di fronte alle spinte di una serie di forze reali che avanzano; la programmazione territoriale va al di sopra del Ministero dei beni culturali e ambientali e va al di sopra del Ministero dell'ambiente così come si propone, perchè è una cosa di carattere propositivo e indicativo sulla quale poi confrontare tutte le altre scelte. Di ciò non esiste traccia in nessuno dei documenti che ci sono stati presentati. Desidero inoltre rilevare come una delle questioni che emersero nei primi anni Sessanta, durante i primi governi di centro-sinistra, riguardava proprio la volontà di giungere ad una programmazione nazionale che non fosse soltanto economica ma anche territoriale. Dalla programmazione nascono poi tutti i discorsi sulle scelte operative e sulle scelte per gli investimenti.

Non sono convinto che si siano fatti passi avanti con l'introduzione del fondo per gli investimenti per l'occupazione, un grosso calderone dal quale si attinge per finanziare un po' tutte le iniziative. Così accadono cose strane quale quella che in una situazione catastrofica dei porti viene finanziato un porticciolo probabilmente senza prospettive in provincia di Ragusa con più di 100 miliardi di investimenti. La programmazione territoriale è essenziale per dare validità alle scelte e non possiamo sottovalutarla quando discutiamo la tabella concernente i lavori pubblici, perchè solo questa può orientare l'attività operativa, la politica degli investimenti.

Un altro aspetto molto importante che vorrei sottolineare, che non appartiene soltanto a questo Ministero, è l'attività gestio-

nale manutentoria: siamo un Paese che spesso spende cifre consistenti per investimenti che nel giro di pochi anni decadono nella loro funzionalità perchè non vengono assolutamente mantenuti.

La scelta programmatica, l'attività operativa e le attività gestionali, comportano ovviamente un confronto sul significato, sulle incombenze, sui compiti e sulle strutture dei diversi Ministeri. È possibile oggi programmare un riordino della cosa pubblica senza pensare ad un riordino dei Ministeri? Possiamo davvero andare avanti in una situazione in cui da un lato avremo il Consiglio superiore dei lavori pubblici e dall'altro il Consiglio superiore dell'ambiente, organismi che interferiscono, interagiscono e si neutralizzano? In questo modo non facciamo altro che creare situazioni in cui l'attività operativa dello Stato viene penalizzata da una serie di vincoli che, seppur motivati da argomenti più o meno razionali, fanno sì che si arrivi al blocco dei lavori della «bretella» delle autostrade romane che è appunto bloccata dal Ministero per i beni culturali e ambientali. Potrei citare tantissimi altri esempi.

Presidenza del Vice Presidente BISSO

COLOMBO Vittorino (V.). Quei lavori sono bloccati in nome di una legge intervenuta successivamente, quindi è colpa del legislatore. Comprendo il suo discorso ma non calza l'esempio.

RASIMELLI. Mancando una programmazione nazionale definitiva si lascia spazio a situazioni di questo tipo.

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Vedremo se avrete il coraggio di cambiare il disegno di legge sul Ministero dell'ambiente.

RASIMELLI. A questo proposito ho espresso le mie posizioni quando se ne è parlato; ho sottolineato l'esigenza di un Ministero programmatico, propositivo e non puramente difensivo.

Il vero nodo della questione è che il Ministero dei lavori pubblici non dirige, non programma, non gestisce il complesso delle attività territoriali di cui il Paese ha bisogno; il Ministero dei lavori pubblici è un tappabuchi, un mediatore, non una struttura che dirige il futuro del Paese. Abbiamo bisogno di un Ministero in grado di proporre al Parlamento scelte ragionate: quali scelte effettive ci sono in questa tabella se non la presa d'atto di una serie di leggi, leggine, proposte, spinte, eccetera, che sono state infilate in questo documento?

C'è una sintesi programmatica? C'è un discorso dal quale possiamo trarre il senso del momento economico, politico che sta attraversando il Paese, di quella che è la funzione di questo Ministero e della sua attività concreta nei confronti dei problemi del Paese? Abbiamo davvero la possibilità di fare delle scelte oculate in vista dell'interesse generale?

Mi è molto difficile trovare questi elementi all'interno della tabella; mancano gli elementi per poter dire quale dovrebbe essere la scelta da farsi a danno di un'altra che potrebbe essere rinviata di un anno.

Di fronte a questo provvedimento non possiamo non rilevare che rimangono offuscate le scelte generali e che essendo basato soprattutto su spinte precostituite e su fatti precostituiti non costituisce assolutamente occasione di scelte e di decisioni. La maggior parte delle cifre contenute in questa tabella sono la presa d'atto di cose già decise e pianificate, senza alcun significato; sono poche le cifre nelle quali si rinviene una volontà di indicare delle soluzioni.

Come pensiamo di misurarci con i problemi della spesa pubblica se non puntiamo direttamente ad una sua maggiore efficienza che ne aumenti la produttività sociale?

Se dobbiamo dare un giudizio su ciò che sta succedendo allo Stato italiano e alle sue strutture non possiamo che dare un giudizio decisamente negativo. A mio avviso il Ministero dei lavori pubblici 70 anni fa era molto più adeguato alla realtà sociale dell'epoca di quanto non lo sia oggi, non solo perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici c'era ed era una cosa seria, non solo perchè il

servizio idrologico del Ministero c'era ed era una cosa seria...

DEGOLA. Abbiamo concorso tutti e voi in prima linea a distruggerlo.

RASIMELLI. In un altro momento ci potremo interrogare sulle rispettive responsabilità; io so solo che appartengo ad un partito che non è mai stato al Governo, mentre altri ci sono da 40 anni e questo è un fatto che già mi mette in pace con me stesso.

DEGOLA. Avete fatto di tutto per abolire, ad esempio, il Genio civile.

RASIMELLI. La cosa tragica, senatore Degola, è che si aggiungono competenze, ma non si riforma la struttura del Ministero per cui il Genio civile esiste tuttora, ma in alcuni casi con funzioni totalmente dequalificate. Ora, non possiamo operare alcuna riforma senza partire dalla nuova realtà istituzionale che si è creata con l'avvento delle Regioni, ma all'interno di questo quadro istituzionale sarebbe possibile agire per avere uno Stato più efficiente, che fosse in grado di dare risposte, di proporre, di permettere ai cittadini di giudicarlo. Pensate forse, onorevoli colleghi, che un cittadino che abbia la buona volontà di prendere il testo della tabella dei lavori pubblici e di leggerselo poi sappia qualcosa di più su quello che succede nel nostro Paese in questo settore? Io non penso, e credo che neanche capisca quali sono le scelte essenziali su cui intendiamo muoverci. Quindi, non giochiamo a nascondino, questo in esame è un documento falsamente ragionieristico dal quale non vengono fuori una politica, una strategia delle scelte.

Per tale motivo, noi comunisti questo documento non lo possiamo approvare; ci dichiariamo solo disponibili ad un confronto improntato a una volontà di riforma e non parlo di riforma in termini di scelta ideologica. Io sono uno di quelli che ha sempre respinto il detto secondo cui avevamo perso la guerra perchè non l'avevamo data in appalto; io sono contro le privatizzazioni, ma sono per l'efficienza della cosa pubblica. Qualsiasi incarico io abbia ricoperto, ho sem-

pre cercato di misurarmi con questo problema e di lavorare per la produttività della cosa pubblica, perchè il conto costi-benefici tornasse. L'Italia ha bisogno di uno Stato efficiente, mentre questo Governo media, rimpasta, mitiga, ma non governa, non sceglie, non propone. Le uniche proposte di fronte alla crisi economica nazionale sono quelle contenute nel disegno di legge finanziaria che vanno a colpire la povera gente, ma non realizzano il riordino e la presa di efficienza di tutto il sistema economico. Forse non siamo tutti convinti che il sistema economico nazionale ha bisogno nella sua sintesi complessiva (pubblico e privato) di un incremento di efficienza? Misuriamoci dunque con questo problema, preoccupiamoci dell'utilità degli investimenti, della loro remuneratività sociale.

Noi siamo disponibili al confronto su questa base, ma non si può continuare a procedere per episodi, secondo una serie di proposte non comunicanti fra loro; cerchiamo una sintesi su cui sviluppare un'azione coerente. Non si può andare avanti con uno Stato in cui la litigiosità tra Ministri e tra apparati blocca opere pubbliche ed impedisce un confronto reale; questo non è un Governo, è una associazione di sopravvissuti.

MITROTTI. Vengo a ripetere il rito di dichiarazioni d'obbligo in un'occasione come questa che vede impegnati i parlamentari a discutere le tabelle del bilancio dello Stato. Innanzitutto, mi associo alle perplessità espresse dal senatore Rasimelli, ma vorrei maliziosamente rettificare l'affermazione da lui fatta relativa alla qualificazione della tabella 9. A mio parere, infatti, non si tratta di un documento falsamente ragionieristico, ma più semplicemente di un documento falso e come tale dovrebbe essere assegnato alle cure di ben altre istituzioni, ad esempio, a quelle della Corte dei conti che tanto lodevolmente sta rivolgendo le proprie premure ed attenzioni al settore della spesa pubblica. Ma, ahimè, gli organici della Corte non sono adeguati per un lavoro come quello che sarebbe necessario effettuare per passare al pettine interamente la spesa dello Stato. Ebbene, nel magma della spesa pubblica io

tenterò di espungere alcune considerazioni in riferimento alle indicazioni che il disegno di legge finanziaria e la tabella 9 al nostro esame contengono.

In premessa, mi sembra legittimo un richiamo alla filosofia che sottende il disegno di legge finanziaria e, in affiancamento ad esso, le singole determinazioni ministeriali ed in particolare la tabella relativa allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Si tratta sostanzialmente di una filosofia incentrata su tagli disancorati da una programmazione e dalla quale discendono rivoli di spesa aggiuntiva che non consentono di ricondurre ad unità un discorso critico ed è questa una prima difficoltà che incontro nell'accingermi ad effettuare valutazioni che sono d'obbligo in questa occasione per un rappresentante parlamentare.

Ancora una volta sono stati disattesi l'impegno di un taglio dei rami secchi, nonché una valutazione critica del funzionamento delle istituzioni ed in particolare degli organi dello Stato che presiedono alla spesa con riferimento specifico al Ministero dei lavori pubblici.

Ancora una volta soffriamo di una carenza di dati oggettivi, reali, capaci di consentire una traduzione dei dati ragionieristici contenuti nel bilancio. Ognuno di noi ha ricevuto (in casella) chili di elaborati; qualcuno ha fatto la fatica di portarli qui sul tavolo della Commissione, altri, come sempre, hanno preferito depositare l'involucro, senza neanche aprirlo, nei cestoni della carta da macero. Ebbene, da questo semplice particolare abbiamo una lente che ci consente di mettere a fuoco ancora meglio alcune valutazioni sulla spesa pubblica. Vi sono esempi di sperpero che, all'interno di un indirizzo economico per l'anno 1986 che si dice imperniato su un'opera di rallentamento se non di freno del processo di degrado della spesa pubblica, era logico attendersi fossero scomparsi. Ma questo non ci è dato di vedere nella normativa al nostro esame ed ancor meno in essa è possibile intravedere l'aspirazione — direi legittima in campo legislativo, ma ancor più nelle attese dei contribuenti — di dirigersi con una politica coraggiosa verso quel salto qualitativo attraverso il quale soltanto è pos-

sibile aspettarsi esiti economicamente positivi per la collettività che dichiariamo di governare. Vi è stato in proposito un dibattito interessantissimo all'interno del quale è emersa la prospettiva di un impegno di Governo teso alla realizzazione della cosiddetta grande progettazione. Un impegno questo che certamente non può passare di mano dallo Stato ad organizzazioni sussidiarie, nè tanto meno a quelle strutture parcellizzate dello Stato, Regioni, province e comuni che fino ad oggi — e il riferimento contenuto nelle ultime battute dell'intervento che mi ha preceduto mi esime dall'aggiungere altro — hanno arrecato più danni che benefici alle collettività amministrate. Appresso all'attesa di una diversa qualificazione, per esempio, dei nostri centri urbani, dei paesi, dei tanti paesi italiani che ormai da anni sono fermi dinanzi alla soglia varcando la quale si assume una fisionomia più chiara di città, le attese dei cittadini che abitano in questi comuni sono state ancora una volta tradite perchè dai fili della trama del disegno di legge finanziaria e delle singole tabelle di spesa dei Ministeri di certo non emerge nessuna spinta verso la soluzione di questi problemi. E che dire — sempre rimanendo nell'ambito delle materie su cui è competente questa Commissione — dell'assenza di un indirizzo certo verso soluzioni di razionalizzazione e riordino della viabilità statale? Quella che abbiamo di fronte è una viabilità ormai ingolfata dal disordine e dall'eccesso di traffico, una viabilità degradata per assenza totale di manutenzione, una viabilità stravolgente gli assetti territoriali e di notevole danno per gli insediamenti finitimi, una viabilità che ancora non riesce a sceverare una funzione di collegamento viario connessa alla residenza con un'altra funzione, altrettanto essenziale, di collegamento commerciale dei singoli centri abitati, talchè noi vediamo irrompere su strade strettissime a due corsie mezzi pesanti, TIR lanciati a velocità incontrollate e incontrollabili con grave rischio, spesso con mortale rischio, per chi ha la ventura di incontrarsi con essi. Ebbene, fino ad oggi non si è nemmeno parlato di un progetto di una rete camionabile, così come oggi non è emersa nessuna soluzione alterna-

tiva alla necessità intravista del taglio della rete ferroviaria. E allora, all'interno di questa discussione generale, che precede la valutazione analitica delle norme al nostro esame, mi permetto di sottoporre una proposta al Sottosegretario: perchè non ravvisare la possibilità di utilizzare, magari in concessione, i tratti ferroviari che rappresentano una negatività nell'architettura di bilancio delle ferrovie statali e non statali? Perchè non utilizzare questi tratti in concessione per un traffico specifico come quello delle merci che oggi è così negativo per tanti settori pur essi vitali dell'economia nazionale? Ho dovuto presentare interrogazioni a proposito di carichi ortofrutticoli che, provenienti dalla Puglia, hanno impiegato settimane per arrivare a destinazione e che, una volta giunti, sono stati rifiutati dai committenti in quanto la merce non era più commestibile dopo un percorso così lento. Ma la mia critica alla lentezza del servizio ferroviario sfonda una porta aperta. Ho proposto al Ministero dei lavori pubblici di recuperare, all'interno di un'operazione di grandi opere da rivedere e programmare, ad una funzione diversa strutture ed investimenti che sono già esistenti, perchè disattivare un tratto di linea significa praticamente considerare come perduti investimenti che invece possono essere messi a profitto attraverso un'azione razionale di reimpiego di quelle che furono, all'epoca, risorse.

Salterò a pie' pari sulle altre considerazioni che sarebbe possibile fare attorno a questi riferimenti, che ho colto al volo lungo la trama dell'intervento che ho appena avviato. E mentre si assiste al degrado delle strutture pubbliche, mentre si assiste alla penuria economica che non consente interventi pari alle aspettative, su un piano diverso, su un piano gestionale, che non viene mai chiamato in causa in una discussione sulla spesa pubblica, si assiste invece alla dilapidazione. Ho appena sfiorato il tema dei tagli alla linea ferroviaria e la stampa annota che più che essere presi da queste preoccupazioni gli alti livelli della politica sono presi dalla spartizione dei posti nel consiglio di amministrazione dell'istituenda azienda ferroviaria: quattro posti al partito di maggioranza rela-

tiva, tre al partito socialista, che ne potrebbe perdere uno a favore del partito socialdemocratico, due ai comunisti, uno ciascuno a repubblicani e liberali. È chiaro che, fintanto che presiederà all'organizzazione della parte gestionale dei servizi e del patrimonio dello Stato il criterio della spartizione della torta del potere, ogni discorso critico sulla stessa spesa pubblica è destinato a svuotarsi di significato e di effetto. E che dire poi, entrando più propriamente nel tema delle opere pubbliche di pertinenza dello Stato — ho colto, all'interno delle declaratorie degli impegni per miliardi che questo bilancio per il 1986 prevede, un riferimento che mi ha riportato alla mente particolari di casa mia — del fatto che sono previsti contributi da elargire agli enti locali per la creazione di strutture scolastiche? Noi parliamo di miliardi da elargire alle province e alle Regioni e le cronache ci regalano amare verità sull'impiego di questo denaro e su un investimento per circa 35 miliardi che la provincia di Bari ha speso per la realizzazione di edifici polivalenti scolastici. Si è aperto ieri il processo con l'interrogatorio degli imputati; è risultato che un miliardo e 750 milioni sono stati divisi tra i politicanti gestori dell'ente provinciale di Bari: il 50 per cento è andato ai democristiani, il 34 per cento ai socialisti, il 16 per cento ai socialdemocratici e l'ultimo interrogatorio dell'ex presidente, avvocato Gianvito Mastroleo ha tirato in ballo anche i comunisti, a proposito dei quali è stato detto che sono anch'essi coinvolti tramite un'impresa di una certa colorazione politica. Richiamo l'attenzione dei cortesi colleghi su questi particolari non tanto per fare della facile polemica politica, perchè se lo volessi fare utilizzerei il tempo a sgranare il rosario degli scandali succedutisi in questi anni, ma perchè, in quanto rappresentante di una Regione, sono il latore di quanto in essa si verifica. Tale impegno deve quindi vedermi responsabilmente qui a denunciare questi fatti a chi con me può e deve avere la responsabilità di porvi rimedio o quanto meno di sottoscrivere queste denunce.

Non si può a cuor leggero affrontare un dibattito sulla spesa pubblica senza prendere coscienza del tipo di degrado che è stato la

tomba dell'economia della nazione. Se moltiplicassimo il caso della regione Puglia per il numero delle Regioni italiane avremmo, attraverso un'operazione semplicemente aritmetica, la copertura forse di gran parte del disavanzo dello Stato.

È chiaro che con queste premesse vi è un disagio unico nel tentare di argomentare in forma critica sul bilancio dello Stato, anche perchè questa malversazione del denaro pubblico non è indolore per la popolazione, che con la legge finanziaria sarà chiamata ad integrare i propri sacrifici. Vi ho parlato di 1.750 milioni tolti dalla spesa possibile per i polivalenti, mentre «La Gazzetta» di oggi dice che a Monopoli — comune di mia residenza — le esigenze del polivalente già sono diventate tali da far sì che mancano dieci aule. Il polivalente di Monopoli è stato attivato appena tre anni fa; dopo tre anni una struttura costata decine di miliardi risulta insufficiente per i fini per i quali è stata fatta.

Sul rovescio della medaglia si scopre, grazie all'intervento dei giudici, che quei soldi che potevano essere sufficienti o necessari a costruire le dieci aule che mancano sono finiti nelle tasche dei politici.

Presidenza del Presidente SPANO

(Segue MITROTTI). Un bilancio dello Stato, che ha una matrice di malversazione siffatta, esclude a priori ogni buona intenzione di apporto positivo e critico nella elaborazione tecnica delle cifre. Ci potrebbe essere un rifiuto financo istintivo di accedere a certe valutazioni quando si prende atto che la triste situazione della gestione della spesa pubblica è quella che apprendiamo giorno dopo giorno dalle aule dei tribunali.

Si aggiunga, inoltre, che vi è un metodo legislativo che di per se stesso complica la gestione della spesa pubblica. A tal proposito sarebbe anche fin troppo facile enumerare quei provvedimenti — altri colleghi lo hanno fatto prima di me — in chiara contraddizione, quando non in conflitto, con talune determinazioni della legge di spesa per il 1986.

Certo, nessuno può sindacare l'azione di

un Governo che tende a coprire le proprie responsabilità con talune determinazioni legislative: ma non è nemmeno compatibile con la logica di una gestione democratica e parlamentare, con la logica di una democrazia parlamentare; non è ammissibile che un Governo di fronte al blocco delle assunzioni legiferato dal Parlamento sciorini una serie di decreti per assumere personale. Lo squilibrio che ne deriva, lungi dal volerlo ancorare — come pur si potrebbe — a determinazioni di interesse strettamente politico per i partiti o per le forze politiche che tali deroghe dispongono, è tale da procurare un vero dissesto nel già precario equilibrio dei conti dello Stato. Mi auguro che almeno per questa legge finanziaria 1986, almeno per le tabelle che ci riguardano, si abbia il coraggio di fare il punto fermo su quest'aspetto del problema della spesa pubblica; si abbia il coraggio di chiedere a gran voce che se responsabilità del Parlamento è quella di prevedere e sottoscrivere talune scelte di spesa, questa responsabilità deve restare valida senza alterazioni, senza ingerenze governative che non siano quanto meno passate al vaglio dagli organismi parlamentari deputati al preordinamento di quella spesa che poi viene modificata.

Certo che, così come qualche collega ha già dichiarato, sarebbe auspicabile che ci si accingesse ad un riordino della spesa pubblica attraverso una ineludibile revisione delle istituzioni dello Stato e delle strutture statuali ad essa preposte: a cominciare dall'ordinamento ministeriale, che pur avendo dovuto subire l'incidenza di una sublegislazione regionale, ancora non ha trovato il legislatore attento fino al punto da rivedere le vecchie strutturazioni per renderle congruenti con quelle regionali, al fine di ricavarne un sinergismo se non legislativo almeno operativo.

La realtà oggi ci dimostra che l'operazione di taglio regionale è stata tale solo in quanto ha procurato preoccupanti fenomeni di dissesto di quelle che una volta erano le strutture statuali portanti per l'organizzazione dell'intera nazione. Abbiamo oggi un conflitto sul piano istituzionale tra Regioni e Stato; abbiamo un conflitto anche sul piano della

spesa. Alcune Regioni hanno citato lo Stato rivendicando l'elargizione di alcuni fondi, quello Stato che pur ha riservato a sè — almeno nelle intenzioni, perchè sul piano legislativo queste intenzioni sono state tradite più volte — la capacità di coordinamento della spesa delle Regioni.

Questo Stato, che in virtù della sua responsabilità dovrebbe accingersi in forma primaria a realizzare un indirizzo programmatico certo e a dare alle Regioni le coordinate della rotta da seguire per una spesa pubblica corretta, si riduce, attraverso la esemplificazione normativa della legge finanziaria 1986, ad effettuare un riparto di risorse con un criterio incrementalistico, che è la negazione esatta del criterio programmatico della spesa.

È chiaro che *sic stantibus rebus* presumere di portare in forma organica, analitica, sintetica, un discorso critico verso l'indirizzo di spesa dello Stato è difficile, perchè l'unica cosa possibile è scorrere gli articoli del disegno di legge finanziaria più che i dati delle tabelle dei singoli Ministeri ed effettuare di volta in volta le valutazioni che quegli articoli suggeriscono. Non c'è un filo nella trama del tessuto del disegno di legge finanziaria che consenta di condurre delle argomentazioni critiche senza la guida del dato normativo del singolo articolo. Dico questo perchè sarò costretto, per dare un riferimento ancora più specifico alle mie considerazioni, a seguire questo metodo, che non è quello che più si addice ad una discussione generale, per di più in Commissione, in quanto questo momento dibattimentale dovrebbe servire a far chiarezza unicamente sui dati tecnici di spesa, a ricercare nel contraddittorio una migliore definizione tecnica della spesa sulla quale poi attirare eventualmente un confronto dialettico delle singole posizioni politiche in merito alla filosofia della spesa stessa.

Farò qualche altra considerazione, agganciandola proprio a queste valutazioni negative sul degrado delle istituzioni. Sarebbe auspicabile, specie in momenti come questo, che il Senato disponesse di un ufficio sull'attuazione delle leggi. Nel momento in cui ci si accinge a valutare le previsioni di spesa per l'anno a venire non abbiamo possibilità

tecniche di trarre le conclusioni sul nostro operato attraverso le valutazioni che sarebbero consentite dalla conoscenza di dati certi circa la legislazione di spesa varata precedentemente.

Mi auguro che questo vuoto venga riempito e che, se non sarà possibile raggiungere tale obiettivo a livello di Senato, a livello di istituzioni, l'ufficio di segreteria della Commissione lavori pubblici — peraltro sempre attento nel fornire i supporti documentativi — utilizzi parte dello scarso tempo a disposizione per la raccolta di dati, quanto meno in previsione di occasioni dibattimentali particolarmente significative per le questioni attinenti le spese dello Stato.

I riferimenti fatti da alcuni colleghi che mi hanno preceduto in merito al vasto orizzonte della materia ricompresa nell'arco di competenze della Commissione sono stati da me raccolti; mi trovo, tuttavia, data l'ora tarda, in condizione di non poter offrire una valutazione di parte tale da dare adito ad un raffronto di opinioni, ad un raffronto possibilmente utile. Mi riservo pertanto, nel dibattito che avrà luogo in Aula, di riprendere talune considerazioni interessanti e significative che sono venute da altri colleghi. Con ciò intendo chiarire che non è per disattenzione rispetto a quanto è stato già detto autorevolmente che limiterò il mio intervento, anche perchè spunti di particolare interesse nella materia trattata nella tabella 9 ve ne sono a iosa.

Come ripeto, mi limiterò a ripercorrere succintamente e rapidamente gli articoli del disegno di legge finanziaria che riguardano la materia di nostra competenza, soffermandomi su una considerazione che invito la Commissione a sottendere ad ogni altra considerazione specifica che mi accingo a fare in proposito.

Quella che ho avvertito è la sensazione che ci troviamo ormai di fronte non già ad un Consiglio dei ministri, bensì ad un Ministero unificato della Presidenza del Consiglio dei ministri, tali sono la puntigliosità, la frammentarietà e, nello stesso tempo, l'onnicomprendività che il disegno di legge finanziaria fa registrare. Ritengo, per parte mia, che sia stato di gran lunga superato il tetto dei

riferimenti normativi per materia e che il documento in esame meriti giustamente il primato per l'ampiezza degli argomenti trattati.

Non vorrei che qualcuno argomentasse in mio danno ritenendo le mie affermazioni contraddittorie rispetto ad un interesse approfondito da parte dei responsabili dei Dicasteri interessati, che una logica frettolosa porterebbe invece a sottoscrivere e ad apprezzare. Intendo chiarire che, secondo le mie convinzioni, un disegno di legge finanziaria dovrebbe avere le caratteristiche della chiarezza, della sintesi e della realtà dei dati di riferimento. Ogni altra disposizione particolareggiata dovrebbe rientrare, invece, in una sfera di responsabilità specifica e settoriale, una responsabilità che però, con il metodo e la filosofia adottati dal disegno di legge finanziaria, diviene evanescente, legittimando, per i Dicasteri specifici, taluni interventi particolari: in sostanza, l'alibi di una estraneità proprio nel momento in cui potremmo, noi, revocare in dubbio quella stessa responsabilità o, peggio ancora, farla sedere sul banco degli imputati.

Si è attuata, attraverso questa frammentarietà, una frantumazione di quella solidità di impostazione degli organi ministeriali che è stata da talune parti rivendicata e sollecitata. Sono stati fatti raffronti con le strutture statali di 40 o 50 anni fa e si è dovuto sommessamente ammettere che oggi il degrado è chiaramente leggibile.

Ebbene, io dico che questo degrado viene incentivato anche da questo metodo legislativo; dico che le responsabilità, che devono essere sempre chiare, vengono invece offuscate da un indirizzo che quelle stesse responsabilità frammenta oppure trasferisce in sedi non istituzionalmente deputate a sovrintendere a determinati comparti.

Nel dettaglio, tutto ciò si traduce in un allentamento della tenuta degli organi ministeriali, attraverso il quale è poi facile scorgere l'inefficienza degli uffici e l'inadeguatezza degli interventi, come pure uno spirito di sopravvivenza che fino ad oggi ha potuto giovare di una rendita del passato, in quanto la solidità iniziale, che va gradatamente estinguendosi, continua tuttora a fruttificare

sulla scorta di una rigidità interpretativa di compiti, che se non consentiva una flessibilità pur necessaria, imponeva tuttavia una certezza delle responsabilità.

Ebbene, nel dettaglio degli interventi previsti in materia di opere pubbliche, già all'articolo 10 si ha la misura di quanto lo Stato sia ancora chiamato a dare per programmi di intervento che erroneamente erano stati definiti esaustivi con le prime determinazioni. Ora, in proposito, nessuna norma aggiuntiva impone una certificazione delle cause degli esuberi di spesa; nessuna norma aggiuntiva impone una certificazione delle responsabilità per i gravi ritardi che si sono tradotti in un incremento delle spese.

Si ha, invece, l'immagine di uno Stato pagatore, che pone sulle inefficienze il copricchio di una elargizione aggiuntiva, che — è financo troppo facile prevedere — nemmeno stavolta riuscirà a coprire del tutto le esigenze di completamento di determinate opere.

Ognuno di noi, in casa propria, ha sotto gli occhi i riferimenti concreti ad opere pubbliche avviate e non portate a termine, di scuole ferme al «rustico» da anni o, peggio ancora, di ospedali con materiali financo tecnici approvvigionati ed ancora imballati. Vi farò un esempio: l'ospedale San Giacomo di Roma.

Ho dovuto ricorrere alle prestazioni operatorie di quello ospedale ed ho vagato, nel periodo di permanenza, per i corridoi e per i cortili. Ebbene, in un androne, accatastati fin sotto un alto soffitto, ho visto imballaggi di attrezzature tecniche nuove che erano lì chissà da quanto tempo. Il numero degli anni si poteva misurare in base al livello della polvere che vi si era depositata.

Ho fatto il caso di Roma, ma non vorrei che questo significasse un'assoluzione di colpe per casa mia. Potrei citarvi infatti il caso di Monopoli, dove da 5 anni è stata avviata la costruzione di un depuratore per cui era previsto un importo iniziale di appalto di 3 miliardi e mezzo, cui ha fatto seguito una perizia suppletiva di completamento — che a mio parere non avverrà mai — per un importo complessivo di spesa di oltre 10 miliardi. Potrei denunciare il caso analogo del depuratore di Taranto con centinaia e centi-

naia di attrezzature tecniche imballate da anni e depositate in cantiere. Ebbene, di chi la vergogna di questo stato di cose, se non delle stesse strutture statuali che presiedono a tali interventi? Di chi la vergogna del suo permanere, se non di un Parlamento che ha rinunciato alla sua funzione di controllo?

Vorrei aprire a questo punto una breve parentesi, approfittando della cortesia del Sottosegretario, per lamentare la mia amarezza e il mio disgusto, il disgusto di un parlamentare che vede disatteso un riscontro tempestivo per le proprie interrogazioni su casi concreti. Il mio non è un riempire le carte, non è un trastullarsi e un gareggiare nel numero delle interrogazioni da presentare; le mie richieste contengono capi di imputazione per le organizzazioni dello Stato, per i Ministeri, sono addebiti pesanti quelli che tante volte ho proferito. L'avvocato Mastroleo, ad esempio, è finito in galera nel 1984, ma io avevo denunciato il suo caso anni prima, così come sulla formazione professionale regionale ho presentato interpellanze e interrogazioni che per anni non hanno avuto risposta.

E allora, non si dica che la responsabilità è collegiale, che è di tutti noi; per carità di Dio, ognuno si assuma le proprie responsabilità! Non si dica che si spende male quando poi si nomina quale esperto del Ministero, con atto del Ministro, persona o personaggio che non ha alcun titolo, come si è verificato nel caso di un istituto di ricerca che si è visto designare quale esperto ministeriale chi non ha posseduto altri titoli se non quello di capocorrente di un certo uomo politico, essendo la sua professionalità quella di bidello scolastico. E di casi come questo ve ne sono tanti; io ho indicato i nomi, ma mi è stato risposto che le leggi lo consentono.

GUSSO, estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504. Senatore Mitrotti, non si può generalizzare in questo modo.

MITROTTI. Sto parlando di un bacino di utenza di undici comuni, sono fatti che in casa mia raccolgo a volo d'uccello, ma che, moltiplicati per l'estensione territoriale di

questa povera Italia, mettono la mia parte politica nella condizione di farvi carico di responsabilità pesantissime.

Lei ricorderà, senatore Gusso, quando in questa Commissione abbiamo discusso delle competenze in merito ai bacini interregionali e ricorderà anche quale contributo è riuscito a dare il Parlamento se non quello di non urtare la suscettibilità di taluni personaggi politici, lasciando così irrisolto il problema e come questo ve ne sono tanti altri. Non basta venire qui in questa occasione dibattimentale in cui non si può fare a meno di prendere atto del degrado, del disastro della spesa pubblica e dello Stato; non è alibi sufficiente per chi ha responsabilità politiche all'interno della maggioranza.

Dovete consentire all'opposizione questo sfogo, perchè se non facciamo pesarvi, almeno in questo momento, la parte di colpe che avete come corresponsabili parlamentari di una guida politica ormai perversa, quando potremo farlo? Sul piano umano, senatore Gusso, non ho motivo, incontrandola per i corridoi, di farle questi addebiti. Lei è persona rispettabilissima, degnissima, l'ascolto sempre con piacere quando parla, ma sul piano politico prenda atto che sulle sue spalle ricade il peso di certe responsabilità, almeno fin tanto che lei non produca di fatto una mutazione di questa realtà. Ma quando si legge sulla stampa che il 50 per cento delle tangenti, corrispondenti esattamente al 5 per cento dei miliardi pagati dai cittadini, andava a finire nelle casse della Democrazia cristiana, lei non può poi venire qui a rimproverare ad un Parlamento che non funziona, o peggio, all'opposizione parlamentare della mia parte politica la colpa che mancano dieci aule in un complesso polivalente finito tre anni fa. No, tale colpa gliela addebito io, gliela grido da questi banchi; al polivalente di Monopoli mancano dieci aule, io ho i miei figli che frequentano tale istituto — parlo quindi anche come padre — e che stanno in piedi nel refettorio che deve essere diviso con dei tramezzi per poter fare lezione.

Rendetevi conto di queste cose, perchè se non ve ne rendete conto adesso che si parla della «finanziaria», quando lo farete? Se pu-

re presenterò un'interrogazione e sarò degno di una risposta, saremo solo io e il Sottosegretario in Aula; così, almeno, non potrete dire che certe cose non le sapete; ma le sapete ed allora misuratevi su di esse sul piano della correttezza parlamentare, mostrate tutta la vostra validità morale, che non ho motivo di mettere in discussione, quando si tratta di dare il colpo di timone giusto all'andamento della spesa.

Io mi periterò di proporre degli ordini del giorno e l'affidabilità parlamentare di taluni onorevoli colleghi la misurerò sulla concretezza di dati incontrovertibili, quelli forniti dalla Magistratura. Starò a vedere chi ha il coraggio di condividere dati che non sono di parte, che sono oggettivi e che, per vie traverse, avete finito con l'ammettere voi stessi. Pertanto, ci misureremo sulle cose concrete; quello di oggi non è che un riferimento fuggibile, ma non mancheranno le occasioni in cui deliberatamente chiederò io il confronto con i rappresentanti degli altri partiti su queste che sono le vere questioni nodali.

Noi potremo sciorinare, senza però risolvere nulla, leggi dettagliate, sintetiche, con copertura di spesa o meno. Ormai, siamo abituati a varare anche provvedimenti sprovvisti della necessaria copertura finanziaria. Quando infatti il Presidente Pertini lo riteneva, l'iter si bloccava, con il messaggio di rinvio alle Camere del disegno di legge; quando invece io documentatamente sollecitavo un suo intervento, perchè i resoconti della Commissione denunciavano la mancanza di copertura, l'iter del provvedimento andava avanti.

Signori, questo è lo Stato italiano; di che lamentarsi allora se non si è voluto controllare la spesa, se deliberatamente per interessi politici si sono approvate leggi al solo scopo di coprire determinati comportamenti. Ed allora io al senatore Lotti vorrei dire di non mostrarsi meravigliato perchè una traslazione di spesa relativa ad una legge varata nel 1985 può avere ed ha come unica motivazione quella che si è «bluffato» nel dire che il provvedimento sarebbe stato operante nell'anno in corso, in quanto si è fatta la legge mentendo, dicendo che vi era la copertura quando invece essa mancava. Per-

tanto, si è finito con lo sperare nella Provvidenza, facendo slittare quella spesa agli anni successivi ed auguratevi che, all'epoca, il Padreterno provveda.

È chiaro quindi che parlare di bilancio — che dovrebbe essere un'azione riservata a tecnici, rigorosa e razionale — in questa occasione è inutile. L'ho detto, lo ribadisco qui, lo dirò fuori: se c'è un momento di turlupinatura solenne del popolo italiano questo si chiama legge finanziaria e bilancio dello Stato.

E di delitti sulla buona fede del cittadino ne sono stati consumati tanti. Arriveremo a parlare anche della tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Ricorderete lo sconto dal 4,5 allo 0,5 per cento del canone della SIP e ricorderete che, non appena lo sconto è divenuto operante con la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, guarda caso i 3.500 miliardi di beneficio sono stati esattamente ripartiti come utili agli azionisti. Parleremo di queste cose e non potrete dire che si tratta di divagazioni perchè quando tentiamo di adoperarci per recuperare nuova occupazione attraverso questi carrozzoni politicamente coinvolti dobbiamo stare molto attenti (anche perchè per il settore delle telecomunicazioni ci aspettano tempi entusiasmanti, per certi versi, perchè in *alto loco* sembra sia stato deciso di riversare un fiume di miliardi su questo settore) a non rimanere coinvolti in certi giuochi che abbiamo già sperimentato. Abbiamo infatti visto che si è arrivati alla tassa sui servizi, che sostituirà quella sulla nettezza urbana, ma di immondizia sempre si parla, di sporcizia sempre si parla! Ormai non si sa più come spremere il cittadino! Ma al cittadino noi dobbiamo dare occasioni, momenti, parametri di verifica e laddove questa verifica vuole sul banco degli imputati i cattivi amministratori, in galera li dobbiamo mandare, onorevole Sottosegretario! Mi sono stancato di fare segnalazioni alla Corte dei conti, ai Ministeri, ai prefetti: cadono nel vuoto. Segretari comunali che percepiscono indennità di alloggio non dovute! Uno Stato, la nostra Commissione che vara una legge sull'equo canone che rende obbligatorio il canone secondo certi parametri, un comune — ente

dello Stato! — che delibera di pagare un affitto di 400 mila lire al mese al segretario comunale di seconda categoria che non ne ha diritto! E l'affitto di 400 mila lire al mese non è determinato secondo la legge dell'equo canone perchè il comune di Polignano conta solo 15 mila abitanti. Al limite si dovrà cedere in affitto l'intero comune per poter pagare questa cifra, eppure vi sono delibere del comune, vistate dall'organo di controllo; vi è un segretario disonesto che ha intascato, un sindaco disonesto che ha pagato, una giunta disonesta che ha avallato, vi è un prefetto che non ha provveduto al rimedio, vi è un organo di controllo connivente, vi è un Ministero che non ha provveduto! Eppure fra poco dovrò rispondere davanti alla Giunta per le autorizzazioni a procedere perchè sono stato querelato da un sindaco per aver denunciato un acquisto incauto di un'area da destinare ad un mercato ortofrutticolo. Ci peritiamo di prevedere in bilancio i fondi da far arrivare ai comuni per queste strutture e questi servizi ed un sindaco, senza delibera di giunta, si impegna a far approvare dalla giunta, con atto scritto, l'acquisto di un suolo per il prezzo di 150 milioni senza nemmeno peritarsi di ottenere preventivamente il parere tecnico dell'UTE. E, solo quando il consigliere dell'opposizione denuncia il fatto, si scopre che il prezzo deve essere ribassato a 130 milioni. Si recuperano così 20 milioni per il comune e il sindaco si ritiene diffamato e sporge querela. Questa è la realtà! Ricordiamoci di essere controllori, ma la gestione delle cifre lasciamola ai Ministeri, alla burocrazia ben pagata, a quella che percepisce ogni anno centinaia di milioni anche se poi traffica in acquisti di dollari, come ha saputo trafficare la burocrazia dell'ente petrolifero di Stato.

Facciamo i controllori: è quanto di meglio ogni forza politica possa proporsi per dare un contributo concreto alla modifica della rotta della spesa pubblica. Non è qui, discutendo su cifre che non hanno senso, discutendo su stampati che comportano solo una spesa a carico dello Stato e nessun altro vantaggio, non è qui che possiamo acquietare l'ansia della nostra anima di rappresentanti dei cittadini! E non è qui che potremo

acquietare le attese dei cittadini. Ma vi siete resi conto di che cosa significa questo disegno di legge finanziaria con il prelievo aggiuntivo per la sanità a danno dei pensionati? Avete analizzato in modo dettagliato la norma che dispone il 9 per cento di prelievo sull'importo delle pensioni, che non erano sino ad oggi gravate da alcun prelievo del genere? Vi è un effetto perverso! Mentre il lavoratore dipendente deve subire questa imposizione solo su una quota ridotta della sua retribuzione, il pensionato, che prima non pagava oneri sociali per la sanità, vedrà d'ora in avanti decurtata del 9 per cento la sua pensione. E allora perchè parlare di perequazione e prevedere stanziamenti a favore dei pensionati se di colpo decidiamo di decurtare le pensioni del 9 per cento per devolvere la somma risultante alle province che poi, a loro volta, verseranno il 5 per cento ai partiti? Ecco il meccanismo perverso, ecco il nodo sociale di un confronto politico sulla «finanziaria». Mi rifiuto di fare riferimento alle cifre perchè so — e lo sapete anche voi — che non ha senso e continuerà a non avere senso fintanto che l'organizzazione delle spese dello Stato avverrà secondo i parametri utilizzati fino ad oggi. E non vi parlo del Ministero della giustizia — perchè non è di competenza di questa Commissione — dove ancora si verbalizza manualmente, dove il cancelliere redige ancora con scrittura illeggibile gli atti aventi forza di legge. Vi prego, onorevoli colleghi, di accettare quanto ho sin qui detto come uno sfogo al quale devo impormi di porre termine, anche se le sollecitazioni a proseguire sono ancora numerose e notevoli. Però, onorereste ancora meglio di quanto non facciate abitualmente la vostra funzione di rappresentanti del popolo, se riuscite a trovare, tenendo conto dei vostri impegni parlamentari, un po' di tempo per esercitare una funzione di controllo e se vi associaste con chi ha il coraggio di avanzare queste richieste e di pretendere che il Parlamento recuperi la sua funzione di controllo attraverso un adeguamento delle strutture istituzionali tale da consentire al parlamentare di avere di fronte a sé i dati della realtà e non le cifre della menzogna. Dobbiamo pretendere che, una volta varata

8^a COMMISSIONE

1504-1505 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

una legge, vi siano strutture capaci in tempi ragionevoli di informarci sull'andamento della sua attuazione. E non peritiamoci di fare questo lavoro per tutto lo scibile dei problemi che il Parlamento affronta, ma limitiamoci a seguire le leggi di spesa della nostra Commissione, Regione per Regione, comune per comune. Ognuno di noi è presenza attiva della realtà entro la quale interviene lo Stato. Come in Puglia, gli istituti polivalenti sono stati creati anche in Emilia-Romagna, in Lombardia, in Piemonte. E allora, perchè non capire i meccanismi di spesa dello Stato toccando con mano la concretezza delle realizzazioni, vagliando sul posto la qualità delle prestazioni e dei manufatti, l'efficienza, la funzionalità, l'utilizzazione delle somme messe a disposizione? Ho toccato l'argomento dei polivalenti per quanto riguarda l'appalto, ma lo stesso argomento potrei analizzarlo sotto altri punti di vista e potrei dirvi che il polivalente di Monopoli è stato dato in appalto per la semplice pulizia delle aule ad un prezzo di circa 300 milioni annui. Purtroppo le mie numerose denunce sono cadute nel vuoto; anche quando ho scoperto che dietro alcune ragioni sociali di ditte appaltatrici della pulizia dei polivalenti in diversi comuni c'era la stessa regia di interessi economici, anche quando sul giornale locale ho denunciato chiaramente con sigle e con nomi l'assenza negli elenchi telefonici delle ragioni sociali che pure avevano beneficiato di un appalto pubblico, anche quando ho fatto tutto questo non è successo niente. Ecco perchè ripongo le mie speranze nell'efficienza della funzione parlamentare, alla quale deve poi unirsi la sensibilità di chi è stato mandato in Parlamento per denunciare questi fatti. Mai e poi mai crederò che qui, in Parlamento, nella cattedrale della democrazia italiana possa sedere gente dello stesso livello di questi malfattori e di questi truffatori.

La mia speranza, la mia fede incrollabile, è che qui vi siano persone capaci di porre un freno, capaci di vedere con i propri occhi e di denunciare; mi auguro che venga la concretezza di un'azione politica, che si trasformi in un impegno collettivo per far muro contro una degenerazione governativa di gui-

da anche a livello locale e che assuma la responsabilità di certi provvedimenti e conseguentemente di certe denunce e di certi perseguimenti.

Se vogliamo raddrizzare l'economia dello Stato dobbiamo partire da qui e non dall'assemblaggio dei dati numerici, che non ha senso.

Ringrazio il Presidente e i colleghi che hanno avuto la cortesia di ascoltarmi; non posso che ricambiare questa cortesia rivolgendo analoga attenzione a quanto verrà detto, augurandomi che in un momento di dibattito ancora più significativo come quello dell'Aula si abbiano a coagulare posizioni — se vogliamo, coraggiose — che tutte assieme accettino il denominatore comune di una attesa di mutazione reale della spesa pubblica, il cui parametro di identificazione non potrà mai essere una norma migliore ma la riscoperta di una coscienza e di una responsabilità politica.

PRESIDENTE. In considerazione dell'ora raggiunta e tenuto conto che terremo seduta anche nel pomeriggio, il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge, nonchè della tabella 9, è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 13,25.

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1985

(Pomeridiana)

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto**

I lavori hanno inizio alle ore 16,15.

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)»
(1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

— Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1986 (Tab. 17)

(Rapporto alla 5^a Commissione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988 — Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1986 (Tab. 17)».

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504.

PACINI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1504*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ritengo utile ricordare — sia pure sinteticamente — gli obiettivi di politica economica del Governo precisati nella relazione previsionale e programmatica per l'anno 1986.

Come è noto, gli obiettivi definiti nel medio termine in tale relazione sono diretti a: sviluppare la base produttiva; rafforzare il processo di accumulazione e innovazione tecnologica; restituire al settore pubblico una capacità propulsiva del processo di sviluppo, attraverso la riduzione del disavanzo corrente, in rapporto al prodotto interno lordo, la crescita degli investimenti e la qualificazione in senso produttivistico della spesa pubblica, sia di parte corrente che in conto capitale; annullare gradualmente il differenziale di inflazione con gli altri Paesi, migliorare il funzionamento dei mercati dei fattori e, in particolare, correggere le rigidità del mercato.

Per il 1986 l'obiettivo del Governo, nel quadro dell'evoluzione internazionale, è il miglioramento dei livelli di crescita ad un

tasso compreso tra il 2,5 ed il 3 per cento e la riduzione del tasso di inflazione al 5 per cento a fine anno.

Risulta chiaro, quindi, che il Governo tende a privilegiare in modo evidente l'obiettivo della crescita come unica strada per incrementare l'occupazione, primo fra i gravi problemi da affrontare e risolvere nel nostro Paese.

Mi sembra utile rammentare anche che il Governo intende provocare, con il disegno di legge finanziaria 1986, una inversione di tendenza del fabbisogno pubblico, puntando ad una contrazione dello stesso per pervenire ad una riduzione del rapporto tra fabbisogno pubblico e prodotto interno lordo dell'ordine di quattro punti.

Si può rilevare che il disegno di legge finanziaria non prevede «riforme strutturali», comunemente ritenute indispensabili per modificare sostanzialmente i meccanismi di spesa; per la realizzazione di questo obiettivo, infatti, viene fatto rinvio ad una attività legislativa successiva.

Non posso non esprimere alcune personali riserve sui rischi di una tale scelta, anche se mi rendo conto della complessità, delle difficoltà e dei tempi richiesti per le riforme; vedo, però, che le mie perplessità sono — almeno in parte — contenute anche nei giudizi espressi dai responsabili della politica economica governativa in ordine all'andamento della spesa pubblica negli anni scorsi, come si può riscontrare dalla lettura della relazione programmatica che ho poco fa citato.

Mi sembra di poter aggiungere che il Governo sostiene in modo decisivo l'esigenza che, contemporaneamente alla legge finanziaria 1986, venga ripresa e definita la politica del controllo dei redditi, al fine di un abbattimento dell'inflazione ed in modo tale da portare il nostro Paese più vicino ai ridotti livelli inflattivi di altri; infatti, per il perseguimento di tale direttiva, nel disegno di legge finanziaria viene stabilito che la spesa per il costo del lavoro nel settore pubblico non dovrà aumentare complessivamente più del 6 per cento e che la spesa corrente, al netto degli interessi, nello stesso anno non

dovrà crescere più del 6 per cento, ferma restando l'attuale pressione fiscale.

Questa breve premessa è finalizzata a meglio significare come la situazione economica nazionale induca al contenimento della spesa pubblica dal punto di vista dell'impostazione generale, anche se reputo opportuno aggiungere che ciò deve essere fatto con senso realistico, senza astrazioni e con equità nello stabilire i sacrifici tra le diverse categorie economiche e tra i diversi rami della Pubblica amministrazione, per i quali è presumibile si sia tenuto conto della diversità della loro influenza in un ordinato e pacifico sviluppo del Paese, non essendo ovviamente pensabile che tutta la Pubblica amministrazione abbia parità di influenze, nè che vi siano privilegi politici da salvaguardare.

In particolare, il Ministero della marina mercantile — come è noto — ha importanti responsabilità di istituto di rilevante interesse per la comunità nazionale.

Il mare rappresenta una nuova frontiera con sempre più vaste possibilità di sfruttamento, connesse al progresso della tecnologia e delle conoscenze scientifiche.

L'economia marittima ha subito un'evoluzione che investe, oltre ai settori tradizionali della cantieristica, dell'armamento e dei porti, la riqualificazione e l'aggiornamento del lavoro marittimo e portuale, la disciplina della pesca marittima, la gestione razionalizzata delle risorse ittiche, la sicurezza della navigazione, la difesa del mare, l'utilizzazione e la gestione delle risorse del sottofondo marino, per non parlare poi dell'uso del mare per diporto e a fini ricreativi.

Alla luce di tali diversificate competenze l'esame della tabella 17, congiunto alle disposizioni contenute nei disegni di legge finanziaria e di bilancio annuale e pluriennale dello Stato, appare caratterizzato da una diminuzione della spesa corrente e da un incremento di quella in conto capitale rispetto all'anno 1985.

La diminuzione complessiva della spesa corrente prevista per l'anno 1986 risulta di lire 42.651 milioni circa; in particolare, viene contratta la spesa per il personale in attività di servizio.

Le variazioni in più rispetto al 1985 sono dovute: innanzitutto all'incidenza di leggi preesistenti o di provvedimenti legislativi nel frattempo intervenuti; in secondo luogo, alla considerazione degli oneri inderogabili rappresentati dall'aumento dell'indennità integrativa speciale, dall'adeguamento dei capitoli per stipendi e retribuzioni al personale, dall'adeguamento dei capitoli per le pensioni, dalla perequazione automatica delle pensioni e dal collegamento delle pensioni del settore pubblico alla dinamica delle retribuzioni.

Le variazioni in meno rispetto al 1985 sono dovute, invece, all'adeguamento delle dotazioni di bilancio alle esigenze della gestione ed al trasferimento di fondi al Ministero del tesoro per la costituzione del fondo da ripartire per le spese derivanti da esigenze di servizio eccezionali ed inderogabili, nonchè al fondo per i provvedimenti sull'occupazione giovanile.

La spesa in conto capitale registra un notevole incremento per l'anno finanziario 1986, pari a 649.100 milioni di lire passando da 327.990 milioni nel 1985, a bilancio assestato, a 977.090 milioni di lire nel 1986; ciò riflette le misure legislative varate dal Parlamento nel quadro del Piano triennale per l'economia marittima e, in particolare, del Piano per la ristrutturazione e la razionalizzazione dell'industria navalmeccanica, approvato dal CIPI il 19 giugno 1984. Esse si collocano, quindi, a sostegno delle tradizionali attività marittime.

Per quanto riguarda le spese in conto capitale, va ricordato che, in attuazione della politica di rilancio dell'industria armatoriale già delineata a suo tempo nel sopracitato piano triennale 1984-86 approvato dal CIPI, è stata approvata dal Parlamento la legge 11 dicembre 1984, n. 848, concernente provvidenze per l'industria armatoriale, di rifinanziamento delle precedenti leggi 10 giugno 1982, n. 361 e 14 agosto 1982, n. 600, in materia di credito navale, nonchè prevedente una specifica misura di incentivazione anti-congiunturale volta a ricostruire un sufficiente margine di liquidità alle imprese armatoriali attraverso l'anticipazione delle ul-

time quattro rate del contributo di credito navale in caso di assunzione di nuove iniziative.

Con successiva legge 12 giugno 1985, n. 295, utilizzando gli accantonamenti istituiti con la legge finanziaria 1985, il Ministero ha provveduto al finanziamento del piano programmatico 1984-1986 facendo slittare parte degli stanziamenti anche negli anni 1987-1988.

Come è noto il piano per la ristrutturazione dell'industria navalmeccanica prevede l'acquisizione nel triennio 1984-1986 di un volume complessivo di commesse per 800-850.000 tonnellate di stazza lorda compensata, di cui 600.000 tonnellate di stazza lorda compensata da parte dei cantieri maggiori.

Tale obiettivo potrebbe essere raggiunto e superato qualora potessero andare in porto le trattative già avviate che riguardano sette unità per 307.000 tonnellate di stazza lorda compensata, cui potrebbero aggiungersi altre quattro unità per 65.000 tonnellate di stazza lorda compensata. I dati appena riferiti non comprendono gli ordinativi connessi alla realizzazione del piano Finmare.

Il buon esito delle trattative in corso è, tuttavia, condizionato in modo quasi esclusivo dall'integrazione dei fondi di cui alla legge n. 848 del 1984, per un importo complessivo per l'anno 1986 di 362 miliardi, di cui 112 quale limite di impegno sul capitolo 7541 e la restante coda — pari a 250 miliardi — per la corresponsione di quattro semestralità anticipate sul capitolo 7546.

L'andamento occupazionale mostra una progressiva riduzione del numero dei dipendenti posti in cassa integrazione guadagni; all'inizio dell'anno infatti esso ammontava a 5.800 unità su un totale di 10.250 operai addetti alla costruzione mercantile mentre, attualmente, risulta di poco superiore a 5.000; tale cifra si ridurrà alla fine dell'anno a 4.000 per raggiungere, nell'estate del 1986, i 2.600-2.800 dipendenti.

Di gran lunga migliore si presenta la situazione per gli addetti alla «Grande Motori» in quanto il numero dei cassintegrati dovrebbe passare dalle 500 unità all'inizio del 1985 a 150 entro la fine dell'anno e a 70 successivamente.

Mentre il settore delle costruzioni militari non presenta attualmente problemi di sorta, notevolmente diversa appare la situazione del settore riparazioni navali che ha attualmente poco meno di un terzo dei propri addetti (2.070 su 6.757) in cassa integrazione; per tale settore, in relazione all'andamento fluttuante della domanda, non è possibile fare previsioni sui reali tempi di rientro dalla cassa integrazione.

Ovviamente, gli elementi forniti si basano sul carico di lavoro già acquisito, ma è evidente che, nel caso in cui potesse essere condotta a buon fine una notevole parte delle trattative in corso, il rientro dalla cassa integrazione, a partire dal 1986, assumerà ritmi più serrati e tali da condurre alla totale eliminazione del fenomeno almeno nei successivi anni.

Le commesse acquisite dai cantieri medio-minori, ammontano a 60 unità per un volume complessivo di 123.000 tonnellate di stazza lorda pari a 204.000 tonnellate di stazza lorda compensata.

Questi dati confermano la validità delle indicazioni programmatiche formulate dal Ministero, secondo le quali la quota di pertinenza del comparto avrebbe dovuto attestarsi intorno alle 200.000 tonnellate di stazza lorda compensata.

Dopo quanto premesso, esaminate le disponibilità finanziarie previste nei singoli capitoli delle tabelle annesse ai disegni di legge al nostro esame, ritengo opportuno dover svolgere qualche osservazione su alcuni capitoli sia della parte corrente che del conto capitale.

Come ho già detto, la spesa corrente manifesta una flessione complessiva di circa 42.651 milioni di lire rispetto al bilancio assestato del 1985. Ritengo necessaria qualche annotazione significativa nel quadro delle linee programmatiche di intervento nel settore marittimo perseguite dal Governo o anche di più ampio respiro politico.

Il capitolo 2064, «Spese di ufficio — illuminazione, riscaldamento e forza motrice per gli uffici marittimi», registra un disponibilità di 1.500 milioni di lire, stanziamento questo che non sembra tener conto dell'entrata in vigore del nuovo regolamento di disciplina,

in base al quale le pulizie degli uffici non possono essere più effettuate dal personale militare ma debbono essere affidate in appalto a ditte private.

Il capitolo 2065, «Acquisto, manutenzione, noleggio ed esercizio di mezzi di trasporto terrestri», contiene una previsione per l'anno 1986 di 400 milioni di lire contro uno stanziamento congruo da valutarsi intorno a 3.400 milioni di lire; somma questa ritenuta dagli addetti ai lavori necessaria per dare attuazione al decreto interministeriale del 9 luglio 1984, controfirmato dal Ministro del tesoro, con il quale è stata approvata la tabella di assegnazione dei mezzi terrestri alle Capitanerie di porto in funzione delle esigenze connesse ai numerosi compiti di istituto ma, soprattutto, per quanto riguarda la vigilanza sul demanio marittimo.

La carenza di mezzi terrestri e l'inefficienza per vetustà dei pochi mezzi disponibili rendono infatti problematica, se non impossibile, un'efficace azione di vigilanza nei vari compartimenti marittimi, molti dei quali raggiungono e superano i 200 chilometri di costa.

L'impossibilità di adeguare alla realtà dei fatti il parco dei mezzi terrestri, deficitario di circa 450 unità, procurerà — secondo le stime degli addetti ai lavori — sicuramente notevoli disservizi con conseguente responsabilità penale a carico dei capicompartimento, ritenuti responsabili della mancata vigilanza anche in carenza di mezzi, come sembra sia stato sostenuto in un recente parere dal Consiglio di Stato. Tale situazione rende manifestamente insostenibile un efficace espletamento dei servizi di polizia giudiziaria nel settore marittimo, ex articolo 1235 del codice di navigazione e articolo 221 del codice di procedura penale e successive modificazioni.

Il capitolo 2067, «Manutenzione ed esercizio dei mezzi nautici», contiene una previsione per il 1986 di 3.600 milioni di lire. Considerando che i mezzi navali in dotazione da mantenere pronti all'impiego sono 199, del valore di circa 120.000 milioni, il cui livello di manutenzione ha determinato una preoccupante indisponibilità operativa che sembra abbia raggiunto il 45 per cento, si nutrono

notevoli dubbi circa la reale possibilità che la somma stanziata possa consentire il ritorno all'efficienza dei mezzi oggi indisponibili, visto che detto stanziamento garantisce appena la normale gestione e l'esercizio dei mezzi idonei. Anche questa indisponibilità di mezzi avrà i suoi riflessi negativi sul servizio di vigilanza di polizia marittima lungo gli 8.000 chilometri di coste e di soccorso in mare a persone e natanti in pericolo.

Le considerazioni appena espresse, unite ad altre scaturenti dall'esigenza di corrispondere ai servizi di istituto sempre più in espansione, inducono a riflettere sull'opportunità di rivedere gli stanziamenti dei sopracitati capitoli.

A sostegno di questa proposta e ad integrazione della descrizione dei compiti propri del Ministero della marina mercantile, indicati all'inizio di questa relazione, ricordo il notevole ampliamento che c'è stato del numero dei servizi di istituto in relazione:

a) alla dilatazione dei servizi in mare per le accresciute attività (diporto, pesca sportiva, pesca professionale, riserve marine, piattaforme di perforazione, attività di prospezione di idrocarburi, eccetera);

b) all'ampliamento delle acque interne ed alla distanza dalla costa della linea di base delle acque territoriali, con conseguenti dilatate esigenze di esercitarvi la polizia marittima. Tale ampliamento e la conseguente aumentata distanza dalla costa, unitamente alla piattaforma continentale ed alla zona economica esclusiva, di cui agli ultimi sviluppi del diritto internazionale marittimo, fanno sì che la superficie sottoposta alla giurisdizione italiana sia superiore al territorio metropolitano;

c) allo sviluppo dei compiti antinquinamento e relativa vigilanza a vasto raggio per l'attuazione della recente legge sulla difesa del mare e delle convenzioni internazionali su tale materia.

I capitoli 2545, 2546, 2552, 2554 e 2555 si riferiscono agli stanziamenti destinati alla politica marittima per la difesa del mare; le dotazioni previste per complessivi 13.062 milioni dovrebbero bastare per provvedere alla tutela ecologica dell'ambiente marino. È anche questo un discorso di grande attualità.

La tutela ecologica del mare non può soffrire limitazioni di alcun genere sul piano degli ulteriori interventi organici e sul piano degli aggiustamenti finanziari:

— perchè il cammino della tutela ecologica costituisce espressione di una scelta consumata a livello planetario;

— perchè il bene che si intende tutelare è vasto e complesso e non conosce precedenti storici in tal senso;

— perchè implica il mutamento di una realtà che affonda le radici nei secoli (fino a qualche decennio era ancora imperante il principio dell'assoluta capacità depurativa del mare, formatosi nel corso del secolo scorso);

— perchè ogni attività concentra nella sua fase iniziale il grado massimo di sforzi;

— perchè le restrizioni finanziarie si adattano più ad attività già sorte e sperimentate, in quanto se ne possono conoscere le conseguenze, che a progetti in emanazione.

I capitoli di spesa in conto capitale sui quali si è maggiormente incentrata la mia attenzione critica sono quelli inerenti ai fondi per l'industria cantieristica. Credo che occorra riflettere sulla mancata ripartizione delle commesse ai cantieri tra la domanda interna e quella estera — in considerazione della carenza di quest'ultima — e sul fatto che, ad eccezione delle navi costruite in conto proprio dai cantieri, che ovviamente possono essere vendute anche all'estero, la quasi totalità delle commesse acquisite proviene da armatori nazionali.

Ritengo che uno stanziamento di mezzi finanziari che sostenga di più la domanda interna venga incontro, almeno in parte, alle esigenze di assicurare gli ordini acquisiti e l'acquisizione di nuovi ordini nonchè la chiusura delle trattative in corso, peraltro in fase avanzata, da parte dei cantieri.

Secondo le stime di esperti, il limite di impegno previsto per l'anno 1986 dall'articolo 1 della legge 12 giugno 1985, n. 295, pari a lire 500 miliardi, risulta insufficiente per assicurare l'acquisizione di un numero di commesse che consenta di raggiungere il citato limite di 800.000-850.000 tonnellate di stazza lorda compensata previsto nel triennio 1984-1986 dalle linee programmatiche

per favorire il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica. È stata stimata, per il 1986, una necessaria integrazione, in termini di limiti di impegno, di 112 miliardi.

Vuole essere anche questa una proposta, da aggiungere alle precedenti riferentesi ai capitoli di spesa corrente. In questa ottica andrebbero rivisti gli stanziamenti dei capitoli 7541 e 7546 inerenti rispettivamente al credito navale e alle sovvenzioni, contributi e conferimenti.

I suddetti 112 miliardi costituiscono, infatti, il fabbisogno aggiuntivo conseguente sia alle caratteristiche degli ordini acquisiti — in gran parte ad alta tecnologia e con costi unitari molto elevati — sia soprattutto alla carenza della domanda estera, peraltro soppiantata per volumi equivalenti da quella nazionale. Perchè ciò si realizzi e perchè i contratti nazionali possano essere conclusi appare necessario disporre la suddetta integrazione di 112 miliardi in termini di competenze sul capitolo 7541; ne consegue, in relazione alla suddetta integrazione, una correlata necessaria integrazione di 250 miliardi sul capitolo 7546.

Infatti per le nuove iniziative scaturite dall'acquisizione di contratti nazionali in luogo di domanda estera, lo stanziamento relativo all'esercizio finanziario 1986 sul capitolo 7546 «Anticipazione di rate di contributo al Credito navale» dovrebbe essere integrato di 250 miliardi in termini di competenza e di cassa, da aggiungersi ai fondi già iscritti, pari a 75 miliardi in competenza e 95 in cassa, nella tabella 17 relativa al 1986.

Anche questa proposta, che secondo il parere di esperti il Parlamento non dovrebbe disattendere, è mirata a non vanificare la politica di sostegno all'armamento ed alla cantieristica nazionale che ha trovato espressione nelle specifiche leggi prima ricordate.

Il capitolo 7601 «Acquisto dei mezzi nautici da iscrivere nei quadri del naviglio e delle relative dotazioni» prevede un'assegnazione di 5.400 milioni di lire.

Anche questo stanziamento non appare sufficiente alla realizzazione delle indispensabili costruzioni programmate; si corre così il rischio di vanificare i tentativi esperiti dal

Ministero della marina mercantile per adeguare gradualmente i delicati servizi di competenza del corpo delle Capitanerie di porto alle esigenze nazionali.

Vista la delicatezza della materia e le possibili implicazioni sulla sicurezza, sollevo anche in questo caso una proposta integrativa che trova anche la sua motivazione nella formazione del programma settennale di potenziamento dei mezzi navali «Capitaneria di porto» da attuarsi nel periodo 1986-1992, approvato con decreto ministeriale 31 gennaio 1985, in base al quale si prevede, per il prossimo anno, la costruzione di 5 motovedette veloci d'altura e 15 mezzi minori per una spesa di importo complessivo di circa 7.000 milioni di lire.

Il capitolo 8021 «Spese per l'installazione di nuovi impianti e mezzi meccanici e la costruzione di nuovi manufatti per le aziende di mezzi meccanici» prevede una assegnazione di 2.700 milioni.

Sembra, questa è almeno la considerazione degli esperti, che tale stanziamento non sia congruo neppure per il finanziamento di una sola fornitura, mentre le aziende che dovrebbero beneficiare del finanziamento sono 5; mi è stato riferito che l'azienda portuale di Livorno ha dovuto integrare con propri mezzi finanziari la somma assegnatale per procedere all'acquisto di una gru di alte caratteristiche tecniche il cui prezzo è di circa 4 miliardi.

Il capitolo 8022 «Spese per la costruzione, acquisto, noleggio dei mezzi nautici, aeromobili eccetera, per la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti del mare» che prevede lo stanziamento di 15 milioni in termini di competenza e di cassa ha avuto una assegnazione integrativa, nel disegno di legge finanziaria, di 19 miliardi; anche questi stanziamenti, nella loro globalità, non sembrano poter corrispondere pienamente alla politica di approntamento di mezzi adeguati di pronto intervento a difesa del mare.

Se si tiene anche conto degli impegni assunti nella Convenzione di Amburgo del 1979 sulla ricerca e salvataggio marittimo, di cui è in corso l'adesione dell'Italia e che rientra nella generale disciplina della legge n. 979

del 1982, occorrerebbero ulteriori notevoli stanziamenti.

Altre considerazioni possono essere fatte sugli stanziamenti che riguardano il capitolo 3061 — «Sovvenzioni e contributi alle società di navigazioni» e il capitolo 3571 «Contributo ordinario alle spese relative al funzionamento dell'Istituto centrale della ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima».

Il capitolo 3061 contiene uno stanziamento di 446.000 milioni che non sembrano corrispondere ai risultati di gestione 1984 delle società a partecipazione statale del gruppo Finmare ed alla richiesta di fabbisogno avanzato dalle società stesse, secondo le quali lo stanziamento sarebbe dovuto risultare pari a circa lire 485.000 milioni, di cui 322.000 milioni per servizi svolti da società PIN e 163.000 milioni circa per servizi di carattere locale ivi comprese le linee minori dell'alto e medio Adriatico.

È da sottolineare che la differenza sopraindicata di circa 40.000 milioni si ripercuote negativamente sul bilancio dello Stato in quanto si traduce in un ulteriore carico di oneri finanziari ai tassi bancari correnti in virtù della specificità normativa del settore (leggi n. 684 del 1974, n. 169 del 1975, n. 42 del 1978).

La determinazione definitiva dello stanziamento del capitolo 3571 è demandata alla legge finanziaria che integra di 100 milioni lo stanziamento di 1 miliardo e 100 milioni in termini di competenza e di cassa.

Le considerazioni che possono farsi in termini di perplessità scaturiscono dalla constatazione che sembra non essersi tenuto conto che il citato Istituto ha provveduto nel corso dell'anno 1985 all'assunzione del personale ed all'affitto dei locali della propria sede, che nel corso dell'anno 1986 dovrebbe quindi attrezzare i laboratori e provvedere alla definizione del trattamento economico del personale assunto ed al pagamento della propria sede.

Per tutto ciò l'onere aggiuntivo per la copertura è valutato in circa 3.000 milioni.

Mi rendo conto che questa esposizione esprime un certo stato di insoddisfazione che

mi ha indotto a sollevare alcune critiche ed a fare alcune proposte; tuttavia critiche e proposte sono in linea con gli obiettivi che inizialmente ho richiamato traendoli dalla relazione previsionale e programmatica del Governo. Infatti, sia per la spesa corrente che per quella in conto capitale ho sollevato una problematica che riguarda unicamente settori ed attività legati all'esigenza di sviluppo delle nostre industrie e della nostra economia, tenendo anche conto delle leggi e, quindi, degli orientamenti di questa Commissione emersi nei dibattiti avvenuti in occasione dell'esame delle leggi stesse. Ritengo, quindi, che, critiche e proposte debbano essere valutate in termini positivi, produttivistici e non assistenziali e nel quadro di possibili modifiche da attuarsi all'interno della legge finanziaria, senza intaccare, con gli opportuni aggiustamenti da parte della Commissione di merito, i tetti stabiliti in ordine alla spesa pubblica, al rapporto di questa col PIL ed al tasso programmato di inflazione.

Diversi anni fa ho avuto la fortunata circostanza di partecipare direttamente all'attività del Ministero della marina mercantile ed oggi, quindi, a distanza di anni, ho potuto fare un confronto fra le responsabilità e le competenze di allora e quelle attuali.

Mi sarebbe stato facile, pertanto, sollevare una serie di obiezioni critiche sui problemi di funzionalità ed efficienza del Ministero, ma ciò non ho fatto in quanto, conoscendo dedizione ed impegno del Ministro, dei suoi collaboratori, dei dirigenti e del personale ministeriale, dei servizi e degli uffici periferici, ritengo che le gravi deficienze che si potrebbero verificare sul piano operativo potranno essere contenute in termini accettabili.

Non posso non esprimere un dubbio e, cioè, che tenendo conto che un tempo anche in questa Commissione si è proposta una riforma del Ministero della marina mercantile in termini di unificazione con il Ministero dei trasporti si tenti in via non teorica ma di fatto di ridurre l'efficienza per renderne più agevole successivamente la trasformazione.

Per lealtà debbo dire che anch'io, all'epoca, ero tendenzialmente favorevole a quella

ipotesi ma, come ho detto, tenendo conto delle competenze, delle peculiarità e delle responsabilità attuali, personalmente dovrei riesaminare quella convinzione.

Sottolineo, in particolare, i problemi della difesa del mare e quelli ecologici ad essa legati, per i quali ho in precedenza fatto dei richiami specifici per evidenziare un aspetto fortemente legato alla qualità della vita e all'economia nazionale e sulla quale il Parlamento è decisamente impegnato.

Ricordo, a sostegno delle proposte che ho oggi rappresentato, come, recentemente, il Senato abbia approvato un disegno di legge di grande rilievo, per la difesa del mare e delle acque interne e dell'Adriatico in particolare e come, attualmente, il Senato sia impegnato nell'esame di un disegno di legge per l'istituzione del Ministero per l'ambiente.

Concludo l'illustrazione della tabella 17, del disegno di legge finanziaria e del bilancio pluriennale, facendo osservare che le proposte di modifica da me formulate comporterebbero un assestamento complessivo di circa lire 500.000 milioni in più da inserire nella legge finanziaria per la tabella 17 per l'attuazione della politica marittima nel suo insieme, comprendenti: 362.000 milioni per il sostegno della politica cantieristica armatoriale — con le conseguenti ripercussioni sull'occupazione — e 75 circa per il sostegno della politica per la difesa del mare anche in considerazione degli impegni che scaturiranno dalla Convenzione di Amburgo prima citata; mentre la rimanente parte serve a garantire l'efficienza dell'Amministrazione marittima centrale e periferica che è elemento essenziale per lo sviluppo dell'economia nazionale.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi. Il taglio che darò a questo mio intervento, pur affrontando i problemi che mi stanno di fronte, sarà leggermente diverso.

Per una economia aperta come quella italiana reputo di fondamentale importanza che

i suoi prodotti sia sul piano della qualità che del costo siano altamente competitivi.

Nella battaglia per la conquista di più ampie quote del mercato internazionale, la competitività è una lotta che va vinta una volta per tutte. Si ripropone giorno per giorno perchè giorno per giorno il prodotto nazionale per affermarsi sul mercato internazionale deve vincere un confronto che diventa sempre più acuto.

Nella determinazione dei livelli di competitività del prodotto nazionale, il prodotto ha un peso ed un costo rilevante.

Infatti nel conto nazionale dei trasporti per l'anno 1983 si parla di una spesa complessiva — che certamente sarà aumentata — sostenuta dagli operatori pubblici e privati, per la produzione di trasporti, dell'ordine di 168.000 miliardi.

Inoltre da più parti ed in particolare dalla stessa relazione alla seconda Conferenza nazionale dei trasporti del ministro Signorile appare che l'incidenza dei trasporti sui prezzi dell'intera gamma merceologica si aggira dall'8 al 20 per cento: un'incidenza che non ha confronti negli altri paesi dell'Europa occidentale e che penalizza fortemente la nostra economia che, come bene sappiamo, presenta margini di competitività assai ridotti.

L'azienda Italia ha bisogno di un sistema di trasporti efficiente e competitivo e di questo sistema quello marittimo-portuale è parte essenziale. Basti pensare alla centralità che storicamente ha sempre avuto ed avrà la via marittima nel nostro interscambio.

In questa ottica il nostro Gruppo ha valutato il disegno di legge finanziaria per il 1986, per la parte riguardante l'economia marittima: una valutazione attenta in particolare al rapporto fra l'entità delle risorse finanziarie disponibili e messe a disposizione, le loro finalizzazioni e i bisogni acutissimi del comparto.

Ci sembrano questi i parametri obiettivi al fine di una analisi dalla quale far discendere un giudizio di merito.

Orbene, il giudizio di merito che sentiamo dover esprimere come Gruppo comunista è che l'incidenza negativa sul comparto dell'e-

conomia marittima della complessiva manovra finanziaria, a nostro giudizio è tale da non permettere di intravedere, per lo meno nel breve periodo, un'adeguata spinta al rilancio dei porti e della pesca, mentre comporterà quasi certamente una ricaduta negativa sulla domanda di nuove costruzioni, di trasformazioni, di riparazioni. Se non si deciderà di aumentare il credito navale, nell'ordine proposto dal relatore, sul quale concordo, indubbiamente si riapriranno problemi nell'industria delle costruzioni e dell'armamento, su cui si era cominciato a segnare qualche punto in positivo.

Nella parte introduttiva al disegno di legge finanziaria, a pagina 6, si legge che «la manovra finanziaria sulle leggi pluriennali ha comportato, in termini di competenza, proposte di riduzioni nette — rispetto alle quote precedentemente determinate e iscritte nel bilancio 1986 a legislazione vigente — per complessivi 5.475 miliardi». Indubbiamente questi tagli penalizzano anche il comparto dell'economia marittima, ma il problema che desidero sollevare concerne i risultati cui dà luogo una siffatta penalizzazione. Credo che su tale problema ci si debba interrogare per tentare di dare una risposta esauriente. Stando al Ministero del tesoro, il risultato di questa netta riduzione, di questo risparmio di 5.475 miliardi è quello di contenere e ridurre l'entità del disavanzo del bilancio pubblico, con tutte le conseguenze positive che da tale manovra derivano. La domanda che pongo ai presenti è: ma è proprio così come dice il Ministro del tesoro? Qual è l'effetto di questa penalizzazione, di questo risparmio coatto? Veramente tale manovra condurrà al risultato di un contenimento del disavanzo? Mi sento di contestare una tale affermazione proprio per la negatività di una simile impostazione. Dico di più, signor Ministro, dico che, proprio per l'intima natura dialettica delle cose, quello che dovrebbe essere un risparmio finisce, in forza di una erronea politica — così almeno io la giudico — per tramutarsi nel suo opposto. Non si tratta quindi di un risparmio che potrà servire a ridurre il *deficit* pubblico, ma piuttosto di un risparmio che avrà solamente la fun-

zione di perpetuare le cause strutturali dell'indebitamento, almeno per quanto riguarda il settore di cui ci occupiamo.

Cerchiamo di riflettere insieme. Ricordo che già lo scorso anno sollevai il problema dell'entità ormai raggiunta dal disavanzo della bilancia dei pagamenti e sostenni che una politica giusta ed assennata doveva porsi l'obiettivo di un equilibrio fra entrate ed uscite, tra servizi resi e servizi ricevuti, per puntare in tempi un po' più lunghi ad ottenere un bilancio in attivo, come fu fino al 1957, e quindi tramutare una fonte di indebitamento in una fonte di autofinanziamento. Riconfermo ora l'impostazione che allora diedi per la soluzione di tale problema, perchè il nostro Gruppo ritiene che è semplicemente un assurdo che l'Italia, grande produttrice di traffico e vitalmente legata al trasporto via mare, debba sopportare un *deficit*, una perdita di risorse finanziarie che la penalizzano per 2.000 miliardi, e forse più, ogni anno. Sarei grato al Ministro se volesse fornirci il dato del tetto raggiunto dal *deficit* della bilancia dei noli, perchè credo che quella che ho indicato sia all'incirca la cifra attorno alla quale si attesta. Mi chiedo che logica di politica economica e di manovra finanziaria sia quella che da un lato propone riduzioni nette per un risparmio di 5.475 miliardi sulle leggi pluriennali e, dall'altro — ecco il punto — lascia inalterate, anzi le aggrava, le cause strutturali che producono l'indebitamento e, quindi, l'inflazione. Se quello che sto dicendo non è vero, invito il Governo a dimostrarlo.

Una politica che puntasse effettivamente a combattere il disavanzo pubblico e ad aumentare l'occupazione — a meno che non ci sia chi ritiene essere questa una contraddizione inconciliabile — per il settore di cui ci stiamo occupando, dovrebbe significare secondo noi agire per ridurre e poi eliminare la divaricazione prodottasi tra la crescita del fabbisogno di trasporto via mare e la perdita di capacità della flotta italiana a farvi fronte. Infatti, il *deficit* della bilancia dei noli nasce su questo terreno; pertanto, se non si interviene sulla flotta ponendola in condizione di poter eliminare questo squilibrio e questa divaricazione, cioè di restringere questa for-

bice, evidentemente la fonte strutturale di indebitamento rappresentata dal *deficit* della bilancia dei noli è destinato ad aumentare. Ristabilire un diverso equilibrio tra i due momenti — esigenza crescente di trasporto e capacità della flotta di farvi fronte — comporta un consistente intervento a favore della nostra flotta, sia pubblica che privata, destinato ad andare ben oltre ciò che si è fatto con il rifinanziamento delle leggi a nostra conoscenza. Come ben sapete, su quelle leggi noi esprimemmo a suo tempo un giudizio positivo e non voglio negare che con esse qualche risultato sia stato ottenuto, ma i fatti successivi ne hanno però dimostrato l'insufficienza.

La documentazione che a questo proposito ci offre l'allegato n. 5 (credito navale 1984) della tabella al nostro esame sia per quanto riguarda il numero delle aziende che hanno fatto ricorso al credito (116), sia per quanto riguarda l'entità della cifra del credito marittimo, mi sembra al riguardo estremamente eloquente nel senso che — come dicevo poc'anzi — già si delinea una situazione di insufficienza. E una insufficienza la riscontriamo anche nel fatto che per la prima volta siamo di fronte ad una realtà diversa rispetto al passato. In passato la nostra critica è sempre stata indirizzata a rilevare che, magari dopo un anno o due dalla approvazione di leggi che disponevano stanziamenti, ci si accorgeva che questi non erano stati pienamente utilizzati e che il 50 e a volte anche il 60 per cento delle somme disponibili non veniva speso. Questa è, invece, la prima volta in cui i finanziamenti vengono interamente assorbiti ancor prima della loro scadenza temporale e quindi siamo costretti a porci il problema di una loro integrazione.

Questo, in particolare, per quanto riguarda il credito.

Tuttavia, l'acutezza con cui si pone la necessità di un riequilibrio tra bisogno di trasporto via mare e capacità della nostra flotta di farvi fronte emerge in tutta la sua corposa consistenza se, per un istante, poniamo mente al reale stato di consistenza della flotta di bandiera.

I dati cui faccio riferimento sono quelli di cui dispone anche lei, signor Ministro; sono

recentissimi e risultano da un tabulato della LIMA aggiornato al 20 febbraio 1985.

Qual è lo stato della nostra flotta? Tra il febbraio del 1984 ed il febbraio del 1985, se consideriamo le navi che superano le 100 tonnellate di stazza lorda — e chi si intende un po' di mare sa che non si tratta di navi gigantesche — vediamo che il loro numero passa da 1.504 a 1.479 unità, con una diminuzione dell'1,66 per cento. In termini di tonnellaggio, si passa così da 9.249.047 a 8.915.601 tonnellate di stazza lorda, con una diminuzione complessiva del 3,6 per cento.

Dobbiamo inoltre tener presente che, alla data del 20 febbraio 1985, risultavano in disarmo 66 navi, per un tonnellaggio complessivo di 1.490.344 tonnellate di stazza lorda, pari al 16 per cento della flotta mercantile italiana. Quindi, la consistenza reale della nostra flotta è oggi di 7.425.257 tonnellate di stazza lorda. Dagli 11 milioni del passato abbiamo fatto un bel balzo indietro e, procedendo come i gamberi, non colmeremo certo il divario tra il crescente fabbisogno di trasporto via mare e la capacità della nostra flotta di farvi fronte.

Se entriamo nel dettaglio dei dati che ho citato, troveremo sorprese piuttosto amare. Mi soffermerò proprio su questo aspetto perchè ognuno possa avere la dimensione reale della situazione che abbiamo di fronte.

Delle 1.479 navi cui ho fatto poco fa riferimento, quelle che superano le 3.000 tonnellate a stazza lorda sono solo 323 e costituiscono il vero nucleo fondamentale della flotta commerciale italiana in grado di varcare gli oceani. Se però esaminiamo queste 323 navi per tipo e per età, toccheremo ancora con mano un dato estremamente negativo.

Ecco come si presenta la flotta italiana più propriamente commerciale, quella cioè più influente per quanto riguarda il traffico internazionale: 7 navi per trasporto passeggeri, di cui 6 hanno più di 20 anni; 39 navi per trasporto misto di passeggeri e di merci, di cui 9 hanno più di 20 anni; 35 navi «ro-ro», di cui 3 hanno più di 20 anni; 85 navi per il trasporto di prodotti petroliferi, di cui 23 hanno più di 20 anni; 14 navi per il trasporto di prodotti chimici e 12 gassiere; 23 navi per il trasporto ed il carico in generale (navi che

hanno fatto ormai la loro epoca), di cui 8 superano i 20 anni; 78 *Bulk carriers*, di cui 25 superano i 20 anni; 18 *Ore Oil* e 12 *Fuel containers*, di cui 3 superano i 20 anni. Come si può vedere, 77 navi su 323 superano i 20 anni, giungendo in alcuni casi fino ai 39. Si tratta, peraltro, del 27 per cento del nucleo portante della flotta italiana.

Se questo è lo stato della flotta italiana, ognuno può rendersi conto della gravità del problema e dello sforzo da compiere sul piano finanziario per aggredire una delle cause strutturali di un indebitamento destinato ad ulteriore crescita, che sarà tanto maggiore quanto più consistente dovesse farsi la ripresa economica del Paese, stanti le condizioni attuali della flotta nazionale. Pertanto, quello che apparentemente poteva sembrare un risparmio si traduce, in realtà, nel suo opposto.

Sovente si parla di aumentare la quota di partecipazione della nostra flotta nel trasporto nazionale. Ho sentito spesso, in convegni e conferenze, sollevare proteste per forme scorrette di concorrenza e richieste di misure legislative atte a difendere la nostra flotta di bandiera. Presto esamineremo il provvedimento relativo alla difesa della flotta di bandiera, che giace attualmente presso la Camera dei deputati e che reputo giusto.

Signor Ministro, mi pongo un problema: se veramente dovessimo riuscire nella battaglia per l'aumento della quota di partecipazione della flotta nel trasporto nazionale — ciò che ci compete per legge ed in base ad accordi internazionali, stante la realtà della flotta italiana che ho testè esposto sulla base di dati reali — come potremmo far fronte a questa esigenza se non attraverso il ricorso al noleggio di navi altrui? Non credo che questa sarebbe una saggia politica marittima nazionale. Ciò mi permette, comunque, di sottolineare la positività della scelta compiuta per la Finmare, a dimostrazione della ineluttabilità di una presenza pubblica con navi di linea.

Se la realtà della flotta è questa, indubbiamente di ciò è in parte responsabile anche l'armamento pubblico per le politiche che ha seguito nel passato e che lo hanno penalizzato. Ma certamente la responsabilità più gran-

de è delle oltre 200 società armatrici aderenti alla «Confitarma».

Mi avvio rapidamente alla conclusione. Per quanto riguarda la situazione della portualità, la ripresa dei traffici, la legge sull'esodo, la consistente riduzione delle maestranze portuali che ne è conseguita, il forte aumento di produttività hanno contribuito alla rinascita della capacità competitiva del nostro sistema portuale. Questa mattina ho letto con piacere su «Il Sole - 24 Ore» il seguente titolo: «A Genova operazioni di sbarco con tempi da primato». E ciò mi ha particolarmente rallegrato non perchè si tratta di Genova, ma perchè Genova è un grande porto italiano.

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Tutto è relativo. Il termine di paragone è il passato del porto di Genova, non il livello degli altri paesi europei.

BISSO. Ci si riferisce anche ad altri paesi. Comunque si tratta di tempi da primato.

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Neanche per sogno! Occorrerebbe andare ad Amburgo, ad Amsterdam e soprattutto ad Anversa per affermare una cosa del genere.

BISSO. Ma quello che ho letto lo scrive «Il Sole - 24 Ore»!

PRESIDENTE. È un dato che si riferisce all'anno in corso?

BISSO. In verità si riferisce ad una partita e non è quindi un dato complessivo.

PRESIDENTE. Questo è il punto. A volte gli indici si usano a sproposito.

BISSO. Qui è adoperato a proposito. Non ci sono problemi di altro tipo.

Questa maggiore produttività e tutti i fattori a cui prima ho fatto riferimento hanno indubbiamente contribuito a ridare capacità competitiva al sistema portuale italiano, sottraendolo a quella emarginazione crescente

derivante dalla perdita di competitività che si accentuava contestualmente all'esplosione della crisi dei traffici. Tuttavia tale recupero di capacità competitiva fino ad ora è avvenuto non in ragione dell'introduzione di tecnologie più avanzate o di un aumento della capacità ricettiva dei porti, nè tanto meno in forza di una ristrutturazione che abbia finalmente investito tutti i fattori del processo produttivo del servizio portuale quanto in funzione di una consistente contrazione della manodopera portuale.

I mezzi tecnici con cui nei porti si lavora e con cui la merce è trasportata via mare in questo arco di tempo non hanno subito modificazioni tali da far balzare così in avanti la capacità competitiva del sistema portuale italiano. Essi sono rimasti gli stessi di un paio di anni fa ma, grazie a un aumento dei traffici e a una forte contrazione dei lavoratori portuali, c'è stato un incremento della produttività (non intendo dilungarmi sulle altre conseguenze) e, in termini di gestione dei costi, un avvio alla riconquista della capacità competitiva.

A nostro giudizio occorre affrontare diversamente le questioni concernenti la portualità nazionale, altrimenti si corre il rischio di vanificare lo sforzo fin qui compiuto che pure ha portato a qualche risultato. Occorre cambiare linea di tendenza, in caso contrario contribuiremo a rendere impraticabile il rilancio del cabotaggio perchè il porto — come ben sappiamo — è il punto essenziale di un sistema intermodale integrato che tuttavia prevede la riduzione dei tempi e dei costi dell'imbarco e dello sbarco, oltre ad una riforma della normativa doganale.

Tutti gli studi compiuti — che reputo molto interessanti — mettono in rilievo il dato dell'efficienza portuale insieme alle questioni relative alla legislazione doganale, che va seriamente affrontata e riformata, senza di che rimarrebbe una serie di lacci e laccioli tale da impedire a questo servizio di raggiungere la stessa competitività degli altri mezzi di trasporto, fino ad annullare addirittura il decollo del sistema portuale.

Affinchè il cabotaggio possa diventare quello che si dice nel piano dei trasporti nazionali, ossia un «fattore di cambiamento

dell'assetto dei trasporti interni e di collegamento con il traffico internazionale», i porti e i sistemi portuali non possono rimanere quello che sono e questo non solo per il rilancio del cabotaggio, ma anche per non disperdere i risultati positivi che stiamo ottenendo rispetto a quanto è stato fatto anche nel passato.

Ribadiamo ancora una volta che per i porti è indispensabile adottare sollecitamente una legge di programmazione che si occupi anche della riforma delle gestioni. Si tratta di un impegno che il Ministero a suo tempo aveva già assunto, anche se non so a quali risultati sia pervenuto. Ci permettiamo di sollevare tale questione per addivenire a una legge di programmazione il cui punto fondamentale, secondo noi, deve essere la definizione dei sistemi portuali intesi non come degli aggregati amministrativi ma come complessi economici territoriali che, imperniati sul porto come nodo centrale, realizzino un modello di trasporto integrato mare-strada-ferrovia.

Importante è anche la classificazione dei porti che deve far riferimento non soltanto al volume delle merci movimentate, come indicava il testo unico del 1985, ma anche alle vocazioni dei singoli scali, definendo quindi insieme rango e funzione dei porti. Occorre cioè stabilire di volta in volta se si tratta di porti di rango transoceanico, cioè internazionale, oppure di porti di cabotaggio o di interesse locale e così via, precisandone le funzioni che possono essere, a seconda dei casi, commerciali, industriali, pescherecce, turistiche. È necessario quindi assumere altri parametri ai fini della classificazione dei porti, classificazione che ci sembra un punto di passaggio decisivo per una politica nazionale di localizzazione delle risorse che sia effettivamente funzionale ad una politica di sviluppo.

Nella tabella 17, per quanto riguarda il perseguimento di una politica di sviluppo del settore di cui stiamo parlando che combatta nel contempo le cause del processo di indebolimento, in realtà vengono messi a disposizione mezzi inadeguati.

Vi è poi il problema del credito navale per il quale non spenderò molte parole perché

mi associo a quanto detto finora; anche in questo caso la nostra battaglia andrà nella direzione di accrescere il credito navale per impedire che si possa riaprire il problema a scadenza brevissima in termini drammatici.

Occorre dire e comprendere che il rapporto costi-benefici questa volta è a vantaggio della società. Il risparmio di 300 miliardi significa mettere l'industria cantieristica in grosse difficoltà, riaprire una situazione di crisi, di conflitti sociali, rischiare l'interruzione dei contratti nel settore dell'armamento e le relative disdette. Da questo punto di vista si riaprirebbe un problema di portata enorme e pertanto su questo punto condurremo la nostra battaglia e saremo disposti a convergenze per poterla vincere.

Per quanto riguarda i finanziamenti relativi alle linee di programmazione triennale, vediamo che vi è una riduzione inaccettabile; è una riduzione che non paga poiché non costituisce risparmio. È infatti inaccettabile una riduzione in un settore come quello cantieristico e di armamento, soprattutto in considerazione del fatto che già era stato approvato il relativo finanziamento. Ora invece ci troviamo di fronte ad una notevole riduzione e lascio a chi mi ascolta il giudizio sul suo costruito ai fini dell'uscita definitiva della navalmeccanica dal tunnel della crisi.

Per quanto riguarda i porti, mi permetto di dire che siamo di fronte ad uno stanziamento complessivo che non contiene in sé l'indicazione non dico di una svolta ma neanche dell'avvio di un mutamento. Siamo in presenza di una cifra che è comprensiva di un insieme di questioni.

In questo settore abbiamo ottenuto dei risultati in forza di leggi che hanno permesso certi decolli. Tuttavia, se ora non si intervenisse, non riusciremmo a consolidare tali risultati. Occorre quindi accelerare i tempi non per ottenere la luna nel pozzo ma per realizzare quegli investimenti necessari al fine di attrezzare convenientemente i porti. Non si deve tornare indietro ma mantenere ed accrescere risultati che già in parte abbiamo ottenuto.

Per quanto riguarda la pesca, ho letto anch'io con attenzione tutto il materiale che i documenti al nostro esame ci forniscono.

Tuttavia, le cifre relative ai capitoli della tabella 17, alla rubrica 6, non sono affatto ricollocate, salvo qualcuna, nella dimensione in cui le pone il disegno di legge finanziaria.

Ciò vuol dire che vi sono ancora dei passaggi da realizzare? Non lo so. Ma allora quali sono le cifre vere? Quelle del disegno di legge finanziaria o quelle riassunte alla fine della rubrica 6 della tabella 17? Sorge allora il problema dell'effettiva entità della cifra spendibile.

Se è vero che i residui uniti alle spese previste per il finanziamento di decreti e leggi inerenti il settore costituiscono l'entità della massa spendibile, non capisco la discrasia esistente tra le previsioni del disegno di legge finanziaria e quelle recate dalla tabella 17 almeno per quanto riguarda i capitoli relativi ai contributi per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima e alla somma da corrispondere al Fondo centrale per il credito peschereccio.

Siamo quindi di fronte a stanziamenti inadeguati. Sappiamo ad esempio che nel settore ittico siamo grandi importatori, si tratta di un'altra spesa che va a far parte del *deficit* della bilancia alimentare.

Concludendo, vorrei evidenziare come a tutt'oggi non sia ancora entrato a far parte della più matura cultura economica l'apprezzamento di quanto le attività marittime e portuali possano contribuire alla ripresa del Paese. Aggiungerò che la manovra finanziaria per il comparto dell'economia marittima ci appare inadeguata a ridisegnare gli assetti per i diversi settori e a definire una strategia che sia fortemente finalizzata all'efficienza del comparto stesso e che rimuova nel contempo le cause strutturali che determinano accrescimenti di indebitamento pubblico.

Queste sono le considerazioni che, come Gruppo, ci sentiamo di fare rispetto alla tabella 17 per la parte riguardante il settore oggetto della nostra attenzione.

PATRIARCA. Signor Presidente, colleghi, devo esprimere il mio apprezzamento per la relazione sulla tabella 17, esposta dal relatore con una serie di notazioni molto stimolanti che riguardano innanzi tutto — e mi ha

fatto piacere rilevarlo nel finale della sua esposizione — la superficialità con la quale nel passato e tuttora, da molte parti politiche ed anche dalla nostra, si è guardato al problema dell'economia marittima come ad un argomento del settore dei trasporti più in generale, per cui da più voci si è invocata la soppressione del Ministero della marina mercantile e l'accorpamento delle sue funzioni nel Ministero dei trasporti e in altri dicasteri.

Nell'approfondimento della situazione dell'economia marittima dell'Italia, da più parti esposizioni frettolose e superficiali impongono un ripensamento anche se — dobbiamo dirlo con estrema chiarezza — la caduta di interesse complessivo dei responsabili della politica economica del Paese verso questo settore, rimane un dato permanente.

Le doglianze, rappresentate sia dal relatore che dal collega Bisso in rapporto ad un quadro di inadeguatezza degli stanziamenti, specialmente per la parte afferente l'impegno di spesa produttiva, costituiscono ancora una volta l'amara constatazione che questo comparto solo marginalmente rientri nella politica economica generale del Paese che ritiene assolutamente secondaria la direzione di tale settore, nonostante la tradizione — più volte evocata — e la pluralità degli interessi che una politica marittima porta in un Paese che vive in mezzo al mare, che dal mare trae, nelle sue più varie articolazioni, motivo di sostentamento, di impegno di lavoro e di ricchezza.

Con una modernizzazione del settore, attesa la centralità di un sistema ad economia aperta — come ha ammesso il collega Bisso — il problema dell'interscambio rimane uno dei fattori centrali; è chiaro che tutto ciò comporterebbe una attenzione più pertinente da parte dello stesso Governo e, in modo particolare, da parte di chi governa complessivamente l'economia del nostro Paese.

Ancora una volta, nell'occasione della presentazione di questa tabella, abbiamo ripetuto e riletto il *cahier de doléances* relativamente alla mancata attenzione delle forze politiche responsabili.

Rovesciando le priorità alle quali sia il relatore che il senatore Bisso si erano riferiti

parlando della inadeguatezza degli stanziamenti connessi con un piano di sviluppo e di ristrutturazione della cantieristica, si invocano in questa sede — certamente sede non opportuna ma politicamente rilevante — maggiori stanziamenti per i programmi che pure hanno trovato, in questa Commissione, un momento di impegnativo approfondimento e di ricerca dei possibili sbocchi per una situazione di crisi attinente al settore dell'armamento e della cantieristica.

Mi permetto di modificare questo rapporto e di dire che il Ministero non avrebbe dovuto presentare, come è successo, dati di diminuzione della spesa corrente perchè, essendo esso povero di strutture — e tale povertà ricade notevolmente sulla qualità dei servizi e sull'incidenza complessiva che questo Ministero avrebbe dovuto avere e non ha nel complesso sistema economico del nostro Paese — questi dati, mentre per altri centri di spesa pubblica rappresentano uno degli obiettivi irrinunciabili, secondo me, riferiti al Ministero della marina mercantile, vanno giudicati in termini critici e negativi.

Perchè se molte leggi non sono andate avanti, se i programmi hanno vissuto momenti di ritardo, se il piano della pesca non trova attuazione, assistiamo al progressivo deterioramento della situazione del comparto.

Proveniamo da città cantieristiche e ci occupiamo dei problemi della cantieristica; dobbiamo farci carico del totale fallimento della politica della pesca degli ultimi anni e non per effetto di mancanza di attenzioni da parte delle autorità politiche governative, ma per l'inesistenza di strutture che la legge 17 febbraio 1982, n. 41, aveva individuato e che, per il rallentamento del funzionamento di alcuni istituti come quello per la ricerca scientifica applicata alla pesca, hanno provocato fortissimi ritardi nel programma, pure non risolutivo dei problemi del settore della pesca, ma che avrebbe dovuto avviare, secondo il legislatore, un processo di ripresa complessiva.

I momenti caldi di tale politica come il ripopolamento, il riposo biologico, la pesca intesa come sport, sono rimasti solamente delle buone intenzioni, degli *slogans* che or-

mai ripetiamo nei convegni dei pescatori ma non incidono in questo particolare settore poichè manca alla struttura la necessaria attivazione degli strumenti.

È stata bandita una serie di concorsi che non si riesce a portare a compimento. Il Ministero della marina mercantile è colpito dal blocco delle assunzioni — mi dispiace che non sia presente il Ministro — ma non mi pare che la Presidenza del Consiglio lo abbia autorizzato a completare perlomeno i quadri organici minimi richiesti per il buon funzionamento delle strutture dicasteriali.

È un fatto gravissimo poichè su tale dato si innesta anche un processo ritardante: possiamo aumentare le dotazioni di spesa ma quando mancano le strutture idonee a istruire le pratiche in tempi opportuni e normali, è inutile lottare e rischiare di arricchire di residui passivi il nostro Ministero.

Ho avuto occasione nel corso della presentazione del disegno di legge relativo al rifinanziamento del credito navale e alla cantieristica di avanzare una proposta per sanare la situazione della direzione dell'armamento che presenta un organico assolutamente ridotto ed inadeguato a rispondere alle domande pressanti che vengono da un processo di crisi che investe i due settori portanti della cantieristica e dell'armamento. Purtroppo questo provvedimento dal cammino tanto tormentato, che riuscì a trovare un momento di attenzione in questa sede, è stato completamente ignorato dall'altro ramo del Parlamento e l'attuazione della legge sull'anticipo delle rate di contributo e la stessa riformulazione della legge sulla cantieristica hanno avuto tempi di applicazione assolutamente inadeguati, che hanno penalizzato ulteriormente coloro che pur avevano considerato positivamente l'intervento dello Stato in questo settore e che, invece, si sono trovati nel corso degli ultimi mesi in una situazione estremamente drammatica perchè non si riusciva, e non si riesce, in tempo utile ed opportuno ad ottenere i decreti di concessione dei contributi. Infatti, nonostante gli enormi sforzi dei pochi generosi funzionari, non c'è la possibilità di dare risposte adeguate.

Per questo, senatore Pacini, ritengo che il

dato del recupero rispetto alla spesa corrente di questo Ministero sia un dato di grande incoerenza e un dato estremamente negativo.

Per quanto riguarda le altre previsioni contenute nel documento al nostro esame, devo dire che ci rendiamo certamente conto con soddisfazione che l'andamento delle commesse ha subito una modificazione tale da richiedere un ulteriore stanziamento sia per contributi ai cantieri sia per nuovi investimenti per una cifra complessiva di circa 360 miliardi. È un dato che però apprendiamo in ritardo rispetto alla elaborazione dei documenti finanziari. Su questo dato noi avremmo potuto creare una mobilitazione; noi, che ci siamo battuti sempre con impegno per la risoluzione di tali problemi, avremmo potuto coadiuvare il Ministro nel momento della stesura del disegno di legge finanziaria, nel quale non si tiene conto di questa esigenza essenziale e avremmo potuto mobilitare le forze politiche responsabili ed interessate ad un minimo di efficienza del settore, nonché sostenere con vigore l'azione del Ministro. Ci auguriamo di poterlo fare in sede di Commissione bilancio in un momento che però è molto difficile in quanto tutti i giochi sono già stati fatti e si possono solamente creare illusioni in ordine alla necessità, all'urgenza e all'importanza di questo rifinanziamento, in un momento in cui si assiste ad un dato congiunturale favorevole dell'aumento della domanda di nuovo naviglio.

Al riguardo devo lamentare il fatto che il Ministro non abbia adempiuto alla presentazione della relazione semestrale sull'andamento delle commesse, che è prevista dalla legge. E mi spiace che il collega Bisso, solitamente così attento nel richiedere questo adempimento, oggi non lo abbia invocato. Se la Commissione avesse conosciuto il dato relativo all'andamento delle commesse avrebbe potuto tempestivamente appoggiare l'azione del Governo e del Ministro in ordine a questo problema. Se non riusciremo in sede di Commissione bilancio ad ottenere l'aumento della dotazione — stando ai dati fornitici dal Ministero, che sono dati inoppugnabili — sicuramente avremo vanificato gran parte dell'impegno relativo alle linee programmatiche per il triennio 1984-1986,

approvate dal CIPE relativamente ai settori della cantieristica e dell'armamento. Dico queste cose con molta partecipazione perché veramente la nostra Commissione si è impegnata per la risoluzione di questi problemi con spirito di sacrificio e — vorrei dire — con coraggio rispetto a prospettive fosche. A tale proposito desidero dare atto in particolare al Presidente della tempestività con la quale si è sempre risposto alle sollecitazioni provenienti dai settori della cantieristica e dell'armamento, che vivono una crisi drammatica. Esprimiamo l'auspicio che la proposta del relatore di un rimpinguamento degli stanziamenti per questi settori, malgrado le multiformi esigenze di revisione che si scontreranno in questi giorni nella Commissione bilancio, possa trovare accoglimento. Si tratta — come ho già detto — di un dato importante, essenziale ed irrinunciabile per il mantenimento quanto meno di una politica di sostegno ad un settore fortemente penalizzato e in crisi.

Desidero ancora osservare che in questa sede è stata rilevata la difficoltà da parte del nostro armamento di corrispondere anche al volume di traffico dall'Italia e verso l'Italia. I dati al riguardo sono piuttosto inquietanti in quanto, pur avendo una flotta dalle connotazioni di grande prestigio, non riusciamo a coprire che il 30 per cento dei traffici provenienti dall'Italia; e questo nonostante le nuove disposizioni del codice dell'UNCTAD e nonostante sia all'esame un disegno di legge relativo alla difesa della bandiera, del quale sarò relatore e che sto cercando di studiare attentamente per evitare che un provvedimento legislativo che rimane importante e fondamentale e sul quale è necessario invocare la solidarietà vera dei soggetti interessati diventi poi una norma impraticabile e soggetta alle più diverse interpretazioni. È infatti inutile approvare norme di carattere generale per proteggere l'armamento nazionale, se poi l'Enel si comporta in una certa maniera e le Partecipazioni statali non convergono con l'indirizzo complessivo di salvaguardia di un patrimonio industriale enorme che si va sempre più degradando per le manovre politiche non coerenti che si determinano nell'ambito delle stesse Partecipazio-

ni statali. Mi permetto, anche rispetto ad una comparazione con altri *partners* della Comunità economica europea, di rappresentare alla Commissione un quadro più complessivo e coerente per invocare alcune decisioni in ordine ad una serie di proposte che mi permetterò di avanzare. In tale maniera si potrà veramente tentare di recuperare le quote di traffico che competono comunque all'armamento nazionale.

Noi speriamo in questa riconsiderazione di avere sempre l'apporto convinto di tutti i Gruppi politici per portare avanti un tentativo di coerenza — non mi occuperò qui dei problemi portuali in particolare, perchè lo farà con maggiore approfondimento il collega Gusso — nella gestione delle poche risorse in questo settore. E ricordo che noi un simile tentativo lo esperimmo in occasione dell'approvazione e modificazione del provvedimento relativo al finanziamento dei porti in crisi. Un provvedimento che ci lasciò piuttosto perplessi e che avremmo voluto modificare sostanzialmente, ma che purtroppo è rimasto invece ancorato ad una impostazione che non era quella di una coerente politica economica che potesse, in qualche modo, rispondere alla necessità di rendere efficiente il quadro della portualità nazionale.

Faremo quindi una serie di tentativi in questo senso, soprattutto attraverso una riconsiderazione di fondo del disegno di legge sulla ristrutturazione della Finmare; un provvedimento, questo, che mi auguro trovi la volontà decisa, da parte della Commissione, di elaborare un programma che dovrà essere coerente con la linea economica di riequilibrio e di ripresa complessiva del ruolo delle Partecipazioni statali che il presidente dell'IRI Prodi sta portando avanti da tempo.

Mi auguro altresì che il disegno di legge sia adeguato alla filosofia con la quale il professor Prodi ha affrontato i problemi relativi a settori vitali per l'economia del Paese — come, ad esempio quello agroalimentare — e con una presa di posizione vigorosa, per effetto della quale sta riportando una parte delle Partecipazioni statali nell'ambito del mercato, liberandola così da soggezioni,

clientelismi e assistenzialismi deteriori. Credo che così facendo si potrà certamente mettere in condizioni anche questo comparto di assolvere un ruolo importante nei traffici internazionali, e attraverso un collegamento con le nuove linee di sviluppo dei traffici stessi e attraverso una riconsiderazione del ruolo delle singole società operative, con una disamina serena, approfondita e coraggiosa di quelli che dovranno essere gli obiettivi coerenti di una impostazione di politica economica sulla quale diciamo di essere tutti d'accordo, ma per la quale dobbiamo anche orientare opportunamente quegli sforzi che il Paese sta compiendo, in un momento di grande preoccupazione e di crisi finanziaria, in direzione della ristrutturazione di alcuni particolari settori.

Per questo, a suo tempo, ebbi modo di rilasciare alla stampa alcune dichiarazioni che non furono però interpretate in maniera esatta. Vogliamo il rafforzamento del polo pubblico, che deve guidare, in questo momento, la ripresa complessiva della politica dei traffici, sulla base, però, di un disegno completamente rovesciato rispetto al passato, con una impostazione che non si limiti più ad una serie di sostegni, alcuni dei quali si sono rivelati veramente incoerenti. Ho visto, ad esempio, assegnare contributi integrativi per le navi a turbine. Ora, se la nave a turbine non ha più un valore economico produttore, o vi si rinuncia, oppure si cambia completamente impostazione.

Non è pensabile, rispetto ad un programma che ha voluto le navi a turbine, che oggi lo Stato conferisca finanziamenti aggiuntivi per quello stesso tipo di navi. Le risorse devono invece essere impegnate per la Finmare, perchè essa conquisti nuovi spazi di mercato in un settore, come quello internazionale, nel quale la competitività è difficile.

Desideriamo, innanzitutto, il rinnovamento della flotta, sul quale puntiamo anche per ridare vita ai cantieri. A mio avviso, non dovranno esserci riduzioni, nel programma di rinnovamento della flotta pubblica e ciò anche rispetto ad alcune richieste dell'armamento privato che riteniamo inaccettabili. La flotta pubblica deve essere rinnovata, così come è previsto nel disegno di legge sulla

ristrutturazione della Finmare, in modo particolare per disporre di strumenti operativi in grado di fronteggiare un mercato sempre più difficoltoso.

Ci auguriamo che la Finmare possa, nelle libere leggi di mercato e con quella dimensione aperta dell'economia italiana, dispiegare, anche nel complesso dei rapporti internazionali, il proprio ruolo ed avere il suo sviluppo e la sua giusta dimensione.

Tali erano le osservazioni che mi sono permesso di avanzare, condividendo l'impostazione del relatore e raccogliendo anche alcuni stimoli venuti dagli interventi di altri colleghi.

GUSSO. Signor Presidente, cercherò di essere sintetico, anche perchè molte cose sono state già dette sia dal relatore che da altri colleghi che sono intervenuti, tra i quali il senatore Patriarca.

Partirò da alcuni dati che mi sembrano estremamente significativi. Il nostro Paese è interessato da un traffico interno ed internazionale, compreso quello del petrolio, di un miliardo e 150 milioni di tonnellate che si distribuisce tra strada, ferrovia, oleodotto, navigazione interna e mare con una prevalenza della strada per oltre il 60 per cento e del mare per circa il 30 per cento.

Tuttavia, il traffico che si svolge all'interno del Paese si distribuisce in modo diverso, tanto che la strada assorbe oltre l'80 per cento del traffico stesso, la ferrovia il 6-7 per cento ed il cabotaggio ugualmente il 6-7 per cento, mentre la navigazione interna ha una quota minima e l'oleodotto e gli altri mezzi di trasporto incidono nella misura del 4-5 per cento. Mi riservo comunque di tornare più avanti sul problema dell'enorme incidenza del traffico su strada per fare alcune considerazioni.

L'interscambio internazionale, invece, si distribuisce nel modo seguente: arriva o parte per mare per il 68 per cento; arriva o parte per autocarro per il 16 per cento; arriva o parte per ferrovia per il 9 per cento e per il 7 per cento con altri mezzi.

Dobbiamo quindi porci la seguente domanda: se vi è una distorsione nella distribuzione del traffico delle merci, circa i diversi

modi di trasporto, che vede una abnorme prevalenza della strada, possiamo continuare su questa linea? È giusto, è nell'interesse del Paese andare avanti così?

Poichè è da presumere e da sperare che nel Paese si consolidi e si sviluppi la ripresa economica, non vi è dubbio che assisteremo in futuro ad un aumento del traffico, anche se il traffico stesso subirà alcune modificazioni rispetto al passato. Ad esempio, vedremo un traffico di tavole anzichè di tronchi; vedremo più *containers* e così via; vedremo, cioè, una modificazione del tipo di confezionamento delle merci.

Vi è una stretta correlazione tra il prodotto interno lordo ed il traffico, tale per cui, grosso modo, se il prodotto interno lordo aumenta, ad esempio, di 100 il traffico non aumenterà di 100, ma, in modo più che proporzionale, di 110 o di 120 rispetto al prodotto interno lordo.

Tuttavia, come dicevo prima, negli ultimi vent'anni è avvenuta una «distorsione» del traffico nel nostro Paese che vede circa l'80 per cento delle merci viaggiare su strada. E ciò per quanto riguarda il trasporto all'interno dei nostri confini. Ma come si distribuisce la merce che arriva via mare dall'estero? All'incirca nello stesso modo, in quanto una grossa fetta della merce che arriva per mare (purtroppo non posso quantificarla perchè non abbiamo dati precisi al riguardo) prosegue verso l'interno via strada tramite autocarri, così come accade viceversa per la merce diretta ai porti. Ciò ha portato — come ricordavo prima — a un'abnorme distorsione del traffico e a conseguenti fenomeni di congestionamento della rete stradale e autostradale italiana, spesso dovuti alla forte prevalenza di autocarri che oggi incidono notevolmente su tale direttrice di traffico. Leggevo poco fa su quel prezioso libretto che ci è stato consegnato oggi che nel 1984 abbiamo avuto grosso modo 270.000 incidenti stradali con 7.000 morti e 215.000 feriti.

PRESIDENTE. Nel dato relativo ai morti sono comprese, poi, solo le persone decedute entro il settimo giorno dall'incidente, altrimenti la cifra sarebbe più alta.

GUSSO. Il dato lo leggo nel compendio ISTAT, ma quello che lei dice, è vero. Abbiamo poi gravissimi dissesti al manto e al sottofondo stradale, nonché spese di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale e autostradale che crescono in modo non proporzionale all'aumento del costo di costruzione, ma in base agli effetti del dissesto delle vie stradali dovuto all'enorme presenza di autocarri.

Abbiamo varato un piano per la viabilità di grande comunicazione certamente necessario perchè intanto occorrerà fare nuove strade o raddoppiare o allargare quelle già esistenti. A tale riguardo voglio citare come esempio l'Autostrada del Sole. Quando nel 1965 venne aperta si pensava di passare dai 5.000 veicoli circolanti sulla rete di strade statali corrispondenti, a 12.000 veicoli nel 1984. Invece l'anno scorso sull'Autostrada del Sole sono passati ben 34.000 veicoli, di cui 12.000 erano autocarri. Di conseguenza, soprattutto nel tratto Firenze-Bologna, c'è un cantiere dietro l'altro.

Con ciò voglio dire che è giusto favorire e agevolare il traffico stradale, però occorre tener conto anche delle conseguenze e dei costi che la collettività deve assumersi. Quindi occorre chiedersi se sia nell'interesse nazionale proseguire su tale strada e se il sistema economico può sopportare i costi del riadeguamento complessivo della rete stradale. Il trasporto su strada infatti è certamente più flessibile e adattabile, tuttavia comporta costi maggiori che sono ricompresi direttamente nella tariffa e che indirettamente ricadono sulla collettività per le spese di manutenzione e di riadeguamento del sistema stradale.

Ci sono infrastrutture alternative? Senz'altro ci sono le ferrovie, ma queste da molti anni non riescono a salire oltre i 50 milioni di tonnellate di merce trasportata, su un totale di un miliardo e 150 milioni. Inoltre le ferrovie non operano in un regime di libero mercato, ma praticano tariffe politiche, ossia non vi è una correlazione tra costi e ricavi; anzi questi ultimi sono enormemente più bassi rispetto ai costi che ricadono sul contributo italiano. Dobbiamo dar atto al Mini-

stero dei trasporti del fatto che sono in corso degli investimenti a breve scadenza che dovrebbero consentire miglioramenti piuttosto consistenti, però attualmente vi sono delle difficoltà e occorrerà tempo per riadeguare la rete e i mezzi di trasporto su vie rotabili.

Ora, però, ci stiamo occupando della marina mercantile e credo che occorra fare una scelta strategica (forse la parola è un po' esagerata) per la via d'acqua sia marittima che fluviale. Infatti possiamo partire con i natanti dal Sud e arrivare al cuore economico del nostro Paese senza cambiare mezzo di trasporto e soprattutto senza procurare danni al carico di merci trasportate. Questo è un primo elemento da prendere in considerazione e al quale il ministro Carta è estremamente sensibile, non solo come Ministro della marina mercantile ma perchè originario di un'isola, che può comunicare con la terraferma solo per via aerea o marittima.

Tuttavia non vi è solo questo elemento che contrasta con le possibilità di razionalizzazione del sistema dei trasporti nel nostro Paese. Qualcuno dirà che sono pervicace nelle mie idee, ma ho sentito il collega Bisso esaltare la produttività del porto di Genova non so rispetto a quale merce.

La triste realtà, invece, è che la produttività del nostro Paese è, salvo alcuni lievi miglioramenti negli ultimi anni, enormemente bassa. Ho avuto modo di esaminare la produttività di vari paesi europei e confrontarla con la nostra, siamo all'ultimo posto ed i grandi porti italiani, compreso quello di Genova, coprono anch'essi gli ultimi posti. In particolare Napoli è all'ultimo posto, Venezia al penultimo e Genova al terzultimo.

Mi richiamo al porto di Anversa perchè lo conosco come le mie tasche, così come quello di Amburgo, e posso dire che non vi è confronto tra il sistema di imbarco e sbarco della merce di quei porti e quello dei porti italiani, anche se devo riconoscere che è in atto un lieve tentativo di miglioramento per quanto riguarda il porto di Genova.

Proprio ai primi di settembre ho visitato il porto di Göteborg in Svezia che manovra 28 milioni di tonnellate e dove vi è anche la presenza delle compagnie dei lavoratori por-

tuali, per altro assai diverse dalle nostre, salvo alcune nobili e rare eccezioni che vi sono anche da noi.

Evidentemente vi è qualcosa, nel nostro sistema, che non funziona. Innanzitutto il fatto che si riservino operazioni portuali alle compagnie dei lavoratori portuali. È questo un retaggio del periodo fascista anche se ad esso precedente, tanto è vero che il capo dei lavoratori portuali si chiama ancora oggi console, termine peraltro che mi dà un certo fastidio perchè mi richiama alla mente il periodo precedente al 1945.

Vi è quindi la riserva prevista dallo sciagurato articolo 110 del codice della navigazione per cui — ripeto — le operazioni portuali non possono essere effettuate se non attraverso le compagnie dei lavoratori portuali. Conosco abbastanza bene questa situazione, sia pure con qualche necessità di aggiornamento, non solo perchè ho fatto parte della Commissione senatoriale per l'indagine conoscitiva sul sistema portuale italiano, ma anche per tutto ciò che ho potuto personalmente vedere e per quello che ho potuto leggere nelle varie riviste specializzate. Certo è che il nodo fondamentale è questo.

BISSO. È strano che questo nodo fondamentale non sia riportato nelle conclusioni della Commissione poc'anzi ricordata di cui lei faceva parte.

GUSSO. Non ricordo le esatte parole, però devo dire che in effetti in quella occasione fu preconizzato quello che sta avvenendo oggi per il porto di Genova e cioè la creazione di società operative dove sia garantita innanzitutto la presenza dell'ente portuale ma anche dell'utenza e dei lavoratori portuali.

La compartecipazione di tutti questi soggetti, secondo me, avrebbe determinato un miglioramento della gestione ed una maggiore produttività. Sono realista e so benissimo che non è possibile cancellare dai porti le compagnie dei lavoratori portuali anche se mi piacerebbe che ciò avvenisse. Vorrei quanto meno che fossero in numero strettamente necessario al fine di realizzare le operazioni portuali al minor costo possibile.

Non è giusto che la collettività, attraverso il salario garantito e la cassa integrazione, assorba le eccedenze di personale sia degli enti portuali sia delle compagnie in eccedenza rispetto al fabbisogno.

Tali compagnie sono inadeguate rispetto ad un modo di movimentare la merce che è radicalmente diverso da quello in uso 30 anni fa nonchè rispetto alle tecnologie che oggi sono state finalmente introdotte in quasi tutti i porti del nostro Paese. Ricordo che nel porto di Venezia, per scaricare da una nave un carico di grano e mandarlo nei silos — un'operazione per cui basta una persona che leghi la manichetta e faccia aspirare il grano — la squadra incaricata è, mi pare, composta da più di dieci persone.

Queste sono cose che bisogna dire perchè determinano una fuga dai nostri porti da parte degli armatori che si recano in porti contermini quali quello di Marsiglia o quelli jugoslavi.

Credo che occorra cancellare i debiti degli enti portuali. Ho qui dei dati, che riguardano anche il porto della mia città ma che valgono per tutte le città che hanno la sfortuna di avere gli enti portuali, secondo i quali, al 31 dicembre 1983, Genova aveva un deficit di 41 miliardi, Savona di 11, Venezia di 78, Trieste di 62. Come sia stato distribuito il contributo lo sappiamo tutti. Non voglio fare quindi una perorazione *pro domo mea*, ma certamente, se non cancelliamo i debiti pregressi degli enti portuali, è evidente che non vi sarà un'operazione di risanamento.

Credo che si ponga il problema di un secondo provvedimento di esodo per una parte di personale, esodo che non potrà essere più attuato sulla base del raggiungimento di una certa età, ma con criteri diversi, perchè ormai credo che coloro i quali hanno compiuto i 50 anni se ne siano già andati o stiano per andarsene tutti.

Oggi le leggi non consentono la mobilità di personale dagli enti portuali ad enti statali che magari ne hanno bisogno; mentre è possibile la mobilità e il comando dagli enti statali agli enti pubblici economici, non è possibile viceversa; in tal modo invece si sgraverebbe una parte degli oneri finanziari che pesano sugli enti portuali.

È importante esaminare attentamente l'esperimento che sta svolgendosi a Genova per valutarne gli effetti, non per arrivare ad uniformità alle quali non credo ma per ricavarne gli spunti necessari per un adeguamento ulteriore dei porti del nostro Paese.

Lunga sarebbe la discussione su molte altre questioni. Per esempio sarebbe auspicabile studiare una sorta di cassa integrazione per il personale degli enti portuali, oltre che per il personale delle compagnie portuali; ed anche arrivare ad una gestione dove il costo sia in stretta relazione con il servizio reso e non sia una tangente, come purtroppo avviene oggi.

Signor Ministro, so che lei è molto sensibile all'argomento e pertanto concludo presentando il seguente ordine del giorno che sottopongo alla sua cortese attenzione ed alla considerazione dei colleghi:

L'8^a Commissione del Senato della Repubblica,

in sede di discussione del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1986,

premesse:

che una vera e propria rete idroviaria di tipo europeo si è potuta ottenere in Italia solo nella Valle padana e nella pianura veneto-friulana per un complesso di oltre 1.000 chilometri in buona parte idonei al transito di natanti commerciali da 1.350 tonnellate ed oltre, imperniato sul fiume Po, da Pavia al mare Adriatico, e da una serie di vie d'acqua ad esso collegate, direttamente (Milano-Cremona, Fissero-Tartaro-Canalbiano, Idrovia Ferrarese, Volta Grimana-Chioggia) o indirettamente (canali della Laguna di Venezia, Idrovia Padova-Venezia, Litoranea veneta fra Venezia e Monfalcone e diramazioni);

che tale rete è quasi totalmente costituita da fiumi e corsi d'acqua naturali o artificiali che nel tempo sono stati adattati per soddisfare «anche» la funzione idroviaria, oltre a quella loro propria (difesa idraulica, bonifica, approvvigionamento idrico e così via);

che il mare Adriatico, al quale fa capo il complesso idroviario italiano, rappresenta una grande via d'acqua che, unitamente ai

mari Jonio e Tirreno e grazie alla navigazione di «cabotaggio» e «fluvio-marittima», realizza oltre 3.000 chilometri navigabili che possono essere assimilati alle linee di navigazione interna di altri paesi;

che questo sistema marittimo-fluviale rappresenta una grande risorsa a disposizione del Paese che può essere messa nelle condizioni ottimali di funzionamento con interventi assai contenuti e di gran lunga inferiori a quelli necessari per la strada e la ferrovia;

che il trasporto delle merci per via d'acqua è notoriamente più conveniente rispetto agli altri modi di trasporto sotto diversi profili: minori «consumi energetici», risparmio di «forza lavoro», costi di «manutenzione dell'infrastruttura» nel complesso quasi inesistenti, «oneri di costruzione» del mezzo navale e suo «tasso di ammortamento» molto contenuti; ma è anche più conveniente per quanto riguarda l'«inquinamento dell'aria», la «rumorosità» e la «pericolosità» dei natanti marittimi e fluviali e che rappresenta infine l'unica via possibile per il trasferimento dei «carichi eccezionali» fuori sagoma per la strada e la ferrovia;

che però, nonostante tale convenienza, si è andata accentuando negli ultimi anni la propensione degli operatori verso il trasporto su strada tanto che questo copre ormai oltre l'80 per cento del traffico complessivo e che, conseguentemente, si sono determinati, lungo le direttrici della rete stradale e autostradale italiana, gravissimi fenomeni di congestionamento con incidenti spesso mortali, paralisi del traffico, sollecitazioni pericolose alle infrastrutture ed è andato crescendo il fabbisogno di nuove opere di allargamento, raddoppio, rafforzamento e adeguamento delle sedi stradali, nonché di varianti e di percorsi alternativi, fabbisogno che l'economia nazionale può soddisfare solo con gradualità;

che, d'altro canto, la rete ferroviaria non è a breve termine in grado di trasportare consistenti quantità ulteriori di merci, oltre al traffico in atto, per ragioni strutturali e gestionali, anche se gli investimenti in corso e quelli autorizzati consentiranno nei prossimi anni migliorie anche consistenti;

che, peraltro, la ripresa economica che si sta profilando determinerà un progressivo incremento della quantità di merci da trasportare che potrà essere assorbito solo in parte dalla strada e dalla ferrovia, nonostante i miglioramenti che si andranno ad attuare;

che di conseguenza, appare logico, oltre che nell'interesse del Paese, candidare le vie d'acque marittime e fluviali ad accogliere almeno una parte degli incrementi di traffico prevedibili sollevando, pur parzialmente, il sistema economico italiano da costi di trasporto superiori a quelli degli altri paesi europei,

impegna il Governo ad operare affinché:

1) in sede di Piano generale dei trasporti (legge 15 giugno 1984, n. 245) venga sancito, come una scelta strategica, il raggiungimento di un rapporto più equilibrato fra i diversi modi di trasporto, come avviene negli altri paesi europei, attivando tutte le azioni atte a stimolare un graduale e parziale spostamento dei futuri incrementi di traffico verso la ferrovia e la via d'acqua marittima e fluviale;

2) venga sancita la priorità degli interventi necessari per rendere efficiente la rete idroviaria esistente (alvei da ricalibrare e sistemare, fondali ed officiosità a mare da ripristinare o comunque assicurare, manufatti da costruire o da sostituire, tratti da completare, impianti portuali da realizzare, attrezzature da installare, collegamenti stradali e ferroviari da attuare e così via) attraverso l'approvazione di un piano poliennale per le idrovie con investimenti che le più recenti stime collocano intorno ai 2.000 miliardi;

3) nei provvedimenti di attuazione delle leggi per il credito navale e per la cantieristica si stabilisca che fra i tipi di navi da assistere prioritariamente siano comprese anche quelle per la navigazione interna, fluvio-marittima e di cabotaggio, con particolare riguardo alle iniziative indirizzate alla innovazione tecnologica ed ai mezzi dotati di alta adattabilità alle infrastrutture idroviarie e marittime esistenti, nonchè per le navi «ro-ro»;

4) vengano introdotte agevolazioni atte a stimolare la conversione dall'autotrasporto

alla navigazione marittima e fluviale (oltre che verso il mezzo ferroviario), come per esempio: esenzione dalle operazioni doganali e aree in regime di autonomia funzionale nei porti e per le merci che hanno origine e destinazione in Italia, agevolazioni tariffarie per i veicoli che utilizzano il mezzo marittimo, trattamento fiscale sul carburante agevolato, eventuale contributo di percorrenza per il trasporto per via d'acqua, estensione della cassa integrazione e fiscalizzazione degli oneri sociali anche per le aziende della navigazione interna e fluvio-marittima;

5) nel Piano generale dei trasporti venga prevista la realizzazione del collegamento idroviario Adriatico-Danubio, anche se proiettata nel lungo periodo, al fine di impedire che l'Italia sia esclusa da importanti flussi di traffico quando negli anni '90 saranno portati a compimento l'asse idroviario mare del Nord-mar Nero lungo il tracciato Reno-Meno-Danubio e l'asse idroviario mare del Nord-mar Mediterraneo lungo il tracciato Reno-Saona-Rodano.

(0/1505/1/8 - Tab. 17)

CARTIA. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi senatori. Avrei preferito evitare il mio intervento su un argomento già dibattuto in maniera egregia da colleghi altamente qualificati e competenti nel campo della marina mercantile. Ma devo intervenire essendo l'unico rappresentante del Partito repubblicano in questa Commissione. Pertanto esprimerò solo qualche concetto e tenterò una visione globale della politica del mare.

La discussione in atto riguarda la tabella e il bilancio dello Stato. Un bilancio è corretto quando le uscite corrispondono alle entrate o per lo meno quando non si verifica un *deficit* rispetto alle entrate.

Il Ministero della marina mercantile è rimasto come un Dicastero a margine, tanto è vero che qualcuno ne aveva proposto la eliminazione e il conseguente assorbimento nel Ministero dei trasporti, mentre l'anno scorso si era suggerita la sua trasformazione in Ministero del mare. In quest'ultimo caso si aumentava la sua importanza e si ampliava la politica del mare che non è soltanto politica portuale ma riguarda anche la politica

costiera, l'ecologia del mare, il rispetto delle coste marine, il problema commerciale ittico, eccetera.

Desidero ribadire un invito al Governo e al Ministro in particolare affinché venga svolto un programma di attuazione della politica del mare in genere, non limitandosi semplicemente alla cantieristica dei porti e quindi alle sovvenzioni per un incremento della stessa ma considerando quanto riportato nella tabella 17 dove sembra che l'aumento di attività commerciali nei porti così come si era manifestato e prospettato l'anno scorso, quest'anno sia in diminuzione o non si sia verificato affatto.

Non intendo contrappormi alle affermazioni del senatore Bisso circa la necessità di un reinvestimento nei cantieri e di un rinvigorismento della flotta italiana. Ritengo che se il mare debba rendere in termini di entrata per l'economia italiana, le entrate possano essere considerate o in maniera matematica, come entrate reali, o in chiave politica, di prestigio per l'Italia stessa.

Quindi il rilancio della flotta può significare non soltanto una ripresa dell'economia in senso stretto, ma anche un potenziamento del prestigio del nostro Paese.

D'altra parte, la cantieristica minore, rappresentata dalla nautica da diporto, può causare una entrata economica maggiore per il bilancio dello Stato e per il finanziamento della marina mercantile in genere. La marina da diporto che rappresenta una sezione della cantieristica, deve essere rivalutata agevolando la creazione di porti turistici al fine di incrementare anche la possibilità di occupazione.

Voterò a favore della tabella 17 anche perchè ritengo che si sia verificata una inversione di tendenza rispetto all'anno scorso dove il bilancio stanziava in conto corrente una somma più che doppia rispetto a quella in conto capitale; il sensibile incremento delle spese in conto capitale rispetto a quelle correnti incentiva la cantieristica e la marina mercantile in genere.

PRESIDENTE. Alcuni colleghi hanno acquisito una serie di elementi informativi in effetti carenti nelle tabelle di bilancio e nel

disegno di legge finanziaria. Da questo punto di vista desidero esprimere una osservazione di carattere generale — già avanzata da qualche collega dell'altro ramo del Parlamento — in merito al fatto che sarebbe il caso di prendere una decisione che impegni il Governo a presentare questi documenti prima del 30 settembre. Non chiedo certo che siano presentati nel mese di agosto, ma verso la metà di settembre in modo che il Parlamento possa disporre di 10-15 giorni in più sia per produrre la documentazione che per approfondirla ulteriormente. Attualmente siamo costretti nell'arco di tempo tra il 1° ottobre — che poi di fatto diventa il 7 — e la fatidica data del 22 dicembre ad una maratona che indubbiamente impoverisce e non arricchisce certo il confronto e il dibattito sulle questioni generali e su quelle specifiche dei settori che le singole Commissioni debbono esaminare.

Detto questo, mi limito ad esprimere una considerazione e a rivolgere una domanda, che credo abbia un rilievo politico notevole, nel senso che il varo dei documenti che il Governo ci presenta è stato piuttosto travagliato, certamente non facile. Siamo di fronte a documenti che evidenziano la manovra economica del Governo per il 1986 e, in proiezione, per gli anni successivi, manovra che presenta la caratteristica generale di mantenere una tendenza positiva di contenimento del tasso d'inflazione, senza però mortificare le attività produttive ai fini di uno sviluppo, anche se graduato, comunque tendenzialmente positivo della nostra economia. Questo è quanto il Governo dichiara di voler perseguire ed è, in parte, rilevabile anche dai documenti che ci presenta. Indubbiamente vi sono luci ed ombre, ed io per primo le vedo, ma c'è un punto nell'ambito degli obiettivi generali del Governo che mi sembra prevalere quest'anno rispetto a quanto accadeva negli anni passati ed è quello del ridimensionamento del *deficit* del bilancio pubblico e del debito complessivo. Quando si arriva a 646.000 miliardi di debito pubblico non è chiaramente più possibile chiudere gli occhi. Quando si è giunti ad una tale quota di debito la risoluzione dei problemi è molto più difficile rispetto a quanto lo sarebbe

stata se si fosse intervenuti quando il livello del deficit era inferiore. Certamente in questo processo molti di noi — me compreso — hanno una certa parte di responsabilità. Su questo punto è necessaria perciò un'attenta valutazione, che potrà essere opportunamente condotta in Commissione bilancio e in Assemblea, che sono le sedi più proprie.

Per quanto riguarda la tabella 17 che stiamo esaminando mi è parso di cogliere sia negli interventi del relatore che in quelli dei colleghi Bisso e Patriarca una serie di considerazioni che tendono a sollecitare modifiche a favore del bilancio del Ministero della marina mercantile — con un'inevitabile ripercussione sul disegno di legge finanziaria — nel senso di incrementare gli stanziamenti per un ammontare di circa 500 miliardi. Tali considerazioni attengono alla effettiva possibilità di mantenere gli obiettivi del programma triennale che era stato approvato dal CIPI e al quale noi avevamo dato attuazione finanziaria ricollegandoci alla legge n. 848 del 1984 e intervenendo poi, nel giugno di quest'anno, con accantonamenti già previsti nella legge finanziaria precedente. Il problema è di grande rilevanza perchè uno dei punti che qualificano la manovra contenuta nel disegno di legge finanziaria è il limite complessivo dell'indebitamento per l'anno 1986, che è quantificato in circa 110.000 miliardi. Si indica questa cifra perchè — seguendo una strada simile a quella seguita lo scorso anno, lì dove si quantificava un tetto, prevedendo però un rientro di circa 16.000 miliardi per provvedimenti in corso — quest'anno si parla di adattamenti e provvedimenti in corso per circa 4.000 miliardi. Questo naturalmente è un problema che riguarda tutte le forze politiche, ma in particolare la maggioranza e il Governo, nel senso che proposte che tendono a modificare gli stanziamenti, cioè ad aumentarli, creano appunto un problema di modifica dal limite cui ho accennato prima. È un problema politico rispetto al quale mi ero posto l'interrogativo se le richieste del relatore potessero trovare accoglimento da parte del Governo. Ora, poichè il documento del Governo prevede integrazioni per il 1986, mi sembra di poter rilevare al contrario una certa sintonia con

le richieste del relatore, almeno per quanto riguarda l'integrazione di 362 miliardi. Il relatore ha poi accennato anche, se non vado errato, ad altri 112 miliardi...

PACINI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1504*. Chiarisco che nei 362 miliardi è già compresa anche questa somma.

PRESIDENTE. Quello che intendo dire è che, almeno per questa parte, mi sembra che vi sia un certo accordo tra le intenzioni del Governo e le indicazioni fornite dal relatore. Certamente il Governo dovrà essere molto chiaro su questo punto, perchè qualora si addivenisse all'adozione dell'anzidetto incremento potrebbero scatenarsi spinte settoriali e potrebbero essere avanzate considerazioni diverse ma analoghe per altre tabelle di bilancio. In tal modo il limite dei 110.000 miliardi sarebbe superato e si andrebbe verso livelli che poi il collega Andreatta denunciarebbe su tutte le piazze e le gazzette del nostro Paese.

Ho sottolineato questo aspetto non per fare un'annotazione critica, ma per invitare tutti noi alla riflessione in quanto è probabile che sarà necessario apportare anche altre variazioni al disegno di legge finanziaria. È chiaro che, nel caso la manovra economica fosse invalidata dallo scatenarsi delle spinte settoriali, non potremmo far altro che prendere atto della situazione che, invece di correggersi, sarà ulteriormente peggiorata. Il mio auspicio è che invece si arrivi in Parlamento a raggiungere l'obiettivo — che certo incontra difficoltà all'interno della maggioranza e delle forze politiche, ma che sarebbe ormai tempo di raggiungere — del ritorno ad un debito pubblico più controllato sia attraverso lo strumento di una diversa guida del sistema bancario, sia attraverso la tassazione dei BOT e dei CCT. Infatti, se si tiene conto del pagamento di 50.000-70.000 miliardi di interessi, è evidente che la risoluzione del problema va ricercata prevalentemente in questa direzione e non tanto riducendo la spesa della marina mercantile.

Ho voluto fare queste considerazioni perchè non sfuggisse — ma credo che non sfug-

ga ai colleghi — che la questione delicata è proprio quella se dare o meno avvio ad un processo di revisione del limite fissato nel disegno di legge finanziaria, nel qual caso, appunto, occorrerà fare una considerazione più generale sia come maggioranza, sia come forze parlamentari nel loro complesso.

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

PACINI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1504*. Signor Presidente, in sede di replica agli interventi che sono stati svolti nel corso della discussione generale, mi corre innanzitutto l'obbligo di ringraziare i colleghi intervenuti per avere arricchito il contenuto della mia relazione attraverso una serie di elementi e di indicazioni inerenti la politica marittima del nostro Paese ed i collegamenti di questa con le più generali esigenze del traffico nazionale. Li ringrazio vivamente per il contributo offerto che ha reso il dibattito molto più significativo e, di conseguenza, più aderente ai problemi complessivi del Paese, che il Parlamento sta affrontando in questo momento.

Ritengo di poter affermare che i colleghi hanno convenuto sull'opportunità di alcune proposte da me espresse nella relazione, che riguardano soprattutto il settore del credito navale. Tali proposte come ho già detto, tendono ad evitare che siano bloccati provvedimenti, di recente entrati in vigore che hanno consentito una ripresa delle attività in un settore che rischierebbe, altrimenti, di trovarsi nuovamente in gravi difficoltà; si intende cioè non vanificare le iniziative intraprese dal Governo e dal Parlamento, creando di conseguenza anche difficili situazioni nel mondo della cantieristica, che ha invece bisogno di essere sostenuto, come appunto è stato da più parti rilevato.

Vorrei replicare alle osservazioni del senatore Spano, intervenuto non come Presidente ma come membro della Commissione, che la proposta da me presentata, relativa all'esigenza di un assestamento, all'interno del disegno di legge finanziaria, del bilancio del Ministero della marina mercantile, dell'ordine di circa 500 miliardi di lire, è stata da me

concepita come una possibile proposta da presentare alla Commissione bilancio perchè nel corso della revisione dell'intero meccanismo di spesa provveda al recupero di questa somma, indispensabile per fronteggiare le esigenze da me ripetutamente evidenziate. Con questa affermazione intendo chiarire che non era mia intenzione presentare emendamenti che modificassero le linee programmatiche del Governo, soprattutto in ordine al contenuto della spesa pubblica; volevo, invece, sottolineare che, per raggiungere gli obiettivi e seguire il metodo scelto dal Governo in ordine al problema della produttività della spesa pubblica, quei 500 miliardi rappresentavano certamente uno dei modi migliori per dare attuazione ad un orientamento e ad una scelta sulla quale credo che anche i colleghi della maggioranza convengano.

Pertanto, la mia proposta di modificare di circa 500 miliardi gli stanziamenti per il Ministero della marina mercantile rientra in questo quadro. Mi rimetto comunque al parere del Ministro ed a quello della Commissione nel redigere il rapporto da presentare alla Commissione bilancio. Mi premeva fare questa chiarificazione per assicurare al senatore Spano che per parte mia, quella scelta era legata, in modo preciso e puntuale, agli orientamenti del Governo, dai quali non intendo nè ho mai inteso discostarmi.

Il dibattito che ha avuto luogo ha spaziato — specialmente con gli interventi dei senatori Bisso, Patriarca e Gusso — su una serie di problematiche che richiederebbero ulteriori approfondimenti che investono, a loro volta, orientamenti ed indirizzi relativi alla politica economica complessiva del Paese e alle scelte da farsi, questioni che non credo tocchi a me affrontare.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Gusso, devo dire di averne ascoltato con vivo piacere l'illustrazione. Mi riferisco, in particolare, alla parte relativa ai dati statistici, che hanno consentito di verificare come si sia modificata, nel Paese, la situazione e come siano state operate le scelte in relazione ai problemi del traffico, fra strada, mare e vie fluviali interne.

Ciò che ho maggiormente apprezzato sono state poi le sue considerazioni finali. Infatti, già dal 1972 o dal 1973 la Commissione ha avuto modo di affrontare il problema dello sviluppo del traffico nelle acque fluviali interne. Ricordo a quell'epoca di aver partecipato ad un paio di convegni proprio in ordine a questo problema, senza aver mai trovato una sufficiente adesione a livello di Governo che consentisse già da quel tempo di aprire la strada verso una soluzione come quella che oggi propone il senatore Gusso e che ritengo sia giusta nell'interesse del Paese anche al fine di diversificare meglio i sistemi di trasporto nazionale, i quali, così come sono oggi, hanno costi sociali incalcolabili e troppo pesanti.

Bisogna tenere conto che nel momento in cui si svolge questo discorso di diversificazione e di riorientamento — il collega Gusso se ne rende conto meglio di me — andiamo a toccare una serie di interessi e di esigenze che possono bloccare questa nostra aspirazione all'utilizzazione delle vie fluviali per i traffici. Siccome, però, sono d'accordo con la scelta proposta del senatore Gusso, aderisco al suo ordine del giorno anche se mi rimetto al Governo per i punti 3, 4 e 5, che in qualche misura esorbitano dal contenuto della discussione in corso anche se restano all'interno dei problemi affrontati e sui quali occorrerà che il Governo ci dia una risposta precisa per consentire o meno il loro accoglimento.

Credo, comunque, che questa parte dell'ordine del giorno possa essere accettata come raccomandazione rafforzata dal voto della Commissione. Aderisco, quindi, in linea di principio all'ordine del giorno del senatore Gusso e mi rimetto al parere del Governo per i punti cui ho fatto riferimento.

CARTA, ministro della marina mercantile.
Cercherò di essere breve e al tempo stesso chiaro. Innanzitutto devo dire che non assolvo ad un compito formale ringraziando il relatore e i colleghi intervenuti. Parlando qualche giorno fa con il Presidente dell'Assemblea, ho avuto modo di manifestare la gratitudine per questa Commissione, che sa coniugare l'approfondimento degli argomenti con la necessaria urgenza della trattazione.

Oggi ne ho avuta conferma. Sono grato al relatore che si è fatto carico di un approfondimento indispensabile in apertura di un dibattito così impegnativo e serio, facendo tesoro della sua esperienza governativa e parlamentare.

È doverosa una precisazione in relazione alla scheda che mi sono permesso di distribuire. Essa era diretta a rendere conto del carico di lavoro che i nostri cantieri avevano assunto, a seguito di tutte le leggi approvate dal Parlamento, e del possibile carico futuro; ma non voleva essere una forma surrettizia per sollecitare solidarietà verso una modificazione che andasse in qualche modo contro la proposta di un documento collegiale. Semmai, d'accordo con il Presidente, faccio la seguente riflessione.

All'interno del disegno di legge finanziaria potrebbero compiersi dei movimenti al fine di privilegiare, secondo l'indirizzo del Governo e del Parlamento, gli investimenti e l'occupazione nei tempi possibili. Vale a dire che, a fronte di investimenti a lungo termine e di destinazione che non potranno essere attuati nel breve periodo, avremmo un programma ed una copertura finanziaria per il triennio che consentirebbe di perseguire tutti gli obiettivi che ci siamo posti unitariamente — Governo e Parlamento — nei termini stabiliti; consentendo così il raggiungimento degli obiettivi fissati relativamente alle tonnellate compensate e il riassorbimento di tutta la manodopera in cassa integrazione entro il 31 dicembre 1986.

Questa valutazione può consentire di attivare, con la partecipazione del Parlamento (in quanto non credo che il bilancio sia una questione dogmatica di fronte alla quale venga meno la sovranità del Parlamento), per il triennio interessato una domanda sufficiente di nuovo naviglio. Infatti, secondo quanto diceva il senatore Bisso, è inutile recuperare quote di mercato se poi non siamo in grado di competere con un naviglio tecnologicamente avanzato e con una organizzazione del lavoro, a bordo e nei porti, che sia all'altezza della domanda.

Sotto questo profilo, dobbiamo dire che la previsione è stata superata dai fatti, perché proprio la domanda italiana è stata superiore a quella straniera. Si è inoltre privilegiato

quel naviglio tecnologicamente avanzato in grado di assorbire i contributi maggiori. Del resto la logica della legge attuale molto opportunamente — grazie anche al concorso di questa Commissione — tende a concedere contributi maggiori in relazione ad una tecnologia più avanzata.

Tutto questo si pone nel contesto complessivo della cultura marittima, che appartiene alla logica del piano generale dei trasporti. L'altro ieri abbiamo finalmente raggiunto l'obiettivo di dare razionalità ad un disegno globale dei trasporti italiani, con l'approvazione in sede interministeriale di un piano generale dei trasporti; naturalmente rivendicando la nostra peculiarità, ma superando una dicotomia soltanto superficiale. Abbiamo raggiunto questa intesa sulla base del principio che occuperemo il nostro spazio in relazione alla capacità che abbiamo di assorbire il trasporto, al fine di alimentare lo sviluppo economico-industriale del nostro Paese e di distribuire queste risorse collegandoci agli altri tipi di trasporto.

Allora, poichè abbiamo raggiunto questa unità di intenti, ci siamo rivolti al Ministro dei trasporti per perseguire un obiettivo comune. Quindi non alterando l'obiettivo di fondo del tetto, ma proprio in questa logica, siamo disposti ad organizzare meglio le spese. Purtroppo il nostro bilancio è magro.

PRESIDENTE. Si possono fare variazioni nelle tabelle.

CARTA, ministro della marina mercantile. Il relatore prima molto opportunamente — e alla sua voce si unisce la mia, anche perchè sono confortato dalle autorevoli opinioni espresse in questa sede — esprimeva un auspicio. Ho offerto quella scheda relativa ad una razionalizzazione della marina mercantile per una verifica concreta perchè si dà il caso che le sette unità per le quali è definita la trattazione ineriscano proprio a parti del sistema, quali la crocieristica e la domanda straniera, che rilanciano un settore nel quale avevamo un primato.

Le unità tecnologicamente avanzate rispondono ad esigenze della produzione italiana; si tratta quindi — come diceva giustamente

il senatore Bisso — di una risposta allo sviluppo economico e sociale del nostro Paese, pur restando all'interno del tetto di inflazione programmata. Per sostenere il piano generale dei trasporti, infatti, occorre pervenire — come ricordava il collega Gusso — ad una razionalizzazione interna del sistema dei trasporti, tale da adeguarlo al trasporto internazionale. Ricordiamoci che il trasporto di cabotaggio copre una percentuale bassissima della domanda interna di trasporto di merci, e il trasporto terrestre l'80 per cento con tutte quelle incidenze di costi umani e di manutenzione, che si sono ricordate prima. Si tratta di uno sforzo che finora è sfuggito alla programmazione.

La bilateralità fra noi e il Ministero dei trasporti oggi è, tuttavia, una realtà che si è tradotta in un documento approvato dal Comitato interministeriale due giorni fa che consente un intervento a favore della cantieristica e dell'armamento non ponendo i due Dicasteri in antitesi, ma in collegamento essenziale. D'altronde lo stesso ministro Signorile ha avuto modo di rappresentare le istanze del settore al Ministero del tesoro non per la parte dell'amministrazione che egli istituzionalmente rappresenta, ma proprio nell'ambito di un piano generale dei trasporti dal quale noi, come Ministero della marina mercantile, siamo pienamente coinvolti.

La scheda che ho portato al Consiglio dei ministri e qui all'attenzione dei colleghi senatori non intende essere un atto nuovo, bensì un riferimento alle cifre sulle quali ci siamo attestati. In questa logica, se si osserva il bilancio, si trovano risorse spendibili subito con risultati immediati e risorse previste per tempi lunghi che non sta a me indicare e che possono essere meglio quantificate successivamente. Questo penso che il Parlamento possa fare senza limitare la funzione dell'Esecutivo. Credo che il fine del disegno di legge finanziaria sia infatti quello di attuare un confronto fra Esecutivo e Assemblee, fra le diverse forze politiche, proprio in questa direzione, posto che il problema di fondo resta quello del debito pubblico che è enorme e i cui limiti fissati dal Governo vanno rispettati (tra l'altro al riguardo si

stanno registrando delle convergenze che forse qualche giorno fa non erano nemmeno pensabili).

Il nostro modesto intervento intende completare il programma dei trasporti nell'ambito del tetto di inflazione programmata, che è già elevato, operando delle scelte strategiche all'interno del settore. Se gli investimenti previsti effettivamente hanno conseguito obiettivi di rilancio dell'occupazione e di miglioramento qualitativo della nostra flotta, lasciare a metà tale disegno significherebbe tornare indietro, mentre completarlo significherebbe per la prima volta invertire una tendenza dei trasporti nel nostro Paese che non tiene conto di quella configurazione geografica che qui è stata giustamente sottolineata.

Per l'approvvigionamento energetico e delle materie prime abbiamo bisogno del mare e dobbiamo fare una scelta di fondo. Questo approvvigionamento deve avvenire con navi a noleggio, affidandoci ad un mercato che oggi con l'oscillazione del dollaro ha raggiunto i 2.000 miliardi di passivo, oppure disponendo di una nostra flotta che possa svincolarci da concorrenze pericolose? In questo senso non si tratterebbe di una spesa perchè in realtà le spese correnti sono state ridotte. Ricordiamoci infatti che negli organi periferici in cui siamo presenti tuteliamo la pesca e il demanio affidandoci in larga misura allo spirito di sacrificio di uomini che si trattengono sul posto di lavoro oltre l'orario previsto.

Molto rapidamente vorrei ringraziare i colleghi Bisso e Gusso che sono stati così puntuali nei loro riferimenti. Infatti non sempre si ha la pazienza di leggere le pubblicazioni dei vari organismi di studio, ma poi, quando nel corso di un dibattito vengono riportati i dati in esse contenuti, essi ci colpiscono. Vorrei ringraziare anche il relatore Pacini per le riflessioni svolte sull'evoluzione del concetto di marina mercantile, qual era alcuni anni fa e quale invece è diventata oggi per una confluenza di interessi cospicui che vanno dalla flotta ai cantieri, ai porti (sui quali dirò qualche parola), alle risorse ittiche, alle risorse sottomarine, alla difesa del mare che pure rappresenta un bene enorme, visto che

richiama correnti turistiche sempre maggiori.

A questo riguardo mi permetto di dire che abbiamo seguito con molto rispetto la trattativa che è stata condotta a così alto livello dai responsabili del Governo — dal Presidente del Consiglio al Ministro degli esteri, al Ministro della difesa — per il rilascio dell'«Achille Lauro» però non possiamo sottrarci dal dover indicare delle forme idonee a prevenire il ripetersi di quanto successo perchè, se possiamo ritenere che si è concluso in modo soddisfacente il sequestro della motonave «Achille Lauro», tuttavia si è trattato del primo sequestro avvenuto nel Mediterraneo e a tale proposito dobbiamo espletare più penetranti controlli nei porti, all'atto della partenza, e analizzare se occorra la presenza a bordo di appartenenti alle forze dell'ordine, o alle forze armate dello Stato. Abbiamo infatti prestato molta attenzione alla sorte dei passeggeri, ma non dobbiamo dimenticare che c'erano anche 350 marittimi imbarcati che continueranno a svolgere il loro lavoro e che, assieme alle loro famiglie, chiedono delle risposte soddisfacenti.

Dobbiamo stipulare altre convenzioni internazionali estendendo le norme previste per il traffico aereo, ove si erano già registrati fenomeni simili, al traffico marittimo. Occorre prevedere delle forme di controllo a bordo. Dobbiamo mobilitare tutti i paesi interessati perchè rientri nelle tante convenzioni, in cui sono stati previsti i vari tipi di sinistri, anche il sequestro di una nave per fini terroristici ovvero estorsivi.

Indubbiamente anche coloro che vanno per mare per lavoro chiedono di essere tutelati. Giusta quindi l'osservazione che la difesa di bandiera richiede un'adeguata struttura della nostra flotta e giusto il richiamo alla riforma delle strutture portuali che abbiamo previsto per legge in occasione del rifinanziamento degli enti portuali.

Nel piano triennale si è parlato di sistemi portuali; abbiamo integrato questo concetto comprendendo delle realtà che forse erano sfuggite, trovandoci d'accordo sulla classificazione dei porti che devono rispondere a tali nuove realtà. Sono stati adottati poi diversi criteri che attengono ai ruoli che il

porto può rivestire per il traffico internazionale o di cabotaggio in relazione ai quali bisogna mettere molto ordine nella materia.

Dobbiamo registrare che vi è stato un aumento di produttività; certamente siamo lontani dagli obiettivi ottimali, ma occorre rilevare che alcune iniziative legislative già adottate ed altre in corso di esame, quale ad esempio il provvedimento di esodo auspicato dal senatore Gusso, costituiscono le strade che hanno permesso di elevare la produttività e di contenere l'incidenza della manodopera, strade che presuppongono non tanto una imposizione, ma una formula di meditato consenso.

Il fatto che le compagnie portuali si siano riunite per esaminare le possibili soluzioni ai problemi, che si facciano carico di trovare forme nuove di presenza nei porti ed infine che vi sia un aumento di produttività è indicativo di una consapevolezza di uno stato di crisi che va superato in modo diverso dal passato. Su ciò potremmo fare anche un dibattito tenendo conto però dell'urgenza, che io condivido, richiamata nel piano generale dei trasporti. Stiamo accelerando i termini per la programmazione portuale e per la riforma delle gestioni portuali.

Sono d'accordo su quanto è stato detto per quanto riguarda il *deficit*. Il nostro intervento deve essere volto ad interrompere questo circolo che non è virtuoso.

Per quanto riguarda il decreto relativo a Venezia, che è stato oggetto di polemica, esso purtroppo era a firma congiunta ed i dati recepiti erano quelli che la Ragioneria generale dello Stato aveva registrato per il bilancio del 1983. Sarà poi anche vero quanto è stato detto in questa sede, però il decreto è stato elaborato dal Tesoro sulla base del *deficit* accertato nel 1983 e purtroppo tali dati erano vincolanti per me che dovevo dare attuazione al decreto stesso.

Mi rendo conto che bisogna uscire da questo circolo anche perchè per farlo non occorrerebbe una cifra enorme, qualora si adottassero quelle forme che prima ricordavo; ad esempio la mobilità del personale perchè, a fronte della carenza di strutture periferiche della Marina mercantile, abbiamo una sovrabbondanza negli enti portuali di persone

non qualificate che potrebbero svolgere un lavoro attivo per la tutela e la difesa del mare e per tutti quei nuovi compiti utili ed indicati per lo sviluppo turistico delle coste. Se vi fosse questa forma di mobilità retribuiremmo del personale per altre funzioni necessarie alleggerendo gli enti portuali da un onere enorme.

Si potrebbe, in alternativa, ricorrere ad altre forme suggerite dal senatore Gusso; Genova sta facendo uno sforzo in questa direzione. Dopodomani parlerò con il Presidente del porto di Genova e con il console; tuttavia non ritengo che dalla lettura dei documenti si debbano ricavare le indicazioni per l'avvenire. Sono esperienze che si stanno vivendo e che possono arricchire le nostre conoscenze.

Il senatore Bisso poneva, per quanto riguarda la pesca, il problema della discrasia fra le previsioni del disegno di legge finanziaria e quelle della tabella 17. Indubbiamente vi è questa incoerenza apparente. Debbo dire che il piano triennale per la pesca elaborato a norma della legge n. 41 del 1982 è stato regolarmente approvato dal CIPE ed è già previsto lo stanziamento per l'anno in corso.

Debbo riconoscere che la somma destinata all'Istituto per la ricerca applicata alla pesca marittima non è rispondente alle esigenze; un miliardo e 200 milioni di lire sono largamente insufficienti agli scopi che il legislatore ha voluto affidare a questo importante strumento per portare la pesca italiana a livelli competitivi. A questo proposito, devo dire che entro breve incontrerò l'ambasciatore del Marocco in vista di uno scambio di tecnologie contro materie prime.

L'Istituto era nato con il compito di aggiornare tali tecnologie ma occorre operare con le risorse a ciò destinate. Anche qui si potrà realizzare qualche spostamento sempre che tutti siano animati da tale proposito; anche perchè non è che ciascuno di noi sia eterno nel posto che occupa, siamo tutti *pro tempore*.

Abbiamo indicato il credito d'esercizio destinato a riconoscere il fermo di pesca temporaneo quale forma di solidarietà cooperativistica, una strada che dobbiamo percorrere.

In questo settore siamo in grado di avere risorse nostre e di stabilire rapporti proficui con il Marocco e con la stessa Tunisia, con la quale stiamo trovando finalmente modi di convivenza migliori che non nel passato, nella misura in cui però diamo ai nostri pescatori quella sicurezza di cui oggi sono creditori a pieno titolo.

Lo stanziamento del piano triennale per la pesca è stato rispettato e per il triennio vi è la copertura. Abbiamo altre prospettive per le quali al momento opportuno penseremo ad ottenere le risorse necessarie.

Per quanto riguarda i porti, occorre fare adeguati investimenti per alcuni di essi se vogliamo essere all'altezza dei tempi. Si tratta di investimenti produttivi perchè ritornano nell'ambito del recupero dei trasferimenti.

Bisogna riconoscere, anche in ragione dell'evoluzione del traffico internazionale che alcuni porti rivestono una importanza strategica, altri svolgono una funzione soprattutto per il cabotaggio; e qui riprendo i concetti precedentemente svolti dai colleghi intervenuti, cioè che bisogna eliminare le due strozzature rappresentate dalla programmazione del lavoro portuale e dal sistema doganale. Esiste una larga disponibilità delle compagnie portuali in favore del trasporto poichè comporterebbe un notevole risparmio (così come la risoluzione del problema idroviario).

Mi riservo di avanzare in seguito proposte concrete per il sistema idroviario perchè avremo un incontro internazionale a Trieste con gli jugoslavi sullo sviluppo di tale settore.

Sono grato al collega Bisso per i dati forniti così come al collega Patriarca che, con la conoscenza che ha dei problemi del settore, con la intuizione politica e l'esperienza diretta che sempre accompagnano le sue proposte, ha voluto ribadire l'esigenza di non interrompere il cammino intrapreso.

Quando noi, signor Presidente, discuteremo il disegno di legge per la ristrutturazione della Finmare, presentato dal Governo che si avvarrà largamente del contributo del Parlamento ma in particolar modo dei componenti di questa Commissione, avremo modo di

definire una programmazione che veda settori pubblici e privati concorrere al rilancio della marineria italiana, riconoscendo il ruolo specifico del comparto pubblico. Riproporre oggi una legge non significa ripercorrere errori del passato.

Nell'affidamento delle commesse si sono stabiliti i prezzi europei, non si è regalato nulla ai cantieri; i privati hanno potuto realizzare delle unità di trasporto con prezzi competitivi e così avverrà per la flotta pubblica. Quando si ordineranno commesse, il prezzo praticato sarà quello che vige nel mercato europeo per quantità di prodotto. Come qualità siamo in grado di realizzare unità che altrove non possono fare.

Abbiamo sperimentato la legge sulla ricerca scientifica applicata alla produzione navale e vogliamo estendere tale innovazione anche alla nautica da diporto che rappresenta un settore importante per la cantieristica italiana. I miliardi stanziati vorremmo utilizzarli per premiare l'innovazione che molto spesso precede nella cantieristica minore quello che avverrà nella cantieristica maggiore. Infatti alcuni risultati raggiunti dalla cantieristica minore vengono utilizzati anche da cantieri che operano in settori diversi, così come molte commesse per i cantieri minori determinano commesse per gli altri soprattutto per quanto riguarda la parte dello scafo, ma anche per il resto che rappresenta molto spesso più di un terzo del valore complessivo della commessa, ovviamente con riferimento alle unità mercantili minori.

Per il cabotaggio esiste da parte nostra un largo consenso, che ormai investe non soltanto il Parlamento ma anche le aziende pubbliche che hanno elaborato il loro programma; esso dovrà essere sottoposto alla nostra attenzione per renderlo operativo. Si ravvisa l'opportunità di una programmazione che interessa il più ampio settore dei trasporti; noi collaboreremo alla elaborazione del programma nel senso che, alleggerendo l'onere e la congestione del traffico, proponendo il trasporto per mare o per fiume, potremo realizzare programmi razionali e concreti avvalendoci dei contributi derivanti dallo sviluppo del cabotaggio nel nostro Paese.

Sono grato ai colleghi per le indicazioni articolate fornite che sicuramente costituiranno oggetto di seria riflessione.

Non si chiedono interventi assistenziali, ma diretti a favorire lo sviluppo complessivo dell'Italia attraverso un settore che, data la nostra posizione geografica, è vitale per la ripresa economica del Paese.

Come diceva il senatore Cartia, il CIPE ha espresso parere favorevole per il programma relativo agli approdi turistici nel Mezzogiorno che interessa circa seimila chilometri di costa e che può avvalersi di contributi previsti dalla CEE; posso assicurarvi che sono in corso di istruttoria centinaia di domande. Evidentemente questo settore era interessato, e lo sviluppo degli approdi turistici comporta la ripresa della cantieristica.

La produzione delle barche fino ad oggi era compressa per vari motivi ma attraverso il programma elaborato dall'Italstat si va incontro a tale esigenza: il nostro turismo può ricevere da questa parte notevoli impulsi. Il relatore si è espresso autorevolmente sull'argomento ed ha interpretato con esattezza lo spirito dell'iniziativa: tutti devono essere chiamati ad un senso di realismo senza sprechi.

Le originarie diffidenze intorno al programma triennale sono state non superate, ma travolte dai fatti perchè i cantieri stanno operando e costruendo navi in grado di competere e di affrontare il mercato internazionale, con uno sforzo che nel triennio è di circa 362 miliardi.

Occorre seguire le linee fondamentali proposte dal Governo ma con la volontà, con la dimostrazione della volontà di andare in quella direzione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Gusso — che desidero ringraziare anche per la proprietà di linguaggio e per le scelte indicate nel suo testo — esprimo un giudizio favorevole; desidero comunque precisare che le istanze contenute nell'ordine del giorno sono già previste, sia pure non in modo così approfondito ed analitico, nel piano generale dei trasporti. L'unica riserva che devo esprimere riguarda il punto 4) dell'ordine del giorno, che accolgo soltanto come raccomandazione e come invito

ad una riflessione comune; si tratta, infatti, di una materia sulla quale è aperto il confronto e che stiamo approfondendo insieme agli interessati per cercare di trovare, sulla base del consenso, le soluzioni più idonee e per evitare imposizioni che potrebbero poi dar luogo a risposte inadeguate. Accolgo quindi l'ordine del giorno del senatore Gusso, tranne che per il punto 4) che accetto solo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Carta per il suo intervento.

LOTTI Maurizio. Desidero esprimere alcune perplessità — che mi ero già permesso di sottoporre all'attenzione del senatore Gusso — in ordine alla opportunità della presentazione, in sede di discussione della tabella del Ministero della marina mercantile, di un ordine del giorno come quello che è stato presentato, il quale attiene a materie per le quali è competente il Ministero della marina mercantile, ma che, soprattutto nella parte finale, si occupa di materie per le quali è certamente competente il Ministero dei trasporti in quanto incaricato di redigere, di concerto con altri Ministri, il Piano generale dei trasporti. Mi sembra evidente che non si tratta di una questione formale e pertanto ho ritenuto corretto sottoporla all'attenzione del Ministro della marina mercantile.

L'adesione del mio Gruppo politico all'ordine del giorno è comunque subordinata all'accoglimento di due modifiche da parte del proponente. La prima si riferisce a quel punto dell'ordine del giorno in cui viene detto che la ripresa economica si sta già profilando. Noi riteniamo che questo sia un giudizio politico abbastanza azzardato e la nostra contrarietà a tale giudizio deriva dalla analisi diretta dei documenti presentati dal Governo, cioè della relazione previsionale e programmatica e del disegno di legge finanziaria. La modifica che proponiamo tende a sostituire le parole: «che, peraltro, la ripresa economica che si sta profilando» con le altre: «che, peraltro, l'auspicata ripresa economica». E diciamo «auspicata» perchè mi sembra che su questo siamo tutti d'accordo in quanto tutti desideriamo il bene del Paese. E

non diamo a tale proposito un giudizio di merito, sul quale invece saremmo ovviamente divisi, mentre dire auspicato è funzionale al discorso che poi si fa a proposito della ripresa economica.

L'altra modifica che proponiamo riguarda il punto 2) dell'ordine del giorno e consiste nell'inserire, dopo la chiusura della parentesi, le seguenti parole: «e definita la fattibilità di eventuali nuove opere sul territorio nazionale». Riteniamo anche più corretto, senatore Gusso, per non spaventare nessuno, evitare riferimenti troppo precisi alle somme necessarie per la realizzazione delle opere. Di conseguenza proponiamo di sopprimere, alla fine del punto 2), le parole: «che le più recenti stime collocano intorno ai 2.000 miliardi» e di sostituirle con la parola: «adeguati».

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Per quanto riguarda la prima modifica illustrata dal senatore Lotti devo esprimere un parere contrario in quanto a mio avviso la ripresa economica del nostro Paese si sta già profilando. Posso, invece, accogliere senz'altro la modifica proposta al punto 2) dell'ordine del giorno.

Dichiaro comunque di non insistere per la votazione dell'ordine del giorno in quanto il Governo ha già dichiarato di accoglierlo, anche se in forma di raccomandazione per quanto riguarda il punto 4).

LOTTI Maurizio. Desidero a questo punto dichiarare, a nome del mio Gruppo, che l'ordine del giorno, così come proposto dal senatore Gusso e accolto dal Governo, trova, per quanto riguarda le sue linee di indicazione programmatica, la piena adesione dei senatori comunisti, adesione che invece viene meno per quanto riguarda il punto dell'ordine del giorno dove si afferma che nel Paese è già in atto la ripresa economica. La mia parte politica, infatti, ritiene che la situazione economica sia tale da non consentire un giudizio positivo. Tale precisazione, comunque, nulla toglie alla importanza di fondo dell'ordine del giorno del senatore Gusso.

PRESIDENTE. Dò ora lettura di uno schema di rapporto, presentato dal senatore Bisso e da altri senatori del Gruppo comunista, contrario all'approvazione della tabella 17:

«L'8^a Commissione permanente del Senato esprime parere contrario all'approvazione della tabella 17 per i seguenti motivi:

1) dall'analisi delle spese in conto capitale risulta estremamente difficile, per non dire impossibile, ravvisare una strategia coerente e finalizzata all'assetto più ordinato e produttivo dell'intero sistema italiano dei trasporti.

In particolare la manovra finanziaria per il comparto dell'economia marittima appare inadeguata a ridisegnare assetti idonei e a ridefinire una strategia fermamente finalizzata all'efficienza del comparto, rimuovendo nel contempo le cause strutturali che concorrono all'indebitamento pubblico;

2) viene operato un taglio di 50 miliardi al credito navale, mentre necessita un rifinanziamento per 300 miliardi, quale condizione per garantire per i prossimi 4 anni sufficienti commesse ai cantieri italiani, facendo così uscire la navalmeccanica dal tunnel della crisi.

In mancanza di un tale impegno si avrà la riapertura della crisi delle costruzioni navali, per il venir meno di nuovi ordini, e per la prevedibile recessione dei contratti già stipulati tra l'armamento e i cantieri.

Vengono in tal modo resi vani tutti gli sforzi fatti per il rilancio di due settori, flotta e cantieri, tanto importanti per la nostra economia;

3) si attua una riduzione della spesa già deliberata con legge n. 295 del 1985 per il «Finanziamento delle linee programmatiche per favorire nel triennio 1984-1986 il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica»;

4) persiste un divario che si fa crescente tra la necessità di ristrutturazione del sistema portuale nazionale e le risorse rese disponibili.

Nell'assenza di un piano dei porti che affronti i nodi dei sistemi portuali e della classificazione e la riforma degli enti di gestione, quanto di positivo viene emergendo

sarà in grande misura vanificato perchè avvolto in un insieme di arretratezze ed inefficienze;

5) anche il settore della pesca risulta finanziato in modo del tutto insufficiente con gravi ripercussioni per l'occupazione e per la bilancia commerciale».

PATRIARCA. Vorrei fare una precisazione al collega Bisso. Le sue considerazioni sono state già abbondantemente condivise non soltanto dal Ministro, ma anche dal sottoscritto, poichè contenevano elementi positivi in ordine alla valutazione della tabella in esame. Pertanto, appare inspiegabile l'atteggiamento assunto dal Gruppo comunista.

Per quanto riguarda l'inadeguatezza degli stanziamenti relativi alla cantieristica e al credito navale, ci siamo trovati di fronte ad una proposta del relatore nella quale si sottolineava la necessità di un rimpinguamento degli stanziamenti stessi, da farsi presente nel rapporto che egli stesso si accinge a redigere per conto della Commissione.

È chiaro che ognuno deve fare il proprio mestiere. Coerenza vuole, però, che l'opposizione faccia l'opposizione e la maggioranza faccia la maggioranza. Queste proposte sono già state formulate e riprese da tutta la Commissione, compreso lo stesso relatore, che ha tuttavia raccomandato l'approvazione della tabella in esame. A mio avviso, ci troviamo quindi di fronte ad un fatto politicamente incoerente. Me lo consenta il senatore Bisso: ne sono rimasto molto sorpreso.

BISSO. Dove lei ravvede una incoerenza io ravvedo, invece, un senso di responsabilità e di obiettività di giudizio. Non ho affatto negato ciò che di positivo è stato fatto in passato, nè i risultati che si stanno raggiungendo.

Il problema che ho posto, pur avendo dato atto di tutto ciò, è che con le risorse a disposizione — o, se vogliamo, mancanti — si corre il rischio di mettere in forse o di pregiudicare ciò che è già stato avviato.

PATRIARCA. Questo lo abbiamo detto sia noi che il relatore. Credo comunque che

sarebbe stato molto più produttore presentare alla Commissione bilancio una proposta unitaria.

Il Presidente ha sottolineato con estrema precisione che, indubbiamente, una maggiore previsione di spesa avrebbe dovuto essere preventivamente accolta dal Ministro del tesoro. Pertanto, compiremo tutti uno sforzo eccezionale che quasi certamente non sarà però confortato da un tranquillo successo in Commissione bilancio, attese le impostazioni sulle quali sia i Ministri competenti che la maggioranza hanno trovato un accordo. Faremo tuttavia — lo ripeto — uno sforzo particolare.

Sul piano sostanziale quindi siamo tutti d'accordo, ma su quello formale ci presentiamo con due posizioni diametralmente opposte.

BISSO. Questo però non ci vieta di condurre una battaglia per ottenere lo stanziamento richiesto.

PRESIDENTE. Mi sembra di cogliere due elementi contraddittori. Ad ogni modo, la proposta del relatore è indubbiamente migliorativa rispetto a quanto contenuto nei documenti in esame, in quanto lo stesso relatore non si è limitato ai 300 miliardi, ma è andato oltre.

BISSO. Il taglio per la cantieristica però supera i 500 miliardi.

LOTTI Maurizio. Già nella seduta antimeridiana ho fatto rilevare una contraddizione sostanziale nelle conclusioni della relazione sulla tabella relativa allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Ora, il senatore Patriarca parla di una presunta contraddizione nel comportamento dei senatori comunisti.

La Commissione è peraltro chiamata ad esprimersi sulla tabella 17 così come è stata presentata e non su una tabella che potrebbe essere — come auspichiamo — modificata. Pertanto, sulla tabella in esame, proprio per le motivazioni già esposte dal senatore Bisso, dichiariamo la nostra contrarietà, spiegandone anche le ragioni.

La contraddizione, semmai, permane nella maggioranza, che pur avendo ravvisato all'interno del disegno di legge finanziaria e della tabella in esame una serie di elementi di debolezza e processi di definanziamento gravissimi, si accinge ad approvare la tabella stessa riservandosi di condurre presso la Commissione bilancio una dura battaglia.

Sono convinto che il senatore Patriarca quella battaglia la farà e in quel momento troverà al suo fianco anche i senatori comunisti.

Non rilevo quindi alcuna contraddizione nel nostro atteggiamento, proprio perchè, come ripeto, siamo chiamati ad esprimerci sulla tabella così come è stata presentata.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti lo schema di rapporto presentato dal Gruppo comunista.

Non è approvato.

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

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Pacini. Non facendosi osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504, resta conferito al senatore Pacini.

I lavori terminano alle ore 20.

MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1985

(Antimeridiana)

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto**

I lavori hanno inizio alle ore 10.

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1986 (Tab. 10)

(Rapporto alla 5^a Commissione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988 - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1986» (tab. 10).

Prego il senatore Maurizio Pagani di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504.

PAGANI Maurizio, estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504. Farò una relazione breve sulla tabella 10 e sul disegno di legge finanziaria per la parte che riguarda il Ministero dei trasporti e darò successivamente conto dell'incontro avuto ieri con i sindacati per la parte inerente a questa tabella.

Lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1986 presenta caratteristiche del tutto particolari essendo il Ministero in un momento di profonda trasformazione che, per essere *in itinere*, non trova ancora nei numeri e nelle poste adeguata traduzione. Diciamo quindi che è un bilancio di transizione e di attesa dando atto al ministro Signorile dell'intenso lavoro che sta svolgendo e che ci auguriamo possa trovare riscontro anche nei prossimi anni.

La novità di maggior rilievo, che riguarda tanto il disegno di legge finanziaria che il progetto di bilancio a legislazione invariata, si riferisce alla scomparsa, dalla tabella del Ministero, del bilancio dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato che, con la legge n. 210 del 1985, è divenuta ente pubblico economico dotato di autonomia ammini-

strativa in quanto impresa commerciale ai sensi della normativa comunitaria del settore.

Dal punto di vista formale del bilancio dello Stato ciò comporta (oltre alla soppressione dello stato di previsione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, allegato alla tabella dei Trasporti) anche una diversa classificazione economica e funzionale degli stanziamenti del Ministero del tesoro che finanziano il nuovo Ente.

Come prescritto dall'articolo 17 della legge n. 210 di quest'anno le assegnazioni per l'Ente «Ferrovie dello Stato» sono previste parte nel disegno di legge finanziaria e parte nel bilancio. Certamente, anche se per ora solo dal punto di vista formale, la nuova classificazione (su cui ritorneremo a proposito del trasporto ferroviario) presenta aspetti positivi di maggiore trasparenza, chiarezza e realismo.

Dal punto di vista sostanziale, invece, le cose vanno ancora come prima, se non peggio di prima, pur nella considerazione «sospensiva» sotto la quale bisogna dare giudizio sui disegni di legge di bilancio e finanziaria per il 1986 per i trasporti.

È evidente proprio nel caso del bilancio dell'Ente «Ferrovie dello Stato» che il documento è stato stilato dal Ministero, ma dovrà in realtà essere gestito dal nuovo consiglio di amministrazione che non è ancora stato formato e che ci auguriamo possa introdurre già dal primo anno miglioramenti di produttività ed economicità di gestione ed esercizio, cosa che tutti abbiamo auspicato nell'approvare la legge di riforma delle Ferrovie dello Stato.

In linea generale lo stato di previsione del Ministero per l'anno 1986 comporta spese per 5.156 miliardi di cui 4.676 in parte corrente e 479 in conto capitale.

Rispetto al bilancio assestato 1985 si registra una diminuzione di 354 miliardi risultante da un aumento di 12.667 milioni sulle spese correnti e da una diminuzione di circa 367 miliardi su quelle in conto capitale.

All'interno di queste variazioni vi è una pluralità di voci, parte positive e parte negative, determinate dall'andamento di gestione

e legislativo, che hanno valore e significato prevalentemente contabile.

Infatti la diminuzione di spesa di 354 miliardi, ancorchè di limitata portata, non va tuttavia letta come un risparmio secco nel bilancio rispetto al 1985, bensì come frutto più che altro della diversa impostazione formale del bilancio stesso.

Proseguendo con ordine penso che i diversi settori di competenza del Ministero debbano avere una sintetica trattazione separata iniziando dal trasporto aereo.

Questo settore è caratterizzato da un decremento di investimenti in quanto sono venuti a cessare gli effetti della legge n. 299 del 1979 nel campo delle opere aeroportuali.

Gli investimenti in tale settore sono praticamente concentrati negli aeroporti di Roma e Milano per i quali è divenuta operativa la legge n. 449 dell'agosto del 1985 che prevede una spesa complessiva di 1.115 miliardi per il quinquennio 1985-1989 di cui 125 miliardi già stanziati nel 1985.

La spesa pluriennale prevista dalla legge n. 449 è stata rimodulata per cui non si hanno finanziamenti nel 1986, mentre sono stati aumentati quelli degli anni successivi che risultano di 170 miliardi per il 1987, 300 miliardi per il 1988 e 520 per il 1989.

Si esprime parere positivo su tale rimodulazione in quanto lo stanziamento per il 1986, aggiuntivo ai 125 miliardi non spesi nel 1985, sarebbe stato superiore alla capacità di spesa e quindi destinato a produrre residui passivi.

Il disegno di legge finanziaria all'articolo 7 non prevede alcun finanziamento per il settore per cui, fatta eccezione per Roma e Fiumicino ed eventuali interventi FIO (che non trovano riscontro nella tabella di bilancio), esauritasi la legge n. 229 del 1979, l'ammodernamento e potenziamento degli aeroporti intermedi è privo di programmi, così come è ferma la riorganizzazione della Direzione generale dell'aviazione civile, che pure era prescritta dall'articolo 4-ter della suddetta legge n. 299. Gli stanziamenti ordinari peraltro consentono appena l'ordinaria amministrazione.

Il settore è strettamente correlato al Piano

generale dei trasporti, che, come l'ombra di Banco a Macbeth, sovrintende a tutte le operazioni riguardanti il Ministero dei trasporti, per cui riteniamo giustificato il fatto che non sia stato presentato il piano degli aeroporti intermedi, pur previsto dalla legge. Dobbiamo però sottolineare con preoccupazione i ritardi che si accumulano nella ristrutturazione della Direzione generale ed altresì nella definizione dei rapporti con i concessionari di aeroporti. I problemi sollevati dalla discussione della legge n. 449 sono a nostro avviso emblematici al riguardo.

Su un altro settore caldo dell'aviazione civile, l'Azienda autonoma di assistenza al volo, vorremmo dal Ministro informazioni in ordine al rispetto del termine del 31 dicembre 1985 per il completamento dei passaggi di gestione, perchè da un po' di tempo manchiamo di notizie in proposito.

Un altro settore meritevole di considerazione è quello dell'autotrasporto di cose. Esso non presenta rilievo ai fini delle spese di bilancio, non è interessato da norme del disegno di legge finanziaria, ma riveste un'importanza fondamentale nell'economia dei trasporti ed anche nelle spese indirette dello Stato, se consideriamo il settore stradale e le conseguenze del traffico pesante sui problemi di rifacimento e di adeguamento di strade ed autostrade.

In questa sede non affronteremo singolarmente i problemi del trasporto merci, dandoli per noti e scontati. Ci limitiamo a sottolineare che — fatto salvo il Piano generale dei trasporti e le relative aspettative — l'intervento del Ministero sotto l'aspetto normativo e di sostegno per fronteggiare i gravi problemi economici e di ristrutturazione del settore non sembra essere stato molto incisivo.

Infatti la legge n. 815 del 1980, istitutiva del fondo nazionale di credito agevolato per l'autotrasporto merci, è rimasta sostanzialmente inoperante e solo nel 1984 e nel 1985 sono state approvate, rispettivamente, le leggi n. 467 e n. 404 sull'autotrasporto e la ristrutturazione del mercato autotrasporti, che possono essere definite atti di buona volontà ma non certo leggi innovative del settore.

Abbiamo poi notizia di un provvedimento presentato alla Camera riguardante modifi-

che ed integrazioni alla legge n. 298, relative all'Albo degli autotrasportatori e alle norme tariffarie. Confessiamo di non conoscerne i contenuti; ci auguriamo che siano risolutivi ed incisivi, ma ci sia consentito qualche dubbio al riguardo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Mi farò carico di sollecitare in proposito notizie da parte della Direzione della motorizzazione, riservandomi di far pervenire alla Commissione ulteriori elementi al riguardo.

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Per quanto concerne il trasporto ferroviario, voglio rilevare che l'entrata in vigore della legge n. 210 del 1985 ha introdotto nel bilancio 1986 un elemento di eccezionale portata innovativa sia dal punto di vista formale e documentale, sia — e ci auguriamo soprattutto — dal punto di vista sostanziale, cioè economico e del miglioramento del servizio.

Dal punto di vista formale scompare dalla tabella l'appendice concernente il bilancio delle Ferrovie dello Stato, in quanto il bilancio del nuovo Ente non sarà sottoposto alla approvazione del Parlamento, ma sarà formulato secondo gli articoli 2423 e seguenti del codice civile. Il nuovo Ente, infatti, dovrà gestire i trasporti ferroviari secondo criteri di economicità ed efficienza, confrontandosi con il mercato alternativo e pertanto in un contesto di flessibilità amministrativa e decisionale non compatibile con la rigidità di un bilancio di tipo statale. In tale nuova realtà le assegnazioni statali sono decise in parte con il disegno di legge finanziaria ed in parte con il bilancio. Vi sono nuove classificazioni, la più importante delle quali riguarda l'iscrizione della «sovvenzione straordinaria di equilibrio» nella parte corrente anziché tra le poste in conto capitale.

Dal punto di vista sostanziale, cioè delle spese che lo Stato deve sostenere per la gestione delle ferrovie, nulla però muta nel 1986 ed è quindi necessario assicurare le risorse occorrenti per il regolare funzionamento del servizio.

Tali risorse sono complessivamente quanti-

ficcate in 13.541 miliardi, specificati in un'apposita tabella (che troviamo alla pagina 13 dello stampato n. 1504), di cui 8.286,9 sono stanziati nel bilancio e 5.254 nella legge finanziaria. All'interno delle varie voci — sulle quali non mi soffermo — vanno sottolineati 984,7 miliardi per oneri di esercizio di linee a scarso traffico (rami secchi) e 1.445,6 miliardi per oneri derivanti dall'applicazione di tariffe a carattere sociale. A tale proposito il comma 15 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria prevede, in adeguamento ai regolamenti comunitari, l'abolizione di tutte le concessioni gratuite di viaggio, delle riduzioni e delle agevolazioni tariffarie e l'aumento del 20 per cento delle tariffe a carattere sociale. Il Ministro è delegato a valutare le conseguenti variazioni degli oneri di bilancio dello Stato.

Risulta inoltre dalla relazione l'intenzione di ridurre drasticamente i tronchi a bassa utilizzazione, senza però precise indicazioni di merito, se non quelle di fonte giornalistica (si parla di 2.800 chilometri, e desideriamo dal Ministro ulteriori ragguagli in questa sede).

La manovra dovrebbe comportare un risparmio di 450 miliardi, da dedurre sul montante previsto degli 8.269 degli stanziamenti di bilancio. Su tale manovra i rappresentanti del sindacato — che abbiamo sentito ieri — hanno espresso un parere di cui parlerò in seguito. Il relatore è di massima favorevole, anche se gli elementi per un giudizio definitivo dovranno essere integrati da ulteriori notizie in merito, che riteniamo il Ministro vorrà fornire nell'ambito della discussione. Sia pure con l'ipotizzata riduzione di 450 miliardi, il fabbisogno del servizio ferroviario previsto per il 1986 è superiore a quello del 1985, che dovrebbe assestarsi nell'ordine di 12.228 miliardi. Infatti, pur togliendo i 450 miliardi cui mi sono ora riferito ai 13.500 previsti, rimarrebbero sempre circa 13.000 miliardi. Ciò è dovuto anche allo slittamento dell'adeguamento tariffario previsto per il 1985, che non ha trovato applicazione.

Sull'andamento continuamente crescente del fabbisogno delle ferrovie si potrebbero fare molte considerazioni, che riteniamo possano essere omesse in quanto in larga misura

anticipate nella interessante «Radiografia delle Ferrovie dello Stato», pubblicata nel settembre scorso dal Ministero dei trasporti. In essa si evidenziano molte cifre, alcune delle quali voglio ricordare.

Basti citare che, a fronte di 53.380 miliardi investiti nel settore nell'arco di tempo compreso tra il 1972 ed il 1984, nello stesso periodo si è registrata una diminuzione generalizzata della velocità commerciale, che è scesa ovunque sotto i 100 chilometri orari; perfino negli stessi treni rapidi e nei TEE come, ad esempio, il «Settebello» si è passati da 114 a 104 chilometri orari.

Di fronte ad una crescita del traffico globale da 100 a 137,4 nel 1983, per quanto riguarda la strada l'indice sale a 183, mentre per la ferrovia scende a 96,9. È da tener presente che tutti questi aspetti hanno costituito la base per l'elaborazione del Piano generale dei trasporti.

Si potrebbe continuare in questo *cahier de doléances*, peraltro denunciato dalle stesse Ferrovie dello Stato, ma ritengo più utile soffermarmi su un'unica considerazione: che a fronte dell'incremento degli investimenti si ha un decremento generalizzato della produttività in tutti i settori.

Il compito che dovrà affrontare il nuovo consiglio di amministrazione dell'Ente — che ci auguriamo entri al più presto in funzione — è di eccezionale difficoltà; riteniamo però che si debba dare credito al nuovo organo ed auspicare che lo stesso sappia recuperare produttività attraverso una razionale utilizzazione di due strumenti fondamentali previsti dalla legge n. 210 del 1985, cioè il piano annuale di attività ed il piano di recupero della produttività, che devono essere elaborati entro l'anno.

Nelle condizioni di transizione in cui si propone il bilancio nella parte relativa alle Ferrovie dello Stato, cioè, in buona sostanza, di estrapolazione delle risultanze dello scorso anno come previsione, ma con il compito di gestione dei finanziamenti demandato ad un organo ancora *in fieri*, il parere favorevole che mi accingo ad esprimere riguarda le intenzioni più che le cifre ed è, in pratica, una cambiale in bianco sottoscritta dalla fiducia.

È stata avanzata ieri, da parte dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali del settore, un'obiezione relativa ad alcune previsioni contenute nel disegno di legge finanziaria, vale a dire l'aumento del 20 per cento delle tariffe sociali e la riduzione — o meglio la cessazione — delle agevolazioni, e il taglio dei cosiddetti «rami secchi». Le stesse organizzazioni sindacali — e non solo esse — hanno, infatti, sostenuto che tali provvedimenti sono limitativi rispetto ai poteri che il nuovo consiglio di amministrazione si accinge ad assumere.

In linea pratica, però, ritengo che i due provvedimenti siano di tipo obbligatorio, qualunque sia la politica tariffaria e di recupero della produttività che il nuovo consiglio di amministrazione intenderà perseguire, non essendo condivisibile la tesi — peraltro sostenuta dai sindacati — che i predetti provvedimenti potrebbero far perdere quote di mercato alle Ferrovie dello Stato in favore del trasporto privato.

Ciò è anche possibile, ma se facciamo riferimento alla già citata «Radiografia delle Ferrovie dello Stato» non è certo la via del mantenimento di quote di mercato quali quelle che si teme di perdere la più idonea al risanamento e alla riqualificazione delle Ferrovie stesse.

Per quanto riguarda la motorizzazione civile ed il trasporto su strada, il fondo trasporti 1986 (all'art. 4 del disegno di legge finanziaria), prevede un ammontare di 4.292 miliardi, pari a quello del 1985 incrementato del 6 per cento. Detto fondo è peraltro finanziato, rispettivamente, per 531 e 88 miliardi mediante riduzione degli stanziamenti di cui agli articoli 8 e 9 della legge n. 281 del 1970. Ciò significa che si attinge da fondi già a disposizione delle Regioni per altre destinazioni.

Le cifre vanno lette tenendo presenti gli orientamenti governativi di riordino delle finanze degli enti locali, con particolare riguardo al ripristino di una sia pur limitata facoltà impositiva, nell'ambito della quale dovrebbero avere capienza eventuali finanziamenti integrativi ai trasporti locali. Così, per ridurre la forbice tra costi e ricavi nel settore del trasporto locale, si prevede un

aumento delle tariffe a 500 lire per corsa nelle città con meno di 200.000 abitanti e a 600 lire per corsa in quelle con più di 200.000 abitanti.

Il provvedimento ha incontrato il parere contrario dei sindacati per ragioni generali di contenimento degli oneri a carico dei ceti meno abbienti e anche perchè tale aumento, che è dell'ordine medio del 50 per cento, è nettamente superiore ai limiti generali di contenimento dell'inflazione che sono alla base della manovra economica per il 1986.

Per quanto concerne, in particolare, il settore della motorizzazione civile, ritengo opportuno segnalare che è in corso un programma di dotazione di nuove sedi e strutture. Al riguardo, credo sia utile ricordare che sono attualmente all'esame della Commissione provvedimenti relativi alla revisione delle norme sulla circolazione stradale (atto Senato n. 558) e all'obbligatorietà dell'uso dei caschi (atto Senato n. 811), il quale ultimo riveste una particolare importanza nelle attese della Nazione.

Peraltro, la materia relativa alla circolazione e alla sicurezza stradale, pur investendo le competenze di due Dicasteri, necessiterebbe un esame parallelo. Tralascierò comunque, per ovvi motivi di brevità, l'ormai annoso discorso sull'accorpamento dei Ministeri.

Devo ora fare un'osservazione circa il finanziamento triennale di 25 miliardi iscritto nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e destinato ad interventi in materia di prevenzione e di sicurezza stradale, nell'ambito della continuità funzionale della legge n. 245 del 1984. Tale finanziamento è ripartito nel modo seguente: 5 miliardi nel 1986, 10 miliardi nel 1987 e 10 miliardi nel 1988.

Ebbene, signor Ministro, a me questa previsione sembra un ibrido, proprio perchè si fa riferimento, al tempo stesso, a norme sulla sicurezza stradale e alla continuità funzionale della legge n. 245 del 1984.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Per esattezza, il termine usato è: «prevenzione». D'altro canto, di cosa dovrebbe occuparsi un piano per i trasporti se non anche di prevenzione in tema di sicurezza stradale?

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Un conto è che si tratti di opere destinate alla prevenzione in tema di sicurezza stradale; altro è che si tratti, invece, di finanziamenti da riferirsi al Piano generale dei trasporti.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. È una questione che chiarirò in sede di replica.

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Prendo atto, signor Ministro, di questo suo intendimento di fornire alla Commissione ragguagli in proposito, che saranno certamente puntuali e precisi.

Per quanto riguarda l'incontro informale da me avuto ieri con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del settore dei trasporti, devo innanzitutto informare la Commissione che le stesse hanno elaborato un documento che intendono sottoporre alla nostra attenzione.

Le osservazioni avanzate dai rappresentanti delle organizzazioni sindacali sono, in linea di massima, le seguenti.

In primo luogo, è stato rilevato, dal punto di vista qualitativo, uno scollamento tra previsioni di spesa e consuntivo. Tale obiezione è da riferirsi, in particolar modo, all'ammontare dei residui passivi, che non mi sembrano però costituire un problema rilevante per il Ministero dei trasporti rispetto alla situazione in cui versano altri Dicasteri.

Gli stessi rappresentanti sindacali hanno poi fatto una osservazione sull'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, quello che riguarda il nuovo meccanismo della revisione dei prezzi, del quale parleremo in questa Commissione più che altro in relazione alle opere del Ministero dei lavori pubblici. Il parere dei sindacati è comunque contrario all'applicazione di tale articolo in quanto, a loro avviso, il nuovo meccanismo della revisione dei prezzi potrebbe costituire motivo di ritardo nell'esecuzione delle opere; infatti, essendo azzerata la revisione dei prezzi durante il primo anno, si configurerebbe l'interesse da parte della imprese a produrre il meno possibile durante il primo anno dei

lavori per produrre poi di più negli anni successivi. Il discorso indubbiamente è valido, ma ci sono anche altri motivi per cui la revisione dei prezzi, così come prevista nell'articolo 33, deve essere discussa a fondo.

Rilevano inoltre i sindacati che nel disegno di legge finanziaria manca il rapporto fra la domanda dei trasporti e la produzione industriale; in altre parole non sono previsti incentivi alla specializzazione nei trasporti e alla consortizzazione. È un tema che non so in che misura possa essere recepito dal disegno di legge finanziaria, anche se si tratta di un discorso di fondo che dovrà essere comunque oggetto di leggi specifiche.

In linea quantitativa i sindacati osservano che nel bilancio sono assunti impegni — relativi ad esempio agli studi per la linea del Brennero, allo Spluga, alla trasformazione in alte velocità — in modo generico, mentre in base ad accordi che erano stati presi, a loro dire, direttamente con il Ministero dei trasporti si sarebbe dovuti arrivare ad iniziative specifiche in questi settori. Temono, in altre parole, che il caricare le spese di questi studi sul piano integrativo possa comportare una distorsione di fondo.

Rilevano l'insufficienza degli stanziamenti per i rapporti intermedi, di cui anche noi abbiamo parlato, e lamentano l'omissione totale delle indicazioni del FIO (che non conosciamo neppure noi e che quindi saremmo lieti di apprendere); hanno parlato anche della portualità, ma non mi sembra in modo pertinente al Ministero dei trasporti. Vi è poi una questione di fondo, che tuttavia non credo potrà trovare posto nell'ambito del disegno di legge finanziaria, relativa alle grandi scelte generali. I sindacati lamentano, cioè, che non siano state date indicazioni circa le priorità del piano generale dei trasporti.

In merito a questioni specifiche, precisamente quella relativa alle tariffe e quella relativa al taglio dei «rami secchi», i sindacati sono contrari al taglio dei 2.800 chilometri ipotizzato, in quanto dicono che tale provvedimento dovrebbe essere di competenza del nuovo consiglio di amministrazione delle Ferrovie, mentre si dicono d'accordo sulla soppressione delle agevolazioni alle ca-

tegorie esterne, affermando chiaramente che tutte le agevolazioni devono essere soppresse, tranne quelle ai ferrovieri e ai loro familiari. Per quanto riguarda invece l'aumento delle tariffe sociali, questo ultimo dovrebbe essere contenuto nei limiti dell'inflazione programmata, ossia entro il 6 per cento, anzichè essere del 20 per cento.

I sindacati lamentano ancora che nel disegno di legge finanziaria sia previsto il blocco delle assunzioni solo per le aziende pubbliche, sostenendo che le private trarrerebbero dei benefici da questo blocco, in quanto la penalizzazione del settore pubblico andrebbe a favorire in qualche misura le aziende del settore privato. Pertanto se quest'ultimo venisse a godere di agevolazioni e di finanziamenti di carattere statale, si creerebbe una situazione di disparità.

Questa, signor Presidente, è in linea di massima la sintesi dell'incontro informale avuto con le organizzazioni sindacali e con tale argomento intendo concludere il mio intervento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LIBERTINI. Intervengo sia sulla tabella del bilancio che sulle questioni che sono state poste al Ministro e che sono state ricordate all'inizio della seduta. Naturalmente ometterò una serie di argomenti, soffermandomi solo su alcuni.

Questa discussione avviene all'insegna del fatto che stiamo per avere, per la prima volta, uno strumento di programmazione del settore: il piano generale dei trasporti. A tale proposito devo fare subito una domanda precisa al Ministro, la cui risposta sarà verbalizzata e diverrà per noi un riferimento per il nostro lavoro. A che punto è il piano generale dei trasporti e in che data il Ministro pensa di presentarlo al Parlamento per avere il relativo parere?

SIGNORILE, ministro dei trasporti. Il piano generale dei trasporti è stato approvato — come si sa già da notizie di stampa — dal Comitato dei ministri previsto dalla legge n. 245. È stato da me trasmesso venerdì

scorso al CIPE con la richiesta della procedura di urgenza per l'inserimento nell'ordine del giorno dei lavori del CIPE stesso e ho avuto assicurazione dal Presidente che, essendo il Comitato interministeriale interessato composto in parte dagli stessi Ministri che compongono il CIPE, vicende politiche permettendo, l'approvazione del CIPE potrebbe intervenire entro il mese di novembre (forse addirittura nella prima metà del mese). Appena il Comitato interministeriale per la programmazione economica avrà espresso il suo parere, trasmetterò immediatamente il piano alle Commissioni trasporti della Camera e del Senato.

Voglio però dire ancora al senatore Libertini che mi sono permesso di inviare tale documento — essendo il piano un atto ufficiale ancora all'esame del Comitato per la programmazione economica — in via informale ai Gruppi parlamentari delle due Commissioni trasporti proprio perchè i colleghi intanto possano iniziare un primo lavoro di riflessione. Ricordo inoltre che la segreteria tecnica è a loro disposizione per fornire tutti gli elementi aggiuntivi di informazione e il materiale istruttorio (che è molto consistente) che potrà loro servire.

LIBERTINI. La risposta del Ministro mi agevola perchè, siccome abbiamo in atto la sessione di bilancio che terminerà a metà novembre, è evidente che se la dichiarazione corrisponde ai fatti — e ciò mi pare fuori dubbio — esamineremo il piano dei trasporti prima che si possa discutere ogni altra legge di spesa del settore.

A questo punto la richiesta che avanzammo precedentemente e che fu messa in discussione in relazione all'iter del piano dei trasporti torna invece in vigore. Riteniamo pertanto che nessuna decisione in materia di spesa nel campo dei trasporti possa essere presa prima che la Commissione abbia espresso il suo parere sul piano generale. Infatti non si possono fare scelte sulle questioni connesse alle ferrovie o alla viabilità al di fuori del piano perchè esso è lo strumento programmatico fondamentale. Allora è chiaro che tutte le scelte dovranno rapportarsi alle sue indicazioni e, siccome stiamo

per discuterlo, è chiaro che innanzitutto ci occuperemo di tale documento.

Voglio anche aggiungere che questo prescinde dal giudizio di merito sul piano (che ora ci è stato mandato e che leggeremo): il giudizio potrà essere positivo o negativo o articolato. Esprimeremo tale parere nel merito ma, a prescindere dal merito vi è comunque una questione di metodo che va risolta, altrimenti la discussione sul piano diviene puramente accademica. Il piano generale dei trasporti deve rappresentare il principale strumento programmatico nel cui ambito inquadrare le scelte relative alle diverse forme di trasporto. Purtroppo i tempi concessi dalla legge per la discussione del piano sono molto ridotti e quindi le Commissioni sono costrette ad esprimere il proprio parere molto rapidamente. Come diceva giustamente il senatore Lotti, questa impostazione deve impegnare anche il Governo nel senso che anche il Governo dovrà procedere partendo dal piano generale dei trasporti e non dalle leggi di settore. Pertanto, quella che attendiamo dal Governo, e non soltanto dal ministro Signorile, è una risposta politica. La discussione è tutt'altro che accademica in quanto in questo periodo sono stati fatti alcuni discorsi a proposito dei cosiddetti «rami secchi» delle ferrovie e a proposito della viabilità (piano decennale, piano stralcio, piano dei 5.000 miliardi), e della legge finanziaria che potrebbero, a nostro giudizio, porsi in contraddizione con le scelte del piano generale dei trasporti.

Per quanto riguarda i problemi della rete ferroviaria — mi occuperò poi della questione delle tariffe — desidero ricordare la confusa vicenda dei cosiddetti «rami secchi», termine che — sia detto confidenzialmente — personalmente mi dà l'orticaria. Infatti non riesco a capire perchè giudizi simili non vengono mai dati per quanto riguarda la rete viaria, che pure presenta alcuni tratti piuttosto superflui. L'enfasi posta sulla questione dei «rami secchi» ferroviari sembra voler accreditare la tesi che tutti i mali delle ferrovie italiane sarebbero risolti automaticamente con l'eliminazione di tali rami. Si tratta in realtà di una tesi totalmente errata, che non corrisponde affatto alla situazione

reale; infatti il *deficit* delle Ferrovie dello Stato non è determinato che in minima parte dalla gestione dei tratti a minor traffico.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. L'incidenza dei cosiddetti «rami secchi» sul *deficit* delle Ferrovie è inferiore al 6 per cento.

LIBERTINI. Questo dato ci illumina sulla situazione e ci fa capire che i fattori che determinano il *deficit* sono ben altri e riguardano essenzialmente il nodo della produttività. Purtroppo le Ferrovie accumulano perdite proprio perchè lavorano e non — come si sostiene — a causa dello scarso utilizzo di alcune linee. Si tratta di un fenomeno ormai noto e presente in molte aziende per cui quando un'azienda è dissestata perde tanto più quanto più lavora. Di fronte a tale situazione, la proposta di sopprimere alcune linee è di per sè — mi sia consentita l'espressione — priva di senso e tecnicamente inadeguata a risolvere il problema del risanamento delle Ferrovie in quanto lo affronta dalla coda invece che dalla testa. Non capisco quindi come mai da anni si continui ad agitare lo spettro dei «rami secchi».

Si tratta, invece, di procedere alla riorganizzazione di una struttura molto complessa, riorganizzazione che dovrebbe coinvolgere la situazione della rete e del materiale rotabile nonché l'assetto organizzativo. Invece di pensare ai «rami secchi», sarebbe molto più utile soffermarsi a considerare la sproporzione fra i servizi resi dalle Ferrovie ed il numero di addetti al servizio ferroviario, che è all'incirca di 220.000 persone. Tale cifra è ridicola quasi quanto quella dei 240.000 dipendenti delle Poste italiane. Come ho già detto, il vero problema delle Ferrovie si chiama produttività ed è un problema che coinvolge la situazione degli impianti, della rete, dell'esercizio e della professionalità. Non nego certo che nell'ambito di un piano di rilancio delle Ferrovie si possa procedere alla soppressione di alcune linee che si rivelino antieconomiche, ma il problema non è solo questo. Si dovrebbe anche puntare alla costruzione di nuove linee e non comprendo come mai nel nostro Paese tale proposta sia considerata quasi un tabù. In Italia sembra-

no cose impossibili quelle che invece avvengono normalmente in altri paesi. A tale proposito devo ricordare che in Francia sono state costruite le linee *grand vitesse* e che in Unione Sovietica è stata costruita la nuova linea transiberiana che attraversa l'Europa e l'Asia. Anche nel corso di riunioni del mio partito si sente spesso dire che la costruzione di alcuni chilometri di strada può essere effettuata in tempi brevi, mentre la costruzione di un nuovo tratto ferroviario comporta sempre tempi lunghissimi. Eppure ciò non ha alcuna giustificazione tecnica, anche se «storicamente» le cose stanno così.

Occorre, quindi, procedere attraverso una visione organica che vada nella direzione dello sviluppo. Questo è il motivo per il quale ho prima richiamato il piano generale dei trasporti. Per quel che è a mia conoscenza, tale piano ipotizza uno spostamento — percentualmente abbastanza ridotto, ma piuttosto consistente in cifra assoluta — dal trasporto stradale e quello ferroviario, ma per attuare questo spostamento occorre muoversi coerentemente all'interno di un piano di sviluppo. Che poi nell'ambito di tale piano si proceda, se necessario, alla soppressione di alcune linee mi sembra del tutto normale; quello che non comprendo, invece, è il fatto di considerare separatamente la questione dei «rami secchi» come disgiunta da quella dello sviluppo. Vista in questa ottica, la manovra diventa soltanto un attacco politico al sistema ferroviario. Poiché il piano dei trasporti prevede, nell'ambito di un sistema integrato e intermodale, uno spostamento verso la ferrovia, il discorso deve sempre rimanere nell'ambito di tale piano. Il fatto che il Ministro dei trasporti chieda delle somme per finanziare lo sviluppo delle Ferrovie e che il Ministro del tesoro risponda che ciò è possibile solo a condizione di sopprimere qualche linea, mi sembra assolutamente incredibile e senza senso; l'unica osservazione che il Ministro del tesoro potrebbe avanzare dovrebbe riguardare l'adeguatezza dello stanziamento da mettere a disposizione rispetto al progetto di sviluppo delle Ferrovie. Qualsiasi altro discorso da parte del Ministro del tesoro non avrebbe senso, nè risponderrebbe alla logica economica.

Un ulteriore settore che risente dell'attuale frantumazione e sovrapposizione delle competenze in materia di rapporti è quello della viabilità. In molti paesi europei la viabilità coincide con i trasporti, perchè in tempi di trasporti integrati e intermodali i vari mezzi di trasporto sono visti in stretta connessione tra di loro all'interno di una visione globale. Si tratta, cioè, di fattori che vanno visti in modo comparato e senza ideologismi. Per quanto riguarda il settore della viabilità assistiamo invece nel nostro Paese ad una sovrapposizione di competenze e ad una situazione di totale confusione. Ricordo che, per quanto riguarda tale settore, il Ministro dei lavori pubblici aveva presentato un piano, che abbiamo concordemente respinto, e che ora il Ministro si accinge a ripresentare. Da notizie giornalistiche — spiace costatare che il Parlamento è sempre l'ultimo ad essere informato — ho appreso che in tale piano è previsto uno stanziamento di 60.000 miliardi indicizzati da destinare al settore della viabilità. Ma, mi sia consentita la espressione, un piano decennale per la viabilità che preveda oggi 60.000 miliardi indicizzati di stanziamenti è una totale follia. Il Ministro dei lavori pubblici si è limitato a raccogliere tutte le richieste delle diverse Regioni senza preoccuparsi di prevedere le risorse finanziarie necessarie all'attuazione del piano. Si tratta, quindi, di una esercitazione cartacea assolutamente inutile che ipotizza l'esistenza di 60.000 miliardi per la realizzazione di un certo numero di opere e non, quindi, di una proposta seria.

Dopo di che, fatto questo esercizio retorico, prendendo in giro tutti, il Ministro dei lavori pubblici dice che a questo punto si deve passare alle cose serie, cioè allo stralcio, cioè all'utilizzo dei 5.000 miliardi che già erano previsti nella legge finanziaria dell'anno scorso, con in più 1.000 miliardi di prestiti che portano ad un totale di 6.000 miliardi, per la cui utilizzazione il Parlamento ha dettato alcune norme.

Allora io sollevo una questione di principio, che non riguarda solo il Ministero dei lavori pubblici, ma anche quello dei trasporti, il Piano generale dei trasporti e il Governo. Va bene, prendiamo atto che ci sono

questi 5.000-6.000 miliardi da spendere e lascio questo discorso. Ma, quando il Governo ci dice, nel suo insieme, che per la grande viabilità si possono spendere 6.000 miliardi in tre anni, rimangono ancora sette anni. Il Governo ci dica quanto può spendere nei sette anni successivi, dopo di che si ha effettivamente un Piano decennale.

A questo punto si deve rapportare la somma prevedibile alle opere e poi si farà la selezione di queste ultime. Questa è la tecnica perchè altrimenti il Piano decennale verrebbe affossato nel momento stesso in cui è presentato, ma questo è assurdo. Questi 6.000 miliardi che cosa coprono? Due o tre anni? Se coprissero 10 bilanci, si tratterebbe di un Piano decennale, ma se coprono solo due o tre anni si tratterebbe soltanto di una parte di Piano. Ma non possiamo fare un Piano decennale nel quale si prevedono migliaia di miliardi per i primi anni e delle cifre indeterminate per gli anni successivi. Dobbiamo agire con coerenza.

Infine la selezione delle opere deve avvenire sulla base della logica del Piano generale dei trasporti. Farò un solo esempio che mi consentirà di porre un grosso problema, cioè quello dell'attraversamento dell'Appennino.

Devo dire che riguardo a questo problema vi è una elaborazione che viene da lontano; infatti parlo della prima Conferenza nazionale dei trasporti ed anche della seconda, cioè di tutto un lungo *iter* di voci che ci hanno accomunati in base alle quali si è sempre sostenuto — non da noi, ma da uno schieramento molto più vasto — che l'attraversamento dell'Appennino deve dar luogo ad un processo di decentramento e di trasferimento di quote di traffico (non quote attuali ma quote incrementali) dalla strada alla ferrovia. Da questo ragionamento sono nati dei progetti concreti, alcuni dei quali convertiti in legge dello Stato.

Decentramento, allora, significa la realizzazione della ferrovia pontremolese che, da Parma, va direttamente ai porti tirrenici, ed è una ferrovia Nord-Sud che, per la sua collocazione, serve anche i porti dell'alto Tirreno; per quanto riguarda la linea Livorno-Civitavecchia, devo dire che l'Autostrada del Sole e la via Aurelia (oggi si parla di un

progetto integrato) hanno bisogno di una variante per lo sbocco del traffico e questa linea, la Livorno-Civitavecchia, risolverebbe i problemi gravissimi di tale settore; l'ammmodernamento e il raddoppio della Porrettana come linea ferroviaria veloce di valico, che consiste nel quadruplicare la Direttissima; la Faentina, come strumento di alleggerimento del traffico su Bologna, come raccordo fra la Toscana e l'Adriatico; infine la superstrada che da Roma porta a Venezia, la E7, che è quasi ultimata, dal momento che mancano circa 40 chilometri al suo completamento.

Questo disegno decentra all'interno della viabilità nel senso di spostare dalla gomma alla ferrovia quote incrementali di traffico, non quote attuali perchè il traffico crescerà, ma tale crescita va indirizzata verso la ferrovia.

Devo dire, inoltre, che sta avanzando un progetto di cui temo troveremo le tracce nelle proposte che ci verranno presentate riguardo ai 5.000 miliardi, per cui tutto ciò che io ho detto prima va a «farsi friggere» perchè si punta sul raddoppio autostradale da Firenze a Bologna, con una autostrada della società Autostrade dell'IRI. Lasciamo perdere il fatto che si sa già chi è il concessionario, e che ha già preso contatto con i comuni interessati. La cosa che ci sorprende, invece, è che prima ancora che si sia deciso di compiere l'opera ci sono già stati i contatti su come l'opera stessa verrà fatta, sulle procedure, eccetera.

Comunque la cosa interessante è che mentre avanza questo progetto, contemporaneamente le voci che ci arrivano (ma si tratta di qualcosa di più che semplici voci), riguardano il definanziamento della linea Livorno-Civitavecchia, mentre la Porrettana è entrata in discussione come linea da non fare.

COLOMBO Vittorino (V.). Chi è che l'ha messa in discussione?

LIBERTINI. Il Ministero stesso, nel suo famoso progetto di taglio dei rami secchi.

COLOMBO Vittorino (V.). C'è anche la Porrettana tra i rami secchi? Ma c'è qualche pazzo nel Ministero?

LIBERTINI. Forse sì!

COLOMBO Vittorino (V.). Fino a questo punto mi riesce difficile crederlo.

LIBERTINI. I lavori sulla Faentina sono stati iniziati ed interrotti; inoltre non si capisce se sarà fatto il completamento della superstrada, la E7, che da Roma porta a Venezia; queste decisioni sono tutte prese in sedi diverse, perchè ognuno, nel suo campo, è «re»: Ministero dei trasporti, Ministero dei lavori pubblici, Presidente dell'IRI, ognuno dispone per quello che lo riguarda, ma il risultato è il ritorno, di fatto, alla linea dell'asse centrale, emarginando una serie di situazioni, andando all'impatto con regioni come la Liguria e il Piemonte. Ma ritengo che queste decisioni debbano essere ricondotte ad unità. Non mi pronuncio, poi, sulla questione del raddoppio, ma ormai Toscana ed Emilia hanno fatto conoscere il proprio parere ed accettano di discutere una variante di valichi (dunque non l'autostrada intera) ad alcune condizioni: la prima è che siano mantenuti tutti gli itinerari alternativi, cioè che questo non avvenga a scapito di altre linee; la seconda è che ci sia finalmente una procedura seria di impatto ambientale (infatti, come avviene in tutti i paesi seri, opere di questo rilievo tengono conto dell'impatto ambientale); la terza condizione è che una variante così, che sarà piena di traffico, non venga finanziata dallo Stato ma dai pedaggi, come avviene per le autostrade normali.

Ho voluto fare questo esempio, che mi ha consentito di porre anche un problema, per dire quali sono le questioni. Noi vogliamo riportare ordine nell'insieme di tali questioni, vogliamo cioè che tra le decisioni strategiche del Piano (giuste o sbagliate che siano, che noi possiamo condividere o meno) e le misure pratiche ci sia coerenza, perchè se noi, dopo il Piano, continueremo a discutere di una strada o di una ferrovia alla volta, allora sarebbe come se il Piano stesso non fosse stato fatto.

In questo momento mi rivolgo criticamente al Governo nel suo insieme, non al ministro Signorile; anzi, do atto che il Ministro

ha lavorato per fare il Piano; ce lo presenterà (l'ha dichiarato adesso) ed immagino che nelle conclusioni ci dirà che ritiene che tutte le scelte debbono essere coerenti con il Piano (cosa che affermo anch'io). Ma sarebbe interessante se questa fosse non solo la sua opinione, ma quella del Governo nella sua collegialità.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Fino a prova contraria è una decisione del Parlamento, perchè la legge n. 245 dice esattamente questo, non è una deliberazione del Governo.

LIBERTINI. Dopo le vicende accadute in questi giorni in politica estera, assistiamo veramente a un po' di tutto. È possibile che un Ministro affermi che in realtà non gli importa il Piano generale dei trasporti perchè ci pensa il Parlamento e lui si occupa di altre cose. Lo devo rilevare come un fatto grave, dal momento che lei, signor Ministro, rappresenta il Governo.

Più critici nei confronti del Ministro e del Governo nel suo complesso sono i rilievi che riguardano il rapporto tra il Piano e il disegno di legge finanziaria. In proposito devo subito far rilevare al collega Pagani che vi sono dei punti sui quali non si può sorvolare.

Il primo è il seguente. Nel disegno di legge finanziaria si può notare un fatto positivo, che sottolineo fortemente, e cioè la conferma formale del finanziamento globale del piano integrativo delle Ferrovie dello Stato (35.000 miliardi). Poi però in un comma particolare si indica — e su questo punto desidero un chiarimento — una serie di opere (che non sono il cavalcavia di Casalmonteferrato, ma sono lo Spluga, il Brennero, eccetera) che dovrebbero essere finanziate nell'ambito del piano integrativo. Di alcune di queste opere se ne parlerà nell'anno 2000, certamente — mi auguro — non del Brennero, perchè se non si realizzerà in fretta avremo dei grossi guai.

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Si parla solo di studi e di progetti.

LIBERTINI. Questo punto è da chiarire meglio. Il Brennero oltre tutto per noi rappresenta una priorità assoluta, perchè il problema è aperto con il paese confinante. L'Austria ha svolto un'opera di potenziamento delle ferrovie, annunciando che il passaggio dei TIR dovrà avvenire lì, e a pagamento, oppure sarà impossibile. Quindi, se non ci attrezziamo per questa scelta, incontreremo problemi grandissimi per le correnti di traffico. Il Brennero — ripeto — per noi rappresenta una priorità assoluta ed urgente.

Ma a parte ciò, queste opere costituiscono un defianziamento surrettizio del piano integrativo e il Ministro deve essere molto preciso al riguardo perchè si tratta di un punto chiave. Il piano integrativo deve essere rifinanziato secondo le decisioni già adottate.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. È stato già rifinanziato.

LIBERTINI. E tale decisione non può essere messa in dubbio.

Ma la questione più seria riguarda il trasporto urbano. Quello che è previsto nel disegno di legge finanziaria in materia è un vero disastro. Abbiamo un solo dato positivo — che però lumeggia meglio le deficienze che ci sono sull'altro fronte —, e cioè il fatto che quest'anno il Governo riconosce per il ripiano dei *deficit* preventivati per il 1986 una cifra adeguata, non solo perchè corrisponde alle esigenze configurate dal Ministro dei trasporti e dalle aziende, ma anche perchè è coerente con la legge 10 aprile 1981, n. 151, prevedendo un monte storico aumentato del tasso programmato di inflazione. Ci sono poi anche i recuperi dei debiti pregressi per due altri canali. Questo è l'aspetto positivo.

Le cose diventano invece drammatiche se consideriamo che la legge n. 151 prevedeva un fondo a ripiano ed un fondo ad investimenti. Ora, incoerentemente non è prevista una lira per gli investimenti. Non sono indiscreto affermando che credo di sapere che questa decisione contrasta con le stesse richieste ed idee del Ministro dei trasporti, però — ripeto — il dato di fatto è che non è

stanziata neppure una lira. Avremo tra poco lamentele da parte delle delegazioni, perchè le fabbriche hanno messo gli operai a zero ore ed alcune più piccole addirittura si preparano alla chiusura. Il disegno di legge finanziaria riguarda il 1986, il 1987 ed il 1988, quindi se non viene modificato in pratica dice alle aziende che per tre anni non ci saranno più investimenti.

COLOMBO Vittorino (V.). Questo proprio no.

LIBERTINI. Ripeto, la finanziaria ha durata triennale.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma nulla vieta, nel corso dei tre anni, di introdurre una disposizione per l'anno successivo.

LIBERTINI. Mi riferisco alle cose come stanno. Un'azienda industriale non può tenere aperti gli impianti in attesa che il Parlamento decida di finanziare o no gli investimenti.

Questo è un punto grave, ma non mi soffermerò su di esso: intendo piuttosto sottolineare la questione del trasporto pubblico. La legge n. 151, che fu varata da questo Parlamento con una maggioranza molto ampia, era una legge di programmazione il cui obiettivo era quello di cambiare il sistema pubblico dei trasporti, estendendoli ed aumentando la produttività con una strategia di investimenti. Questo meccanismo, azzerando il fondo investimenti, viene meno e si ritorna all'antico. Ciò è inaccettabile. Si tratta di un punto rispetto al quale riteniamo che il disegno di legge finanziaria debba essere radicalmente modificato.

Non possiamo continuare a parlare di qualità della vita, di rilancio delle città e di tante altre belle cose e poi dare un «colpo» a questi programmi.

Nel disegno di legge finanziaria per la metropolitana non è previsto niente. Non si può parlare di autobus, perchè è una visione arcaica dei trasporti. Tutto ciò per le grandi città (noi ne amministriamo solamente alcune e quindi il discorso non riguarda solo noi ma tutti) rappresenta una linea cieca. Si

tratta di un punto per noi di importanza fondamentale.

A questa scelta pernicioso, inaccettabile e da respingere si aggiunge la prospettata manovra tariffaria. Ancora una volta voglio essere molto preciso. La nostra convinzione, diversa da quella del movimento sindacale — tanto per essere chiari —, è che il punto da cui bisogna partire per quanto riguarda le tariffe non è la differenziazione in tre fasce sociali, che è una questione che viene dopo. Le tariffe devono coprire i costi (l'abbiamo sempre ripetuto anche in materia di tariffe telefoniche), ma devono avere due vincoli, esattamente gli stessi che incontrano i prezzi di una azienda privata operante sul mercato. Una azienda privata aumenta i prezzi per coprire i costi, altrimenti fallisce, ma i costi devono essere concorrenziali, perchè se pensa di coprire con un aumento di prezzo dei costi non competitivi esce dal mercato. L'azienda monopolistica può anche non farlo, tanto poi aumenta le tariffe, ma questo non lo possiamo accettare a tutela dell'utente. In secondo luogo, è dimostrato con i dati alla mano che anche alcune aziende pubbliche operano sul mercato: non la SIP, perchè non ha concorrenti, ma certamente l'Azienda delle ferrovie, perchè ha come concorrenti il trasporto privato, l'automobile, eccetera. Quindi se le aziende pubbliche fanno una politica tariffaria diretta, nel tentativo di coprire costi gonfiati e non legittimi dal punto di vista economico, ad alzare le tariffe oltre un certo limite, la domanda non è anelastica.

La domanda quindi, è molto poco anelastica. Quando si vorrà, del resto, potremo anche andare a rivedere le serie storiche relative al trasporto urbano nei principali comuni; si potrà così constatare quale sia effettivamente il rapporto tra andamento del traffico e andamento tariffario.

COLOMBO Vittorino (V.). È un rapporto che dura qualche mese, quando dura.

LIBERTINI. Non è vero. È un rapporto che in alcuni casi dura molto ed in altri dura poco, ma è chiaro che, ad un certo punto, finisce perchè gli aumenti tariffari vengono

riassorbiti dal crescere del tasso di inflazione. È ovvio che, se non aumentasse il tasso di inflazione, gli aumenti non verrebbero riassorbiti.

Ad ogni modo, entro breve tempo vi troverete a dover fronteggiare la protesta dell'intero comune di Milano. Il ragionamento dei responsabili del comune di Milano, del resto, è molto semplice: si è lavorato a lungo per la chiusura del centro storico e, se quelle tariffe verranno applicate, lo stesso progetto di chiusura del centro storico, per così dire, salterà, in quanto si registrerà un aumento del traffico privato. Questo il comune di Milano ve lo dimostrerà cifre alla mano.

Dirò subito che le tariffe — e torno così alla legge n. 151: prima si approvano le leggi e poi le si dimentica — non rientrano nelle competenze del Parlamento. Le aziende operanti a livello locale — è questo, infatti, lo spirito della legge n. 151 — devono raggiungere un rapporto tra costi e ricavi che sia per lo meno decente. Per perseguire questo obiettivo hanno cinque anni di tempo, con la possibilità di un ripiano che non superi un certo limite prefissato. Il fatto che si arrivi ad un rapporto tra costi e ricavi soddisfacente dipende soltanto dal livello di produttività delle aziende stesse.

Ora, l'argomentazione secondo la quale gli aumenti tariffari, per quanto riguarda, in particolare, i comuni di Bologna e di Milano, dovrebbero servire ad un ripiano dei bilanci, appare del tutto ingiustificata ed inaccettabile. Poichè si parla di prorogare e di modificare la legge n. 151, istitutiva del fondo nazionale trasporti, chiediamo, per parte nostra, che tale legge venga rispettata e denunciemo quanto in passato è stato fatto da parte del Governo, delle Regioni e dei comuni, violando i meccanismi di quella stessa legge.

Infatti, lo Stato prevede di assegnare alle aziende, per il 1986, uno stanziamento di 4.200 miliardi destinato al ripiano. Le aziende stesse, a loro volta, possono aumentare o mantenere invariate le tariffe, purchè si rispettino i limiti imposti dalla situazione di *deficit*.

Non può certo assumersi, lo Stato, compiti gestionali che dovrebbero essere lasciati all'autonomia delle singole aziende. E invece

lo fa, stabilisce per legge le tariffe ed indica anche il limite di disavanzo cui attenersi. L'autonomia gestionale delle singole aziende deve — lo ribadiamo — essere rispettata e salvaguardata; di qui le nostre critiche al Governo.

Non capisco poi cosa voglia dire il Ministro quando fa riferimento al Parlamento. Lo ascoltammo a lungo e con pazienza, lo scorso anno, quando parlò di un blocco delle tariffe che doveva considerarsi inserito nel quadro dell'ormai famoso «decreto di San Valentino».

Le mie non sono critiche strumentali, signor Ministro, e ripeterò oggi quanto ebbi modo di dire allora. Per le aziende bloccare le tariffe è impensabile. Infatti, se le aziende stesse hanno costi superiori alle entrate che derivano loro dalle tariffe, bloccare le tariffe stesse significa, per così dire, farle andare in rosso. Le aziende, quindi, devono adeguare le proprie tariffe alle rispettive situazioni. Questa sorta di *stop and go* non può funzionare: è pura follia. Non si può imporre alle aziende di bloccare le tariffe per un anno per poi aumentarle l'anno successivo. È una politica — me lo consenta, signor Ministro — schizofrenica.

Ha ragione il Ministro quando sostiene che la logica della legge n. 151 è stata stravolta, cosa, questa, che, del resto, ho ripetutamente lamentato. Quella logica è stata completamente stravolta da tutti ed in primo luogo dalle Regioni, che non hanno usato la legge n. 151 come strumento di programmazione — cioè così come era stata concepita — limitandosi, invece, ad agire come una sorta di passacarte di fondi. Se le Regioni devono soltanto trasferire fondi, tanto vale che lo faccia direttamente lo Stato.

Persino i comuni hanno interpretato quella legge più come una garanzia che come uno stimolo alla programmazione. Lo stesso Governo, del resto, l'ha rimessa in discussione e se si mettono in discussione, anno per anno, in sede di esame delle varie leggi finanziarie, i parametri della legge n. 151, è chiaro che tale normativa viene ad essere completamente vanificata.

Per parte nostra, crediamo nella legge

n. 151, che riteniamo inquadrata in una logica economica seria.

La manovra tariffaria risulta ancora più grave per quanto riguarda il settore delle Ferrovie. Confesso che se fossi uno di quei *managers* che il ministro Signorile interpella per la Presidenza dell'Ente ed avessi accettato di lanciarmi in un'avventura del genere, una volta letto il disegno di legge finanziaria andrei da lui e gli direi senza mezzi termini: caro Ministro, grazie tante ma non fumo. Infatti, quale amministratore serio responsabile prenderebbe, dal 1° gennaio prossimo, le redini dell'Ente con una determinazione del regime tariffario come questa? Che senso avrebbe?

Con il disegno di legge finanziaria si viola la riforma ancora prima di porla in essere. Le tariffe, signor Ministro, devono essere stabilite dall'Ente e non da noi.

COLOMBO Vittorino (V.). La legge stabilisce che l'Ente «Ferrovie dello Stato» calcoli la struttura economica delle tariffe; poi, c'è chi decide.

LIBERTINI. Lasciateglielo proporre.

COLOMBO Vittorino (V.). Tra quelle attuali e quelle economiche c'è spazio.

PRESIDENTE. Comunque è un fatto che il consiglio di amministrazione opererà tali scelte in corso d'anno.

BASTIANINI. Ho l'impressione, senatore Libertini, che si è messo su un binario sbagliato.

LIBERTINI. Quando mi parla della distanza tra le tariffe attuali e quelle economiche, senatore Colombo, ciò rivela che tra me e lei c'è una profonda differenza. Quella non è una tariffa economica, è una tariffa antieconomica, è una tariffa distruttiva perchè se volessimo coprire i costi delle Ferrovie con i proventi delle tariffe dovremmo moltiplicare queste ultime per cinque; dopo di che in treno non viaggerebbe più nessuno.

La tariffa economica, da che mondo è

mondo, è una tariffa che garantisce un certo equilibrio fra l'andamento aziendale e il mercato; è un prezzo. Pensiamo che si debba seguire questa direzione.

Quando l'«Ansaldo» in uno studio sul piano dice che le Ferrovie dovrebbero tenere bloccate le attuali tariffe, perchè il servizio è così precario che se c'è una variazione tariffaria (a costo di subire perdite) il rischio più grande per le Ferrovie è uscire dal mercato, non dice una cosa irrealistica.

Sono stato alla conferenza di Varese dove gli imprenditori, dopo essersi soffermati sul quadro generale dei trasporti, che loro hanno suffragato, hanno pure sostenuto che se il servizio continua ad essere lo stesso, è inammissibile un aumento delle tariffe. E hanno esplicitamente aggiunto: «E con questo servizio volete aumentare le tariffe?». Abbiamo avuto dalla tribuna una fila di dichiarazioni di persone che annunciavano che, qualora ci fossero state delle variazioni tariffarie, non avrebbero più fatto parte dell'operazione. E non si trattava di singoli clienti. Essi hanno affermato che sono disposti a pagare di più, ma in cambio deve essere fornito un altro servizio che tenga conto dei costi e dei rischi.

Sono convinto che il nuovo consiglio di amministrazione dell'Ente avrà un problema più complesso, ossia quello della riorganizzazione della struttura tariffaria perchè essa è legata a un certo tipo di servizio, per cui l'intervento esterno del disegno di legge finanziaria è del tutto inutile e certamente non appropriato.

Vorrei sollevare un'ulteriore questione relativamente ai progetti mirati. Annettiamo un grande rilievo ai progetti mirati per le aree metropolitane e apprezziamo l'attività del Ministero in questo settore per le convenzioni che sono state concluse lungo tale direttrice. Occorre tuttavia sapere a che cosa sono destinati i fondi previsti per tali progetti mirati. Stiamo attenti a non creare un *boomerang*, per cui si fa un progetto mirato, si perviene alle necessarie convenzioni, la cosa è giudicata positivamente da tutti e poi, alla fine, il progetto si rivela in realtà una scatola vuota. Allora si determina una reazione negativa. Il problema dei contenuti dei

progetti mirati non riguarda soltanto — come qualcuno pensa — il finanziamento *ad hoc* di questi progetti perchè essi non sono basati su finanziamenti aggiuntivi, ma derivano dal coordinamento di una serie di leggi di spesa. Il vero problema è la coerenza di tutta l'operazione. Infatti se prendo i protocolli conclusi con le varie città italiane, leggo in essi la previsione di certi obiettivi da raggiungere. Voglio capire — questo è il punto — in che misura le disposizioni del disegno di legge finanziaria consentono il conseguimento di quegli obiettivi, poichè se essi non possono essere raggiunti, occorrerà rivedere le convenzioni. È una questione fondamentale che discrediterebbe un'operazione di grande rilievo.

Non ho inteso soffermarmi particolarmente in tale sede sul trasporto aereo perchè la situazione è riassumibile nei seguenti termini. Abbiamo sostanzialmente un trasporto aereo che dal punto di vista del vettore, con i rilievi e le critiche che abbiamo fatto e che qui non sto a risollevere, è sugli *standards* internazionali. Abbiamo come tutti i paesi — ma forse in modo più peculiare — il problema acuto del divario fra i tempi a terra e i tempi di volo. Ciò implica una revisione delle questioni concernenti i collegamenti tra città e aeroporto, la gestione degli aeroporti, l'assistenza al volo, l'organizzazione del controllo degli spazi aerei, l'interferenza dei militari e via di seguito. Questo è il problema, ma non attiene al bilancio e in questa sede mi limiterò soltanto a rivolgere un vivo invito al Ministro perchè agisca per colmare le lacune degli impianti radar per il controllo dell'atterraggio, in modo che si possa superare l'ostacolo della nebbia negli aeroporti di Milano, Torino, Venezia e Bologna. Si tratta di spese relativamente modeste che farebbero risparmiare la collettività nazionale e le aziende.

A tale proposito sollevo il problema di Bologna. L'installazione dell'ILS è legata a questioni non strettamente aeronautiche. Infatti questo strumento per funzionare ha bisogno di un certo raggio, ma c'è la ferrovia che lo ostacola. Sarebbe necessario pertanto un intervento sulla ferrovia, che è stato già quantificato in una cifra non piccola (20

miliardi) e questo è uno di quei casi in cui sarebbe utile avere un incontro, come è già avvenuto a Milano o a Torino, fra enti locali e Stato per una divisione della spesa. Infatti la modifica della ferrovia, necessaria per far funzionare l'aeroporto di Bologna al livello di terza categoria, costituisce un interesse collettivo riguardante il sistema dei trasporti. Questa raccomandazione sull'installazione degli ILS è molto importante perchè l'anno scorso l'Alitalia a causa della nebbia ha dirottato 300.000 passeggeri in altri aeroporti; si tratta di un danno economico che può essere ovviato perchè la tecnica lo consente.

Per quanto concerne le questioni non sollevate, penso che potranno essere discusse nelle sedi proprie quando esamineremo le leggi specifiche.

COLOMBO Vittorino (V.). Farò anch'io delle osservazioni piuttosto alla rinfusa sulla tabella relativa ai trasporti e sul disegno di legge finanziaria per quello che a tale tabella attiene. Se mi riferirò qualche volta all'intervento del collega Libertini non sarà per polemizzare direttamente, ma per semplificare perchè come al solito il senatore Libertini dice molte cose intelligenti e accettabili e poi ne aggiunge altre che, viceversa, non sono accettabili. Forse sono altrettanto intelligenti dal suo punto di vista, ma non accettabili.

Per esempio in materia di fondo per gli investimenti, per quanto riguarda la legge n. 151, egli dice una cosa largamente condivisibile. Dal momento che la legge esauriva il fondo con il 1985, a mio parere, forse lo strumento più idoneo è la riedizione di quella stessa legge.

LIBERTINI. Però ci vuole un accantonamento.

COLOMBO Vittorino (V.). Certo. Per questo motivo, pur sapendo che c'è ancora un residuo da spendere di una certa consistenza, sarebbe stato opportuno mantenere aperto dal punto di vista politico un discorso che poi è rimasto aperto nei fatti. Prendo spunto dalle considerazioni del senatore Libertini a proposito dei fondi per gli investimenti solo

per sottolineare l'urgenza di rivedere la legge n. 151 anche per quanto riguarda gli interventi a favore della gestione delle aziende, gestione che si è ridotta ancora una volta ad essere il ripiano dei bilanci deficitari. Anche in questo senso si giustificano gli interventi sul piano tariffario previsti dal disegno di legge finanziaria. Come è stato già detto dal Ministro si tratta di misure comunque molto dolorose, ma sono assolutamente convinto che, al livello in cui sono previste nel disegno di legge finanziaria, non si tratti di misure tali da far gravemente diminuire il traffico in maniera permanente. Il proposto aumento del biglietto orario, oltre che ingiustificato, mi sembra invece alquanto impolitico. Anche in questo caso sarebbe stato forse opportuno prevedere un aumento graduale, piuttosto che un aumento secco del 50 per cento, così come è previsto per il prezzo degli abbonamenti. Mi permetto di insistere su questo punto in quanto francamente l'aumento proposto mi sembra eccessivo.

Anche in tema di autotrasporto di cose, anche se la legge non è ancora in fase di attuazione, sarebbe stato opportuno, anche per dare un segnale politico, prevedere un apposito stanziamento. Ho già ricevuto alcuni rappresentanti delle categorie interessate, che mi hanno esposto i loro problemi ed espresso le loro preoccupazioni circa il possibile ricorso alla cassa integrazione o addirittura l'interruzione del lavoro in alcune aziende. Mi sembra si tratti di discorsi molto seri, che vanno senz'altro presi in considerazione, anche se forse non è possibile farlo in questa sede.

Desidero poi richiamare l'attenzione del Ministro e dei colleghi sul finanziamento della cosiddetta «legge della rottamazione». È vero che si tratta di una legge che abbiamo approvato recentemente e che non è ancora entrata in vigore per cui i fondi stanziati sono ancora interamente disponibili, ed è vero che non si tratta di una legge pluriennale che prevede ulteriori stanziamenti per il futuro, però noi sappiamo benissimo che tale legge doveva essere solo l'inizio di un discorso di più ampia portata ed una misura a sostegno del sistema di trasporto delle merci e delle industrie produttrici di automezzi. In

considerazione di ciò, anche se so benissimo che gli 80 miliardi stanziati da questa legge non sono ancora stati spesi, ritengo che sarebbe stato un segnale politico molto importante prevedere in bilancio un apposito stanziamento, magari modesto, che avrebbe avuto un carattere simbolico. Ho ritenuto di dover richiamare l'attenzione su tale problema perchè se ne possa tenere conto in futuro.

Per quanto riguarda il settore della motorizzazione civile desidero denunciare la grave disfunzione degli uffici dell'Italia settentrionale, dovuta soprattutto a carenza di personale. Tali uffici sono costretti a lavorare in una maniera veramente indecorosa e se qualcosa si sta cercando di fare in qualche sede ciò avviene spesso a discapito di altre.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senz'altro gli onorevoli senatori sapranno che giace presso la Camera dei deputati un progetto di legge su tale materia che però — non ne comprendo il motivo — non è ancora stato esaminato.

COLOMBO Vittorino (V.). Ci faremo senz'altro anche noi parte diligente presso i colleghi della Camera perchè il provvedimento venga esaminato al più presto. Ribadisco che su tale argomento non concordiamo con la tesi così drasticamente enunciata dai colleghi comunisti, ma sappiamo anche noi cosa significa la disfunzione degli uffici della motorizzazione civile, anche per quello che riguarda le categorie interessate che si trovano, nella maggior parte, in stato di notevole disagio economico.

A proposito dell'aviazione civile mi limito a sottolineare la positività di quanto previsto nel disegno di legge finanziaria circa l'intervento diretto per l'ampliamento e la ristrutturazione di aeroporti da parte della direzione generale dell'aviazione civile. Mi associo alla richiesta di chiarimenti avanzata dal relatore a proposito dello stato di attuazione del trasferimento delle funzioni e dei servizi alla Azienda autonoma per il traffico aereo generale. Desidero poi rilevare con preoccupazione la incomprensibile carenza di iniziative di voli *charter* nel nostro Paese. Sempre

in materia di aviazione devo dare atto che si sta prendendo qualche modesta iniziativa nel settore del terzo livello che però avrebbe bisogno, a mio parere, di essere ulteriormente incentivato.

Per quanto riguarda il piano generale dei trasporti, devo premettere di concordare da un punto di vista concettuale con alcune affermazioni del senatore Libertini, che mi sembrano molto importanti. È infatti evidente che, senza essere manichei, occorre interpretare con elasticità il legame fra piano generale dei trasporti e interventi recati da leggi di spesa pluriennali. Il piano è un provvedimento che, per così dire, fa da spartiacque e quindi si tratta di fare il punto della situazione, senza confondere le cose e verificando attentamente le modifiche effettivamente necessarie. A tale proposito mi è venuto in mente il disegno di legge sulle autolinee in concessione statale: abbiamo convenuto che le norme di regime, che possono aver riferimento alla riscrittura della legge n. 151 e quindi, più largamente, al piano generale dei trasporti, vanno viste insieme, ma abbiamo anche detto che per il passato si può chiudere il discorso. Non si tratta di dire questo sì, questo no; si tratta di valutare ciò che ha incidenza e quello che invece non ha alcuna incidenza.

Ferrovie dello Stato: non abbiamo più il bilancio bensì la tabella dei trasferimenti a carico del bilancio, o della legge finanziaria. Quello che non capisco è quella voce «ammortamento mutui» che non rientra in nessuna delle voci previste dai regolamenti e dalle decisioni della CEE.

Non voglio sollevare una questione di carattere formale circa il rispetto delle norme CEE; mi interessa capire il rapporto tra le voci che vengono espresse in questo modo e la voce: «oneri di infrastruttura» a decorrere dal 1° gennaio 1986 che, invece, compare a norma del regolamento CEE. Non solo, ma vorrei capire il rapporto fra queste due voci, non tanto per il passato, perchè capisco bene che per i mutui già in essere lo Stato non può scaricarne l'onere di ammortamento così direttamente, ma per i mutui ancora da accendere, per quella parte del piano integrativo che, evidentemente, è ancora tutta

da realizzare. Allora l'anno prossimo quella voce mutui aumenterà ancora e, contemporaneamente, ci sarà anche la voce: «oneri di infrastruttura»? Tutto questo non lo capisco, forse per mia colpa, perciò desidererei qualche chiarimento.

Sullo stato di attuazione del piano integrativo, signor Ministro, devo lamentare che in data 5 dicembre 1984, in sede di discussione di bilancio, la Commissione aveva proposto all'unanimità — e lei aveva accettato — la richiesta di una relazione sullo stato di attuazione del piano, che noi stiamo ancora attendendo.

Il discorso è importante, anche perchè in relazione con le successive decisioni in ordine al rifinanziamento che, con la legge finanziaria dello scorso anno, si andava a fare per una misura non indifferente.

A questo proposito devo dire che ho presentato un'interpellanza, nel luglio scorso, a tutt'oggi inevasa, con la quale chiedevo notizie circa la delibera del consiglio di amministrazione delle Ferrovie e circa le prospettive di utilizzazione dei rifinanziamenti del fondo integrativo. Ora tutto questo è noto perchè, sia pure per via breve, abbiamo potuto prenderne visione. Però mi dispiace rilevare queste cose, anche perchè non si tratta soltanto di richieste di informazione.

Per quel che riguarda il piano integrativo, dalla relazione al bilancio si evince che al 30 giugno di quest'anno l'Amministrazione ferroviaria aveva autorizzato investimenti per circa 18.000 miliardi; ne aveva affidati pochi di meno, 16.000 miliardi; aveva speso, però, meno di 70.000 miliardi. Dobbiamo ancora una volta riscontrare come la capacità di spesa sia estremamente modesta, al punto che nella relazione si porta quasi a titolo di merito il fatto che mentre nel 1984 si sono spesi, per investimenti, 3.710 miliardi, nel 1985 si prevede di spenderne 3.800, col notevole aumento di 90 miliardi. Questo è preoccupante, è una nota certamente non nuova che, però, non possiamo non rilevare.

Circa quanto aggiunge il disegno di legge finanziaria di quest'anno nei riguardi del piano integrativo, non sono completamente d'accordo con il senatore Libertini, ma indubbiamente nutro delle notevoli preoccupa-

zioni per quanto riguarda il comma 16 dell'articolo 7, mentre desta minore preoccupazione il punto 17, nel quale si inseriscono le azioni finalizzate alla realizzazione dei trasporti rapidi di massa e nodi di interscambio modali, in quella previsione di 50 miliardi per tre anni, per le aree metropolitane, che era stata fatta lo scorso anno. Fin qui si precisa meglio il quadro di intervento, ma l'ambito è quello dei 50 miliardi per tre anni che erano stati previsti già con la legge finanziaria dello scorso anno. Nel comma 16, invece, il discorso è letteralmente meno chiaro.

LOTTI Maurizio. Purtroppo è chiaro.

COLOMBO Vittorino (V.). Non lo so, ma voglio interpretarlo come una corrività di scrittura, per certi aspetti. Cioè, in sostanza, si dice che nel piano integrativo vengono inseriti gli studi e le progettazioni per il valico dell'asse del Brennero, dello Spluga e degli impianti interportuali.

Signor Ministro, devo fare due osservazioni, una delle quali è pesante sul piano politico: non si può, politicamente, mettere sullo stesso piano lo Spluga e il Brennero, è inaccettabile. Lo Spluga è qualcosa di là da venire, tutto da inventare; può essere che sia una cosa seria, non posso dirlo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non credo che ci siano problemi su questo punto.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma qui sono messi esattamente sullo stesso piano. Può trattarsi di una corrività di scrittura, ma la mia è una sottolineatura di carattere politico.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Potremmo operare una differenziazione con l'inserimento di una virgola.

LOTTI Maurizio. Questo non basta.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Dovete essere coerenti: o volete il riferimento al Piano generale dei trasporti, oppure no. Fare le cose a metà non è possibile. Rispondo ad

alcune delle osservazioni che faceva il senatore Libertini dicendo che il piano integrativo non è autarchico, bensì fa parte di tutto il sistema.

COLOMBO Vittorino (V.). Avevo sottolineato le prime due righe del comma 16 sulla base delle indicazioni del Piano generale dei trasporti. Se si intende dire che con la sua entrata in vigore, non appena sarà approvato, anche il piano integrativo, ove necessario, deve essere rivisto e inquadrato, questa è un'affermazione fuori discussione.

Però formulato in questo modo, signor Ministro, il concetto non è corretto, perchè letteralmente vuol dire che fino a quando il Piano generale dei trasporti non sarà approvato tali opere non si potranno realizzare, dovendosi aspettare che il piano sia un atto ufficiale ed operante. Attualmente non lo è e fino a quel momento, ripeto, non si potrebbero realizzare queste opere. A mio giudizio si sarebbe invece dovuto dire: «in raccordo con il Piano generale dei trasporti». Mi sembra si sia incorsi in una corrività di scrittura perchè a mio giudizio il concetto è formulato male.

Si parla poi di studi e progettazioni relativi al Brennero, allo Spluga e a non ben precisati impianti interportuali. Al riguardo mi pare che succedano strane cose. Le Ferrovie dello Stato stanno intervenendo — parlo di cose che conosco direttamente — seriamente a Verona per il «quadrante Europa». Contemporaneamente è di pochi giorni fa la predisposizione da parte del Ministero di un decreto di adesione delle Ferrovie dello Stato per una quota modesta (50 milioni) all'interporto di Trento. Certo, si tratta di un intervento di non grande rilevanza, ma francamente non mi sembra che le due cose vadano molto d'accordo tra di loro, non riesco a collegarle logicamente. Questo parlare di studi e progettazioni del Brennero, dello Spluga e di non precisati impianti interportuali — ripeto — mi lascia perplesso.

LOTTI Maurizio. Immagino siano quelli di primo livello.

COLOMBO Vittorino (V.). Quanto meno dovrebbe essere precisato.

Poi però viene il peggio, perchè si aggiunge: «nonchè la realizzazione, anche per fasi, dell'alta velocità fra Napoli, Roma e Milano». Cosa vuol dire in pratica?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ci si riferisce ad una serie di opere che sono già previste dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma potrebbe voler dire rifare interamente una nuova sede per l'alta velocità.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non a caso si usa l'espressione «alta velocità», che è tratta dal linguaggio ferroviario.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma deve essere comprensibile e valere per tutti i cittadini.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Appunto per questo però bisogna usare una formulazione precisa che ha riscontro in altre leggi dello Stato, come la legge n. 17 ed anche il decreto in cui si definiscono gli interventi attuativi del piano integrativo. Tutti gli elementi qui indicati sono già presenti per fasi nel piano integrativo.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma allora non c'era bisogno di dirlo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Sì, perchè con questa formulazione, che è involontariamente ambigua, si risolve tutto un problema di piani e di progetti, i quali hanno bisogno di una sede di finanziamento che in questo modo è disponibile. Rimanendo nell'ambito della legge n. 17 non si potrebbe invece attivare la progettazione sull'alta velocità che è una delle conseguenze del piano, tra l'altro una delle richieste che generalmente vengono avanzate in riferimento soprattutto al problema della direttrice del Brennero.

Senatore Colombo, noi ci troviamo di fronte ad una fase di passaggio (l'avrei detto alla fine, ma colgo l'occasione perchè vedo che lei si sta giustamente impegnando nella valutazione di questo aspetto): non c'è ancora il piano dei trasporti come punto di riferimento operativo, ma c'è la valutazione con-

corde del Comitato dei ministri su una serie di modifiche che trovano per esempio nella legge n. 17 un riferimento e che tengono conto dei risultati del piano dei trasporti. Il meccanismo che si è voluto seguire è quello di utilizzare questi tre commi del disegno di legge finanziaria per attivare dei momenti di procedimento — piuttosto che delle nuove imputazioni di spesa — i quali consentano, nel mantenimento di poste già definite, l'introduzione di elementi che senza questo preciso dispositivo di legge non si potrebbero attivare.

LOTTI Maurizio. La lettura che sta dando il senatore Colombo del comma 16 dell'articolo 7 è la stessa che abbiamo dato noi e le organizzazioni sindacali. Tutti quanti abbiamo ritenuto che la formulazione adottata dal «nonchè» in poi di fatto importasse in forma surrettizia un definanziamento del piano integrativo delle Ferrovie dello Stato. Infatti si aggiungevano opere come l'alta velocità — tra l'altro anche opere nuove — e, per quanto concerne la direttrice del Brennero, una serie di opere non ancora previste dalla legge n. 17 istitutiva del piano stesso. Da tutte le parti, non essendoci una quantificazione, veniva spontaneo il dubbio: le risorse necessarie per realizzare gli obiettivi indicati nel comma 16 dell'articolo 7 non saranno per caso individuate all'interno della dotazione del piano integrativo dei trasporti a seguito della potatura di una serie di interventi su rami oggi detti impropriamente secchi?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si tratta di un dubbio assolutamente legittimo, intendiamoci, ma questa parte non può essere quantificata.

COLOMBO Vittorino (V.). L'interpretazione del collega Lotti era quella che volevo sviluppare. Nell'articolo si dice che è «nell'ambito delle autorizzazioni di spesa recate per il finanziamento del programma integrativo» che vanno inserite le esigenze relative a queste opere. Si tratta di affermazioni di principio. La strada maestra non sarebbe stata quella di modificare i decreti di attua-

zione del piano integrativo? Mi sarebbe sembrato più giusto, a meno che, ripeto, non si pensi di costruire tutta una nuova linea da Milano a Napoli per l'alta velocità, il che evidentemente vorrebbe dire che il piano integrativo non esiste più. Sempre nel capitolo realizzazioni è indicata anche la direttrice del Brennero, e questo mi fa molto piacere. Del resto riconosco che le Ferrovie dello Stato stanno lavorando seriamente in proposito, ma poi si aggiunge: «in attuazione degli accordi con l'Austria», che, ahimè, non sono stati ancora conclusi. In proposito ricordo che con un ordine del giorno l'anno scorso si era invitato il Ministro a fare il possibile in tale direzione. So che i contatti ci sono, che il Ministro si dà da fare con l'Austria e con la Repubblica federale tedesca in merito a questo aspetto cruciale, però a quanto mi risulta accordi per la soluzione del problema del valico ad oggi non esistono.

Allora, la realizzazione della direttrice del Brennero, in attuazione degli accordi con l'Austria, andrà alle calende greche, cioè a dopo che si saranno raggiunte intese che, purtroppo, non dipendono soltanto da noi.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. C'è già un accordo con l'Austria sul trasferimento graduale del traffico dalla strada alla ferrovia, soprattutto per quanto riguarda i problemi relativi ai carri del combinato. La questione relativa alla utilizzazione del valico, invece, è ancora tutta da definire.

Si tratta, comunque, di una serie di interventi di potenziamento del trasporto ferroviario in funzione della previsione di un consistente aumento del carico nei prossimi anni.

COLOMBO Vittorino (V.). Non è chiaro, comunque, cosa si intenda esattamente per realizzazione della direttrice del Brennero; infatti, la direttrice del Brennero già esiste. Si pensa, forse, di farne una nuova?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Chiari-
rò subito il problema, senatore Colombo. Realizzazione della direttrice del Brennero significa che dovranno necessariamente esse-

re modificate le dimensioni di alcune gallerie, altrimenti i carri del combinato non vi entrerebbero. Il senso è questo.

COLOMBO Vittorino (V.). Ecco perchè, signor Ministro, ho detto che quanto è stato scritto è stato scritto un po' corrivamente. Si tratta, infatti, di una linea da potenziare e da qualificare, non certo da realizzare. È soltanto un problema di scrittura.

LOTTI Maurizio. Data la rilevanza della spesa, direi piuttosto che si tratta di un problema di finanziamento.

COLOMBO Vittorino (V.). Su questo punto non vi sono dubbi. Tuttavia, nel caso, in specie, si tratta di un problema di scrittura.

Vorrei, inoltre, che mi fosse chiarito cosa si intende esattamente quando si fa riferimento alle alte velocità; se si trattasse, ad esempio, di completare la Roma-Firenze, non ci sarebbero certamente problemi di sorta. Se però si trattasse di qualcosa di diverso, sarebbe opportuno, a mio avviso, che ne fosse chiarito l'esatto significato, in quanto un'opera come quella di cui stiamo discutendo assorbirebbe da sola l'intero piano integrativo, non lasciando alcuno spazio ad altre iniziative.

In sostanza, oltre all'esatta definizione della realizzazione della direttrice del Brennero, ritengo che sarebbe interessante conoscere gli accordi finora conclusi con l'Austria e quelli che si pensa di raggiungere, dato che siamo in presenza di un problema che non ha alcun bisogno di commenti.

Ho già detto, signor Ministro, che da Verona in su i lavori procedono, mentre da Verona in giù sono stati ripresi dopo un'interruzione che è durata molti anni. Ora, vi sono stanziamenti anche per la Verona-Bologna, che sono però previsti soltanto attraverso ulteriori finanziamenti per lotti già appaltati. Tra l'altro, mi è stato detto che, dal punto di vista tecnico, ciò non sarebbe possibile.

Non ho ancora avuto modo di prendere visione del piano generale dei trasporti; credo, tuttavia, che questa rimanga pur sempre una delle direttrici — o uno di quei corridoi

plurimodali, se vogliamo usare un altro termine — fondamentali.

Prendiamo, ad esempio, i collegamenti internazionali con riferimento al tratto Roma-Monaco. Ebbene, si arriva fino a Verona, dopo di che c'è un'interruzione e bisogna riprendere il collegamento da Bologna. Sulla carta ferroviaria, signor Ministro, il tratto Verona-Bologna non è stato neanche disegnato!

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Bisogna dire che, a volte, le Ferrovie dello Stato agiscono proprio da buona azienda burocratica!

COLOMBO Vittorino (V.). Questo, comunque, è soltanto un piccolo segnale; ma le dirò di più, signor Ministro.

Lo scorso anno, nel corso dello svolgimento in Aula di un'interrogazione da me presentata sull'argomento, feci presente che sulla linea Amburgo-Reggio Calabria l'unico tratto ad un solo binario era proprio quello tra Verona e Bologna e che su quello stesso tratto non esistevano treni rapidi. Le Ferrovie dello Stato, in seguito, istituirono un paio di treni rapidi su quella linea, che funzionano, però, sempre con gli stessi mezzi, per cui si è guadagnato soltanto un quarto d'ora nominale. Devo dire che non mi è sembrata una buona soluzione.

È chiaro che non è mia intenzione fare del campanilismo; si tratta, infatti, di un problema che interessa tutti e che si inquadra nel discorso sulle direttrici fondamentali della rete ferroviaria nazionale.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatore Colombo, vorrei farle presente che sulla carta ferroviaria di cui dispongo io e che posso anche mostrarle — così come, del resto, risulta anche da decisioni sulle quali si potrà certamente discutere e che riguardano i residui 2.200 chilometri in relazione ai quali si prevede, tra l'altro, di rimodulare alcuni finanziamenti e di adottare una diversa chiave di lettura circa determinate deliberazioni — il tratto Verona-Bologna è chiaramente riportato.

Probabilmente, in questo caso le Ferrovie dello Stato sono arrivate in ritardo. Può anche sembrare una battuta, ma non lo è.

COLOMBO Vittorino (V.). Il fatto è che il ritardo, purtroppo, persiste.

Dal punto di vista del prestigio nominale, tutti sono d'accordo e non ho alcun interesse a sottolineare i ritardi delle Ferrovie. Il ritardo, però, continua soprattutto per quanto riguarda i lavori; questo è un fatto accertato. Ecco il punto.

Ricordo che lo scorso anno, quando presentai un ordine del giorno con il quale si intendeva dare priorità a queste esigenze, lei si disse d'accordo. Risultati, però, non si sono visti, per cui quest'anno non presenterò alcun ordine del giorno, nella speranza di poter ottenere così qualcosa in più.

Farò ora riferimento ad alcuni temi che sono stati affrontati anche nel dibattito dello scorso anno e mi soffermerò, innanzitutto, sui «rami secchi», dizione, questa, che non piace nè al senatore Libertini nè a me.

Nel luglio scorso, nell'illustrare un'interpellanza in materia — e si tenga conto che a quell'epoca non era ancora cominciata la *bagarre* sull'argomento in questione — ricordai che la legge finanziaria prevedeva, tra l'altro, la definizione, entro sei mesi, di un piano triennale per la soppressione di linee a minore o a scarso traffico. Devo dire che, da questo punto di vista, non sono affatto d'accordo con il senatore Libertini, il quale parla di attacco politico alle Ferrovie dello Stato attraverso lo sbandieramento, appunto, dei «rami secchi», e ciò proprio perchè ci troviamo in presenza di una legge dello Stato.

Il Ministero del tesoro avrà anche insistito nel far presente che tutto ciò era già stato deciso lo scorso anno, ragion per cui si doveva prevedere l'adozione di opportune iniziative in proposito; ciò, comunque, doveva essere fatto prima.

Al riguardo, signor Ministro, vorrei rilevare anch'io come da parte dell'Amministrazione vi sia stato un atteggiamento tale da dare adito a strumentalizzazioni, che però, a mio avviso, sono esattamente l'opposto di quelle cui ha fatto poco fa riferimento il senatore Libertini.

In realtà c'è chi con il discorso dei «rami secchi» vuole lasciare tutto immobile e non vuole la soppressione di tali tronchi ferroviari. Su questo non siamo d'accordo perchè riteniamo che la questione vada ricondotta nel quadro complessivo del Piano generale dei trasporti, senza procedere indiscriminatamente ma oculatamente. Sappiamo benissimo che, tutto sommato, si tratta di linee marginali che non risolvono certo il problema delle Ferrovie dello Stato, ma non riteniamo che per questo non si debba procedere a tagli opportuni. Faccio solo presente che il Piano doveva essere pronto il 30 giugno 1985.

LIBERTINI. Questo è stato lo sbaglio del disegno di legge finanziaria. Quando le Ferrovie appronteranno un piano, in esso saranno previsti tagli, soppressioni, sviluppi; non ci può essere ora un articolo sui «rami secchi».

COLOMBO Vittorino (V.). Anche qui, a voler essere troppo generici, si rischia di non fare più niente, così come per quanto concerne le tariffe.

LIBERTINI. Questa è la realtà.

COLOMBO Vittorino (V.). Come tra le tariffe in essere e le tariffe economiche c'è uno spazio tale per cui un aumento adesso non inciderebbe sull'economicità cara al collega Libertini, anche per le linee a scarso traffico credo che si possa provvedere senza alcun timore di compromettere il Piano generale dei trasporti.

Vorrei fare un'ultima considerazione molto rapida su un altro tema che mi pare non sia ancora emerso, ma del quale abbiamo parlato lo scorso anno e sul quale era stato presentato un ordine del giorno accettato dal Governo. Si tratta delle linee in concessione. Si parlava di risoluzione consensuale o di riscatto delle linee in concessione e avevamo presentato un ordine del giorno che affermava che fra le linee prioritarie dovessero essere ricomprese la Parma-Suzzara e la Suzzara-Ferrara.

LOTTI Maurizio. Al riguardo presenterò un ordine del giorno.

COLOMBO Vittorino (V.). Oltre tutto — e con questo concludo il mio intervento — c'è ancora uno stanziamento ricompreso proprio in questo capitolo. Anche qui non si tratta di un discorso campanilistico — e il signor Ministro lo sa bene — ma occorre fare dei percorsi alternativi alla Verona-Bologna. Tali potrebbero essere la Suzzara-Parma, la Pontremolese (al riguardo potrei associarmi a quanto detto dal senatore Libertini, anche se non mi risulta che ci si sia sognato di considerare questa ultima linea un «ramo secco») oppure, dall'altra parte, per la Brennero-Verona il tratto Poggio Rusco-Ferrara evitando il nodo di Bologna. Evidentemente sarebbe una soluzione estremamente razionale che risponde a quanto diceva la legge finanziaria dello scorso anno, quando prevedeva l'integrazione con la rete statale delle linee in concessione. Ma non ne abbiamo saputo più niente.

PACINI. Sarò estremamente breve. Innanzitutto ho preso la parola per dichiarare la mia adesione alla relazione presentata dal collega Pagani e per approfittare della presenza dell'onorevole Ministro al fine di richiamare la sua attenzione — che per la verità, devo dire, è sempre molto acuta — su alcuni aspetti che normalmente vengono considerati marginali dell'aviazione civile e che, invece, forse sarebbe utile considerare un po' più a fondo. Dico questo anche perchè desidero dare atto all'onorevole Ministro dell'impegno che ha profuso nel riorganizzare un settore che era stato almeno in gran parte abbandonato, o quasi, per lunghi anni.

Mi riferisco in modo particolare alla situazione degli aerodromi e delle aree con superficie di piccole dimensioni che — come il Ministro sa — sono circa 57 nel nostro territorio anche se soltanto una ventina hanno i requisiti necessari alla loro classificazione. Mi soffermo su i problemi che investono questo settore perchè credo che, se riuscissimo ad utilizzare meglio tali strutture, che ovviamente vanno migliorate, probabilmente i collegamenti fra gli aeroporti medi e mino-

ri, che per alcuni aspetti danno già dei risultati piuttosto positivi, potrebbero incrementare il settore dell'aviazione minore, per la quale finora si prevede l'utilizzo di aeromobili che portano tra i dieci e i dodici passeggeri.

Questo sarebbe un modo importante e significativo non solo di utilizzare tali strutture, ma anche di incrementare un'attività verso la quale — almeno in questi ultimi tempi — si è mossa la particolare attenzione di alcuni settori e di alcuni ceti sociali del nostro Paese che oggi utilizzano tali mezzi in modo notevolmente superiore rispetto al passato.

In questa rete di piccoli aerodromi e di aviosuperfici occorrerebbe fare degli interventi capaci di risolvere i problemi della presenza dei vigili del fuoco e della mancanza di sufficienti garanzie di sicurezza, nonché quello dei controllori di volo che — come è noto al Ministro e al Sottosegretario — comporterebbero un costo eccessivo per la gestione di questi aeroporti.

Ho voluto affrontare tale argomento per sottoporlo alla valutazione del Ministro. Ritengo utile riportare tale problematica ad un'altra che riguarda il settore della marina mercantile perchè, forse, si può vedere di trovare una soluzione analoga. Abbiamo recentemente approvato investimenti consistenti per i porti turistici, in modo particolare per il Sud; si potrebbe allora prospettare l'idea di un piano nazionale anche per l'utilizzazione di questi piccoli aeroporti, risolvendo alcuni problemi di efficienza. Essi, infatti, costituiscono nel nostro Paese un'infrastruttura che potrebbe dare veramente dei risultati positivi ed interessanti anche dal punto di vista delle aziende che operano nel settore, in quanto queste potrebbero migliorare le loro attività economiche.

Potrebbe essere valutata, in questo quadro, anche l'opportunità di sviluppare ulteriormente, fino a farne un valido supporto, la rete di eliporti del nostro Paese, attualmente, mi pare, abbastanza ridotta, utilizzando esperienze industriali di settore estremamente positive. Si dovrebbe, a mio avviso, identificare proprio nella rete di eliporti quello strumento di sostegno di grande rilievo per

le attività economiche del nostro Paese, oltre che per altri settori, compreso quello della protezione civile.

Mi sono permesso di fare queste osservazioni, prospettandole come ipotesi di lavoro all'onorevole Ministro, perchè ritengo che quello da me ricordato sia un settore al quale va dedicata un po' più di attenzione rispetto al passato e nell'ambito del quale — il Ministro lo sa benissimo — si svolge non solo un'attività di carattere commerciale per i passeggeri.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si sta cominciando a sviluppare anche per le merci.

PACINI. Vi opera anche un settore turistico abbastanza importante, proprio dal punto di vista della crescita di una coscienza aviatoria nel nostro Paese. Mi riferisco, per esempio, alle attività svolte dagli aeroclubs all'interno degli aeroporti. Per meglio approfondire l'analisi di questo problema, chiedo fin da questo momento al Ministro un incontro di chiarificazione. Ricordo a tale proposito che nel 1977 il Ministero dei trasporti concesse all'Aeroclub Aeritalia, che oggi conta una flotta di circa 700 velivoli, un contributo di un miliardo e 100 milioni che non è più stato aggiornato e che invece occorrerebbe aggiornare in quanto, in una fase in cui questa flotta di aeromobili turistici ha estremo bisogno di essere rinnovata, servirebbe anche ad incrementare una attività di carattere industriale di grande importanza.

Desidero concludere il mio intervento rivolgendo al Ministro una domanda, che alcuni potrebbero definire di carattere campanilistico, in ordine al problema dei cosiddetti «rami secchi» che va considerato tenendo soprattutto conto del criterio della economicità. In particolare la mia domanda riguarda il tratto ferroviario che collega Lucca — città dove abito — ad Aulla. Il signor Ministro saprà senz'altro, perchè in proposito avrà certamente ricevuto ordini del giorno e segnalazioni da parte dei consigli comunali e provinciali e delle categorie interessate, che gli abitanti di Lucca sono ancora una volta

sottoposti alla spada di Damocle della soppressione della linea Lucca-Aulla. Si tratta di una notizia che in modo piuttosto ricorrente appare sui giornali.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Forse gli onorevoli senatori dovrebbero dare meno credito a quello che pubblicano i giornali e in particolare «L'Unità» e «La Nazione», che si sono resi colpevoli di averne dette di tutti i colori. In proposito desidero chiarire che il Ministero non ha il dovere di anticipare le sue intenzioni, ma semplicemente il compito di assumere delle decisioni. Non vi è stata alcuna dichiarazione da parte del Ministro o dei suoi collaboratori in quanto il Ministro deve fare il suo mestiere, cioè decidere, e non mettersi «a litigare» con i giornali. E il Ministero deciderà, dopo aver ascoltato il parere di tutti gli assessori regionali ai trasporti, compreso quello della regione Toscana, in modo da avere un quadro chiaro della situazione. La verità è che su questa storia dei «rami secchi» si è divertita tutta l'italica provincia.

PACINI. Certamente il Ministro saprà che il tratto ferroviario che collega Lucca con Aulla attraversa una zona appenninica montuosa molto popolata e disseminata di molti paesi. Questa zona, inoltre, vede la presenza di importanti insediamenti industriali. Esiste anche un altro aspetto di tale problema sul quale in questo momento non desidero soffermarmi, ma che in questi giorni ha fatto registrare anche una presa di posizione del Ministero della difesa, quello inerente l'interesse strategico di questa linea.

Il Ministero della difesa — richiamandosi anche alle conclusioni dell'ormai lontano rapporto Nenni — si dichiara, infatti, contrario all'abolizione di tale linea. Ma, come ho già detto, in questo momento non mi interessa tanto il valore strategico di difesa che può avere questa zona, quanto piuttosto la sua economia, che dalla abolizione della linea sarebbe penalizzata in maniera piuttosto grave. Sarò, quindi, grato al Ministro se vorrà fornire al riguardo qualche chiarimento e qualche assicurazione.

GUSSO. Non vorrei che quello che stiamo compiendo divenisse un rituale, ma i cenni del relatore, ripresi poi dal senatore Libertini, a proposito della produttività delle ferrovie mi inducono a fare alcune brevi considerazioni. Non so come e secondo quali criteri sia stata misurata questa produttività, ma se i dati che abbiamo sotto gli occhi sono esatti, non c'è da essere molto ottimisti. Infatti attualmente, i ricavi dell'azienda ferroviaria di Stato coprono soltanto il 23 per cento delle spese, contro il 70 per cento della Francia, il 55 per cento della Germania e il 50 per cento della Gran Bretagna. Ma il dato che in particolare rende assai difficile essere ottimisti è quello riguardante il ricavo per addetto che espresso in migliaia di dollari in Italia è di poco superiore ai 5.380 dollari e che corrisponde a meno del 30 per cento rispetto alla Francia ed alla Germania e al 44 per cento della Gran Bretagna. Si tratta di dati che si riferiscono al 1982 e che ho tratto dal «Mondo economico» del 12 agosto 1985.

D'altro canto, l'esborso da parte dei contribuenti per il ripiano del disavanzo delle Ferrovie, che si attesta mediamente sui 10.000 miliardi, dà la misura di quanto sia difficile il compito di chi si accinge a governare questa azienda. Tanto per portare un esempio desidero segnalare che in un recente articolo di Alberto Mucci, pubblicato su «Il Corriere della sera», l'autore afferma che nel tratto Torino-Lione il personale viaggiante italiano è pari al doppio di quello francese che viaggia, viceversa, da Lione verso Torino. Se il dato riportato è esatto, il raffronto fra le due situazioni mi sembra se non altro alquanto umoristico.

Ma quello che mi preoccupa maggiormente è il problema del trasporto delle merci per ferrovia. Ci si è ormai da parecchi anni attestati su circa 50-60 milioni di tonnellate di merci trasportate ogni anno, che rappresentano all'incirca il 7-8 per cento del traffico complessivo nel nostro Paese. Ma i 50-60 milioni di tonnellate all'anno sono corrispondenti ai 50-60 milioni di tonnellate di merce trasportate dal solo cabotaggio in Italia. Allora, ad un alto dirigente delle Ferrovie ho posto una domanda che non ha avuto rispo-

sta, e cioè: quanto costa una tonnellata di merce trasportata dalle Ferrovie dello Stato rispetto alla tariffa che ricavano le Ferrovie per la stessa tonnellata e per lo stesso chilometro percorso, quando il cabotaggio, in pratica, al contribuente italiano non viene a costare quasi nulla?

Tuttavia non dico che si debba sostituire l'uno o l'altro sistema; però dico che il trasporto di questi 50-60 milioni di tonnellate di merci per cabotaggio al contribuente italiano non costa quasi niente, perchè ci sono soltanto i costi di manutenzione e di gestione dei porti nei quali queste navi attraccano.

Certo, non si consuma nè ferro, nè gomma, nè asfalto, nè ponti e così via. Allora domando se saranno in grado «gli eroi» che assumeranno questi spaventosi compiti, di governare le Ferrovie dello Stato, e se saranno in grado di riequilibrare la situazione.

Dicevo poc'anzi che il Ministro ha avuto dei cortesissimi rifiuti, e non a caso, quando ci sono 220.000 persone da governare; credo che sia abbastanza difficile accettare di assumere queste responsabilità. Questo è un primo aspetto che rende difficile una prospettiva che, mi auguro, il Piano generale dei trasporti deve assumere, cioè quella del riequilibrio tra i diversi modi di trasporto, almeno per quanto riguarda i futuri incrementi di traffico, cioè dalla strada alla ferrovia e dalla strada alla via d'acqua (marittima e fluviale); credo che questo dovrebbe essere un problema strategico, anche se, relativamente alla quota parte dei futuri incrementi di traffico che si riverseranno sulle ferrovie, è ancora da dimostrare che le ferrovie saranno in grado di assumerla e di farlo in modo abbastanza conveniente dal punto di vista economico.

Queste sono alcune considerazioni generali; c'è poi una piccola osservazione sul piano generale dei trasporti. Prima, però, vorrei passare, signor Ministro, a due problemi locali, e cioè il problema dell'aerostazione di Venezia (che non so se sia partito dal suo tavolo), soprattutto per quanto riguarda la convenzione con il Provveditorato al porto e la possibilità di creare una società di gestione dell'aeroporto che sia distaccata dal Provveditorato al porto. Questo è un primo ele-

mento che, se non è stato risolto, mi auguro si sia già trovata la strada per farlo.

Il secondo punto riguarda la ferrovia Rovigo-Chioggia. Devo dire che Chioggia è un porto marittimo con un traffico di oltre un milione di tonnellate di merci, da molti anni, quindi mi pare che il collegamento ferroviario esistente debba essere migliorato (penso che della stessa opinione sia anche lo stesso nostro Presidente).

Dirò ora una semplicissima parola sul Piano generale dei trasporti riservandomi, evidentemente, di ritornarci sopra al momento opportuno.

Nella seduta scorsa, quando trattammo il bilancio della Marina mercantile, ci fu una piccola diatriba con il Gruppo comunista, per quanto riguarda il fatto se ci fosse o meno questo sviluppo economico. Porto, allora, dei dati incontrovertibili: siccome l'indicatore che può segnalare se c'è o meno lo sviluppo economico è il prodotto interno lordo, rilevavo proprio ieri sera che nel 1983 il prodotto interno lordo è diminuito, rispetto al 1982, dello 0,4 per cento, ma nel 1984 è aumentato del 2,6 per cento e la previsione per il 1985 è di un aumento ulteriore del 2,4 per cento. Devo dire che le previsioni per il 1986 sono ancora più ottimistiche, ma quest'anno è ancora da venire. Siccome esiste una stretta correlazione tra prodotto interno lordo e quantità di traffico, non solo, ma anche tra aumento del prodotto interno lordo e aumento delle merci trasportate (in maniera più proporzionale all'aumento del prodotto interno lordo), ne consegue che se il prodotto interno lordo aumenta, per esempio, di 100, il traffico aumenta conseguentemente di 110, 120, eccetera, è evidente che siamo in presenza di un'offerta di trasporto molto maggiore di quanto non ci sia stato fino ad oggi.

Allora ci troviamo di fronte alla necessità del riequilibrio tra i diversi modi di trasporto, non tanto perchè mi illuda che diminuisca il traffico sulla strada, ma quanto meno che gli incrementi di traffico, che lo sviluppo economico che si sta profilando determinerà nel nostro Paese, prendano la strada della ferrovia da un lato, se essa sarà in grado di soddisfare questa domanda, mentre dall'al-

tro dovrà essere la via marittima ed anche quella fluviale a soddisfare queste esigenze.

Questo soltanto, nel concludere il mio intervento, volevo dire per ripresentare questo ordine del giorno che fu presentato anche al Ministro della marina mercantile e dal quale fu accolto salvo una raccomandazione su un punto che riguardava il problema delle autonomie funzionali, ma che so che nel Piano dei trasporti è accolto a sostegno di questa universale richiesta del riequilibrio tra i diversi modi di trasporto, per impedire che le risorse del Paese vadano ulteriormente sprecate o, quanto meno, consumate solo sulla strada. Ecco il mio ordine del giorno:

L'8^a Commissione del Senato della Repubblica,

in sede di discussione del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1986,

premessò:

che una vera e propria rete idroviaria di tipo europeo si è potuta ottenere in Italia solo nella Valle padana e nella pianura veneto-friulana per un complesso di oltre 1.000 chilometri in buona parte idonei al transito di natanti commerciali da 1.350 tonnellate ed oltre, imperniato sul fiume Po, da Pavia al mare Adriatico, e da una serie di vie d'acqua ad esso collegate, direttamente (Milano-Cremona, Fissero-Tartaro-Canalbianco, Idrovia Ferrarese, Volta Grimana-Chioggia) o indirettamente (canali della Laguna di Venezia, Idrovia Padova-Venezia, Litoranea veneta fra Venezia e Monfalcone e diramazioni);

che tale rete è quasi totalmente costituita da fiumi e corsi d'acqua naturali o artificiali che nel tempo sono stati adattati per soddisfare «anche» la funzione idroviaria, oltre a quella loro propria (difesa idraulica, bonifica, approvvigionamento idrico e così via);

che il mare Adriatico, al quale fa capo il complesso idroviario italiano, rappresenta una grande via d'acqua che, unitamente ai mari Jonio e Tirreno e grazie alla navigazione di «cabotaggio» e «fluvio-marittima», realizza oltre 3.000 chilometri navigabili che possono essere assimilati alle linee di navigazione interna di altri paesi;

che questo sistema marittimo-fluviale rappresenta una grande risorsa a disposizione del Paese che può essere messa nelle condizioni ottimali di funzionamento con interventi assai contenuti e di gran lunga inferiori a quelli necessari per la strada e la ferrovia;

che il trasporto delle merci per via d'acqua è notoriamente più conveniente rispetto agli altri modi di trasporto sotto diversi profili: minori «consumi energetici», risparmio di «forza lavoro», costi di «manutenzione dell'infrastruttura» nel complesso quasi inesistenti, «oneri di costruzione» del mezzo navale e suo «tasso di ammortamento» molto contenuti; ma è anche più conveniente per quanto riguarda l'«inquinamento dell'aria», la «rumorosità» e la «pericolosità» dei natanti marittimi e fluviali e che rappresenta infine l'unica via possibile per il trasferimento dei «carichi eccezionali» fuori sagoma per la strada e la ferrovia;

che però, nonostante tale convenienza, si è andata accentuando negli ultimi anni la propensione degli operatori verso il trasporto su strada tanto che questo copre ormai oltre l'80 per cento del traffico complessivo e che, conseguentemente, si sono determinati, lungo le direttrici principali della rete stradale e autostradale italiana, gravissimi fenomeni di congestionamento con incidenti spesso mortali, paralisi del traffico, sollecitazioni pericolose alle infrastrutture ed è andato crescendo il fabbisogno di nuove opere di allargamento, raddoppio, rafforzamento e adeguamento delle sedi stradali, nonché di varianti e di percorsi alternativi, fabbisogno che l'economia nazionale può soddisfare solo con gradualità;

che, d'altro canto, la rete ferroviaria non è a breve termine in grado di trasportare consistenti quantità ulteriori di merci, oltre al traffico in atto, per ragioni strutturali e gestionali, anche se gli investimenti in corso e quelli autorizzati consentiranno nei prossimi anni migliorie anche consistenti;

che, peraltro, la ripresa economica che si sta profilando determinerà un progressivo incremento della quantità di merci da trasportare che potrà essere assorbito solo in parte dalla strada e dalla ferrovia, nonostan-

te i miglioramenti che si andranno ad attuare;

che di conseguenza, appare logico, oltre che nell'interesse del Paese, candidare le vie d'acque marittime e fluviali ad accogliere almeno una parte degli incrementi di traffico prevedibili sollevando, pur parzialmente, il sistema economico italiano da costi di trasporto superiori a quelli degli altri paesi europei,

impegna il Governo ad operare affinché:

1) in sede di Piano generale dei trasporti (legge 15 giugno 1984, n. 245) venga sancito, come una scelta strategica, il raggiungimento di un rapporto più equilibrato fra i diversi modi di trasporto, come avviene negli altri paesi europei, attivando tutte le azioni atte a stimolare un graduale e parziale spostamento dei futuri incrementi di traffico verso la ferrovia e la via d'acqua marittima e fluviale;

2) venga sancita la priorità degli interventi necessari per rendere efficiente la rete idroviaria esistente (alvei da ricalibrare e sistemare, fondali ed officiosità a mare da ripristinare o comunque assicurare, manufatti da costruire o da sostituire, tratti da completare, impianti portuali da realizzare, attrezzature da installare, collegamenti stradali e ferroviari da attuare e così via) attraverso l'approvazione di un piano poliennale per le idrovie con adeguati investimenti;

3) nei provvedimenti di attuazione delle leggi per il credito navale e per la cantieristica si stabilisca che fra i tipi di navi da assistere prioritariamente siano comprese anche quelle per la navigazione interna, fluvio-marittima e di cabotaggio, con particolare riguardo alle iniziative indirizzate alla innovazione tecnologica ed ai mezzi dotati di alta adattabilità alle infrastrutture idroviarie e marittime esistenti, nonché per le navi «ro-ro»;

4) vengano introdotte agevolazioni atte a stimolare la conversione dall'autotrasporto alla navigazione marittima e fluviale (oltre che verso il mezzo ferroviario), come per esempio: esenzione dalle operazioni doganali e aree in regime di autonomia funzionale nei porti e per le merci che hanno origine e destinazione in Italia, agevolazioni tariffarie

per i veicoli che utilizzano il mezzo marittimo, trattamento fiscale sul carburante agevolato, eventuale contributo di percorrenza per il trasporto per via d'acqua, estensione della cassa integrazione e fiscalizzazione degli oneri sociali anche per le aziende della navigazione interna e fluvio-marittima;

5) nel Piano generale dei trasporti venga prevista la realizzazione del collegamento idroviario Adriatico-Danubio, anche se proiettata nel lungo periodo, al fine di impedire che l'Italia sia esclusa da importanti flussi di traffico quando negli anni 90 saranno portati a compimento l'asse idroviario mare del Nord-mar Nero lungo il tracciato Reno-Meno-Danubio e l'asse idroviario mare del Nord-mar Mediterraneo lungo il tracciato Reno-Saona-Rodano.

(0/1505/1/8 - Tab. 10)

PINGITORE. Signor Presidente, intervengo brevemente per svolgere alcune considerazioni e per illustrare un ordine del giorno, presentato insieme al collega Gozzini, di cui do lettura:

L'8^a Commissione permanente del Senato,

in relazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ed al disegno di legge n. 1504, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)»;

avvertendo che il 1986 sarà un anno di particolare importanza per il settore ferroviario, caratterizzato dall'avvio dell'Ente ferrovie dello Stato, istituito con la legge n. 210 del 1985;

richiamando con preoccupazione il proposito manifestato dal Ministro dei trasporti di procedere, pur nell'ambito di un piano generale di ristrutturazione della rete nazionale, alla soppressione di numerose linee ferroviarie, per un totale di almeno 1.800 chilometri, cui dovrebbero aggiungersi numerose altre linee che l'Ente ferrovie dello Stato dovrebbe trasferire ad aziende regionali,

impegna il Governo:

1) a presentare al Parlamento, prima di

procedere alla soppressione o alla cessione di linee ferroviarie, e comunque non oltre il 31 dicembre 1985, una relazione che indichi:

a) le linee che il Governo propone di sopprimere, e quelle per le quali si ipotizza il trasferimento ad aziende regionali;

b) le economie che l'Ente ferrovie dello Stato potrebbe realizzare con queste misure, specificando la parte dovuta ad economie di gestione e quella relativa alla cessione di materiali e di impianti fissi (specificando i dati relativi ai principali impianti: stazioni, caselli, eccetera);

c) i dati del traffico passeggeri per ciascuna linea negli ultimi cinque anni;

d) i dati del traffico merci per ciascuna linea negli ultimi cinque anni;

e) le spese per lavori di straordinaria manutenzione e di ammodernamento sostenute, per ciascuna linea, negli ultimi cinque anni;

f) le linee già elettrificate, e quelle ancora coperte con motrici diesel;

2) a presentare al Parlamento, prima di procedere alla soppressione o alla cessione di linee ferroviarie già gestite dalle Ferrovie dello Stato, una valutazione caso per caso dei costi previsti per i mezzi di trasporto sostitutivi, tanto nel caso si intenda sostituire la linea ferroviaria con altri trasporti pubblici, quanto nel caso in cui si ritenga che un maggior ricorso al trasporto privato possa sopperire al cessato servizio ferroviario, specificando comunque i costi previsti per il maggior consumo di carburanti (benzina e gasolio da autotrazione);

3) a consultare, prima della soppressione di linee ferroviarie, le giunte regionali interessate, al fine di concordare gli interventi sostitutivi;

4) a procedere, prima dell'adozione di misure dirette o indirette per lo sviluppo di trasporti sostitutivi delle ferrovie già esistenti, alla redazione di una «valutazione dell'impatto ambientale», sia per il maggior inquinamento atmosferico derivante dalla sostituzione di trasporti a trazione elettrica con trasporti a motore a scoppio;

5) a valutare se la scelta di sostituire un mezzo di trasporto a trazione elettrica con mezzi di trasporto unicamente a motore a

8^a COMMISSIONE

1504-1505 — Tab. 9, 10, 11 e 17

scoppio non sia contraddittoria rispetto al proposito d'interesse generale di procedere alla diversificazione della dipendenza energetica, sia per quanto riguarda le fonti d'importazione (idrocarburi, gas naturali, carbone) sia per quanto riguarda le fonti rinnovabili.

(0/1505-2/8 - Tab. 10)

GOZZINI, PINGITORE

Innanzitutto, concordo con coloro i quali hanno indicato il Piano generale dei trasporti come un punto di riferimento per tutti gli investimenti e gli interventi innovativi nel settore per via delle modifiche e anche delle soppressioni che il Ministero riterrà opportuno operare.

L'ordine del giorno si richiama soprattutto alla prevista soppressione di 1.800 chilometri di strada ferrata e mi pare che la richiesta di chiarimenti in esso contenuta trovi giustificazione in riferimento alla ridda disordinata di notizie che sono circolate al riguardo. Noi chiediamo al Governo che si impegni a presentare al Parlamento una relazione recante l'indicazione delle linee da sopprimere e di quelle da trasferire alle Regioni e di calcolare le economie che si potrebbero realizzare attraverso queste misure, facendo anche riferimento al traffico passeggeri e merci, nonché alle spese sostenute per lavori di manutenzione e di ammodernamento.

Chiediamo inoltre che il Governo si impegni a presentare al Parlamento una valutazione dei costi previsti per i mezzi di trasporto sostitutivi e di consultare, prima della soppressione di linee ferroviarie, le giunte regionali interessate. Invitiamo inoltre il Governo a redigere una «valutazione dell'impatto ambientale» cui si va incontro con la sostituzione di questi tratti di ferrovia e del trasporto elettrico con altri mezzi.

Per quanto riguarda ulteriori problemi al di fuori dell'ordine del giorno, innanzitutto devo esprimere la mia protesta al signor Ministro per la mancata risposta ad una mia interrogazione riguardante le ferrovie calabro-lucane in concessione, a gestione governativa. Mi costa che ad un altro collega il quale aveva presentato simile interrogazione

sono state fornite indicazioni, per cui solleciterei una risposta in proposito.

In riferimento alla ridda di notizie disordinate cui mi sono riferito all'inizio del mio intervento, gradirei conoscere se fra i 1.800 chilometri di tratte da sopprimere rientra la linea ionica Taranto-Reggio Calabria, per la quale si è costituito un comitato di protesta formato da sindaci della zona e del quale fanno parte anche due Sottosegretari di Stato, per cui ritengo che gli stessi membri del Governo non conoscano o non conoscessero al momento le indicazioni del Ministero.

Gradirei anche un riferimento preciso alla mia città (Lamezia), che il Ministro conosce molto bene, circa la elettrificazione o la soppressione della linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido, perchè le notizie apparse sui giornali al riguardo sono piuttosto confuse.

Infine vorrei sapere se il Ministero ha qualche progetto per lo sviluppo ed il miglior utilizzo dell'aeroporto di Lamezia.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, insieme col senatore Vittorino Colombo intendo presentare un ordine del giorno, che ritengo si illustri da sè.

Ne do lettura:

L'8^a Commissione permanente del Senato,

impegna il Governo:

a provvedere, nel corso dell'esercizio finanziario 1986, a dichiarare la risoluzione consensuale dei rapporti di concessione relativi alle ferrovie Ferrara-Suzzara, Suzzara-Parma, Circumvesuviana e Ferrovie Sud-Est, e ad affidare le stesse alla gestione statale per mezzo dell'esercizio da attuarsi da parte dell'Ente «Ferrovie dello Stato», ai sensi dell'articolo 2, lettera a), della legge 17 maggio 1985, n. 210.

(0/1505/3/8 - Tab. 10)

LOTTI, COLOMBO Vittorino (V.)

MASCARO. Signor Presidente, intervengo brevemente per associarmi ad alcune considerazioni svolte già dal collega Pingitore riguardo alla Calabria, che tuttora si trova in

una situazione difficilissima sotto il profilo della politica dei trasporti nel suo complesso.

Vorrei rivolgere una preghiera particolare al Ministro, affinché soprattutto per quanto concerne queste paventate soppressioni di linea, il cosiddetto taglio di «rami secchi», non solo si adottino le misure di cui parlava il collega Pingitore in ordine ai necessari collegamenti tra il Ministero e la Regione, ma anche e soprattutto si tenga conto del fatto che la nuova legge speciale per la Calabria, approvata recentemente dal Senato, assegna al Ministero la tutela di essenziali esigenze di intervento proprio per lo sviluppo ed il rilancio del sistema dei trasporti nella Regione. Ora, dal momento che abbiamo indicato in questa legge speciale l'obiettivo dell'ammodernamento e del rafforzamento della linea Taranto-Reggio Calabria, nonchè il potenziamento delle strutture aeroportuali (non solo rispetto a Lamezia, ma anche contemplando la possibilità di collegamenti per Sibari), e siccome su questo argomento mi pare si sia manifestata una larga convergenza da parte di tutte le forze politiche, sarebbe veramente assurdo che tra i «rami secchi» fossero comprese proprio quelle linee per le quali in questo disegno di legge si è previsto un intervento del tutto speciale da parte del Ministero dei trasporti.

Voglio ora sottolineare in particolare il problema dei passaggi a livello della Calabria. Essi chiudono le poche coste che abbiamo, impedendo il collegamento con le spiagge, quindi per noi è di grande importanza la loro soppressione ed il mantenimento degli sbocchi al mare, altrimenti finiremmo per perdere il godimento di quei piccoli tratti di costa di cui, come sapete, la Regione dispone.

In conclusione, vorrei ribadire che per quanto almeno riguarda la Calabria a mio avviso si deve parlare soltanto di razionalizzazione e di potenziamento dei servizi e per nessuna ragione si debba prendere in considerazione il taglio di «rami secchi», in quanto — mi sia consentita la battuta — se i rami sono secchi è perchè l'acqua in Calabria non è mai arrivata e nessuno ci ha provato a farla venire.

Inoltre, per quanto riguarda la politica di riconsiderazione di alcune agevolazioni tariffarie, anche sotto questo aspetto a mio avviso in Calabria va imboccata la strada esattamente opposta a quella che viene indicata. La mia opinione è che deve essere potenziata una politica di sostegno tariffario, proprio per consentire alla produzione calabrese quel minimo di competitività di cui ha bisogno per superare alcuni notevoli svantaggi con i quali si deve confrontare quotidianamente.

Confido che il Ministro su questi punti che mi sono permesso di sottolineare e che avevo richiamato anche nel corso della discussione sulla precedente legge finanziaria voglia avere la bontà e la cortesia di dire la sua opinione e di fornire le indicazioni che ho richiesto.

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

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, svolgerò il mio compito nella misura in cui mi sarà possibile. Infatti, molte delle questioni poste durante la discussione richiedono risposte che soltanto il Ministro può dare ed il relatore non può certo sostituirsi al Ministro.

Ritengo che la discussione si sia incentrata su tre punti. Il primo di essi è relativo alla coerenza del piano generale per i trasporti con alcune scelte contenute nel disegno di legge finanziaria ed alla loro correlazione con il piano integrativo per le Ferrovie. Il secondo riguarda, invece, il trasporto urbano, nel suo duplice aspetto di mancanza di piani di investimento e di politica tariffaria. Il terzo, infine, riguarda i «rami secchi», con varie limitazioni, soprattutto di carattere locale, sulle quali non posso certo riferire.

Per quanto riguarda la coerenza tra le scelte in materia di trasporti e le linee del piano generale, non possiamo accogliere le pregiudiziali avanzate dal senatore Libertini, in quanto di questo non si può discutere prima che il piano stesso venga approvato.

La richiesta avanzata dal senatore Libertini, di pregiudiziale subordinazione al piano di ogni altra scelta, ha una sua razionalità; ciò, tuttavia, significherebbe paralizzare tutto.

Ritengo, pertanto, che le indicazioni contenute nei disegni di legge finanziaria e di bilancio, pur non essendo ancora stato approvato il piano generale dei trasporti, siano in linea di massima talmente ovvie da non poter in alcun modo pregiudicare la realizzazione del piano stesso.

Per quanto riguarda il comma 16 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria, devo riconoscere che, effettivamente, la dizione che è stata adottata non è delle più felici, in quanto potrebbe dare adito ad interpretazioni estensive. Sarebbe quindi opportuno che il Ministro fornisse in proposito opportuni chiarimenti alla Commissione. Non è infatti da sottovalutare, a mio avviso, l'esigenza di una più adeguata formulazione del testo, che potrebbe esserci suggerita anche dallo stesso Ministro.

Si è insistito da più parti sulla questione del Brennero. Lungi da me l'idea che la linea del Brennero non debba essere potenziata; del resto, conosciamo tutti il problema. Mi sembra, tuttavia, che in questo caso si rischi di ripetere l'errore — giustamente sottolineato da alcuni colleghi — di concentrare l'intero traffico italiano sull'asse centrale, convogliando così in una sorta di collo di bottiglia tutto il traffico dell'Europa centrale.

Sarebbe opportuno a mio avviso, pensare ad alcune soluzioni alternative. Dovrebbe, innanzitutto, essere riconsiderata la questione del traforo dello Spluga, anche se la sua definizione richiederà tempi lunghi. Per parte mia, sono convinto che la partita sia già stata giocata prima che il ministro Signorile fosse preposto al Dicastero dei trasporti e che, purtroppo, sia stata giocata in termini regionalistici sia dalla regione Lombardia che dai Cantoni svizzeri.

In realtà, un'alternativa al traforo dello Spluga sarebbe il traforo di base del Gottardo, che presenta un aspetto piuttosto significativo dal punto di vista economico: quello, cioè, di essere totalmente in territorio svizzero, il che comporta minori spese per l'Italia.

Ritengo opportuno, a questo punto, sottoli-

neare che il traforo del Gottardo potrebbe anche rappresentare un'alternativa al Brennero, in quanto il traffico potrebbe essere convogliato sulla direttrice Gottardo-Novara-Genova.

Vorrei altresì ricordare un precedente storico. La galleria del Gottardo fu in parte finanziata dal Regno di Sardegna; infatti, già prima del 1848 si era vista l'utilità dello sviluppo di quella zona, soprattutto per i porti genovesi.

Lo Spluga, invece, privilegiando la parte orientale della Lombardia, va ad infilarsi nel collo di bottiglia rappresentato dalla linea Verona-Bologna.

Non intendo dilungarmi su questo argomento: si tratta, comunque, di discorsi privi di qualsiasi risvolto campanilistico e che non possono essere liquidati con battute di spirito che cadono spesso a sproposito.

LIBERTINI. Ed il Sempione?

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Per il Sempione c'è già qualcosa in atto.

Come ripeto, non mi dilungherò sull'argomento per non essere accusato di campanilismo, anche se questa mi sembra un'alternativa seria.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. È pur sempre una tipica questione di piano dei trasporti.

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Non l'avevo affrontata di proposito nella mia relazione.

Per quanto riguarda il trasporto urbano, ritengo che i ragionamenti del senatore Libertini siano di estremo rigore logico. Mi sembra però che tali ragionamenti non possano essere, per così dire, trasferiti e che sulla base di essi non si possa esprimere parere negativo sulla manovra tariffaria.

LIBERTINI. Questo perchè il disegno di legge finanziaria è illogico.

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. La mia motivazione, comunque, è la seguente: nè il ventilato taglio dei «rami secchi», nè la manovra finanziaria che viene proposta per il settore delle Ferrovie costituiscono o potranno costituire un legame per la futura azione del consiglio di amministrazione dell'Ente, in quanto è ovvio che tale organo, nel corso del 1986, dovrà organizzarsi e prendere cognizione dei vari problemi, per cui non potrà giungere alla definizione di una manovra tariffaria di ampio respiro. Al momento attuale, quindi, siamo in presenza soltanto di un minimo di adeguamento a quelli che sono i rapporti di costo con altri mezzi di trasporto.

Non trovo pertanto giustificato il pericolo, paventato dal senatore Libertini, che gli aumenti in questione spostino quote di mercato verso mezzi di trasporto alternativi, con particolare riguardo al trasporto privato.

È vero, comunque, che esiste un problema, che demandiamo però alla competenza del Ministro: quello di vedere in che misura le tariffe agevolate per il trasporto su strada potranno essere concorrenziali rispetto alle linee ferroviarie.

LIBERTINI. C'è un fatto che non mi spiego: ho in tasca — come del resto, tutti i colleghi — due tessere, l'una per l'accesso gratuito alle ferrovie e l'altra per l'accesso gratuito alle autostrade.

La mia tessera ferroviaria viene costantemente minacciata, mentre di quella autostradale non se ne parla affatto e nessuno l'ha mai contestata.

PRESIDENTE. Probabilmente non se ne è a conoscenza!

LIBERTINI. La gente lo sa, ma le ragioni sono ben altre!

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Ritengo, quindi, che la manovra finanziaria — e, più precisamente, tariffaria — ipotizzata nel disegno di legge finanziaria non sia in alcun modo pregiudizievole delle

decisioni che il consiglio di amministrazione adotterà in futuro, nè tale da rendere reale il pericolo, paventato dal senatore Libertini, di un trasferimento di quote di mercato.

Lo stesso dicasi per il taglio dei «rami secchi». È vero che taluni «rami secchi» potrebbero — o potranno — essere opportunamente utilizzati nell'ambito di un ampliamento del sistema dei trasporti ferroviari. Credo però che il Ministero, quando indicherà le linee da sopprimere, si preoccuperà certamente di dimostrare l'assoluta irrecuperabilità di questi «rami secchi» rispetto ai futuri canali di sviluppo.

Certamente le considerazioni qui fatte saranno recepite dal Ministro e sono certo che — è un atto di fiducia e di stima — i «rami» di cui si proporrà la soppressione saranno quelli veramente irrecuperabili. Il ragionamento del senatore Libertini è suggestivo, ma credo che non possa essere calato in questo contesto.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno, a mio parere, non è accettabile quello presentato dal collega Pingitore perchè elenca troppi impegni per il Governo. Non voglio essere un fautore della politica decisionista, però ritengo che l'Esecutivo debba avere una propria sfera di azione. Se impegnamo il Governo a dirci quali linee intende sopprimere e a dimostrarcene tutti i motivi, andremo ad infilarci in un *cul de sac* dal quale non usciremo più. Certamente le motivazioni del documento sono valide ma, qualora venisse approvato, avremmo delle richieste settoriali di ordini di grandezza tali da penalizzare di fatto l'azione del Governo. Quest'ultimo assumerà i suoi doveri e le sue responsabilità; se agirà male, le forze parlamentari sottolineeranno nei dovuti termini le ingiustizie prodotte.

Nel chilometrico ordine del giorno del senatore Gusso, relativo essenzialmente alla navigazione interna, si leggono talune cose che a mio giudizio potrebbero essere discusse. Comunque, quello che si può accettare è lo spirito del documento, in quanto è volto a sottolineare l'importanza di un'azione di valorizzazione del trasporto interno via acqua. Esprimo quindi parere favorevole.

Per quello che concerne l'ordine del giorno

presentato dal senatore Lotti, mi rimetto al parere del Governo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ringrazio tutti gli intervenuti e in primo luogo il relatore per la presentazione della tabella e anche per le osservazioni critiche che egli ha inteso fare e che mi consentono di dare, almeno così mi auguro, un contributo di chiarezza.

Ho già dato al senatore Libertini una risposta che mi esimerà dal riprendere alcuni temi relativi al piano generale dei trasporti. Tuttavia consentitemi di ricordare che ritengo il documento, anche se non è ancora ufficiale (ma lo diverrà con l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri), una base stabile sulla quale possono essere operate modifiche, ma non tali da sconvolgerne il senso. A tale proposito voglio richiamare alla vostra attenzione la procedura di questo atto, così come prevista dalla legge.

Il Comitato dei ministri competente approva lo schema di piano sul quale si esprimono i pareri del CIPE e delle Commissioni parlamentari. Dopo la successiva approvazione del Consiglio dei ministri, tale piano viene emanato con decreto del Presidente della Repubblica. Questo *iter* procedurale conferisce al piano caratteristiche molto precise. Siccome so che in questa sede o in sedi consimili sono state fatte discussioni molto approfondite sulla qualità del piano generale dei trasporti e siccome esso è uno strumento piuttosto anomalo nella nostra legislazione, voglio sottolineare che si tratta di una sorta di legge-quadro che viene approvata dal Consiglio dei ministri ed emanata con decreto del Presidente della Repubblica. Ciò viene fatto sulla base di una legge che dice con molta chiarezza che i provvedimenti di carattere amministrativo e le decisioni di spesa devono essere ricondotte in quel quadro e mi consente di dire che non c'è forzatura alcuna — lo voglio far notare anche all'onorevole relatore — in questo che, a differenza di altri piani, non è il risultato dell'azione di una sola amministrazione, non nasce da una singola volontà politica ma deriva da un deliberato di legge.

Tale piano non risponde ad un'esigenza

esterna, ma è il risultato di una decisione comune delle amministrazioni che si concretizza attraverso il Comitato dei ministri previsto dalla legge che ne prevede anche l'integrazione con i rappresentanti delle Regioni dotati di poteri paritari. Ci troviamo di fronte ad un tipo di meccanismo assolutamente originale rispetto al modo di procedere nel nostro Paese che richiederà — me ne rendo conto e lo dico anche richiamando la vostra attenzione — qualche adattamento culturale e concettuale da parte di alcune amministrazioni o enti. Tuttavia è una realtà il cui valore, per quello che mi riguarda, non va assolutamente sminuito o sottovalutato.

D'altro canto, la legge che istituisce il piano generale dei trasporti assegna alle Commissioni parlamentari, sulla base della relazione del Ministro dei trasporti sullo stato di attuazione degli investimenti decisi in materia, un potere diretto nella programmazione e nell'erogazione dei flussi finanziari necessari.

Da questo punto di vista abbiamo costruito un sistema che, pur non essendo un punto di riferimento normativo, attraverso l'intervento della Commissione di merito nel disegno di legge finanziaria e in quello di bilancio, supportato da uno specifico documento sui tempi e sui dati di attuazione del piano dei trasporti sviluppato dal Ministro competente, configura una capacità di intervento del Parlamento, nonché un obbligo e una responsabilità dell'Esecutivo. Se il Parlamento agirà in conseguenza, ciò rappresenterà rispetto al passato un modo diverso di valutare i rapporti delle amministrazioni e del Governo con le Commissioni di merito nell'importante momento dell'esame dei disegni di legge finanziaria e di bilancio.

LIBERTINI. Questo significa che un piano per la viabilità deve seguire necessariamente questo canale e non può quindi arrivare al nostro esame passando per un'altra via.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Come riscontreterete dalla lettura del testo del piano, le singole amministrazioni interessate hanno raggiunto un punto di intesa compiendo ciascuna uno sforzo per superare alcuni

schemi precostituiti. Il risultato non è stato, quindi, la vittoria dell'una o dell'altra amministrazione, ma la decisione di operare in maniera molto decisa e risoluta nel senso di unificare tutte le decisioni sui flussi di spesa e sulla programmazione nella fase dell'esame da parte del CIPE, nel rispetto — che comunque nelle attuali condizioni della nostra amministrazione è un punto assolutamente irrinunciabile — dell'autonomia gestionale delle singole amministrazioni.

LOTTI Maurizio. Posto che il Ministro dei lavori pubblici dovrà presentare tra pochi mesi al Parlamento la sua proposta di stralcio di opere urgenti sul piano decennale della viabilità, il problema politico che si pone è se il CIPE avrà la possibilità di esaminare questa proposta prima della sua presentazione al Parlamento e, quindi, di far pervenire al Parlamento stesso il proprio parere.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Certamente, però l'amministrazione proponente che in pratica «passa» attraverso il CIPE è quella dei lavori pubblici. Porto un esempio concreto che credo possa aiutare a comprendere l'importanza di questo passaggio. Come saprete, è ancora in vita il piano poliennale delle Ferrovie che, alla luce del piano dei trasporti, è totalmente obsoleto nel senso che esso, pur essendo un documento che era stato consegnato e sul quale era stata avviata la discussione, verrà dalla mia amministrazione ritirato e riproposto in sede di piano dei trasporti nelle forme profondamente modificate che sono necessarie. È chiaro che la stessa cosa si accingono a fare le altre amministrazioni interessate a questo processo che non è — voglio che sia chiaro — di generica programmazione. I fatti hanno dimostrato che l'impatto sulla ripartizione delle risorse, sia nella dimensione poliennale che in quella annuale, è molto più forte se la programmazione viene attuata all'interno di un sistema coordinato di richieste piuttosto che tramite iniziative individuali. Uno dei motivi per cui questo disegno di legge finanziaria presenta luci ed ombre è che per alcune parti si è riusciti ad arrivare ad una

richiesta concordata, mentre ciò non è stato possibile per altre parti e quindi ha avuto facile gioco il discorso della ripartizione secondo quelle che sono le logiche particolari.

BASTIANINI. Vorrei sapere in base a quale motivo lo stralcio dei 5.000 miliardi dovrebbe essere sottoposto all'esame del CIPE, posto che c'è una disposizione di legge che disciplina in modo preciso le procedure per la programmazione delle opere.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Lo stralcio dei 5.000 miliardi, come il piano integrativo, fa parte, per così dire, di un'attuazione di leggi precedenti. Comunque posso già anticipare che il piano che noi conosciamo non contrasta con lo schema del piano generale dei trasporti.

LOTTI Maurizio. Ma noi non sappiamo ancora quale sarà.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Lo sappiamo in sede di segreteria tecnica. Parlo in questo momento non come politico, ma come presidente del Comitato.

LIBERTINI. Ma questo non può allora essere l'anticipo del piano decennale e quindi il Governo, se non vuole prenderci in giro, ci deve presentare il piano decennale finanziato per almeno 1.000 miliardi.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Chiariisco che lo stralcio dei 5.000 miliardi è quello di attuazione della legge n. 531 del 1982 e quindi lei sta parlando di un'altra cosa.

Quello che so e che posso dire è che nell'esame condotto dalla segreteria tecnica, in sede di elaborazione del piano, dopo aver esaminato analiticamente sia il piano integrativo delle ferrovie sia questo stralcio, non sono emersi elementi di contraddittorietà rispetto allo schema del piano. Per verificare questa mia affermazione voi potrete esaminare il piano, lo potrete discutere e, se lo riterrete opportuno, potrete procedere ad una audizione della segreteria tecnica del piano per avere ulteriori informazioni più analitiche ed approfondite. Posso comunque

assicurare — in quanto è stata una delle mie più vive preoccupazioni — che oggi ci troviamo in una fase in cui le *tranches*, per così dire, di leggi di spesa che sono in fase di definizione sono già state tutte quante valutate in sede di piano generale dei trasporti e riconosciute congrue; comunque, se qualche modificazione si renderà necessaria, si tratterà in ogni caso di modificazioni marginali rispetto alla sostanza del provvedimento. Credo che questo sia un dato che possa almeno rasserenarci.

LIBERTINI. Al contrario ci preoccupa molto, perchè a questo punto non si riesce a capire quale sia la funzione del piano generale se al di fuori dello stesso rimangono sia il piano integrativo che quello decennale.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ma io ho detto una cosa diversa e cioè che sia il piano decennale che quello integrativo sono all'interno del piano generale, tanto che posso già anticipare che, per quanto riguarda il piano integrativo, dovremo valutare l'opportunità di apportare alcune modificazioni. La valutazione che è stata fatta in sede tecnica non ha fatto emergere contraddizioni sostanziali tra l'ipotesi avanzata dall'amministrazione dell'ANAS sull'utilizzazione dei 5.000 miliardi e le scelte del piano.

BASTIANINI. È una cosa importante che va chiarita in modo definitivo, perchè altrimenti non si sa su cosa lavorare. Come ho già detto, per quanto riguarda, per esempio, i 5.000 miliardi c'è una norma di legge, recentemente approvata, che precisa le procedure per la programmazione delle opere.

LOTTI Maurizio. Nel provvedimento relativo si dice che sulla base della delibera del CIPE approvata nel marzo 1985 il Ministro redige un piano stralcio. Però occorre tenere presente che la delibera in questione è priva di tutta la partita autostradale alla quale l'ANAS ha dato sistemazione solamente con la propria delibera del 13 settembre scorso. A questo punto, allora, è chiaro che non esiste piano decennale della viabilità ed è chiaro che l'articolo 6 del disegno di legge

n. 1317 va interpretato nel senso che se lo stralcio che il Ministro opererà dovrà riguardare sia la rete stradale statale sia quella autostradale, in esso si dovrà tener conto delle risultanze del piano decennale. Al contrario constatiamo uno scarto logico tra quanto è stato stabilito con il provvedimento n. 1317 e le successive decisioni.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ho già detto che il piano decennale fa parte del piano generale dei trasporti.

LIBERTINI. Credo occorra anche tenere presente che la legge n. 531 doveva costituire un'anticipazione del piano decennale e che quindi va vista secondo una certa logica.

BASTIANINI. Occorre, a mio giudizio, evitare di introdurre ulteriori elementi di complicazione del problema, anche se un problema di coordinamento con il piano si pone in quanto le procedure previste dal disegno di legge n. 1317 non stabiliscono che debba essere interpellato il CIPE.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Posso già dire che è pronto il testo di un provvedimento che, come tutte le leggi successive, integrerà naturalmente le precedenti.

LIBERTINI. Supponiamo però, al contrario, che tutti i 5.000 miliardi del piano stralcio siano concentrati per esempio sulla Livorno-Civitavecchia e che in sede di piano generale dei trasporti si stabilisca che è possibile farne solamente questo uso oppure non possono essere utilizzati.

BASTIANINI. Ma qual è la sede dove si decide se ciò si può o non si può fare?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il CIPE. Sotto questo punto di vista posso dire che la legge di piano è molto chiara. Detto questo però — al di là dei ragionamenti formali — desidero chiarire che in sostanza non c'è nessun Ministro che stravolga i documenti che egli stesso ha contribuito a far approvare e che oltretutto riguardano direttamente l'amministrazione che egli rappresenta. In

questo piano l'ANAS rientra in grandissima misura. Quando dico che le proposte che l'ANAS si accinge ad avanzare sono parte integrante è perchè l'ANAS ha già approvato lo schema di piano. Dopo di che, se dobbiamo dare giudizi formali e metterci in punta di coltello, facciamolo pure. Ecco perchè ho ribadito prima che questo non è un piano scritto da alcune simpatiche persone, che hanno lavorato in qualità di «professori»; questo è un piano che nasce da undici amministrazioni; questo è il fatto nuovo rispetto a quelli precedenti.

Mi rendo conto che siamo molto legati ai risultati degli uffici studi, però questo è un piano cui hanno contribuito le Ferrovie dello Stato, l'ANAS, l'Alitalia, eccetera.

Allora devo pensare che improvvisamente l'ANAS impazzisce? Che il Ministro dei lavori pubblici pensa una cosa e, improvvisamente, ne fa un'altra? No, non è così! Vi dico che quando si va nei dettagli degli elaborati ci si accorge che si possono anche fare degli aggiustamenti, ma che quello è lo schema fondamentale. Il vero problema, quindi, è quello delle priorità.

COLOMBO Vittorino (V.). Se un'opera identificata fosse prevista da una legge, e non dal piano, per non farla occorrerebbe un'altra legge.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Voi avete notato che c'è il comma 18 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria che recita: «Il Ministro dei trasporti impartirà con proprio decreto all'Ente Ferrovie dello Stato le disposizioni attuative». Questo richiamo abbiamo dovuto inserirlo nel provvedimento, altrimenti non si sarebbe modificato nulla, perchè c'è un'altra legge che, nel dettaglio, definisce tutto.

Mi premeva dire questo, anche perchè non è facile (in sede amministrativa, come anche in sede parlamentare) adattare i procedimenti ad una dimensione di piano-processo, quindi ad una dimensione molto pragmatica. Ribadisco, pertanto, che questo non è un piano-lineare o un piano-progetto con il quale si definiscono gli obiettivi, ma è un piano-

processo che comporta un adeguamento che non è facilissimo ottenere subito.

Però, a questo punto, devo dare delle risposte molto dettagliate, cominciando dalla *vexata quaestio*, quella più importante di tutte, attinente alle Ferrovie dello Stato. Cercherò poi di analizzare con maggiore attenzione il tormentato comma 16 e la questione delle tariffe. Del resto devo dire che, se i colleghi avessero avuto la bontà di ricordare le cose dette dal Ministro, non tratte dai giornali (si tratta di cose che ho già avuto modo di dire in altre circostanze), avrebbero rilevato che il Ministro non ha una «idrosincrasia epidermica» per il termine «rami secchi», ma ritiene che sia semplicemente sbagliato il termine, perchè il problema della soppressione dei servizi e della riclassificazione funzionale della rete ferroviaria nasce non dal disegno di legge finanziaria, ma dal piano generale dei trasporti.

Dirò di più, per essere chiaro e per permettermi di chiedere al senatore Pingitore di ritirare il suo ordine del giorno: forse si tratta di un piano anche da non presentare, ma la legge 17 maggio 1985, n. 210, sull'Ente ferroviario, mi obbliga entro il 14 dicembre 1985, ad emanare con decreto l'indicazione degli obblighi di servizio da caricare sul Tesoro, rispetto al nuovo Ente ferroviario.

Voi sapete che tra questi obblighi c'è tutta la parte relativa all'intervento a ripiano di quelle linee non economiche che vengono gestite dalle Ferrovie dello Stato come obblighi di servizio, questo perchè viene richiesto dal Governo.

LIBERTINI. Cioè, l'insieme delle Ferrovie.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il senatore Libertini a volte eccede in ottimismo, a volte in pessimismo, ma devo dire che forse siamo in una situazione intermedia.

Sulla base di questi dati ho fatto fare uno studio molto analitico all'interno del piano dei trasporti coordinando in un'unica Commissione finale, presieduta dal presidente Potenza, i risultati che, devo dire, ci portano a questo tipo di situazione: viene definita

«rete commerciale» — cioè rete che ha una sua economicità di esercizio — una rete di 8.356 chilometri.

Per quanto riguarda l'analisi costi-ricavi, se noi avessimo una ferrovia con 8.356 chilometri, l'Azienda delle ferrovie ritiene, con conti che ha dimostrato, di poter operare in pareggio. Questo naturalmente significa anche che il quadro del personale non sarebbe più lo stesso. Una rete di 8.356 chilometri, quindi, è quella che l'Azienda ritiene — giudicandola in termini costi-ricavi — commerciale.

A questo punto c'è un'altra lettura più profonda (rispondo così a chi dice che si procede genericamente, perchè non è affatto vero; voi potete criticare il Ministero dei trasporti per tante cose, ma non per il rigore con cui giunge alla determinazione, perchè ci siamo sempre confrontati sul piano tecnico e fino ad ora non ci sono state smentite) che costa di alcuni criteri: essi riguardano quella parte di rete ferroviaria che, pur non avendo caratteristiche commerciali, rientra nella logica di corridoio; quella parte di rete ferroviaria che rientra nei sistemi metropolitani; quella parte di rete ferroviaria che rientra in esigenze strategiche (difesa e protezione civile); quella parte di rete ferroviaria che rientra nei progetti di sviluppo del Meridione; quella parte di rete ferroviaria che rientra negli obblighi di collegamento con i paesi frontalieri. Tale lettura ci porta ad altri 5.199 chilometri di rete ferroviaria.

Abbiamo, quindi, un sistema di rete ferroviaria che viene ritenuto fondamentale. Quindi c'è una riclassificazione della rete ferroviaria (che prima era a varie fasce) che è di 14.000 chilometri circa.

Rimangono 2.804 chilometri giudicati analiticamente come rete ferroviaria di interesse locale.

Vorrei che fosse chiara una cosa: nel definire gli obblighi di servizio non si può più prescindere dalla definizione comunitaria, la quale ritiene che il servizio pubblico vada offerto con il sistema più economico; cioè la comunità rifiuta la monodalità, riconosce il concetto di servizio e chiede ad ogni paese, proprio per determinare condizioni di mercato equilibrate, che il servizio venga dato a

parità di efficienza e con il sistema più economico.

Allora, in primo luogo, di questo si deve tenere conto nel definire gli obblighi di servizio; in secondo luogo noi consideriamo l'infrastruttura ferroviaria una infrastruttura ricca e costosa; sentir dire (come sento da parte di alcuni colleghi, ecco perchè dico che il termine «rami secchi» è sbagliato) che bisogna portare avanti il discorso come se la questione fosse solo quella di togliere le traversine o i binari, si tratta di un'impostazione sbagliata. Proprio nel momento in cui siamo in una grossa fase di riorganizzazione infrastrutturale del territorio in funzione delle opere che si debbono fare, scelte di questo tipo rischiano di essere astratte, esattamente come le scelte di coloro che ritengono che tutto debba rimanere come prima, senza modificare niente.

Passo al costo della manutenzione della rete; questo ci consente di non procedere ad operazioni di annullamento di tratte della infrastruttura della rete ferroviaria. Ciò significa che l'Ente ferroviario è impegnato alla manutenzione e che i costi relativi sono molto bassi.

La rete ferroviaria rivela un netto squilibrio fra convenienza di utilizzazione del servizio passeggeri e del servizio merci. Quest'ultimo, come è noto, comporta dei costi assai ridotti nel momento in cui c'è il mantenimento della rete ferroviaria, e molte tratte — ad esempio la Rovigo-Chioggia — se hanno un significato e una importanza (lo ha già rilevato, se non erro, il senatore Gusso) come tratto merci, non lo hanno come servizio passeggeri.

Il Governo, nella persona del Ministro dei trasporti, si è incontrato con tutte le Regioni a livello di assessori o di presidenti e ha definito (sulla base dei piani regionali e delle proiezioni operative, di potenziamento e di migliore utilizzazione delle infrastrutture ferroviarie in funzione dei trasporti locali) un quadro che potrei riassumere in questo modo. Rimane in condizioni di manutenzione l'infrastruttura ferroviaria, vengono conservati i servizi merci, mentre i servizi passeggeri sono sostituiti con servizi su gomma concordati con le Regioni e di cui l'Ente

ferroviario si accolla, naturalmente a più ridotti costi, una parte degli oneri o gli oneri interi per quelle tratte che risultano convenienti e accettabili rispetto agli obblighi di servizio, a parità di efficienza e quindi a garanzia di uno stesso numero di viaggi e delle stesse potenzialità. È chiaro che su questo punto poi si determineranno diverse posizioni municipalistiche. Ciò si è disposto tenendo conto delle utenze potenziali; che però — voglio precisarlo — sono il risultato delle valutazioni e delle scelte operate dalla Regione, visto che si tratta di trasporti di ambito locale.

Ad esempio, la linea Lucca-Aulla è stata ricompresa tra i chilometri di rete fondamentale, rappresentando una variante importante rispetto alla costiera, pur non essendo economica sul piano della valutazione costi-ricavi. Un altro esempio, riguardante il Lazio, è quello della linea Civitavecchia-Orte, che è conveniente nel momento in cui Orte diventa sede dell'interporto dell'Italia centrale.

Quindi bisogna operare un equilibrio tra esigenze di obbligo di servizio, cioè esigenze sociali a cui le Ferrovie devono rispondere — non sono fra quelli che schematizzano l'economicità a tutti i costi —, ed il carattere invece di ente economico con le possibilità di intervento che dobbiamo realizzare.

Ritengo di aver fornito elementi, se vogliamo di polemica, ma almeno su basi robuste e concrete. Spero di aver dato la sensazione — e qualcosa di più — che non ci si trova di fronte ad una carta sulla quale si tracciano ipotesi, ma ad una valutazione che presenta radici territoriali ed economiche abbastanza consistenti e che si è arrivati ad una gestione assai più equilibrata di quanto magari si vorrebbe far intendere.

Per quanto riguarda la preoccupazione avanzata dal senatore Lotti e da altri senatori in merito alla legge n. 17, riconosco che essa è assolutamente ragionevole, nel senso che sono state inserite alcune voci che riguardano interventi di carattere progettuale e ciò può suscitare il dubbio che si tratti di una sorta di impropria distrazione di fondi da precedenti decisioni. Cercherò di fare chiarezza.

Come probabilmente è noto ad alcuni, ho inviato tempo fa una lettera al ministro del tesoro Gorla per chiedere che, proprio sulla base dell'elaborazione del piano generale dei trasporti tuttora in corso ed i cui tempi sono certi, nel disegno di legge finanziaria si prevedesse una sorta di accorpamento, mantenendo però le tabelle relative ai vari Ministeri in una chiave di lettura omogenea delle diverse voci di spesa, con particolare riguardo alla parte relativa agli investimenti nel settore dei trasporti, e che, sulla base di queste valutazioni, fossero attivate procedure che consentissero, nel 1986, interventi altrimenti preclusi.

La risposta del Ministro del tesoro è stata corretta sul piano tecnico. Mi è stato fatto giustamente osservare che il piano non era un elemento cui fare riferimento e che quindi non esisteva, al momento, alcuna imputabilità di voci di spesa, ma che, nello stesso tempo, era possibile — dato il carattere transitorio che lo stesso Presidente richiamava poco fa — utilizzare per le Ferrovie (come, del resto, era già stato fatto lo scorso anno) alcuni stanziamenti contenuti nei capitoli di spesa relativi alle Ferrovie stesse per taluni progetti mirati, inserendovi un elemento che fa parte del piano e che è prioritario rispetto ad altri, quali i corridoi e i trasporti urbani.

A ciò si procedeva nella convinzione di innescare un processo di modificazione di alcune norme contenute nella legge n. 17 del 1981, che il Parlamento sarà certamente in grado di valutare nella sua sostanziale marginalità e che poteva ricondursi, per l'esiguità della spesa, ad una serie di interventi progettuali indicati come prioritari rispetto ai trasporti urbani e ai corridoi, come pure ad una continuità degli interventi già previsti nella citata legge n. 17 del 1981, che rientrano, invece, a questo punto, in progetti a loro volta presenti nel piano generale dei trasporti.

Per quanto riguarda il sistema di alta velocità, nella legge n. 17 del 1981 si fa riferimento alle linee Rovereto-Melegnano, Lodi-Piacenza e Piacenza-Bologna, come pure all'attraversamento dell'Appennino e alla Formia-Minturno, che sono tutti tratti funzionali

per la rete e per il sistema di alta velocità che il piano prevede.

È questo un modo di dare inizio ad un processo irreversibile. Fare riferimento a quella fase significa che quelle tratte verranno già da ora definite e descritte come tratte funzionali ad un'unica rete ad alta velocità da completarsi e per la quale si porrà, il prossimo anno, il problema dei relativi finanziamenti,

Per quanto riguarda il Brennero, il vero problema è quello dell'adeguamento delle gallerie; infatti, le attuali gallerie sono di 28 centimetri più strette rispetto al combinato. Il problema è tanto più rilevante se si pensa che deve essere realizzato un corridoio che colleghi Amburgo a Trieste e ai porti adriatici e che arrivi, attraverso Verona e la Pontremolese, fino ai porti tirrenici. Dobbiamo, quindi, procedere ad un adeguamento costoso, ma che è in parte già previsto nelle nostre attività.

Per quanto riguarda il comma 16 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria, sono d'accordo sul fatto che si debba trovare una formulazione più esatta del testo. Mi rendo conto che vi è una certa divergenza di valutazioni tra Governo ed opposizione; tuttavia, con questo disegno di legge finanziaria non possono essere assegnati fondi aggiuntivi. Sul piano qualitativo, inoltre, va tenuto presente che questa è una delle poche amministrazioni che non hanno avuto tagli agli investimenti, poichè è possibile operare in applicazione di valutazioni di piano modeste e marginali e fare verifiche che si traducano in scelte qualitative sulle quali non credo vi siano obiezioni di merito, in quanto corrispondono alle necessità cui si deve far fronte.

Ciò che mi preme sottolineare è che c'è già una copertura finanziaria di tutto questo nella legge n. 17 del 1981. Fornirò, comunque, dettagli sullo stato di attuazione della legge al giugno 1985.

In sostanza, sul piano delle opere si può già procedere e siamo già in condizione di dire che, per il 1986, ciò non comporterà modifiche o ritardi rispetto alle decisioni adottate.

Per quanto riguarda il comma 17 dell'arti-

colo 7 del disegno di legge finanziaria, siamo anche qui in presenza di un aspetto qualitativo di estrema importanza, che può aprire la strada a nuove realizzazioni.

Realizzare trasporti rapidi di massa significa costruire metropolitane; al riguardo, troverete un emendamento relativo alla voce «parcheggi», che era stata erroneamente omessa; infine, significa anche nodi di interscambio modali.

Con tale previsione si viene ad attivare uno strumento operativo che consentirà di compiere un passo in avanti rispetto alla situazione precedente, caratterizzata dalla carenza di strumenti normativi che consentissero di operare.

BASTIANINI. I nodi di interscambio modali debbono essere riferiti anche alle merci o soltanto ai passeggeri?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non possono essere certamente riferiti alle merci, in quanto rientrano in quei progetti mirati che diventano poi progetti integrati.

Lo scorso anno potevamo soltanto limitarci a mettere insieme la rete ferroviaria; ora, invece, compiamo un salto di qualità.

LOTTI Maurizio. Mancano però i fondi. Sono necessari stanziamenti aggiuntivi per lavori del genere.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatore Lotti, l'esperienza mi ha insegnato che quando gli strumenti normativi ci sono e funzionano è molto più facile reperire fondi e motivarne la richiesta. Peggio sarebbe chiedere stanziamenti e non utilizzarli.

Ho voluto dare questi chiarimenti per far meglio comprendere quali fossero le finalità che il Governo intende perseguire.

Per quanto riguarda i nodi di interscambio modali essi rappresentano la possibilità di uno spazio integrato ferrovie-metropolitana-autobus. Stiamo facendo un regalo enorme ai comuni che non hanno gli strumenti normativi per realizzare questi progetti (sul problema dei soldi poi torneremo); noi però abbiamo una base su cui agire.

GUSSO. Un esempio potrebbe essere la stazione Ostiense, quando entrerà in funzione il collegamento con l'aeroporto di Fiumicino.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Anche di più.

BASTIANINI. Bisogna modificare il comma 16 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria, altrimenti il sistema intermodale non è coperto nè da questo nè dal comma 17.

COLOMBO Vittorino (V.). Se l'interporto non è intermodale, che cosa è?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Sa benissimo che cosa è l'interporto e quindi non posso pensare che nell'ambito dei progetti mirati, che sono in funzione dei passeggeri, possa essere inserito il traffico delle merci.

PAGANI Maurizio, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. L'interporto è sempre stato un punto di intermodalità.

GUSSO. E allora si parla di interscambio di merci, di passeggeri o di tutti e due?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Penso che per il momento occorra tralasciare tale argomento.

Per quanto concerne le tariffe, esse rappresentano un tema un po' anomalo rispetto al ragionamento sin qui seguito. Il discorso relativo alle tariffe infatti non può mai essere sostitutivo rispetto ad interventi di ristrutturazione, anzi li deve accompagnare. Ciò tuttavia non pare desumersi dalla lettura del disegno di legge finanziaria.

L'aumento delle tariffe ferroviarie è molto modesto e rientra sostanzialmente in un adeguamento al tasso di inflazione programmato, con un minimo in più rispetto al blocco dello scorso anno.

Per quanto concerne i pendolari, sapete che stiamo operando con grande fatica per arrivare almeno negli ambiti metropolitani (che però da soli assorbono una grandissima parte del traffico pendolare) ad una unifica-

zione del servizio ferroviario e su gomma. Uno degli strumenti che finora ha dato risultati non completamente soddisfacenti (ma è anche giusto perchè la struttura dei servizi non è ancora adeguata) è il cosiddetto «biglietto unico» o unificazione della tariffa. Infatti oggi ci troviamo nella situazione in cui, a fronte di un abbonamento ferroviario settimanale su un raggio di 50 chilometri che costa 6.000 lire, abbiamo un abbonamento al servizio pubblico su gomma che va dalle 12.000 lire alle 20.000 lire, per arrivare, in Emilia-Romagna, anche a 30.000 lire. Sono cose di cui non si tiene conto, però occorre riflettere su tali cifre perchè non dobbiamo parlare di progetti mirati, di servizio coordinato e integrato di carattere urbano e subregionale, di intermodalità al servizio del passeggero e poi non porci il problema tipicamente locale del trasporto pubblico dei pendolari che le Ferrovie si caricano — se così si può dire — come obbligo di pubblico servizio.

Se realmente vogliamo arrivare a dei sistemi integrati, dobbiamo prevedere una strategia tariffaria che porti ad un crescente avvicinamento o comunque ad una unificazione fra i vari servizi. L'aumento delle tariffe ferroviarie è relativamente minimo, ma ciò che importa è che stiamo attuando un'operazione strategica per arrivare alla prefigurazione di un livello in cui la fascia sociale di servizio, rispetto ad una relativa omogeneizzazione, trovi anche una omogeneizzazione dell'offerta. In caso contrario i progetti mirati sarebbero solo delle pure e semplici esercitazioni di tipo ingegneristico e la qualità del servizio non avrebbe un riferimento adatto.

Quando dico che la manovra tariffaria deve essere articolata e strutturata, mi riferisco ad un esempio di manovra tariffaria mirata non destinata ad aumentare le entrate. E qui ha ragione «l'Unità» quando, polemizzando, afferma che in questa maniera si recupera solo una manciata di miliardi. Il recupero è modesto, ma molto importante invece è la conseguenza di tale operazione per un servizio a cui si accompagna un sistema di tariffe adeguato.

Passando ad altri argomenti, in maniera telegrafica, vorrei pregare il senatore Lotti di

ritirare il suo ordine del giorno sulle linee ferroviarie in concessione. Infatti sono già state riscattate e commissariate, in applicazione della legge finanziaria dello scorso anno, alcune ferrovie in concessione quali la Circumvesuviana, la Suzzara-Parma, una ferrovia emiliana che rientra nel sistema urbano di Bologna, la Pieve di Sacco-Adria, la Pieve di Sacco-Mestre e la Udine-Cividale. Ha qualche problema di riscatto la linea Ferrara-Suzzara perchè non c'è concordanza nella valutazione di un immobile che la società dichiara di essere di uso sociale, mentre altri sostengono che si tratta di un immobile in uso di servizio. Infatti lei sa benissimo, senatore Colombo, che nel caso l'immobile sia in uso di servizio esso rientra nelle infrastrutture, mentre se è di uso sociale deve essere pagato. Comunque si tratta di una questione di poco conto che potrà essere risolta a breve termine.

LOTTI Maurizio. La ringrazio, signor Ministro, per la precisazione relativa alle linee ferroviarie in concessione. Ritiro pertanto l'ordine del giorno precedentemente presentato.

COLOMBO Vittorino (V.). Mi associo a quanto detto dal senatore Lotti.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Vorrei fare alcune ulteriori osservazioni prima di concludere.

Il discorso sul fondo per gli investimenti l'ho già in parte affrontato in una interruzione e quindi non voglio ripeterlo. Naturalmente sono un Ministro di merito e non titolare delle spese, ma la mia opinione è che noi possiamo rispondere alle esigenze connesse al fondo per gli investimenti attraverso l'attuazione di un sistema finanziario differito, quindi tramite l'accensione di mutui i cui interessi vadano a gravare sullo Stato. Occorrerebbe una modifica del disegno di legge finanziaria che preveda una posta attiva che, dal calcolo che facciamo, dovrebbe essere di 75 miliardi per il primo anno, di 120 per il secondo, fino ad arrivare in seguito a 500 miliardi l'anno.

BASTIANINI. È un meccanismo che non avrà applicazione. Occorre trovare il soggetto che conceda i mutui.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Se si riescono a trovare i soldi per la copertura del contributo in conto capitale è meglio, ma se non si riescono a trovare, individuando un soggetto che possa concedere i mutui e quindi intervenire affinché venga mantenuto almeno per il primo anno il livello degli investimenti necessario per la programmazione nell'industria e nelle aziende di servizi, il sistema potrebbe essere quello che abbiamo già sperimentato per il potenziamento tecnologico e che funziona. Lo Stato potrebbe, cioè, intervenire accollandosi gli interessi e avviando quindi un processo di recupero finanziario.

Ultime osservazioni. Per quel che riguarda la motorizzazione civile devo dire di non condividere le critiche del relatore. Infatti, l'amministrazione ha lavorato molto in applicazione delle leggi riguardanti l'autotrasporto e in questo caso si può sostenere che attualmente tale settore soffre certamente di una crisi economica, ma non è affatto in subbuglio. Il senatore Paganì ha ragione nel sostenere che si è operato più con atti amministrativi che con atti legislativi. E infatti i risultati si sono visti, perchè tutto sommato in tale maniera alcune cose sono state fatte. Gli atti legislativi richiedono, infatti, tempi più lunghi, come dimostra la «patetica» vicenda della legge 6 giugno 1974, n. 298. Colgo l'occasione per preannunciare la presentazione da parte del Ministero di un «libro bianco» sulla situazione del settore dell'autotrasporto in Italia, sulla base del quale si potrà con maggiore precisione stabilire un quadro coerente di interventi legislativi ed amministrativi. Ritengo, infatti, che il Parlamento debba essere informato sui contenuti di un piano che è ormai abbastanza preciso.

A proposito del provvedimento concernente la rottamazione desidero far presente che il Ministero del tesoro, dietro mia richiesta, si è impegnato politicamente a garantire i necessari finanziamenti. Però, poichè si tratta di un provvedimento che non è ancora

stato applicato, non si è ritenuto opportuno prevedere uno stanziamento specifico per il 1986.

Per quanto riguarda gli interventi di prevenzione ai fini della sicurezza stradale, devo riconoscere che vi è stato qualche motivo di disaccordo con il Ministero dei lavori pubblici ed in particolare con l'Ispettorato alla circolazione, ai quali auguro di poter spendere tutti i soldi che hanno a disposizione, anzichè chiederne altri. Ribadisco comunque che per quanto riguarda la prevenzione la voce è chiaramente individuata. In che senso esiste una responsabilità «a cavallo» tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero dei trasporti? I Lavori pubblici sono responsabili della strada, mentre l'Amministrazione dei trasporti — che ritengo dovrebbe essere responsabile di tutto ciò che circola, cioè del movimento, ma questa può essere una mia opinione che ritengo comunque avallata dal Governo con la presentazione del codice della strada — interviene preventivamente su due voci che con la strada fanno parte del processo di rischio: l'uomo e il vettore. È infatti impensabile una politica di sicurezza stradale che si limiti alle norme di circolazione e ai cartelli segnaletici. La politica di sicurezza deve riguardare anche il momento della formazione del guidatore e la qualità tecnica del vettore. Questo è il significato della prevenzione, che non è trasferibile in alcun modo ad altra amministrazione perchè è il Ministero dei trasporti, è la Motorizzazione civile che rilascia le patenti e omologa le autovetture.

PAGANI Maurizio, *estensore designato del parere sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1504*. Nella stessa voce c'è la commistione con il proseguimento della legge n. 245 del 1984.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Quando lei esaminerà lo schema di piano si accorgerà che uno dei capitoli più importanti riguarda proprio la sicurezza e quindi le due cose sono in un certo senso leggibili insieme.

Un'ultima considerazione desidero fare a proposito dell'aviazione civile. Mi pare sia stato colto un po' da tutti il fatto significati-

vo che nel disegno di legge finanziaria sono contenuti alcuni importanti elementi innovativi per quanto riguarda la possibilità di intervenire in materia aeroportuale per quelle parti non coperte dalle leggi vigenti. Colgo l'occasione per preannunciare che ho già diramato agli altri Ministeri, per il necessario concerto, un disegno di legge di riforma della Direzione generale dell'aviazione civile e che mi accingo ad emanare nei prossimi giorni un decreto ministeriale di attuazione della normativa quadro per l'attività privata nell'ambito della aviazione di terzo livello, il cosiddetto «cieli aperti». Si tratta di una iniziativa molto importante intesa a definire la normativa quadro all'interno della quale potrà essere esercitata l'attività privata per quanto riguarda il traffico interregionale e internazionale. È evidente che ciò comporterà una diversa e migliore utilizzazione di tutti gli impianti aeroportuali oggi esistenti.

Concludo preannunciando la presentazione, innanzi alla 5^a Commissione permanente, di un emendamento modificativo del comma 20 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria, che stabilisce che i prelevamenti che l'Ente Ferrovie dello Stato può disporre nell'anno 1986 dai conti correnti ad esso intestati presso la Tesoreria centrale dello Stato non possono registrare un aumento superiore al 7,50 per cento rispetto ai prelevamenti complessivamente effettuati dal predetto Ente nell'anno 1985. Tale comma va assolutamente modificato perchè, mentre per le spese correnti, come potete immaginare, non vi è assolutamente alcun problema, per quanto riguarda le spese di investimento occorre prevedere per gli anni a venire una quota crescente di cassa da destinare agli investimenti stessi. Pertanto, anche a nome del Ministro del tesoro, propongo che al testo del comma già citato siano aggiunte le parole: «nonchè al netto delle somme necessarie per i pagamenti relativi ai piani di investimento autorizzati con specifiche leggi». Tale modifica, ripeto, è necessaria solo per la parte che riguarda gli investimenti, che non può essere sottoposta al predetto limite pena la mancata realizzazione delle opere previste. Il Governo concorda, invece, con il mantenimento del limite del 7,50 per cento per quanto

riguarda le spese correnti e il conto corrente ordinario, che costituisce la fonte di maggiore preoccupazione per il Tesoro che intende stabilire un vincolo predeterminato alla facoltà di indebitamento.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Pingitore, rinnovo il mio invito a ritirarlo, per le motivazioni che ho già esposto. Mi impegno comunque, non appena mi sarà possibile, a riferire in dettaglio su tutti gli argomenti che costituiscono l'oggetto di tale ordine del giorno.

PINGITORE. Mi sembra che dalle motivazioni esposte dal Ministro sia rimasta fuori la valutazione di impatto ambientale che noi avevamo sottolineato. Mi rendo conto, però, che si tratta di un problema squisitamente regionale, di cui spero si faranno carico le Regioni, e pertanto accolgo l'invito rivoltomi dal Ministro a ritirare il mio ordine del giorno. Mi permetto soltanto di sollecitare nuovamente la risposta del Ministro alla mia interrogazione del 27 luglio riguardante la gestione delle ferrovie calabro-lucane.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Gusso, dichiaro di accoglierlo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Colgo lo spunto dal fatto che da parte di molti colleghi sono state sollecitate risposte ad interrogazioni da essi presentate per suggerire l'opportunità che tali risposte siano date dal Governo in sede di Commissione. Tale procedura mi sembra molto più agile di quella prevista per le risposte in sede di Assemblea plenaria.

LOTTI Maurizio. Premesso che il suggerimento del Presidente mi sembra senz'altro da condividere, desidero profittare della presenza del Ministro per sollecitare la sua risposta ad una interrogazione che ho presentato nel settembre 1984 a proposito del noto incidente aereo verificatosi ad Ustica.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ho già risposto alla Camera ad una interrogazione concernente lo stesso fatto.

LOTTI Maurizio. Gradirei, dopo 14 mesi di attesa, avere una risposta in questa sede.

PRESIDENTE. Si potrebbe stabilire una seduta nel corso della quale il Ministro potrebbe rispondere alle varie interrogazioni presentate dai membri della Commissione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. A questo fine sarebbe per me molto utile se il Presidente potesse far predisporre dalla segreteria della Commissione un elenco completo e dettagliato di tutte queste interrogazioni.

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

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Maurizio Pagani.

LOTTI Maurizio. A nome del Gruppo comunista, dichiaro il voto contrario alla tabella n. 10 e alle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella n. 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504 resta conferito al senatore Maurizio Pagani.

I lavori terminano alle ore 14.

MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1985

(Pomeridiana)

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto**

I lavori hanno inizio alle ore 16,25.

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)»
(1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (Tab. 9)

(Rapporto 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: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» e: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988 – Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (tab. 9).

Riprendiamo l'esame, sospeso nella seduta antimeridiana del 10 ottobre.

DEGOLA. Signor Presidente, interverrò brevemente per svolgere alcune considerazioni. Anche quest'anno ci troviamo di fronte ad un disegno di legge finanziaria che ha suscitato e sta suscitando un coro di proteste che provengono un po' da tutte le parti. Credo che alcune almeno di queste doglianze e di queste scontentezze abbiano un loro fondamento e sono convinto che alla fine, pur rimanendo nell'ambito dei principi di questo disegno di legge finanziaria (perchè globalmente le cifre stabilite in ordine al disavanzo non devono mutare), sia possibile, durante l'esame, apportare alcune modifiche che possono migliorarne i contenuti, tenendo contro appunto di queste istanze che vengono emergendo da varie parti.

Credo sia obiettivo riconoscere che in definitiva buona parte delle proteste deriva dal fatto che ogni anno che passa si fa sempre più pressante ed evidente l'esigenza di fare qualcosa per cercare di contenere la spesa pubblica, il disavanzo dello Stato. Ma siccome ogni anno diventano sempre maggiormente evidenti alcune rigidità nella spesa, riguardanti in prevalenza la parte corrente, ogni anno la manovra che risulta possibile sul fronte della spesa concerne sempre di più capitoli delle spese in conto capitale. Di qui

derivano le proteste o buona parte di esse, perchè quando le risorse sono scarse ciascuno cerca di spostarle verso la direzione che difende. Quindi le doglianze provengono oggettivamente anche da queste considerazioni.

Lamentale ci sono anche nel settore delle costruzioni, delle opere pubbliche, e già le ha messe in luce il relatore. Si tratta di aspetti che suscitano preoccupazioni e riguardano non tanto i capitoli di stretta pertinenza dei lavori pubblici, ma più complessivamente i capitoli che si riferiscono alle opere pubbliche in genere. Certo vedere che le somme disponibili in conto capitale per le opere pubbliche nell'anno prossimo sono ridotte, a parità di legislazione, di un'entità dell'8 per cento rispetto a quelle disponibili quest'anno e che per effetto delle rimodulazioni, degli slittamenti dovuti al disegno di legge finanziaria tale diminuzione anzichè ridursi aumenta — per cui questo 8 per cento diventa circa il 10 per cento — non può non suscitare, nelle condizioni in cui si trova il paese, delle preoccupazioni.

Credo che la maggiore di esse consista nel convincimento — che personalmente ho profondo e che mi pare sia difficilmente discutibile — che non sia possibile nel nostro paese — come negli altri ma forse più nel nostro — una nuova stagione dello sviluppo economico che non sia effimera ma sia invece rilevante e duratura senza che a questo sviluppo prenda parte in maniera consistente il settore delle costruzioni in generale, il settore dell'edilizia e delle opere pubbliche. È sempre stato così in tutti i paesi e a maggior ragione lo è nel nostro.

Lo stesso sviluppo che si è registrato in questi anni negli Stati Uniti si è verificato in presenza di elevati livelli di produzione del settore edilizio. Tale esigenza c'è sicuramente pure da noi, anche se l'Italia comincia ad assumere i connotati di un paese industriale avanzato, ma evidentemente con strutture più deboli rispetto a quelle degli altri paesi. Quindi a mio giudizio non può esserci un nuovo sviluppo economico se settori tradizionali — quello delle costruzioni in particolare — non vi prendono parte. Non è pensabile un nuovo sviluppo fondato esclusivamente

sull'informatica o sull'elettronica: esse sono certamente necessarie e contano, ma il fondamento della possibilità di creare nuove condizioni di sviluppo, ripeto, sta ancora nei settori tradizionali. Non vorrei dilungarmi su questo aspetto, ma non vi è dubbio che un nuovo sviluppo è possibile solo se si creano le condizioni perchè si determinino nuove imprenditorialità e sorgano nuove aziende. Lo sviluppo tecnologico tende infatti ad «espellere» l'occupazione.

Vorrei sottolineare il fatto che negli Stati Uniti negli ultimi tempi sono state create 600.000 nuove aziende e, queste, secondo le statistiche, operano per l'80 per cento nei settori tradizionali, non in quelli tecnologicamente avanzati.

Qui si innesta il discorso dei residui passivi, che nel nostro Paese rappresenta un problema grave ed endemico dell'amministrazione, per cui viviamo da sempre — ma il fenomeno credo si vada accentuando piuttosto che riducendo — in una situazione nella quale gli stanziamenti non sono mai sufficienti per coprire i fabbisogni e per realizzare determinate opere. Ciò è dovuto al fatto che è troppo lungo il tempo intercorrente fra il momento in cui si dispone lo stanziamento e quello in cui le opere vengono effettivamente realizzate, quindi c'è la continua necessità di adeguare gli stanziamenti dal momento che nel frattempo i costi continuano ad aumentare. Pertanto gli stanziamenti sono sempre insufficienti, mentre le giacenze di cassa risultano eccessive rispetto ai fabbisogni.

La capacità di spesa è quella che è e non si riesce ad aumentarla.

Per ovviare a questo problema a mio giudizio bisogna proseguire sulla strada dello snellimento delle procedure, ma uno snellimento effettivo, con provvedimenti che siano finalizzati veramente a tale obiettivo, e che non costituisca solamente un frontespizio di cui ricoprirsi per mascherare altre finalizzazioni, quale ad esempio quella di liberare ulteriormente le mani alle singole amministrazioni perchè possano assegnare i lavori a chi fa loro comodo.

Se ci si mette invece sulla strada che ho indicato credo che la situazione potrebbe

migliorare. A breve termine, peraltro, non mi pare che il fenomeno dei residui passivi possa essere alleggerito; credo anzi che sarà appesantito, se non altro per gli effetti che sta producendo il «decreto Galasso».

Qui stiamo assistendo — e mi auguro che il Ministro fornisca dei chiarimenti al riguardo — ogni giorno al blocco di lavori in corso e all'aumento del numero delle opere che non possono essere iniziate per gli effetti del «decreto Galasso». Tale situazione, se non si procederà ad una revisione di detta normativa, si protrarrà per tutto il 1986 e, almeno questo è il mio parere, contribuirà ad un aumento dei residui passivi, che alla fine di quest'anno saranno certamente superiori al passato. Infatti — lo ripeto — in base a questa normativa alcuni lavori già iniziati sono stati interrotti, mentre altre opere non sono state neppure iniziate. Capisco che si tratta di un problema più che altro di competenza del Ministro per i beni culturali ed ambientali, ma questo è vero solo da un punto di vista formale in quanto nella realtà le conseguenze del decreto ricadono sul settore delle costruzioni e delle opere pubbliche. Rivolgo, quindi, un invito al Ministro dei lavori pubblici perchè si faccia carico della risoluzione del problema. Non vi è, infatti, nulla che sia intoccabile di fronte alla constatazione che questa legge, che è stata certamente voluta a fin di bene e che presenta finalità che si possono condividere, all'atto pratico sta producendo effetti non voluti e distorsivi. Bisogna prenderne atto e tentare non dico di abolirla ma quanto meno di apportarvi qualche opportuna modificazione affinchè gli effetti distorsivi siano limitati e non abbiano in seguito a produrre conseguenze disastrose.

Per quanto concerne il settore edilizio devo rilevare che esso langue, come langue quello dell'abitazione, sia dal punto di vista produttivo che per quanto riguarda il mercato delle compravendite, che ha subito l'ultimo colpo con l'approvazione della legge 28 febbraio 1985, n. 47. Da quando questa legge è entrata in vigore le attività di compravendita sono state disincentivate e si è creato un clima di allarme intorno alla notizia della possibile nullità degli atti.

Ieri sera, nel corso di un convegno al quale ho partecipato, ho sentito un notaio dichiarare di non essere più disposto a stipulare gli atti di compravendita se non previa esibizione della concessione edilizia nonché del preventivo accertamento della conformità degli atti. Certamente esagerando i termini della questione — infatti la legge n. 47 non prescrive tutti gli anzidetti adempimenti, ma soltanto di menzionare nell'atto gli estremi della concessione — questo notaio intendeva dire che di fatto si sta diffondendo nel Paese un clima di allarme che contribuisce a dare l'ultimo colpo al mercato edilizio. Per porre rimedio a tale situazione credo che ci si debba preoccupare per lo meno di mantenere gli attuali livelli dell'intervento pubblico nel settore, assicurandone innanzitutto la necessaria continuità ed evitando il formarsi di vuoti legislativi. Dato l'approssimarsi della scadenza del piano decennale per l'edilizia, che è giunto all'ultimo biennio di vita, abbiamo appreso con soddisfazione dal Ministro, se non erro in occasione del suo intervento in Aula durante la discussione del provvedimento concernente l'equo canone, che è in fase di studio un nuovo provvedimento poliennale che permetterà di continuare sulla strada degli interventi già attuati con il piano decennale. Proprio per evitare il crearsi di vuoti legislativi, la raccomandazione che desidero rivolgere al Ministro è di cercare di essere il più sollecito possibile nella predisposizione di tale piano e nella sua presentazione al Parlamento in quanto tutti sappiamo quale sia la lentezza dei tempi parlamentari.

Rispetto al piano decennale approvato nel 1978, occorrerebbe prevedere procedure più snelle per accorciare i tempi di spesa. Il piano attualmente in vigore prevede infatti procedure eccessivamente elaborate e complesse che hanno determinato tempi di spesa troppo lunghi rispetto a quelli degli stanziamenti. Nel riformulare la normativa occorre, quindi, semplificare le procedure ed individuare nuovi meccanismi di intervento, facendo tesoro dell'esperienza dei dieci anni passati, per consentire all'edilizia agevolata e convenzionata quell'aumento della produttività

che purtroppo negli ultimi tempi non si è potuto registrare.

È necessario altresì rimettere in moto il settore privato, perchè altrimenti è assurdo pensare di risolvere il problema abitativo e far sì che l'edilizia possa tornare a raggiungere livelli di produttività accettabili rispetto alle esigenze del Paese. I fattori che finora hanno penalizzato tale comparto sono molto complessi e sono anzitutto di ordine finanziario. Infatti la limitata redditività del risparmio indirizzato in questo settore ha contribuito ad allontanare i risparmiatori dirottandoli verso forme alternative di impiego sia in titoli pubblici che in campo finanziario. Si tratta di un aspetto che è anch'esso collegato all'entità del disavanzo della spesa pubblica, che costringe a mantenere elevati i tassi di interesse. Anche in questo caso, dunque, l'entità del disavanzo pubblico costituisce un grave ostacolo alla ripresa. Occorre, quindi, pensare a nuovi meccanismi di finanziamento dell'edilizia, perchè non è pensabile che la situazione attuale possa protrarsi per altro tempo. La situazione di crisi che sta vivendo il settore edilizio, e quello abitativo in particolare, dura ormai da molto tempo e nel passato non si erano mai registrati periodi di crisi tanto lunghi. Nei periodi di crisi, cioè di scarsa produzione, si verifica l'accumulo dei bisogni non soddisfatti e tale accumulo, se la crisi si protrae per troppo tempo, rischia di arrivare ad un livello tale da far esplodere la situazione sia in termini economici che sociali. Oltre alla soluzione dei problemi finanziari occorre pensare a quella dei problemi di carattere fiscale. Se non erro, l'unico provvedimento in materia di imposizione fiscale sul settore immobiliare che è stato adottato in questi anni è costituito dalla cosiddetta «legge Formica» che in passato è già stata prorogata — senza, mi sembra, l'entusiasmo del Ministro delle finanze — e i cui termini scadono il prossimo 31 dicembre. Devo a questo proposito lamentare che, a così breve distanza di tempo da tale data e nonostante i reiterati inviti della Commissione, il Ministro non ha ancora accolto l'invito a riferire su questa materia e non ci ha fatto conoscere le inten-

zioni del Governo rispetto a questa legge e cioè se intende procedere ad una nuova proroga della stessa oppure lasciarla decadere.

Sempre a proposito del problema fiscale, che richiederebbe un discorso molto più ampio, devo ricordare che più volte in questa Commissione è stato lamentato il gravame fiscale sul processo edilizio è certamente eccessivo e che, al di là di questo fatto, è senz'altro necessario procedere ad una distribuzione del carico fiscale diversa rispetto a quella attuale.

Credo che tutte le forze politiche si siano espresse nel senso di una distribuzione che tenda a rendere meno onerosi i passaggi di proprietà e, quindi, di una revisione dell'imposta di registro. Credo che nulla sia stato fatto in questi anni in tal senso; anzi, l'unico provvedimento che è venuto avanti, l'unico disegno di legge che credo giaccia ancora qui in Senato, in qualche cassetto della Commissione finanze, è un provvedimento che adegua le aliquote dell'IVA, che investe il problema dell'onerosità dei passaggi di proprietà, però si muove in senso contrario rispetto all'indicazione espressa dalle forze politiche.

Inoltre, quel provvedimento, anziché ridurre l'imposta di registro la unifica alle aliquote IVA elevando queste ultime. Questo è muoversi in senso contrario, cioè diametralmente opposto all'indicazione delle forze politiche.

Non posso non rilevare, signor Presidente, anche il fatto che mi pare che all'inizio di questa legislatura, quando si ebbe occasione di discutere una mozione sulla casa, si era invitato il Ministro delle finanze a venire in Commissione per dirci che cosa avesse in mente di fare in ordine all'imposizione fiscale del processo edilizio, e credo, signor Presidente, che il Ministro sia stato invitato più volte a venire. Non posso non rilevare con rammarico sincero che non solo il Ministro non è venuto, ma non abbiamo saputo nulla in ordine alle sue intenzioni e ai suoi intendimenti sul complesso problema dell'imposizione fiscale sulla casa e sul processo edilizio. Credo che questo sia un aspetto importante, perchè non ci si può dimenticare che in passato le leggi che più hanno prodotto, in

fatto di abitazioni e di edilizia, riguardavano in modo rilevante — se non prevalente — proprio l'aspetto dell'imposizione fiscale sulle abitazioni.

Non mi dilungo sul fatto che per smuovere il settore privato è sicuramente indispensabile anche la revisione della legge 27 luglio 1978, n. 392: ne abbiamo già parlato più volte ed abbiamo già espresso le nostre opinioni; si è già andati in Aula e ci auguriamo che questo provvedimento possa proseguire il suo cammino, anche se non ne siamo del tutto entusiasti. Riteniamo, però, che per smuovere il settore privato si debba dare un'indicazione: nel 1977-1978 venne varata la legge sull'equo canone, non come legge transitoria dovuta all'emergenza, ad una situazione contingente, ma con l'obiettivo di ricondurre nell'ambito del diritto privato e del mercato anche il settore delle locazioni; credo che oggi, a distanza di sette anni, sia necessario dare un segno, una indicazione che gli intendimenti non sono modificati e che ci si vuole muovere ancora in questa direzione.

Per quanto riguarda il condono edilizio ci si avvicina alle scadenze più significative e aumenta la preoccupazione che si avverte in giro: aumenta l'allarme, ma non solo da parte dei cittadini che devono applicare la legge, bensì da parte dei comuni che, in gran parte, non si stanno rivelando preparati a questo complesso di nuovi adempimenti ai quali devono provvedere; ma proviene anche dagli uffici tecnici erariali e dalle sovrintendenze ai monumenti e da tutti gli uffici pubblici che hanno in qualche modo a che fare con la legge n. 47. Inoltre preoccupa in modo particolare la scadenza del 31 dicembre per l'accatastamento; preoccupa, perchè non c'è dubbio che gli uffici tecnici erariali si trovano in difficoltà già solo a ricevere le pratiche e le relative documentazioni per l'accatastamento; si trovano in difficoltà e sono preoccupati perchè l'accumulo di domande che vengono fuori quanto più si ci avvicina alle scadenze predisposte con maggior affanno e maggior fretta dagli interessati, può portare ad una entità di domande con errori che poi aggravano, o rendono difficile,

l'opera stessa degli uffici tecnici erariali nel momento in cui dovranno esaminare le domande.

Non dobbiamo dimenticare che gli uffici tecnici erariali hanno già proceduto da tempo all'automazione e meccanizzazione del catasto terreni e stanno iniziando il processo di automazione del catasto fabbricati. Quindi giustamente i responsabili degli uffici tecnici erariali sono preoccupati per il fatto che un gran numero di domande contenenti errori possa essere di ostacolo al processo di ammodernamento dell'accatastamento degli edifici.

Abbiamo presentato un disegno di legge di proroga del termine del 31 dicembre. Ci è stato detto che non è necessaria una proroga, perchè la stessa legge n. 47 prevede 120 giorni, dopo la presentazione della domanda di sanatoria, per integrare la documentazione. Quindi già questa legge consente di procedere all'accatastamento fino al 31 marzo 1986.

Comunque noi riteniamo che il problema dell'accatastamento non sia risolvibile con una proroga di due o tre mesi, o che si possa risolvere il problema in questi termini. Però non dobbiamo dimenticare che la data del 31 dicembre discrimina una cosa sola, e cioè che chi compie l'accatastamento prima del 31 dicembre lo fa pagando i diritti normali di accatastamento; chi lo fa dopo, deve pagare 250.000 lire in più; questo non è comprensibile da parte dei cittadini, e mi sembra un fatto iniquo che, per effetto di termini troppo stretti stabiliti dalla legge, o per il fatto che gli uffici pubblici non sono nelle condizioni adeguate a ricevere le domande dei cittadini, questi stessi siano costretti a pagare un supplemento di 250.000 lire.

D'altra parte consentitemi di dire che, ai fini che ci proponiamo e ai fini dell'interesse pubblico, la data del 31 dicembre non ha un grande significato, perchè è nell'interesse pubblico che la legge sia applicata e che l'autodenuncia sia estesa nel modo più ampio possibile, per cercare di evidenziare quante più possibili costruzioni abusive, perchè altrimenti la legge finirebbe per fallire il proprio scopo, cioè quello di far emergere questa massa di sommerso. Ma, rispetto al tema specifico dell'accatastamento, l'inter-

se pubblico è quello di garantirsi che non vengano legalizzate costruzioni abusive senza che esse vengano accatastate.

Allora l'interesse pubblico è tale che, prima del rilascio della concessione in sanatoria, ci sia la garanzia che è avvenuto l'accatastamento; l'interesse pubblico, quindi, non consiste nel fatto che l'accatastamento avvenga prima del 31 dicembre o dopo, bensì nel fatto che debba avvenire prima del rilascio della concessione in sanatoria. Siccome gli interessati per il rilascio di queste concessioni devono già dare la prova dell'avvenuto pagamento integrale delle somme che devono versare come oblazione ai sensi della legge n. 47, basta dire che oltre a quella prova, prima del rilascio della concessione in sanatoria, devono dare anche la prova dell'avvenuto accatastamento degli edifici. Questo vale anche per la concessione in sanatoria data con il silenzio-assenso, cioè dopo due anni, siccome anche in quel caso il silenzio-assenso opera se gli interessati hanno provveduto a pagare integralmente le somme di loro competenza, basterebbe aggiungere che il silenzio-assenso opera se, oltre a quell'adempimento, hanno provveduto all'accatastamento degli immobili. Si avrebbero così altri due anni di tempo in cui è possibile diluire il problema dell'accatastamento.

CARTIA. Abbiamo discusso per un anno e mezzo la legge sul condono edilizio. Lei ora parla da tecnico mentre prima parlava da legislatore?

DEGOLA. È chiaro che abbiamo fatto male i conti rispetto ai termini, alle capacità e alle possibilità di assorbimento. Ma se l'errore è rimediabile, perchè non rimediare e non fare chiarezza?

In effetti, il termine del 31 dicembre per l'obbligo di accatastamento riguarda non tanto le costruzioni abusive (perchè quelle vengono di conseguenza), quanto le costruzioni fatte regolarmente e non ancora accatastate, per le quali si prevede un obbligo di accatastamento senza sovrattassa. Ora, avendo approvato una norma in base alla quale non si può rilasciare il certificato di abitabilità senza produrre la prova dell'avvenuta

domanda di accatastamento, si dice che poichè in passato sono stati rilasciati certificati di abitabilità per costruzioni regolari senza che gli interessati abbiano proceduto ad accatastarle, si è ritenuto necessario prevedere l'obbligo di accatastare il «vecchio» entro il 31 dicembre, stabilendo altresì la corresponsione di una sovrattassa per gli accatastamenti avvenuti dopo quella data. Come ripetuto, quindi, per le costruzioni abusive tale obbligo è venuto come conseguenza.

Si è trattato indubbiamente di un errore; bisogna quindi prendere atto e porvi rimedio, tanto più che rimediare è molto facile.

Peraltro, ciò vuol dire equiparare la procedura per la concessione di sanatoria a quella stabilita per le concessioni di case costruite regolarmente. In pratica, come le case costruite regolarmente, in futuro, per il rilascio del certificato di abitabilità dovranno produrre la prova della domanda di accatastamento, così quelle abusive prima della sanatoria dovranno ottenere l'accatastamento.

Intendiamo inoltre proporre un'ulteriore variazione di termini: quella, cioè, di spostare dal 30 novembre al 31 dicembre la scadenza per la presentazione delle domande ed il versamento della prima rata. Perché? Può sembrare un problema di scarso rilievo, ma se vogliamo essere obiettivi non lo è affatto e, del resto, un'osservazione del genere la facemmo già quando fu approvata la scadenza del 30 novembre.

Come è noto, il 30 novembre deve essere corrisposto l'acconto sull'IRPEF, che ammonta al 92 per cento del totale della quota. Ritengo che una concomitanza del genere debba essere tenuta presente; infatti, oltre a coloro che dovranno corripondere l'acconto del 92 per cento dell'IRPEF, ci sarà anche un certo numero di cittadini che si troverà in condizione, entro la stessa data, di dover pagare sia l'acconto sull'IRPEF che il 50 per cento dell'oblazione, il cui importo era originariamente di un terzo della quota ed è stato successivamente portato al 50 per cento da un decreto ministeriale. Questa concomitanza non torna certo a vantaggio della legge, perchè ci saranno persone che, per difficoltà effettive di disponibilità finanziaria, finiranno per non presentare la domanda di sanato-

ria e per restare, di conseguenza, nelle condizioni in cui si trovano.

Anche un mese, pertanto, può avere il suo significato. Teniamo presente, inoltre, che per i lavoratori dipendenti una cosa del genere assume un significato del tutto particolare; infatti, nel mese di dicembre si riscuote la tredicesima mensilità ed è quindi sperabile che qualcuno pensi di utilizzarne una parte per la domanda di sanatoria.

Per quanto riguarda gli espropri, sembra che si sia finalmente in dirittura di arrivo, anche se la questione desta tuttora alcune preoccupazioni. Pur avendo scelto la strada a suo tempo indicata dal Governo, non vi è dubbio che una prima preoccupazione sia relativa al fatto che si dovrà ricorrere alla valutazione degli uffici tecnici erariali, il che comporterà una serie di complicazioni. Mi domando, quindi, se sia possibile ricercare un meccanismo automatico per la determinazione delle indennità; non voglio, tuttavia, soffermarmi a lungo su tale argomento.

Un'altra preoccupazione deriva dal fatto che si è accumulata, nel frattempo, una massa di conguagli e di situazioni da sistemare, cui bisogna in qualche modo far fronte. Come certamente saprete, i conguagli — secondo il CENSIS ed il CRESME — ammontano a circa 3.000 miliardi. È vero che non tutti devono essere pagati subito; anzi, buona parte delle situazioni non risolte si trova tuttora nella condizione di occupazione d'urgenza. Pertanto, il conguaglio sarà pagato quando si passerà dall'occupazione d'urgenza all'esproprio vero e proprio.

Si presume, tra l'altro, che la somma da conguagliare dovrebbe essere dell'ordine di circa un terzo di quella complessiva, per cui i conguagli ammonterebbero a circa 1.000 miliardi.

Per parte mia, mi riservo di presentare un emendamento al provvedimento sugli espropri che prevede, attualmente, un termine di sei mesi. Io proporrò invece il termine di un anno, poichè con un termine di sei mesi si corre il rischio di mettere le amministrazioni in grado di non rispettare le scadenze.

Non dico che lo Stato debba farsi carico di pagare i conguagli e che debba essere previsto uno stanziamento per gli stessi. Tuttavia,

sarebbe stato preferibile che nel disegno di legge finanziaria si fosse data un'indicazione in base alla quale i comuni hanno la possibilità di accedere, per i conguagli, a mutui della Cassa depositi e prestiti, magari a tasso agevolato. Credo che in questo modo si sarebbe potuta facilitare la sistemazione e la regolarizzazione di una serie di situazioni pregresse che si sono accumulate ormai da cinque anni.

Per quanto riguarda, infine, l'articolo 33, relativo alla revisione dei prezzi, ritengo che questo sia un problema reale, che esiste e che deve essere affrontato; infatti, la disciplina attuale si presta a troppe interpretazioni non perfettamente ortodosse nè corrette.

Vorrei pertanto sapere — e ciò vale sia per il Ministro dei trasporti che per quello dei lavori pubblici, come pure per altri Ministri — quanti siano gli appalti e le concessioni già assegnati e per i quali è già stato corrisposto un anticipo previsto dalla legge, pari al 20 per cento dell'importo, senza che i lavori siano iniziati e senza che l'assegnatario abbia interesse a dare inizio ai lavori stessi, in quanto, nel frattempo, vi è stata una revisione dei prezzi. Si è arrivati al punto che certi lavori vengono fatti a tempo perso; quando non si ha altro da fare, in pratica, si va a ripescare la concessione o l'appalto e ciò perchè nel frattempo, l'importo è stato rivisto.

Sono situazioni che non si possono consentire, nè tollerare. So di molte opere ferroviarie che giacciono in questo stato; se fossi stato presente questa mattina, avrei invitato il Ministro a darci qualche precisazione al riguardo perchè occorre affrontare tale problema. Diverso sarebbe il discorso se la discussione sul disegno di legge finanziaria fosse la sede più adatta per occuparci di tali questioni, ma mi pare che essa non abbia niente a che fare con la soluzione del problema della revisione dei prezzi. Tale argomento, per la sua delicatezza, non può essere affrontato in termini così schematici e approssimativi. Quindi, pur rilevandone l'esistenza, non si può non ribadire che la sede non è quella più adatta e che il modo con cui viene affrontato è piuttosto sbrigativo.

Non propongo di stralciare l'articolo 33 del disegno di legge finanziaria; faccio presenti questi aspetti perchè, qualora ci si orientasse per lo stralcio dell'articolo, non ci opporremo in quanto crediamo che il problema possa essere meglio affrontato in altra sede e in altro modo.

Infine vi è una questione specifica che riguarda la situazione di Orvieto e di Todi. Tempo fa abbiamo approvato una legge in cui l'intervento dello Stato veniva subordinato all'adempimento di determinate incombenze da parte della regione Umbria. Ora sembra che la Regione, nel corso della primavera, abbia adempiuto ai compiti che la legge le attribuiva, cioè sembra che abbia approvato un provvedimento di sua competenza. Adesso spetta allo Stato attuare quanto la legge prevedeva e allora forse sarebbe opportuno esaminare la possibilità che nel fondo globale vengano menzionate le opere necessarie ad Orvieto e a Todi con uno stanziamento che mi pare in un'altra Commissione sia stato indicato nell'ordine dei 40 miliardi. In tal modo si potrebbe lasciare aperta una possibilità di intervento per adempiere ad una legge che lo Stato ha già approvato.

VISCONTI. Signor Presidente, vorrei fare innanzi tutto una considerazione di carattere generale. Non possiamo assolutamente condividere l'impostazione e soprattutto i criteri sottesi alle disposizioni per la formazione del bilancio dello Stato, in particolare per quanto riguarda le previsioni contenute nella tabella 9.

Non li possiamo condividere perchè non possiamo condividere il ragionamento che è alla base. A tale proposito, collega Gusso, mi ricordo di mia nonna, donna di campagna, la quale diceva spesso che noi ci trovavamo di fronte ad un dilemma: se dovesse essere il piede a crescere e adattarsi alla scarpa o viceversa. A quell'epoca, poichè mancavano i soldi per comprare le scarpe, era il piede che doveva adattarsi e questa è l'ipotesi che in fondo viene suggerita dal disegno di legge finanziaria. Non c'è capacità di spesa da parte delle pubbliche amministrazioni, abbiamo una massa di residui passivi che au-

menta di anno in anno; se vogliamo aumentare il coefficiente di realizzazione diminuiamo la massa spendibile e lavoriamo quindi sulla base della diminuzione sia della competenza che dei residui. Indubbiamente, in questo modo il coefficiente aumenta; quello che preoccupa, però, è che diminuisce di molto la previsione di spesa in conto capitale.

Come il relatore ha ricordato nell'introduzione, occorre capire esattamente anche la struttura dei residui passivi, cioè quanti residui di stanziamenti sono compresi in essi, se pensiamo che nel 1984 già assommavano a 1.860 miliardi, e quanti ne prevediamo per il 1985. Infatti proprio in rapporto a questo dato, si potrebbe riuscire a capire esattamente qual è la massa spendibile e a quale coefficiente di spesa finiremo per attestarci.

Tuttavia, alla base del disegno di legge finanziaria vi è una impostazione che non si può condividere perchè, soprattutto per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici e il settore edilizio delle abitazioni, la responsabilità viene sempre scaricata sui centri periferici di spesa, senza magari mettere in evidenza — su questo voglio sperare che si rifletta per il futuro — le responsabilità dell'amministrazione centrale. Abbiamo avuto un piano decennale che si avvia sostanzialmente al fallimento e andiamo alla chiusura dell'ultimo biennio con una distorsione delle finalità del piano che prevedeva gli interventi in rapporto al fabbisogno. Oggi, invece, si spende comunque la massa spendibile disponibile indipendentemente dalla quantità — e direi anche dalla qualità — del prodotto che riusciamo ad ottenere. Alla fine la somma complessiva delle costruzioni sarà molto al di sotto di quella che era stata preventivata in un primo momento, con una spesa sulla quale sotto certi aspetti bisognerà pur riflettere.

Vorrei ora passare all'argomento relativo all'organizzazione dell'Amministrazione dei lavori pubblici, sulla quale più volte noi e la Corte dei conti ci siamo soffermati, ma che comunque non ha mai visto progressi significativi in questi anni, nè ne vedrà nell'immediato futuro se guardiamo alle cifre del bilancio destinate alla riorganizzazione del-

l'amministrazione. Si tratta ancora di fondi che vengono fatti slittare agli anni 1987, 1988 e ancora più in là. Non c'è nemmeno l'intenzione di seguire le conclusioni del gruppo di lavoro, che pure ha dato delle indicazioni all'amministrazione per quanto riguarda le spese necessarie per la qualificazione del personale. Notiamo, per esempio, che al fine della qualificazione del personale negli anni passati i corsi più frequentati — otto unità — sono stati quelli di lingue, mentre per quanto riguarda l'aggiornamento sulle tecnologie delle strutture sismiche abbiamo avuto una sola persona che ha seguito il corso. Nel bilancio oggi questa voce e ancora troppo esigua e allora è chiaro, almeno a mio modo di vedere, che anche per il futuro l'Amministrazione dei lavori pubblici rimarrà sostanzialmente immobile così come lo è stata negli anni passati per mancanza di quel coordinamento e di quella impostazione tali da stimolare i centri periferici di spesa. Sostanzialmente abbiamo avuto un piano decennale per l'edilizia che non ha mai visto un rapporto non dico continuo, ma per lo meno episodico tra ricerca, sperimentazione e programmi di attuazione. Per quanto riguarda i risultati le poche sperimentazioni fatte fino a questo momento sono del tutto incognite, tant'è vero che la stessa Corte dei conti chiede dati precisi per comprendere la validità della sperimentazione stessa, per capirne cioè la logica.

Noi sappiamo quali spese sono state erogate, ma non ne conosciamo gli effetti. Vi sono stati circa 30 programmi che sono costati mediamente 7 milioni. Vi sono state sperimentazioni che, come ha già denunciato la Corte dei conti, molto spesso si sono risolte nella ripetizione di una esperienza già fatta precedentemente e che sostanzialmente si sono limitate a far lievitare i costi unitari di costruzione. Infatti ai parametri previsti per i costi unitari della costruzione sono stati aggiunti costi relativi alla sperimentazione, soprattutto alla sperimentazione finalizzata.

Stando alle informazioni forniteci dalla relazione previsionale e programmatica, non vi è stato alcun rapporto tra sperimentazione ed operazioni di recupero. Solo in questo modo possiamo spiegarci il divario che rile-

viamo fra i costi per alloggio degli istituti autonomi delle case popolari e i costi per alloggio dei programmi di attuazione dei comuni.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Quindi a suo parere è stata fatta una sperimentazione, ma non dei recuperi sperimentali.

VISCONTI. Voglio soltanto dire che gli effetti della sperimentazione non sono stati immediatamente applicati, tanto è vero che è riscontrabile un aumento ed una differenziazione dei costi in relazione ai soggetti intervenuti. Questo significa che gli effetti della sperimentazione saranno visibili nel futuro, forse in relazione ad un altro piano, certamente non in relazione a questo.

Cosa è stato fatto per risolvere le difficoltà in cui sono incorsi i comuni per quanto riguarda soprattutto le procedure di esproprio? L'argomento è stato già richiamato dal senatore Degola. Il problema è di vastissima entità, soprattutto per quanto riguarda le zone residenziali. Ci siamo perciò trovati di fronte a procedimenti di espropriazione che per la sola edilizia residenziale hanno fatto registrare una cifra di 12.800 ettari di terreno.

DEGOLA. Nei conguagli, però, si è parlato di 40.000 ettari da espropriare.

VISCONTI. È vero, ma mi sto riferendo soltanto all'edilizia residenziale. In questo ambito 7.800 ettari si riferiscono alla occupazione di urgenza, mentre 1.900 ettari si riferiscono a terreni per i quali la procedura di esproprio è stata iniziata prima del 1980, e che quindi hanno maturato tutti i relativi oneri accessori. Questa situazione non è richiamata nella relazione previsionale.

Se si escludono quei 10 miliardi relativi agli espropri che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni deve compiere, nella relazione non riscontriamo alcuna indicazione su questi altri espropri che certamente influiranno nei capitoli di spesa nei prossimi anni.

Per quanto riguarda la previsione per la spesa per il 1986 dai dati in nostro possesso si ricava che essa si aggirerà intorno ai 5.229 miliardi. Viene spontaneo subito fare una domanda: in che rapporto è questa entità di spesa con l'entrata derivante dai fondi ex Gescal? Da questa deriva un'altra domanda ancora più complessa: dal momento che per la sola edilizia sovvenzionata riscontriamo una erogazione di 18.000 miliardi, a quanto ammonterà la contribuzione ex Gescal per il piano decennale? È indispensabile rispondere a queste domande per capire quanto è stato speso dell'ammontare complessivo di quei fondi, quanto ancora è disponibile e potrebbe essere speso nel 1986 e quanto di questi fondi sarà impegnato nel prossimo biennio.

Il fabbisogno nelle aree ad alta tensione abitativa richiede la disponibilità della massa finanziaria, in parte già prevista nei piani precedenti, e richiede comunque una revisione dell'impegno di tutte le risorse che devono necessariamente avere uno sbocco in questa direzione. È necessario quindi un intervento legislativo immediato sulla questione del conguaglio, che si potrebbe risolvere anche in una semplificazione delle procedure. A questo proposito avevamo già iniziato una discussione in questa Commissione, che propongo di riprendere prestando la necessaria attenzione a quanto viene proposto con l'articolo 33 del disegno di legge finanziaria.

Alcune norme contenute nella «finanziaria» possono essere condivise fin da questo momento, come quella che rende obbligatorie le anticipazioni. Infatti questa norma comporta una indubbia riduzione dei prezzi. Non bisogna però dimenticare un problema che sorge con il meccanismo proposto: infatti nel definire i due elementi che intervengono nella divisione, cioè da una parte la fissazione dei tempi di esecuzione e dall'altra la messa a punto dei progetti esecutivi, non bisogna dimenticare che la revisione dei prezzi si attua al momento della consegna.

COLOMBO Vittorino (V.) Nell'articolo 33 del disegno di legge finanziaria si fa riferimento all'aggiudicazione.

VISCONTI. Infatti si modifica anche il termine di riferimento. È proprio per queste ragioni che noi ci dichiariamo sostanzialmente contrari alle previsioni contenute nella tabella 9.

PAGANI Maurizio. Nel mio intervento non mi soffermerò sugli aspetti puntuali del bilancio dello Stato perchè mi sembra che la discussione che si è già svolta sia stata molto esauriente e perchè sostanzialmente mi rimetto a quanto detto dal relatore. Voglio fare soltanto alcune considerazioni di carattere generale su un argomento che mi sembra sia stato richiamato da tutti gli interventi, a cominciare da quello del senatore Lotti che la scorsa settimana, nella precedente seduta, aveva incentrato le sue dichiarazioni sull'assetto istituzionale del Ministero. Credo che il problema dell'assetto istituzionale del Ministero dei lavori pubblici si ponga come problema centrale, ancorchè io debba rilevare che secondo me è il problema centrale di tutte le amministrazioni dello Stato e non vedo la ragione di parlarne in termini estremamente rigorosi solo per quanto riguarda questo Ministero, trascurandolo per quanto riguarda le altre amministrazioni. Questa mattina abbiamo discusso la tabella relativa al Ministero dei trasporti e io ho rilevato che dal 1972 al 1984 sono stati spesi (in lire 1984) 53.460 miliardi per produrre 331 chilometri di nuove linee, però non mi sembra sia stata sottolineata in quell'occasione, come è stato fatto per altri punti relativi al Ministero dei lavori pubblici, la disfunzione che esiste.

LOTTI Maurizio. Io ne ho parlato.

COLOMBO Vittorino (V). Anche io ho detto che tra il 1984 e il 1985 si è passati da 3.710 miliardi ad una previsione di 3.800 con un evidente progresso nella capacità di spesa.

LOTTI Maurizio. Non vi è una particolare malevolenza da parte dei senatori del Gruppo comunista nei confronti del Ministero dei lavori pubblici nè del Ministro.

PAGANI Maurizio. Volevo solo evidenziare tale episodio per dire che il problema esiste anche per le altre amministrazioni e che è particolarmente evidenziato per quanto riguarda il settore dei lavori pubblici. Ora, il processo legislativo che noi stessi andiamo a porre in atto sembra celare una volontà di aggravare tale problema e vorrei partire dal furore regionalistico che ci portò a distruggere gli uffici del genio civile, cioè dell'unica organizzazione che consentiva una realizzazione celere dei lavori e la concreta presenza del Ministero sul territorio.

Vorrei citare il blocco del disegno di legge sulla difesa del suolo che rappresenta un fatto di cui dobbiamo tutti farci carico perchè sottende problemi organizzativi. Anche in questo caso non abbiamo il coraggio di affrontare le competenze delle Regioni e degli altri enti locali. Il problema è davanti al Parlamento da molti anni e blocca indubbiamente la riorganizzazione e la ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici.

Ultimamente si è avuto un altro esempio di furore ecologico; certe forze politiche dovranno pur farsi carico di produrre, di avere prodotto o di essere in procinto di produrre «leggi-comizio» che pensavo fossero ormai fuori moda: l'istituzione del Ministero dell'ecologia, le competenze dei Beni culturali, lo stesso «decreto Galasso» rappresentano le operazioni legislative che appagano la sensibilità superficiale dell'opinione pubblica in quanto sembrano finalmente offrire una struttura in grado di porre mano al problema della difesa del suolo, ma nessuno si preoccupa di andare a vedere effettivamente quali strutture vi sono dietro le nuove competenze e come queste si traducono anche in strumenti per l'effettiva tutela di tali beni. Molto più spesso in realtà si traducono in ritardi, in una serie di nuovi adempimenti con conseguenti residui passivi a carico del Ministero dei lavori pubblici per quanto di propria competenza e a carico di tutta la Nazione per tutte le altre questioni.

Il blocco della riforma delle procedure costituisce un problema importantissimo e difficilissimo, però è anche vero che ci troviamo in una fase in cui bisognerebbe avere

il coraggio di innovare un sistema procedurale di affidamento che aveva come modello lo Stato nato dall'unità d'Italia: la legge del 1865, il regolamento del 1895, cioè di un momento in cui lo Stato era in grado di progettare, dirigere, contabilizzare e liquidare i lavori, cose tutte che oggi non è più in grado di fare. Occorrerebbe dunque prendere atto e adeguare le strutture dello Stato alla nuova realtà sia in termini qualitativi che in termini quantitativi per ciò che riguarda la produzione richiesta al Ministero stesso.

Si tratta di un problema enorme che affrontiamo per vie traverse, con leggi che sono solo dei palliativi, senza essere in grado di portarle avanti. Per contro, quando vengono avanzate proposte di riforma anche piccole come quella dell'ANAS, tali proposte vanno avanti e indietro per il Parlamento senza che di fatto sbocchino in qualcosa.

Infine voglio citare la politica relativa alla casa. Tale politica si fa e si regge su due gambe: quella dell'intervento nell'attività costruttiva e quella fiscale. Siamo probabilmente zoppi, se non addirittura privi di una gamba. Lo rilevava il collega Degola nel suo intervento e io vorrei ricordare che da due anni siamo in attesa che il ministro Visentini si degni di venire in questa Commissione per dire che cosa si intende fare dal punto di vista fiscale per una politica della casa, dato che i pochi provvedimenti in merito sono contraddittori con gli indirizzi generali del Governo.

Non voglio fare un discorso di opposizione perchè ritengo di mettere in evidenza disfunzioni delle quali in maggiore o in minore misura dobbiamo tutti farci carico, riguardando esse fatti che travalicano le situazioni contingenti per incidere su aspetti di fondo, però da tutta questa situazione ci si chiede alla fine se non vi sia un interesse o addirittura una volontà di smembrare questo Ministero, secondo il disegno che ogni tanto affiora in varie forme quando si parla di politica di trasporti o di argomenti diversi; e volontà che intendono non essere solo politiche (certo vi sono parti politiche che giustamente propongono su modelli già attuati in Italia di smembrare certe competenze). Noi non vo-

gliamo dire che talune competenze non debbano essere accorpate in questo o in quell'ente, ma vogliamo ricordare che il disegno complessivo di passare da una situazione che sovrintende genericamente ai lavori pubblici ad una situazione di competenze ai singoli enti istituzionali è già stata attuata nell'ordinamento regionale e dobbiamo riconoscere a tanti anni di distanza che semmai si sta producendo il processo inverso: il processo di smembramento non ha dato i frutti desiderati e si sta ritornando verso l'accentramento delle competenze.

Non è un problema di attualità, ne ho accennato solo per memoria ma penso che quando si sente parlare di smembramento dei Lavori pubblici bisognerebbe far riferimento al disegno di legge complessivo che va in tutt'altra direzione.

Detto questo aggiungo che è probabile l'esistenza di altre volontà, al di fuori di quella politica, che non hanno interesse a che il Ministero dei lavori pubblici funzioni bene in quanto, nella misura in cui non funziona bene, vi è la possibilità di gestire parti di attività ministeriali perseguendo obiettivi che non sappiamo in quale misura coincidano con quelli della collettività.

In questo quadro complessivo di difficoltà voglio sottolineare che il *trend* dei residui passivi del Ministero è leggermente positivo, vale a dire che a fronte — sono le cifre che parlano — di un aumento degli impegni di spesa vi è una leggera diminuzione dei residui passivi.

LOTTI Maurizio. Il 98,17 per cento dei residui passivi è in conto capitale. Ho fatto il calcolo, signor Presidente, basta prendere in mano la tabella.

PAGANI Maurizio. Stavo scorrendo la relazione sulla situazione economica.

LOTTI Maurizio. Io ho fatto riferimento ai residui passivi previsti fino al gennaio 1986. Di essi, la parte in conto capitale, ripeto, rappresenta il 98,17 per cento.

PAGANI Maurizio. Comunque mi pare che il problema dei residui passivi dovrebbe es-

sere analizzato in modo molto più approfondito. Ad esempio, possiamo anticipare che l'anno prossimo l'andamento dei residui passivi del Ministero dei lavori pubblici avrà una «picchiata» enorme. Infatti, se andiamo a sovrapporre gli effetti del «decreto Galasso» con alcuni provvedimenti come la legge n. 99 che è stata varata recentemente e che quindi andrà a regime in tempi successivi, dobbiamo riconoscere che in questi casi i residui passivi hanno una giustificazione. Voglio riferirmi ancora ad un'affermazione fatta stamattina, non per andare a sottolineare diversificazioni tra i Ministeri, ma ad esempio nel campo stradale bisogna riconoscere che c'è una produttività che non ha paragoni con altri settori, e magari con consistenti riduzioni di personale. Dico tutto questo per ristabilire oggettivamente certe linee di riferimento.

VISCONTI. Bisognerebbe analizzare i residui di stanziamento anno per anno.

PAGANI Maurizio. Il problema dei residui passivi non è che si evidenzia nel Ministero dei lavori pubblici più che in altri Ministeri.

Un'ultima osservazione puntuale riguarda l'articolo 33. Non capisco veramente come esso sia capitato nel disegno di legge finanziaria, in primo luogo perchè mi sembra che tratti un argomento non di stretta pertinenza della «finanziaria» stessa e in secondo luogo perchè mi pare del tutto intempestivo. Ho infatti l'impressione che si vogliano chiudere le stalle quando ormai i buoi sono scappati. Il sistema della revisione prezzi per molti anni è stato un meccanismo perverso che ha fatto spendere indebitamente delle somme allo Stato, un meccanismo che si esaltava con l'esaltarsi dell'inflazione. Oggi che siamo in una fase di riduzione dell'inflazione da un lato e di calo dei costi di produzione rispetto all'andamento dell'inflazione stessa dall'altro lato (questo per motivi di mercato e per molti altri, basta esaminare le risultanze dell'analisi sui prezzi per vedere come tale voce non sia più di grande incidenza nei confronti del costo dei lavori), mi sembra sia il momento meno adatto per andare a sconvolgere un meccanismo che nel bene o nel

male ormai è a regime e pertanto non produce molti danni ma nello stesso tempo riconosce un legittimo diritto secondo il codice civile alle imprese, cioè quello di veder riqualificato il loro guadagno, ottenendo il riaccredito dei costi affrontati in funzione della svalutazione. Quindi esprimo un parere nettamente negativo all'accoglimento dell'articolo 33 e mi sembra che in questo caso si sia registrata, da parte di tutte le forze che sono state interpellate o che hanno voluto far conoscere il loro pensiero, un'opinione concorde a tale riguardo. Voglio citare i sindacati, i quali temono che la cancellazione del meccanismo della revisione prezzi durante il primo anno possa portare ad un ritardo nell'esecuzione dei lavori — il che potrebbe anche essere vero in un certo senso — e la stessa opinione negativa, sia pure per altri versi, è data dalle forze sindacali di carattere imprenditoriale. Termino il mio intervento con questa raccomandazione che consegno al relatore, sperando che ne tenga conto nel redigere il rapporto per la Commissione bilancio.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, assieme ai colleghi Rasimelli, Pagani Maurizio, Degola e Spano Roberto intendo presentare un ordine del giorno che vorrei sottoporre all'attenzione del relatore, con l'auspicio che anche altre forze politiche possano sottoscriverlo.

Ne do lettura:

L'8^a Commissione permanente del Senato, premesso che l'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 227, prevede l'adozione «di un provvedimento legislativo organico relativo alle opere di consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi ed altresì per il consolidamento e restauro del duomo di Orvieto e degli altri edifici storici ed artistici nonchè delle mura di cinta di Orvieto e di Todi», sulla base di idonei programmi e progetti predisposti dalla regione Umbria e dal Ministero per i beni culturali ed ambientali;

considerato che la regione Umbria ha provveduto agli adempimenti di sua compe-

8^a COMMISSIONE

1504-1505 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

tenza entro il termine stabilito del 31 marzo 1985,

impegna il Governo

a predisporre il previsto organico disegno di legge con apposito stanziamento nel fondo speciale di conto capitale del disegno di legge finanziaria 1986 e nel bilancio dello Stato per lo stesso anno, sulla base del fabbisogno prospettato dalla regione Umbria e dal Ministero per i beni culturali e ambientali.

(0/1505/1/8-Tab. 9)

GIUSTINELLI, RASIMELLI, PAGANI
Maurizio, DEGOLA, SPANO RO-
berto

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

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella n. 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Cercherò, nei limiti del possibile, di essere molto sintetico, anche se gli stimoli provenienti dagli interventi che si sono succeduti sono molto numerosi ed interessanti.

Desidero innanzitutto prendere spunto da quanto detto dal senatore Pagani per svolgere alcune riflessioni a proposito del ruolo del Ministero dei lavori pubblici. A mio avviso i Ministri che hanno retto il Dicastero nel periodo di tempo che va dal 1970 al 1978-1979 non hanno saputo avviarne una idonea ristrutturazione e non hanno saputo cogliere l'occasione che veniva loro offerta dall'entrata in vigore dell'ordinamento regionale nel 1970. Non è stata inoltre colta l'occasione — per molti versi sciagurata — offerta dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, che, a partire dal 1° gennaio 1978, trasferiva una larga quota di competenze alle Regioni. Tutte queste occasioni avrebbero potuto favorire il processo di trasformazione del Ministero e la istituzione di un «Ministero del territorio», ovvero «Ministero dell'ambiente e delle acque», come suggerivano studiosi come Noè e Rossi Doria, che lo avevano così denominato nel loro rapporto sull'indagine conoscitiva riguardante la difesa del suolo, pubblicato nel 1977. Tale processo non si è invece verificato ed abbiamo

assistito al mercanteggiamento delle competenze tra gli organi centrali e quelli regionali, che ha portato ad un impoverimento delle competenze e delle strutture dell'Amministrazione. Basti ricordare a tale proposito il trasferimento — senz'altro da considerare negativamente — delle funzioni della difesa del suolo, per quanto concerne i bacini regionali, e della navigazione interna alle Regioni. Nel fare ciò non si è tenuto conto di quanto avviene in altri stati europei come, per esempio, la Germania dove sia per le ferrovie che per la navigazione interna la competenza è dello Stato. Anche negli Stati Uniti d'America, che sono una federazione di Stati, in materia di navigazione interna e di difesa del suolo la competenza appartiene al governo centrale, affiancato dal corpo degli ingegneri dell'esercito, per ragioni storiche e non certo strategiche. In Italia, come ho già detto, si è invece deciso di affidare la competenza sui bacini regionali alle Regioni, mentre per quello che riguarda i bacini interregionali non si sa ancora esattamente di chi sia la competenza, in ragione della lunga proroga stabilita dal famoso articolo 89 del già citato decreto n. 616.

In mancanza dell'auspicato processo di ristrutturazione, il Ministero, lungi dal divenire il luogo della programmazione delle grandi infrastrutture, è rimasto ad occuparsi della ordinaria amministrazione ed ha perduto anche quel residuo di competenza che ancora aveva in materia di lotta all'inquinamento. La presidenza del Comitato interministeriale per il risanamento delle acque è passata dal Ministro dei lavori pubblici al Ministro per l'ecologia, che in futuro dovrebbe chiamarsi Ministro per l'ambiente.

Un'altra conseguenza della mancata ristrutturazione del Ministero è costituita dal progressivo degrado degli uffici periferici, ridotti allo stato di larve o addirittura scomparsi, ad eccezione di pochi «gloriosi» uffici come il Magistrato alle acque e il Magistrato del Po, che pure versano in gravi difficoltà.

Penso che la responsabilità di tale situazione si debba far ricadere soprattutto sui vari Ministri dei lavori pubblici che hanno retto il Dicastero negli anni settanta, in gran parte appartenenti al mio stesso partito.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Per la precisione, in quel periodo solo due Ministri su cinque sono stati nominati fra gli appartenenti alla sua e alla mia parte politica.

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella n. 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Occorre comunque individuare su chi ricade la responsabilità di questa situazione di depauperamento degli uffici periferici. Quali sono le forze politiche, la mia compresa, colpevoli di tutto ciò, e allora si spiegano anche i residui passivi.

Ho citato, l'altra volta, l'ufficio idrografico del Magistrato alle acque per dire che ha dovuto appaltare le cose che prima facevano gli uffici (meno male che ha trovato questa soluzione intelligente) perchè gli uffici non sono in grado di battere a macchina il rapporto da mandare al Consiglio superiore dei lavori pubblici per poi trasferirlo su nastro magnetico affinchè vengano fatte le pubblicazioni mensili ed annuali sui rilevamenti.

Il senatore Lotti mi chiedeva il perchè, facendo io tutte queste critiche, invito lo stesso a votare a favore del testo. Devo dire che quello che mi sarebbe piaciuto avvenisse non si è avverato; ciò nonostante il giudizio complessivo sull'operato del Ministero dei lavori pubblici (questo si rileva anche dall'esame della tabella 9) è nella sostanza positivo, pertanto ho invitato la Commissione a dare il proprio parere favorevole.

Vorrei ora soffermarmi su due elementi. Il primo è questo: si è fatto cenno al «decreto Galasso» e alle conseguenze deteriori che questo decreto sta determinando nel Paese. Non so se il Ministro dei lavori pubblici può darci questa informazione, ma vorrei sapere che cosa si è bloccato per effetto di questo provvedimento, soprattutto per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, l'edilizia residenziale pubblica, le opere pubbliche regionali, il disinquinamento, gli aeroporti, eccetera. Tuttavia credo che nessuno oggi in Italia sia in grado di avere un quadro complessivo, perchè tanto vasto è lo spezzettamento di competenze, tanti sono i centri di spesa, e non esiste un organo centrale che in

questo momento sia in grado di dirci gli effetti di questo decreto.

Non mi preoccupa il fatto che un'opera sia costruita tra un anno o due, ma mi preoccupa il fatto che le opere pubbliche — così come per molti anni nel dopoguerra — siano ancora il volano per produrre occupazione, sia direttamente, sia indirettamente, con l'indotto che l'edilizia e le opere pubbliche determinano, perchè il blocco di esse, evidentemente, determina una diminuzione dell'occupazione che non è compensata dall'innovazione tecnologica, come giustamente faceva rilevare il senatore Degola, perchè anche questa porta ad una diminuzione di persone occupate.

Allora, signor Ministro, credo che bisogna avere il coraggio di dire che in questa sede noi ci occupiamo di questi problemi.

Devo dire però che le conseguenze del «decreto Galasso» sono assai gravi e non so quando usciremo da questa situazione.

In secondo luogo credo che sia necessario mettere subito in marcia un secondo piano decennale — o poliennale — per l'edilizia residenziale, perchè i tempi parlamentari (è stato fatto rilevare) sono molto lunghi per cui passerà molto tempo, tra la confezione di questo provvedimento da parte del Ministero e i tempi occorrenti ai due rami del Parlamento, per la sua approvazione; è evidente che alla scadenza del piano, che mi pare abbia davanti a sè ancora due anni, sarebbe tanto di guadagnato se ci fosse già un nuovo provvedimento; non a se stante, ma tale da eliminare tutto ciò che rendeva meno elastico il piano decennale precedente, con il risultato di avere un provvedimento molto più snello; però, se mi è consentito, deve essere tale da mettere in moto anche l'iniziativa privata.

Non credo che il fabbisogno di case si possa soddisfare solo con l'edilizia residenziale pubblica; bisogna in qualche modo suscitare l'iniziativa privata.

Allora ribadisco il problema fiscale dell'edilizia; forse sarà opportuna una proroga della cosiddetta «legge Formica»; abbiamo saputo dalla stampa che il Consiglio dei ministri ha approvato nuove norme per le

donazioni e le successioni, soprattutto per quanto riguarda la prima casa, in relazione all'INVIM, all'imposta di registro e alle altre agevolazioni fiscali, per non parlare dei contributi, sia per le nuove case sia per il recupero del patrimonio edilizio esistente, soprattutto nei grandi centri storici.

Non voglio aprire il problema delle difficoltà che esistono dal punto di vista urbanistico perchè i vincoli esistenti non si devono togliere, ma bisogna studiare il modo per utilizzare questo patrimonio edilizio. Non basta che sia storicamente pregevole, bisogna renderlo anche abitabile per gli uomini del 1980 e del 2000.

Concludo, signor Presidente, signor Ministro, ringraziando tutti i colleghi che sono intervenuti. Mi limito solo ad esprimere l'opinione che, per quanto riguarda l'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, si debba accogliere la proposta fatta dal senatore Pagani che riporta, tra l'altro, opinioni di organismi esterni: i sindacati, gli operatori e così via. Comunque non è questa la sede per legiferare in materia di revisione dei prezzi, anche perchè il senatore Pagani giustamente diceva che siamo in corso di riduzione dell'inflazione; speriamo che ogni anno che passa questa inflazione si riduca e non si superi più il 5 per cento.

Peraltro, rifacendomi a quanto ho già avuto modo di dire in sede di relazione, non sono in grado, al momento, di valutare le conseguenze che avrà l'approvazione dell'articolo 33. Può darsi che non ve ne siano affatto o che siano conseguenze positive; non mi sembra, comunque, che sia questa la sede opportuna per trattare l'argomento.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Giustinelli e da altri senatori, esprimo parere favorevole per quanto di competenza.

Per quanto concerne, invece, l'emendamento presentato dai senatori Lotti, Libertini, Bisso e Pingitore, tendente ad apportare variazioni ad alcuni capitoli, dirò che si tratta di capitoli imm modificabili; sono, infatti, stanziamenti inseriti nel bilancio dello Stato in quanto corrispondenti ad impegni per mutui che sono stati già concessi e per i quali vi è un contributo per interessi da

parte del Ministero dei lavori pubblici. Dal momento che si tratta, a mio avviso, di capitoli che non è possibile come ripeto, ritoccare, non posso che esprimere parere contrario.

Concludo ringraziando tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito e ribadendo l'opportunità e la necessità che la Commissione si esprima in senso favorevole all'approvazione della tabella 9.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, alcuni inderogabili impegni non mi hanno consentito di essere presente al dibattito che si è svolto nella seduta precedente. Comunque, il Sottosegretario ha preso buona nota del contenuto di tutti gli interventi, ai quali cercherò di dare una risposta che è più che altro una puntualizzazione ed è frutto di approfondite riflessioni.

Ringrazio, inoltre, il senatore Gusso per l'ampia relazione svolta, nella quale ha voluto porre l'accento su alcuni problemi di particolare rilievo che riguardano l'Amministrazione dei lavori pubblici e che ha successivamente approfondito nella replica.

La discussione che ai vari livelli si è svolta in ordine alle scelte fondamentali da operare con il disegno di legge finanziaria esime dall'aprire un'ulteriore dibattito in questa sede.

Tuttavia, appare senza dubbio apprezzabile lo sforzo inteso a procedere, anche se gradualmente, ad una riduzione del notevole disavanzo e ad una ulteriore significativa inversione del fenomeno inflattivo.

Tali obiettivi si impongono, infatti, come elementi qualificanti di una nuova politica della spesa, finalizzata a mobilitare ulteriori flussi finanziari verso il settore delle spese di investimento.

Non vi è dubbio che ciò potrà determinare, nel breve periodo, riflessi importanti nei confronti del settore delle opere pubbliche, in quanto si tende, in ultima analisi, a recuperare ulteriori spazi finanziari verso un comparto che può positivamente incidere anche sui livelli occupazionali.

Tali indicazioni riecheggiano sostanzialmente iniziative che, attivate nel recente

passato, hanno avuto riflessi positivi, determinando un'inversione di tendenza che ha reso possibile, nel periodo dal 1979 al 1984, un notevole adeguamento delle previsioni di spesa nel settore delle opere pubbliche.

Come ho già avuto modo di rilevare anche negli anni scorsi, non si può non fare riferimento al ruolo che ha finora svolto l'Amministrazione dei lavori pubblici e ai risultati che la stessa ha conseguito.

È stato più volte evidenziato in documenti ufficiali, e risulta anche dalle relazioni della Corte dei conti, che il Ministero dei lavori pubblici ha notevolmente accresciuto la propria capacità di spesa (si è passati, infatti, da un ammontare di pagamenti di 667 miliardi nel 1980 a circa 1.300 miliardi nel 1984 nel solo settore delle opere in amministrazione diretta), contribuendo in tal modo ad assicurare la realizzazione di una serie di opere che indubbiamente costituiscono una sicura testimonianza di impegno e di capacità operative.

È ovvio che tale capacità di spesa ha risentito anche del notevole disagio che tuttora deriva all'Amministrazione dall'impossibilità di poter disporre di strutture adeguate, specie a livello periferico. Il problema, anche se non nuovo, è certamente attuale e ringrazio gli onorevoli colleghi che nei loro interventi lo hanno evidenziato.

Ormai la situazione appare insostenibile, come risulta anche da un documento che responsabilmente l'intera dirigenza del Ministero dei lavori pubblici ha recentemente approvato in una riunione straordinaria del consiglio di amministrazione. Il tema è di tale gravità che ritengo doveroso rappresentarlo nei suoi aspetti essenziali, sottoponendo alla vostra attenzione anche alcune soluzioni sulle quali mi auguro possa, in tempi brevissimi, essere acquisito il necessario conforto del Parlamento.

Dal 1972, ossia dal momento dell'attuazione dell'ordinamento regionale, l'Amministrazione si è trovata nell'impossibilità di procedere ad una verifica e ad una revisione degli organici, in quanto ogni iniziativa, pur adeguatamente motivata e tesa alla semplice riorganizzazione dell'Amministrazione stessa si è arrestata di fronte alle perplessità e alle

incertezze che sono state registrate specie a livello di Governo.

In altri termini, sia la conclamata esigenza di procedere ad un discorso globale di riorganizzazione dell'Amministrazione dello Stato, sia le incertezze che sono derivate sull'effettivo ruolo che l'Amministrazione stessa era chiamata a svolgere hanno di fatto paralizzato anche iniziative tese unicamente all'organizzazione dei servizi e alla acquisizione del personale strettamente indispensabile per assicurare una corretta gestione delle attività.

In questa sede devo sottolineare che mai il Ministero dei lavori pubblici ha posto in discussione il quadro istituzionale nel quale si trova ad operare, specie nei confronti delle Regioni. Ciò risulta sia dai disegni di legge sinora predisposti che da dichiarazioni ufficiali che ho più volte reso in questa sede.

Ho dovuto invece registrare, in questi ultimi tempi, alcune iniziative dirette a sottrarre competenze specifiche al Ministero dei lavori pubblici, non tanto da parte delle Regioni, quanto da parte di altri Dicasteri.

Non parlo naturalmente del Dicastero dell'ecologia perchè vorrei ricordare al senatore Gusso che fui io stesso a dire che la presidenza della Commissione antinquinamento non poteva che andare a tale Ministero, ma mi riferisco alla sottrazione o al tentativo di sottrazione da parte di altri Dicasteri che non hanno nulla da spartire con le competenze del Ministero dei lavori pubblici, salvo qualche dubbio sulle attribuzioni dei Ministeri che operano nello stesso settore.

Tutto ciò ha portato alla paralisi dell'Amministrazione che si trova ancora oggi ad operare con contingenti di personale irrisori, specie a livello decentrato, senza intravedere soluzioni di carattere immediato, le uniche in grado di risolvere un problema così drammatico.

Uno spiraglio tuttavia si è aperto e credo che debba essere responsabilmente evidenziato ed adeguatamente esaminato. Intendo riferirmi al recente disegno di legge sulla difesa del suolo approvato nel mese di agosto dal Consiglio dei ministri e presentato al Parlamento. Ma qui voglio ricordare che proprio in questa sede, nel 1981, quando si

discusse per la prima volta del disegno di legge organico sulla difesa del suolo presentato dal Governo nel febbraio del 1980 (e il senatore Gusso lo ricorderà bene perchè partecipò a quella discussione e anzi ne fu uno dei protagonisti), evidenziammo questa drammatica situazione e devo dire con molta onestà e obiettività che in quel momento abbiamo trovato degli ostacoli proprio nel Parlamento, tant'è che quel disegno di legge fu ritirato con lo scadere della legislatura nel 1983. La sua ripresentazione fu anticipata da molte proposte della Camera che sono state unificate da una Commissione di cui faceva parte proprio il senatore Gusso. In quel periodo si verificarono nuovi contrasti con le istituzioni regionali e soprattutto con altri Dicasteri; ciò portò ad un ulteriore ritardo di due anni nell'approvazione del documento da parte del Consiglio dei ministri.

Ho ritenuto di dover ricordare l'iter di questo disegno di legge anche e soprattutto per dimostrare con quanto impegno ed interesse il Ministro dei lavori pubblici e i suoi collaboratori hanno sempre cercato di perseguire quei risultati che oggi un po' tutti si augurano di raggiungere.

A tale proposito debbo sottolineare che era mio intendimento avviare la discussione di tale importante documento presso questa Commissione e ciò in quanto storicamente il problema è stato ampiamente trattato e a lungo dibattuto in questa sede.

Peraltro le vivissime sollecitazioni fattemi pervenire dall'altro ramo del Parlamento, unitamente alla circostanza che presso la competente Commissione è in discussione il testo unificato delle varie proposte sinora presentare dai parlamentari, mi hanno indotto a presentare il disegno di legge alla Camera, e quindi non più al Senato, al fine precipuo di poter procedere ad un approfondito confronto ed alla predisposizione di un eventuale testo unificato senza ritardi.

Senza voler qui approfondire la vasta tematica che scaturisce da un provvedimento di tanta importanza, debbo sottolineare che il disegno di legge prevede anche una integrazione di personale pari a 760 unità e un ulteriore adeguamento dei servizi tecnici (servizio dighe, servizio idrografico, servizio

sismico e servizio mareografico) per un totale di 186 unità.

Per entrambi tali adeguamenti è prevista la relativa copertura di spesa.

Mi auguro che il provvedimento sulla difesa del suolo possa essere sollecitamente approvato dalla Commissione lavori pubblici della Camera, anche se esistono divergenze tra l'ipotesi governativa e quella parlamentare.

Non vorrei però che, dopo tanti buoni propositi espressi in sede parlamentare, si ritornasse alle stesse contrarietà che hanno caratterizzato al Senato l'inizio della discussione del famoso disegno di legge presentato nel febbraio del 1980.

Qualora tali differenziazioni, sulle quali l'Amministrazione dei lavori pubblici intende comunque avviare un dibattito ampio e senza preclusione alcuna, dovessero protrarre nel tempo la definizione, è mio intendimento proporre al Comitato ristretto di stralciare le norme riferite al personale per porre l'Amministrazione in grado di procedere, in tempi brevissimi, alle relative assunzioni. Con tale scelta non si intende in alcun modo accantonare il problema della difesa del suolo: si vuole solo anticipare un provvedimento che s'impone non solo per la reale crisi che attraversa l'Amministrazione, ma anche per dare un segnale chiaro di inversione di tendenza che valga a rassicurare il personale che, in tal modo, potrà essere chiamato ai nuovi e più impegnativi compiti.

Il relatore ed altri intervenuti hanno espresso particolare preoccupazione per i residui passivi che, secondo le previsioni del Ministero del tesoro riportate nella nota preliminare alla tabella della quale discutiamo, nel prossimo esercizio ammonteranno ad oltre 4.500 miliardi.

Lo stesso documento, peraltro, sottolinea che il fenomeno registra un andamento stazionario, con un lieve miglioramento.

Certo, si tratta di importi assai rilevanti che, in ogni caso, come ha giustamente evidenziato il relatore, debbono essere attentamente analizzati, in quanto la cifra globale tiene conto non solo dei residui propri e di quelli di stanziamento, ma anche delle somme iscritte in bilancio quali semplici trasfe-

rimenti ad altri soggetti di spesa, quali le Regioni e gli Istituti autonomi per le case popolari.

Limitando il discorso alle sole disponibilità che riguardano interventi diretti del Ministero, la cifra relativa pari a 3.700 miliardi riguarda per circa il 63 per cento (e cioè circa 2.300 miliardi) residui propri, cioè somme già impegnate e la cui erogazione alle imprese è da porre in relazione all'andamento dei singoli interventi.

I residui di stanziamento che, invece, si riferiscono a somme ancora da impegnare, ammontano a circa 1.400 miliardi e riguardano, per la gran parte, le quote di competenza autorizzate per gli esercizi finanziari 1984 e 1985 dalla legge n. 99 del 7 marzo 1985 nonché dalla legge n. 16 del 2 febbraio 1985 sulle quali mi intratterò diffusamente più avanti.

Desidero, peraltro, far rilevare che su una massa spendibile di 5.800 miliardi prevista per il 1986, il Ministero del tesoro ha autorizzato pagamenti per 3.765 miliardi, con una percentuale di spesa pari al 63,9 per cento.

Si tratta di un coefficiente di spesa senza dubbio rimarchevole ed assai più incisivo di quelli previsti per altre amministrazioni.

In questa sede non ritengo opportuno approfondire tale complesso fenomeno in tutti i suoi aspetti.

La causa non è unica e le implicazioni sono notevoli.

Tuttavia, tenuto conto anche delle dichiarazioni spesso fuorvianti e quasi mai obiettive che su tale delicato problema si sono anche recentemente registrate, posso assicurare che l'Amministrazione si impegna a presentare entro il mese di marzo, cioè dopo il consuntivo del 1985 — è un impegno che assumo anche per chi verrà dopo di me — un documento riepilogativo nel quale, oltre alle dichiarazioni contabili, vengano poste in debito rilievo tutte le cause, obiettive e contingenti, che di fatto determinano sia il formarsi di tale fenomeno che il suo andamento.

Ciò consentirà anche di fornire alla Commissione lavori pubblici della Camera ogni utile elemento in ordine a tale problema,

così come era stato evidenziato in un'apposito ordine del giorno presentato in sede di discussione del bilancio di assestamento del corrente esercizio finanziario.

Dopo la presentazione di tale documento, la Commissione, qualora lo riterrà opportuno, potrà avviare un approfondito dibattito nel quale dovranno trovare la giusta collocazione anche i riflessi che sicuramente determineranno i recenti provvedimenti normativi adottati in materia di tutela dei beni ambientali.

Comunque su tale ultimo punto è necessario essere particolarmente chiari: nessuno pone in discussione la giusta esigenza di un momento di verifica dell'impatto ambientale nell'ambito del procedimento per la realizzazione di opere pubbliche. Ritengo anzi che sia stato opportuno riservare tale adempimento ad un'Amministrazione diversa da quella dei lavori pubblici.

L'esigenza è ora quella di evitare provvedimenti generalizzati e di effetto demagogico o per lo meno propagandistico. Si impone, invece, da un lato una seria verifica delle singole situazioni, e dall'altro un'adeguata struttura operativa che sia in grado in tempi brevi di procedere a tali verifiche. Tutto ciò nell'interesse generale che se da un lato non può disconoscere il momento della verifica ambientale, dall'altro non potrebbe comunque sopportare una paralisi generalizzata delle opere pubbliche.

Non posso certamente dare una risposta precisa alla domanda del senatore Gusso, ma posso affermare, sia pure in modo approssimativo, che nel giro di alcuni mesi vi sarà la quasi totale paralisi delle opere pubbliche. Basti dire che per quanto riguarda la nostra Amministrazione vi è stato il fermo di tutti i lavori in Liguria; anche a Venezia ogni giorno si ha notizia di nuovi provvedimenti di sospensione dei lavori.

Vorrei ricordare che il Governo, su mia richiesta personale, aveva inserito nel disegno di legge la soluzione del «silenzio-assenso» per le opere pubbliche, aveva riservato un particolare trattamento agli interventi d'urgenza e non aveva mai dichiarato di essere d'accordo sul fermo delle opere già iniziate. Il provvedimento è stato preso in

esame da diverse amministrazioni; mi sembra perciò difficile poter immediatamente presentare un ulteriore provvedimento correttivo. Non si tratta comunque di un provvedimento presentato dal Governo al Parlamento, ma di alcune modifiche richieste dal Parlamento che si è posto su una linea più rigorosa. Questo emerge dagli atti parlamentari ed in particolare dagli emendamenti proposti.

DEGOLA. Il Senato non ha esaminato questo provvedimento.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho parlato del Parlamento, non del Senato.

Se devo esprimere il mio parere personale devo dire, forse con un po' di ironia, che in questa Commissione si ripete quanto è accaduto con l'articolo 18-bis di quel provvedimento. Spero perciò che sia possibile rivedere alcune posizioni senza esasperare la situazione, mantenendo la più rigorosa salvaguardia del vincolo ambientale. A questo proposito vi è un accordo tra le varie amministrazioni ed esiste una circolare esplicativa ma dubito che la magistratura possa tener conto di questa circolare.

GUSSO, *estensore designato del rapporto sulla tabella n. 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Abbiamo preso visione di questa circolare che a nostro parere è inutile, nonostante le rassicurazioni date dal Sottosegretario in Commissione e in Aula.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Il relatore ha già evidenziato che anche quest'anno il bilancio di previsione è stato predisposto a legislazione invariata; quindi le eventuali successive variazioni disposte dal disegno di legge finanziaria saranno oggetto di un apposito provvedimento per essere inserite nel contesto generale del bilancio stesso. Per quanto riguarda tale ultimo documento, debbo segnalare che sono state confermate le dotazioni di spesa dei capitoli concernenti i settori delle opere idrauliche e dell'edilizia demaniale ed è stato previsto anche, per la prima volta quest'anno, uno stanziamento pari a 180 miliardi per il setto-

re delle opere marittime che, dopo ben sei anni, ha visto ricostituita una dotazione di spesa con il bilancio annuale. Gli stanziamenti autorizzati consentiranno di finanziare interventi ritenuti prioritari che per la maggior parte riguardano il completamento di opere già da tempo intraprese.

Per quanto più propriamente attiene al disegno di legge finanziaria, rilevo che, a differenza dello scorso anno, sono previste apposite autorizzazioni di spesa sia nei singoli articoli che sui fondi globali. Un rilievo particolare assume lo stanziamento integrativo di 1.000 miliardi nel quadriennio 1986-1989 per il settore dell'edilizia penitenziaria che consentirà di attivare, su indicazione del Ministero di grazia e giustizia, quelle integrazioni di spesa necessarie per il completamento delle opere in corso. Tale stanziamento acquista significativa importanza in quanto consentirà una continuità nella conduzione delle singole opere, con riflessi indubbiamente positivi sui tempi di realizzazione e, in ultima analisi, ovviamente anche sui costi.

Ritengo peraltro di dover richiamare la vostra attenzione sull'ulteriore integrazione disposta per il settore dell'edilizia universitaria ospedaliera. Apparentemente si tratta di un notevole stanziamento, tuttavia il limite di impegno autorizzato, pari a 15 miliardi, consentirà, in virtù del meccanismo di finanziamento collegato al sistema di attivazione dei mutui con la Cassa depositi e prestiti, di porre in cantiere opere di completamento per circa 300 miliardi. Sarà possibile in tal modo procedere in tempi brevi al completamento di importanti interventi in atto presso complessi sanitari quali quelli di Napoli, di Messina, di Siena e di altre località.

MASCARO. Per Napoli questi fondi sono insufficienti.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Ovviamente si tratta di un'integrazione, perciò questi 300 miliardi non saranno interamente spesi nel 1986. A mio parere però si deve approvare la sensibilità del Governo nel voler provvedere al completamento di queste opere. Nel prossimo esercizio sarà sicuramente stanziata la somma indispensabile al completamento finale.

Un'annotazione merita anche lo stanziamento integrativo di 60 miliardi per la protezione del territorio del comune di Ravenna dal fenomeno della subsidenza. Considerazioni positive credo possano formularsi anche in ordine alle individuazioni di stanziamenti sui fondi globali per i provvedimenti legislativi in corso.

Accanto a previsioni di spesa a carattere settoriale (edificio della FAO; Sassi di Matera; valico doganale di Tarvisio) occorre evidenziare l'indubbia importanza dello stanziamento previsto per l'edilizia monumentale. Si tratta di un'iniziativa assai qualificante che porrà l'Amministrazione in grado di procedere, appena intervenuta la necessaria normativa di attuazione, alla predisposizione di un piano di interventi per un settore che da troppo tempo è stato trascurato e che invece deve trovare il necessario rilancio. Questi interventi acquistano una indubbia importanza sia per l'aspetto culturale che per i riflessi positivi che determinano in ordine all'andamento dei flussi del turismo internazionale. Si dia atto al nostro Ministero del fatto che, indipendentemente da tale iniziativa, da anni esso persegue un simile obiettivo con quella parte di stanziamento disponibile; proprio nella città di Roma il nostro Ministero ha dato esempi di intervento notevoli.

Le considerazioni sin qui svolte attengono a questioni di carattere generale e non riguardano particolarmente l'attività dell'Amministrazione, della quale comunque ritengo si debba far cenno anche per sottolineare le difficoltà che la stessa ha incontrato. Un rilievo significativo acquista l'attività di programmazione predisposta a seguito dell'approvazione della legge 7 marzo 1985, n. 99, che, come è noto, ha previsto l'acquisizione di notevoli disponibilità nei tradizionali settori di nostra competenza.

Per l'edilizia demaniale l'individuazione delle opere da realizzare è stata predisposta in termini assai brevi ed è stato già acquisito il prescritto parere delle Commissioni lavori pubblici della Camera e del Senato. Sulla base di tale autorizzazione sono state già assegnate ai Provveditorati alle opere pubbliche le previste dotazioni di spesa che consentiranno in molti casi di procedere in

tempi brevissimi ai relativi affidamenti in quanto si tratta in genere di completamento di opere in corso.

Comunque l'Amministrazione sta predisponendo le opportune iniziative per addivernire alla stipulazione di una apposita convenzione, così come previsto dalla citata legge n. 99, con un istituto specializzato per un'indagine approfondita sul fabbisogno dell'intero settore dell'edilizia demaniale sia in ordine a eventuali nuovi interventi che alle spese per la ristrutturazione di quella esistente. A tal fine debbo evidenziare che sono stati intrapresi contatti a livello di uffici tra il Ministero dei lavori pubblici e quelli delle finanze e per i beni culturali e ambientali anche per realizzare l'intesa prevista dallo stesso articolo 3 della legge n. 99.

Sono state definite nell'ambito della ricerca la metodologia da adottare e le modalità di attuazione ed è stata verificata la necessità di avvalersi di strutture di ricerca esterne all'Amministrazione di comprovata capacità e di accreditata competenza.

Anche per il settore delle opere idrauliche l'Amministrazione ha proceduto, sulla base di precise indicazioni pervenute agli uffici periferici, alla predisposizione di un programma di interventi che riguarda in gran parte il completamento di opere a suo tempo avviate.

Per altri interventi urgenti ed indifferibili sono state acquisite le necessarie intese con le Regioni interessate, ai sensi dell'articolo 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, e le indicazioni fornite dai Provveditorati sono state verificate con quelle emerse dai primi studi di piani di bacino già finanziati sulla base delle disponibilità assicurate dalla legge n. 53.

È di prossima divulgazione anche un importante documento che stabilisce i criteri generali per l'istituzione presso il Ministero dei lavori pubblici di una banca dati in relazione all'avvertita esigenza di raccordare la pianificazione dei singoli bacini con la programmazione generale delle risorse idriche e con la funzione di indirizzo e di coordinamento, che in materia di acque l'articolo 91 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 ha demandato al Ministero dei

lavori pubblici. La istituenda banca dati avrà il compito di memorizzare ed elaborare una serie di dati riguardanti i parametri tipici di ogni bacino nonché gli usi, le qualità e le quantità di acqua da destinare agli usi potabili, irrigui e industriali. In tal modo sono state poste le premesse per accelerare l'attuazione di un'attività di carattere programmatorio che ormai si impone e comunque troverà idonea collocazione nel contesto più generale della difesa del suolo. Nel corso del 1985 sono stati avviati ulteriori appalti per lo studio di altri piani di bacino oltre quelli già finanziati e a tal fine è stata accantonata una disponibilità complessiva di 90 miliardi sullo stanziamento autorizzato dalla legge n. 99. In tal modo si è potuta avviare una seconda fase per lo studio dei piani di bacino prevedendo ulteriori integrazioni di spesa per quelli già avviati che sono 15 e riservando comunque per i successivi 12 piani le necessarie disponibilità finanziarie.

Positivi risultati sono stati acquisiti anche in ordine alla programmazione degli interventi per il potenziamento delle infrastrutture per l'Arma dei carabinieri. Subito dopo l'approvazione della legge, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha tempestivamente avviato i contatti con il comando generale dell'Arma dei carabinieri al fine di individuare e definire i criteri generali per la predisposizione e l'attuazione del programma. È stato così predisposto un primo elenco di infrastrutture con riferimento ai fondi autorizzati e sulla base dei parametri di costo desunti da un'apposita indagine condotta presso i Provveditorati alle opere pubbliche. Il comando generale dell'Arma, nella sua specifica competenza, ha indicato il programma degli interventi nonché degli acquisti e delle ristrutturazioni. Con il parere dei Ministri dell'interno e della difesa il programma è stato approvato il 9 settembre scorso e trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari.

Intanto i Provveditorati alle opere pubbliche sono stati interessati a verificare, di intesa con l'Arma dei carabinieri, l'idoneità delle aree ed è in corso la predisposizione di atti tecnici preliminari al fine di assicurare l'unitarietà di indirizzi e uniformità di esecu-

zione. Per gli acquisti degli immobili indicati dall'Arma sono stati avviati contatti con il demanio e avviate anche le relative procedure di acquisizione.

Un'attenta considerazione merita anche il programma di interventi straordinari di edilizia penitenziaria per il quale, come è noto, l'articolo 11 della legge finanziaria per il 1985 ha autorizzato la complessiva spesa di 530 miliardi di lire. La particolarità e la delicatezza della norma discende dall'aver attribuito al Ministro di grazia e giustizia, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, la definizione delle modalità e delle procedure per l'attuazione del programma ma, anche dal contenuto stesso del programma, che si pone come momento importante nella riconsiderazione delle tipologie detentive e delle stesse modalità costruttive.

La definizione del quadro normativo di riferimento è stata a lungo discussa ed infine concertata con il Dicastero di grazia e giustizia per cui, una volta emanato il prescritto provvedimento, potrà darsi rapida e completa attuazione al programma degli interventi individuati dall'amministrazione penitenziaria, anche se dobbiamo ricordare che l'articolo 11 era stato così formulato perchè si pensava di poter varare il relativo programma in tempi più brevi.

Dovrà anche essere attentamente esaminata la possibilità di procedere mediante concessione in modo da acquisire apporti imprenditoriali di alto livello tecnico, i soli compatibili con il tipo di intervento che si intende attuare, e di ottenere una notevole riduzione di tempi di esecuzione delle opere, anche se purtroppo è già passato un anno.

Alcune riflessioni si impongono ora in ordine all'edilizia residenziale pubblica. Il CER (Comitato per l'edilizia residenziale) è impegnato a completare il piano decennale che, come è noto, si articola in interventi ordinari, interventi straordinari e attività di ricerca e sperimentazione.

L'insieme di tali iniziative si dovrebbe concludere entro il 1987, ma, specialmente per quanto riguarda l'edilizia agevolata, è lecito prevedere — e forse qualcuno potrà ritenere che io sia troppo ottimista — uno slittamento sino al 1988. Per il 1986 l'attua-

zione dei programmi nel loro complesso comporterà una spesa di 4.500 miliardi per le iniziative di edilizia sovvenzionata (ordinaria, straordinaria, buoni-casa, sperimentale) e di 500 miliardi per iniziative di edilizia agevolata. A questi impegni finanziari si farà fronte con i contributi ex Gescal e in parte con l'apporto dello Stato.

LOTTI Maurizio. Signor Ministro, nel 1986 quanto dei presumibili 2.500 miliardi del gettito Gescal verrà utilizzato nel settore dell'edilizia come denaro ulteriore rispetto agli stanziamenti aggiuntivi? Il disegno di legge finanziaria non prevede infatti per il 1986 l'aggiunta di una lira di denaro «fresco».

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Noi abbiamo comunque disponibilità di cassa per procedere già al pagamento di tutta la parte impegnata.

Secondo le previsioni della legge finanziaria per il 1985, l'apporto dello Stato era stimato in 1.100 miliardi.

Con l'emanazione della legge n. 118 di quest'anno l'apporto dello Stato per l'edilizia sovvenzionata è stato previsto in 750 miliardi e quindi complessivamente il finanziamento per il 1986 risulta pari a 1.850 miliardi.

Le attuali proposte riducono lo stanziamento a 250 miliardi per la legge n. 94 del 1984 più 150 miliardi per la legge n. 118 del 1985, quindi in totale a 400 miliardi, facendo slittare al 1987 gran parte delle residue competenze di 1.450 miliardi.

Tale manovra peraltro non comporta un rallentamento dei programmi, in quanto per effetto del «giro conti» dei fondi depositati presso la Cassa depositi e prestiti si può far fronte per l'anno 1986 a tutte le richieste economico-finanziarie che sono state avanzate.

Presso l'apposita sezione autonoma, infatti, all'agosto 1985 erano depositati 4.100 miliardi in conto capitale e 2.700 miliardi quali contributi per interessi, per un totale di 6.800 miliardi.

Debbo peraltro precisare che tale situazione di cassa non deriva da residui passivi.

Infatti per l'edilizia sovvenzionata in conto capitale si tratta di impegni già assunti ed in corso di attuazione.

Per l'edilizia agevolata l'entità finanziaria disponibile deriva dall'accumulo delle annualità maturate ma non utilizzate a causa dello sfalsamento dei tempi, in parte inevitabili, tra erogazione e realizzazione delle opere.

Posso quindi assicurare che lo slittamento dei finanziamenti non determinerà negative ripercussioni sull'andamento dei programmi.

Si tratta di affermazioni che facciamo da vari anni ma che puntualmente risultano veritiere.

È stata ricordata dal senatore Lotti l'esigenza di una norma che disponga un incremento del fondo sociale previsto dalla legge sull'equo canone.

Ho già avuto modo di approfondire tale problema nel mio recente intervento sul disegno di legge sull'equo canone.

Quindi mi limito per ora a far notare che lo Stato può e deve contribuire con il fondo sociale, laddove si necessario, ma solo a condizione che il canone di locazione gravi sulla capacità economica della famiglia per una percentuale superiore al 20 per cento.

Desidero in proposito sottolineare lo sforzo compiuto dal Governo, che ha reso disponibile per il 1985 un fondo di 225 miliardi, ovvero di 250 miliardi qualora la legge entri in vigore dal 1° gennaio 1986. Si è così in grado di aiutare dalle 600.000 alle 650.000 famiglie, come ho già avuto occasione di rilevare in Aula al Senato.

Si tratta del 10 per cento circa delle famiglie in affitto teoricamente soggette alla legge dell'equo canone e del 14 per cento circa delle famiglie che realmente applicano la legge.

Vi è da aggiungere che, se nella formulazione attuale l'area di applicazione dell'istituto è limitata alle zone ad alta tensione abitativa, il Governo è anche disponibile a prendere in considerazione eventuali estensioni, così come è stato da più parti sollecitato.

Come primo avvio ritengo si tratti di un intervento di notevole rilievo, che voglio sottolineare.

Si potranno in tal modo verificare gli effetti della nuova normativa, affidando allo strumento della legge finanziaria l'eventuale adeguamento delle previsioni di spesa finora autorizzate.

Non posso sottacere infine la delicatezza del problema delle aree, strettamente connesso con quello dell'edilizia residenziale.

Se ai maggiori oneri per le espropriazioni derivanti dalle note sentenze della Corte costituzionale si dovrà far fronte con i finanziamenti già programmati, gli obiettivi prefissati rischiano una considerevole riduzione.

In merito non posso che auspicare il sollecito corso del disegno di legge a suo tempo predisposto; infatti l'ipotesi governativa si presenta come la meno onerosa.

Su questo argomento ritengo infine di concludere facendo presente che l'esperienza scaturita dall'attuazione del piano decennale richiederà a breve un momento di sintesi che consenta di indicare le nuove linee da porre a base di un nuovo piano decennale.

Il CER è impegnato in questa direzione, e attraverso vari seminari e un convegno da tenere a fine anno spera di fornire utili indicazioni al Parlamento, quale contributo per le decisioni da assumere.

A conclusione di questo mio intervento, vorrei fare un cenno ai problemi dell'ANAS.

L'Azienda ha in corso di avanzata realizzazione il piano triennale per il quale la legge finanziaria per il 1985 aveva apportato una integrazione di 2.000 miliardi.

Inoltre è in corso di pubblicazione la legge che, nel modificare il termine di cui al penultimo comma dell'articolo 15 della legge n. 531, prevede anche, mediante un programma triennale di interventi, la realizzazione di lavori che costituiscono una prima *tranche* del piano decennale.

Il programma triennale verrà sottoposto all'esame delle Commissioni parlamentari e sarà reso operativo con decreto ministeriale.

Lo stanziamento a copertura di questo piano triennale è di 5.000 miliardi in tre esercizi, e in esso è compresa l'aliquota per le autostrade in concessione (125 miliardi) e una riserva per il servizio di manutenzione delle strade e autostrade statali e per i versamenti al fondo centrale di garanzia.

Concordo con quanto evidenziato dal sena-

tore Lotti in ordine all'esigenza di ulteriori stanziamenti per il piano decennale.

Un primo, significativo passo, comunque, è stato attivato già con questo disegno di legge finanziaria: certo si tratta ancora di cifre non adeguate alle reali necessità, ma che, comunque, si spera di poter integrare negli anni a venire.

Sul tema assai importante della manutenzione, debbo convenire su quanto rilevato in merito alla mancanza di specifici stanziamenti previsti dal bilancio e dal disegno di legge finanziaria.

Peraltro è doveroso sottolineare che l'articolo 7 della legge recentemente approvata dispone che un'aliquota non inferiore al 15 per cento degli stanziamenti previsti per gli anni 1985 e 1986 sia riservata ad interventi manutentori di carattere ordinario e straordinario interessanti le strade ed autostrade statali, al potenziamento dei mezzi meccanici operativi ed all'attuazione della nuova organizzazione manutentoria di recente approvata. Si tratta, nel complesso, di 650 miliardi che l'Azienda utilizzerà nel modo migliore al fine di porre le premesse per l'avvio di una politica volta ad assicurare il giusto risalto all'attività di manutenzione.

Un problema non nuovo è la misura del contributo del Tesoro, destinato a sopperire alle spese correnti (per il personale e per il funzionamento) ed in parte anche a spese di investimento.

Tale contributo va ad aggiungersi alle entrate proprie dell'Azienda, quali i canoni per la pubblicità, quelli per le licenze e le concessioni, che costituiscono la principale fonte di entrata del bilancio aziendale.

Il disegno di legge finanziaria che stiamo discutendo non risolve purtroppo il problema dell'adeguamento di tale contributo, che non può non essere in linea con l'aumento delle spese per il personale e per il funzionamento.

Di tale problema che perciò rimane aperto e che bisognerà affrontare in altra sede, il mio Ministero si farà carico, per una soluzione compatibile con le risorse disponibili.

PRESIDENTE. In merito all'ordine del giorno presentato dai senatori Giustinelli ed altri, vorrei richiamare l'attenzione dei pro-

ponenti sul fatto che, così formulato, esso si configura come un emendamento surrettizio al disegno di legge «finanziaria» e in quanto tale non proponibile in questa sede ma nel corso dell'esame della «finanziaria» presso la Commissione bilancio.

Io credo che il problema potrebbe essere risolto riformulando l'ordine del giorno e incaricando il relatore, in sede di stesura del rapporto favorevole sulla tabella, di richiamare l'attenzione della Commissione bilancio sugli aspetti che concordemente abbiamo inteso sottolineare in proposito.

BASTIANINI. Non riesco però a capire come dovrebbero essere reperiti i mezzi finanziari necessari a garantire la copertura del provvedimento.

GUSSO, *estensore designato del parere sulla tabella n. 9 e sul disegno di legge n. 1504*. Si tratta di un problema che dovrà essere risolto in sede di Commissione bilancio.

BASTIANINI. Mi sembra che in questa fase l'unica strada da seguire sia quella della presentazione di un emendamento davanti alla Commissione bilancio tendente ad inserire nel disegno di legge finanziaria la voce di spesa per la necessaria copertura del provvedimento che tutti auspichiamo. Se prima non si provvede a garantire la copertura, non ha senso chiedere al Governo di impegnarsi a predisporre un provvedimento. Sarebbe un procedimento estremamente impreciso quello consistente nell'eliminare dall'ordine del giorno quello che oggi si può fare, lasciandovi ciò che non si può fare nell'immediato futuro.

PRESIDENTE. Il fatto certo è che in questa sede non può essere proposto un ordine del giorno che si configura come un emendamento surrettizio al disegno di legge finanziaria.

BASTIANINI. Prima di chiedere al Governo di predisporre un disegno di legge, occorre apportare le necessarie modifiche alla «finanziaria», altrimenti faremmo quanto meno una cosa imprecisa.

PRESIDENTE. È chiaro che il Governo non predisporrebbe il provvedimento, senza avere la necessaria copertura in bilancio, all'indomani dell'accoglimento del nostro ordine del giorno, ma lascerebbe trascorrere un certo periodo di tempo in modo da attendere la conclusione dell'esame del disegno di legge finanziaria, nel cui ambito dovrebbe essere ricercata la copertura finanziaria del provvedimento.

BASTIANINI. Forse sarebbe più precisa una formulazione con la quale si invita il Governo ad affrontare in primo luogo il problema finanziario prevedendo un apposito stanziamento nella tabella C.

COLOMBO Vittorino (V.). Si potrà proporre un emendamento in tal senso in sede di Commissione bilancio.

BASTIANINI. Su questo non c'è dubbio.

PRESIDENTE. Si potrebbe accogliere l'ordine del giorno nei termini nuovi che ho suggerito ed invitare l'estensore del rapporto a sottolineare nello stesso le conseguenze finanziarie derivanti dall'ordine del giorno. Inoltre, sia come singoli senatori che come Gruppi potremo farci carico di presentare gli emendamenti che riterremo necessari nella sede opportuna, che non è questa, ma quella della Commissione bilancio.

BASTIANINI. Ribadisco che l'attuale formulazione dell'ordine del giorno mi sembra inadeguata ed imprecisa. Non comprendo, infatti, come la Commissione possa chiedere al Governo di fare una certa cosa che, se non è esplicitamente prevista nella tabella C, il Governo non può fare. Sarebbe invece opportuno invitare il Governo a risolvere il problema inserendo un'apposita voce di spesa nella tabella C.

DEGOLA. Vorrei per inciso ricordare ai colleghi che già da parte della Commissione pubblica istruzione è stato rivolto un invito alla Commissione bilancio a prendere in considerazione questo problema; pertanto noi

non faremmo altro che accentuare e reiterare tale invito.

LOTTI Maurizio. Desidero precisare che personalmente non avevo ravvisato nella originaria formulazione dell'ordine del giorno alcun elemento che potesse configurarlo come un emendamento surrettizio al disegno di legge finanziaria. Mi sembrava infatti chiaro che l'invito al Governo a predisporre il previsto disegno di legge dovesse significare anche la presentazione da parte del Governo di un emendamento al disegno di legge finanziaria inteso a prevedere una apposita voce in tabella C per assicurare la copertura finanziaria del provvedimento. Questa mi sembrava la chiave di lettura più corretta dell'ordine del giorno, che forse andrebbe soltanto riscritto con termini più precisi.

GUSSO, *estensore designato del parere sulla tabella n. 9 e sul disegno di legge n. 1504*. A mio avviso è necessario che durante l'esame del disegno di legge finanziaria da parte della Commissione bilancio si modifichi l'elenco delle opere previste in tabella C nel senso di prevedere per i lavori necessari ad Orvieto e a Todi un'apposita voce di spesa così come è prevista per la conservazione e il recupero dei Sassi di Matera. Per spendere i soldi che la Commissione bilancio riuscirà a reperire occorre però una legge ed è quindi giusto sollecitare il Governo a predisporla sin da ora.

BASTIANINI. In seguito a discussioni svoltesi alla Commissione bilancio alle quali, data l'esiguità del mio Gruppo, sono costretto a partecipare, sono in grado di precisare che, secondo lo spirito della legge finanziaria, sono proponibili soltanto leggi che possano trovare copertura nei fondi, in questo caso, di tabella C. Se all'interno di questi fondi non è possibile trovare la copertura, non è neppure possibile presentare un disegno di legge o, meglio, la copertura la si può trovare soltanto erodendo altre voci di spesa previste nella tabella.

La mia proposta, quindi, è di rivolgere al Governo un invito ad esaminare il problema

e ad intervenire con un disegno di legge dopo aver presentato l'emendamento alla «finanziaria» che si rende necessario per assicurare la copertura dello stesso disegno di legge.

PRESIDENTE. Dopo aver ascoltato le osservazioni avanzate dagli onorevoli colleghi, propongo la seguente nuova formulazione dell'ordine del giorno:

L'8^a Commissione permanente del Senato, premesso che l'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 227, prevede l'adozione "di un provvedimento legislativo organico relativo alle opere di consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi ed altresì per il consolidamento e restauro del Duomo di Orvieto e degli altri edifici storici ed artistici nonché delle mura di cinta di Orvieto e di Todi", sulla base di idonei programmi e progetti predisposti dalla regione Umbria e dal Ministero per i beni culturali e ambientali; considerato che la regione Umbria ha provveduto agli adempimenti di sua competenza entro il termine stabilito del 31 marzo 1985,

impegna il Governo

a predisporre le opportune iniziative sulla base del fabbisogno prospettato dalla regione Umbria e dal Ministero per i beni culturali e ambientali.

(0/1505/1/8 - Tab. 9)

GIUSTINELLI, RASIMELLI, PAGANI
Maurizio, DEGOLA, SPANO Roberto

GIUSTINELLI. Penso che si possa senz'altro convenire su tale formulazione.

BASTIANINI. Così riformulato, penso che l'ordine del giorno sia da accogliere ed aggiungo la mia firma a quelle dei proponenti.

LOTTI Maurizio. Concordo anch'io con questa formulazione dell'ordine del giorno ad aggiungo la mia firma a quelle degli altri colleghi.

8^a COMMISSIONE

1504-1505 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo è favorevole e pertanto dichiaro di accogliere l'ordine del giorno così come riformulato.

GIUSTINELLI. Ne prendo atto. Ritengo peraltro opportuno che anche la Commissione si pronunzi; ne chiedo quindi la votazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del

giorno presentato dal senatore Giustinelli e da altri senatori.

È approvato.

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Passiamo ora all'esame degli emendamenti.

I senatori Lotti, Libertini, Bisso e Pingitore hanno presentato un emendamento, già illustrato nel corso della discussione generale, alla tabella 9, relativo allo stato di previsione della spesa dell'ANAS.

Ne do lettura:

Nei seguenti capitoli, alle previsioni ivi riportate, sostituire le altre di seguito indicate:

Capitolo	Previsioni		da sostituire con	
	competenza	cassa	competenza	cassa
203	177.000.000.000	177.000.000.000	152.000.000.000	152.000.000.000
207	190.000.000.000	190.000.000.000	172.000.000.000	172.000.000.000
261	150.000.000.000	180.000.000.000	180.000.000.000	210.000.000.000
262	85.000.000.000	100.000.000.000	95.000.000.000	110.000.000.000
263	23.000.000.000	30.000.000.000	26.000.000.000	33.000.000.000

LOTTI Maurizio, LIBERTINI, BISSO, PINGITORE

Ricordo che su tale emendamento il relatore ha già espresso parere contrario.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche il Governo è contrario alle variazioni proposte con l'emendamento.

LOTTI Maurizio. Manteniamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento dei senatori Maurizio Lotti ed altri.

Non è accolto.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione. Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Gusso.

MASCARO. Nella mia dichiarazione di voto, signor Presidente, vorrei brevemente sollevare un problema del quale sicuramente sarete tutti informati attraverso la lettera che il Rettore dell'università di Napoli ci ha inviato, e che pone il problema del completamento dei programmi di edilizia universitaria ospedaliera di cui all'articolo 39 della legge n. 843 del 21 dicembre 1978.

PRESIDENTE. Lei sta facendo una proposta, non una dichiarazione di voto.

MASCARO. Nel votare a favore della tabella 9, voglio sollevare questo problema, raccomandando al relatore di evidenziarlo, ove egli acconsenta, in sede di rapporto alla Commissione bilancio, affinché possa essere modificato il comma 10 dell'articolo 10 del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Più che una raccomandazione al relatore, mi sembra che si tratti di un vero e proprio emendamento.

MASCARO. Allora affido il problema alla capacità del Presidente di dargli una veste più adeguata e opportuna.

PRESIDENTE. Senatore Mascaro, conosco il problema, ma la sede opportuna nella quale portare la questione è la Commissione bilancio.

Inoltre, facendomi interprete del dibattito che si è avuto sulla tabella 9, credo che sarebbe per un verso riduttiva una indicazione da mettere nel rapporto.

Certamente la questione esiste e credo che tutti i colleghi ne siano stati investiti dal Rettore dell'università di Napoli. Però, ripeto, la sede opportuna è quella della Commissione bilancio.

Pertanto possiamo farci parte attiva — ciascuno per proprio conto e per conto dei singoli Gruppi — perchè in quella sede si affronti l'argomento. Altrimenti riterrei opportuno chiedere che, nello stendere il rapporto, il relatore facesse cenno a molte altre questioni, forse anche più generali di questa.

MASCARO. Però, ad avere delle strutture ospedaliere colpite dal sisma e in condizioni di inagibilità, credo ci sia soltanto la città di Napoli.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Di questo si terrà conto nell'ambito della spesa complessiva dei 300 miliardi che possono essere investiti.

PRESIDENTE. Per spiegarmi meglio: non le sembra che le opere portuali siano un problema più generale al quale il relatore dovrebbe far cenno nel suo rapporto? L'aspetto che lei evidenzia non è marginale, ma secondario rispetto ad altri aspetti più generali.

MASCARO. Mi riservo, comunque, di porre il problema in sede di Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non

si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504, resta conferito al senatore Gusso.

I lavori terminano alle ore 19,10.

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 1985

**Presidenza
del Vice Presidente BISSO
indi del Presidente SPANO Roberto**

I lavori hanno inizio alle ore 9,55.

**Presidenza
del Vice Presidente BISSO**

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» (1504)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988» (1505)

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1986 (Tab. 11)

(Rapporto alla 5^a Commissione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» e: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988 - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1986 (tab. 11)».

Prego il senatore Masciadri di riferire alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504.

MASCIADRI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge*

n. 1504. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il progetto di bilancio di previsione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, costituente l'appendice n. 1 dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1986 presenta le seguenti risultanze complessive: lire 8.259.454.859.000 per le entrate; lire 10.343.454.859.000 per le spese; il disavanzo, infine, ammonta a 2.084 miliardi di lire ed è lievemente superiore a quello registrato negli anni scorsi.

Nel 1982, quando fui estensore del rapporto sulla medesima tabella, i dati erano, naturalmente, un po' diversi. In particolare, le entrate ammontavano a 4.049 miliardi di lire, il che significa un incremento, in tre anni, del 110 per cento; le spese ammontavano, invece, a 5.355 miliardi di lire, con un incremento, a distanza di tre anni, di oltre il 90 per cento; infine, il disavanzo ammontava a soli 1.306 miliardi a fronte dei 2.084 cui ho fatto cenno poc'anzi. Non siamo certamente, in quest'ultimo caso, al raddoppio; tuttavia, se la matematica, come si suol dire, non è un'opinione, l'incremento del disavanzo, rispetto al 1982, è stato di circa il 60 per cento.

Il raffronto delle singole fonti di entrata del 1986 con quelle dell'esercizio precedente evidenzia una differenza positiva di 666,5 miliardi di lire, da attribuirsi ai previsti aumenti tariffari e alla valutazione dei singoli cespiti, formulata sulla scorta di un realistico saggio di sviluppo del traffico in tutti i settori operativi.

Lo stato di previsione della spesa, invece, pone in evidenza, rispetto all'esercizio precedente, maggiori oneri per lire 767.943.491.000, che riguardano, in particolare, le spese per il personale, le spese di esercizio, le spese per investimenti e le maggiori spese per rimborso prestiti.

Per quanto riguarda le maggiori spese per il personale, gli aumenti proposti sono stati determinati dall'applicazione della normativa sull'indennità integrativa speciale e dagli oneri conseguenti all'assunzione di nuovo personale — i cui concorsi sono già stati conclusi o sono comunque in via di espletamento — per la parziale copertura di posti di organico vacanti. Mi riservo, ad ogni modo, di tornare più avanti sull'argomento; per ora, non farò alcun commento in proposito.

Le maggiori spese di gestione o di esercizio sono originate, per la quasi totalità, dalla notevole e continua ascesa dei prezzi di mercato e dall'esigenza di conservare alle strutture operative un adeguato livello di efficienza.

Per quanto riguarda, inoltre, gli stanziamenti iscritti nel bilancio 1986, gli impegni di maggiore consistenza — atteso che non potrò elencarli tutti per ovvi motivi di brevità — si riferiscono principalmente, per quanto attiene all'edilizia operativa, alla realizzazione di infrastrutture compartimentali, provinciali e di quartiere, al miglioramento e all'ammodernamento degli impianti delle sedi e degli impianti dopolavoristici, al miglioramento, alla trasformazione, all'ampliamento ed alla sopraelevazione di edifici dell'amministrazione.

Per quanto concerne, invece, l'acquisto e l'installazione di macchinari e di impianti tecnici e tecnologici, tali stanziamenti si riferiscono: al potenziamento di centrali telegrafiche elettromeccaniche, di centrali telex e di impianti di energia; alla costruzione di centrali telegrafiche elettroniche e di trasmissioni dati e ai relativi impianti di energia; al potenziamento degli impianti e delle linee di posta pneumatica urbana; all'installazione di impianti di teleallarme e all'acquisto e all'installazione di impianti tecnologici.

Si ritiene, inoltre, utile, da parte del relatore, sottolineare che nella localizzazione degli investimenti la quota riservata alle zone del Centro-Sud raggiunge il 40 per cento.

Come si ricorderà, con la legge finanziaria del 1985 è stato, infine, dato l'avvio al finanziamento del piano decennale per le telecomunicazioni; la quota di pertinenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ammonta, in tale ambito, a circa 200 miliardi di lire.

Entrerò ora nel merito dei singoli servizi, le cui previsioni commenterò brevemente.

Per quanto riguarda, innanzitutto, il servizio postale, esso denota un fin troppo mode-

mento — per la parziale copertura di posti di organico vacanti. Mi riservo, ad ogni modo, di tornare più avanti sull'argomento; per ora, non farò alcun commento in proposito.

sto miglioramento ed una certa stagnazione sia in termini organizzativi che di volume di traffico; del resto, i poco più di 6 miliardi di oggetti lavorati ogni anno ne sono la prova.

Nel periodo compreso tra il 1965 ed il 1970 — che possono essere considerati gli «anni d'oro» — gli oggetti lavorati annualmente ammontavano a circa 7 miliardi. Ora, comprendo che il sistema delle comunicazioni è un po' mutato rispetto ad allora e mi rendo conto, altresì, che in passato il telefono non era quello strumento di lavoro che è oggi; riconosco, pertanto, che tutto ciò ha indubbiamente inciso sul numero degli oggetti lavorati annualmente.

Nel 1977 furono prodotti circa 5 miliardi di pezzi e tale cifra si mantenne più o meno costante fino al 1981; dal 1982 in poi, invece, il numero dei pezzi lavorati si è stabilizzato sui 6 miliardi annui. L'incremento, pertanto, è stato piuttosto modesto e non è da attribuirsi soltanto a quelle disfunzioni che ognuno può constatare nel sistema, ma anche all'evolversi delle comunicazioni.

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto**

(Segue MASCIADRI). La corrispondenza privata, infatti, tende costantemente a diminuire per le ragioni che ho esposto poc'anzi; è invece probabile che si registri, in futuro, un aumento della corrispondenza commerciale, vale a dire fatture, lettere, bollette e così via.

Debbo ricordare, solo per fare un paragone con le altre nazioni che, per quanto riguarda la Francia, l'anno scorso i pezzi lavorati sono stati ben 12 miliardi. È vero che la Francia ha un'estensione territoriale maggiore, ma ha anche una popolazione minore; in buona sostanza, ha lavorato più pezzi di quelli lavorati da noi.

Volevo affermare che il servizio delle poste, pur con qualche miglioramento, in verità ha ancora molti settori che non funzionano e che devono essere migliorati.

Uno dei problemi che riguarda il servizio postale, attinente ad una sua attività particolare iniziata nel 1983 (sulla quale richiamo

la vostra attenzione), è inerente al CAI-POST, cioè il Corriere accelerato internazionale che assicura la consegna di corrispondenza e pacchi in 24 ore in ambito europeo ed in 72 ore in ambito intercontinentale; tale servizio, iniziato nel gennaio 1983, ha dato risultati estremamente favorevoli, tanto che oggi è esteso a ben 27 paesi con un traffico sempre crescente, e sono in corso delle trattative per far operare il servizio anche in molti altri paesi, fra i quali addirittura l'Australia e la Nuova Zelanda.

Per quanto riguarda il costo, naturalmente, esso è legato al peso del pezzo spedito. Questo servizio, quindi, è destinato ad estendersi, e dovrebbe anche dare un colpo alle agenzie di recapito.

Ora vorrei richiamare la vostra attenzione su un fatto che già veniva ricordato alcuni anni fa (inoltre, se non vado errato, veniva citato anche l'anno scorso, in sede di esame dei documenti finanziari), perchè il pericolo che si profilava veniva soprattutto dalle agenzie di recapito che dovevano provvedere, in sostanza, a sostituire l'insufficiente servizio delle poste statali. Credo, però, che vi sia una specie di blocco in quella direzione poichè, le agenzie di recapito non si sono sviluppate ulteriormente.

Tuttavia, per dare un'idea della pericolosità dal fenomeno (la sostituzione del privato allo Stato, ove quest'ultimo non fornisca un ottimo servizio), vi dirò che su 2,5 miliardi di pezzi lavorati, fra lettere e cartoline (tralascio le stampe e i manoscritti, che rappresentano 3,5 miliardi di pezzi), le agenzie hanno lavorato 113 milioni di pezzi, cioè una percentuale del 4-5 per cento rispetto al totale delle poste.

Il servizio del risparmio postale (libretti e buoni postali fruttiferi), che sul finire del 1980 aveva iniziato a manifestare un andamento non favorevole, è andato man mano riprendendosi, e siamo soddisfatti del suo andamento.

Infatti, al saldo positivo di 243,5 miliardi di lire, registrato nel 1982 rispetto all'esercizio precedente, si è passati nel 1983 ad un saldo positivo di 855,7 miliardi di lire, rispetto all'analogo saldo del 1982.

Nel 1984, infine, la differenza fra i depositi

ed i rimborso ha determinato complessivamente un saldo attivo di 2.702 miliardi di lire.

Nel primo semestre dell'anno in corso, per il solo servizio dei buoni postali fruttiferi, la differenza fra i depositi e i rimborsi presenta un saldo positivo di circa 2.000 miliardi di lire, che presuppone un ulteriore balzo in avanti delle giacenze medie. È un servizio che, come ho detto poco fa, funziona complessivamente bene.

Per i servizi di telegrafo e di telex devo fare solo un'osservazione sintetica: il telegrafo, in Inghilterra, è stato soppresso; infatti ogni telegramma viene a costare un minimo di 15.000 lire per cui oggi per fare un telegramma lo Stato perde molte — o alcune — migliaia di lire; pertanto ritengo che il telegrafo non abbia un grande avvenire.

Il servizio di telex, invece, è abbastanza attivo e, man mano che si incrementa, suscita sempre maggior interesse.

Per quanto riguarda le telecomunicazioni è inutile che parli dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici in questo particolare momento, dato che avrò modo di parlarne in seguito; rilevo, però, che ne abbiamo parlato già a lungo nel corso delle due successive indagini conoscitive e inoltre anche il Ministro, circa un mese fa, ci ha riferito sui problemi connessi alla riforma dell'Azienda.

Mi meraviglia però, signor Ministro, il fatto che l'Azienda, che si trova in fase di liquidazione, compia ancora delle assunzioni; l'ASST è un organismo che, tutto sommato, deve svolgere solo funzioni di ponte, in attesa di una riforma che deve essere varata e della quale il Ministro ha ampiamente parlato; pertanto, qualora avvenissero ancora delle assunzioni, la cosa non mi parrebbe assolutamente logica.

Ho parlato finora dei servizi e desidero ora affrontare il tema degli investimenti e dei residui passivi.

Le spese in conto capitale ammontano a 1.254 miliardi di lire, di cui 309 di assegnazioni ordinarie, 745 di assegnazioni straordinarie *ex* legge n. 39 del 1982. Desidero a tale proposito precisare che nel 1982 siamo partiti da 2.500 miliardi, che sono stati rivalutati, a seguito della naturale inflazione, nel 1984

a 3.531 e che l'attuale legge finanziaria porta a 4.519. Infine, del totale che ho indicato fanno parte 200 miliardi di assegnazione straordinaria per le telecomunicazioni.

Gli interventi sono previsti nei seguenti settori: edilizia abitativa (alla fine del 1985 sono stati costruiti 3.707 alloggi e nel 1986 se ne prevede la costruzione di altri 1.269); meccanizzazione del movimento postale, che mi sembra quanto mai opportuna; costruzione di edifici per le poste e i telegrafi in sedi non capoluogo di provincia. In merito a questo ultimo punto ricordo che nel 1982 era stato predisposto un piano valido fino al 1987, prorogato poi fino al 1988, che stanziava 1.259 miliardi a favore dell'«Italposte» — che, come ben sapete, fa parte del gruppo IRI — da spendere entro il 1988 per la costruzione di edifici postali in sedi non capoluogo di provincia. Alla fine del 1985 sono stati costruiti — e mi fa piacere ricordarlo — 568 edifici e se ne prevede la costruzione di altri 238 nel 1986. Altri interventi sono previsti nei settori dell'edilizia operativa, dell'automazione dei servizi e della piccola meccanizzazione.

Per quanto riguarda il problema dei residui passivi dei quali tutti quanti parliamo solo per quanto attiene al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, dimenticando che abbiamo avuto occasione a più riprese di parlarne anche a proposito del bilancio di altri Ministeri, desidero esprimere alcune considerazioni e ricordare alcuni fatti. Occorre innanzitutto distinguere in modo preciso fra i residui di parte corrente e i residui di stanziamento. Non mi soffermerò su quelli di parte corrente che derivano dalla nota dinamica della spesa di parte corrente e che hanno una connotazione fisiologica e parlerò invece dei residui di stanziamento. Per non dilungarmi eccessivamente sottoporro subito all'attenzione dei colleghi alcune cifre significative, non senza avere prima chiarito che parte di questi residui passivi non è dovuta a inerzia, a passività e a poca disponibilità a spendere da parte dell'Amministrazione, ma al fatto che alcune norme e procedure burocratiche in buona sostanza impediscono l'attuazione di certi interventi come, per esempio, la costruzione di nuovi edifici da desti-

nare agli uffici postali. Si registrano al riguardo difficoltà per motivi di inserimento nei singoli piani regolatori dei comuni di aree destinate all'edilizia postale.

Ma quello che rende più difficile la tempestiva realizzazione degli interventi programmati è il coacervo delle leggi sull'edilizia, non organicamente coordinate e di non facile interpretazione, che rende estremamente incerto l'iter delle approvazioni cui devono essere sottoposti i progetti da eseguirsi a cura dello Stato, a causa dell'intrecciarsi delle diverse competenze, in materia di edilizia pubblica, dei comuni, delle Regioni e del Ministero dei lavori pubblici.

Dall'insieme di tutti questi fattori è scaturita la conseguenza che, per quanto riguarda una parte delle somme disponibili per investimenti, non sono ancora stati assunti i necessari impegni.

In termini numerici si evidenzia che le disponibilità per investimenti esistenti al 1° gennaio 1985 ammontavano a circa 623 miliardi per quanto riguarda i residui di stanziamento e 1.288 miliardi per quanto riguarda gli stanziamenti di competenza, per un totale di 1.912 miliardi.

Delle suddette disponibilità sono stati utilizzati 1.272 miliardi e sono in corso di perfezionamento i provvedimenti definitivi per la realizzazione di altre opere per un importo di 365 miliardi.

Pertanto, alla fine del corrente esercizio risulteranno residui per circa 275 miliardi di lire, con una utilizzazione dell'intero volume di stanziamenti iscritti nel bilancio 1985 ed una quasi totale eliminazione delle disponibilità pregresse, il che significa che nel 1986 dovrebbero essere completamente utilizzate le disponibilità programmate. Mi auguro che a tali cifre possano corrispondere i fatti e quindi impegni precisi in modo da corrispondere veramente al detto che *promissio boni viri est obligatio*. In conclusione, alla fine del 1986, a parte i residui di parte corrente, non dovrebbero più registrarsi residui passivi.

Per quanto attiene il problema della riforma del Ministero, al quale anche il Ministro ha fatto cenno, mi limiterò ad alcune brevi considerazioni in quanto si tratta di una questione assai nota e che è stata affrontata

dallo stesso Ministro neanche un mese fa in questa sede in occasione della presentazione della proposta di riforma avanzata dall'attuale Consiglio dei ministri.

La riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non è certamente — come ho già detto — argomento nuovo se è vero che già da anni è stato oggetto di studio e di proposte da parte sia del Governo che delle forze politiche e sindacali, ma ora è diventato problema indifferibile. Anche su questo versante è giunto il momento delle decisioni legislative.

La filosofia della riforma prevede un assetto articolato in tre tipi di strutture: una struttura pubblica statale, organizzata secondo il modulo di organizzazione ministeriale, preposta alle attività di programmazione, di indirizzo, di coordinamento e di controllo; una struttura a dominanza pubblica, cioè un'azienda-impresa organizzata secondo i criteri di particolare autonomia gestionale e finanziaria, ma pur sempre soggetta a regole pubblicistiche, per la parte concernente la organizzazione degli uffici e lo status giuridico del personale, preposta all'espletamento dei servizi postali e di bancoposta; infine — come terza struttura — un nuovo assetto per i servizi di telecomunicazione, inteso ad assicurare un sistema coordinato di gestione e soprattutto ad evitare le duplicazioni e gli sprechi ai quali si è fatto riferimento.

Tale soluzione è orientata verso l'unificazione della gestione di tutti i servizi di telecomunicazione nell'ambito di un unico sistema, concentrando, peraltro, nel Ministero delle poste e delle telecomunicazioni i compiti di pianificazione strategica, di indirizzo, di controllo e di coordinamento di tutta l'attività che viene svolta nel campo delle telecomunicazioni oltre che nell'esercizio di tutti gli altri pubblici poteri relativi a tale attività.

Per quanto riguarda il personale complessivo del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, lungi dal voler essere originale, intendo sottoporre all'attenzione dei colleghi alcune considerazioni. Il personale oggi a disposizione è di 237.000 unità (di cui 102.000 negli ULA, cioè nei servizi periferici: uffici locali e agenzie), alle quali si aggiungo-

no 12.000 unità dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici. Qualche anno fa ve ne erano 10.000 in meno, ma non è che assumendo questi 10.000 le cose siano molto migliorate. Infatti vi è ancora bisogno di circa 20.000 unità, per cui siamo ad organici non completi.

Non ho elementi per stabilire quale possa essere la migliore utilizzazione del personale, però noto che ad esempio nella mia provincia, cioè Novara, vi è una corsa verso l'alto: tutti generali!

GAVA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Che io sappia, di solito accade il contrario.

MASCIADRI, estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1504. All'ufficio di Domodossola abbiamo il direttore, un primo vicedirettore, un secondo vicedirettore, un primo sottocapo ed un secondo sottocapo, il tutto per un numero di dipendenti piuttosto limitato (circa 40 unità).

GAVA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Ripeto, in generale la lamentela più ricorrente è che mancano i quadri dirigenziali.

MASCIADRI, estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1504. Secondo me invece ce ne sono troppi.

GAVA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Controllerò questo aspetto.

MASCIADRI, estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1504. Il mio comunque voleva essere solo un appunto marginale. Quello che più mi interessa infatti è far riferimento non tanto al numero del personale, quanto alla produttività. Non voglio affondare il bisturi nell'ammalato, nell'amministrazione, però è fuor di dubbio che gli indici parlano abbastanza chiaro e dovrebbero indurre tutti ad un'attenta riflessione, cosa che non è sempre

possibile per una serie di ragioni. La produttività nel 1970 era a quota 90 (rapporto fra il numero del personale e i pezzi lavorati). Nel 1976 è scesa a 78, cioè si è registrato un calo determinante, nel 1978 a 74, nel 1980 a 79, nel 1981 a 78, nel 1982 e nel 1983 a 72. In sostanza, la produttività è in ribasso. Si tratta di un fenomeno che ci deve preoccupare, perchè a mio avviso un salto da 90 a 72 è troppo cospicuo. Devo dare atto al ministro Gava che miglioramenti ci sono stati, che qualcosa si è fatto in questa direzione, ma in generale la strada che si è seguita fino ad oggi è stata quella di una bassa mentalità programmatica, cercando di tamponare i problemi man mano che sorgono invece di giocare d'anticipo.

Bisognerebbe dunque preoccuparsi di che cosa fare in attesa della riforma alla quale ci siamo riferiti. A mio avviso si tratta di decentrare le competenze, di semplificare alcune norme che ormai appartengono al passato e di selezionare la spesa. Ad esempio, l'automazione del bancoposta determinerebbe certamente un grosso risparmio. Bisogna incentivare la meccanizzazione ma nello stesso tempo favorire la specializzazione del personale. Non è raro infatti il caso di macchine comprate e inutilizzate per mancanza di personale specializzato. Non si tratta certo di problemi nuovi, nè essi riguardano solo il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni — non vorrei che l'appunto fosse male inteso —, però indubbiamente ci sono dei vuoti, ai quali bisogna porre rimedio.

Concludo facendo un modesto accenno al problema delle concessionarie. Non mi riferisco all'«Italcable» o a «Telespazio», perchè in questo campo le cose vanno bene e poi si tratta di settori piuttosto limitati anche se di importanza straordinaria ai fini delle telecomunicazioni. Mi riferisco invece alla SIP, non fosse altro che per la sua rilevanza numerica e quindi politica ed economica. I dipendenti della SIP sono 77.000-78.000 ed il settore interessa con l'indotto circa 150.000 lavoratori.

Per quanto riguarda il canone di concessione, vorrei soltanto far notare che il disegno di legge finanziaria (lo dico perchè intuisco che sarà oggetto di dibattito e non vorrei

lasciare questa lacuna) non fa che confermare il balletto delle cifre che si è registrato in questi ultimi anni, apportando una nuova modifica. Solo per memoria dei commissari ricordo che una volta il canone di concessione era del 4 per cento, poi per ragioni che tutti conosciamo è cambiato varie volte. Come è noto, la manovra del canone è dovuta soprattutto al mancato investimento oltre che alla voragine esistente, per cui il 20 per cento dell'introito è consumato dagli oneri di finanziamento — cioè, per essere chiari, i debiti pregressi —, quindi per ogni 100 lire di entrata 20 sono «mangiate» in partenza per pagare gli arretrati. Chiamiamola voragine o come vogliamo, ma il fatto rimane. Prima — ripeto — il canone era del 4 per cento, poi è sceso allo 0,50 per cento proprio per favorire la ripresa in questo settore, quindi si è formata addirittura la Cassa conguaglio attingendo da «Telespazio»; il canone è poi risalito di nuovo, al 3 per cento, si è fatto all'uopo un contratto — chiamiamolo così — e adesso è del 5,5 per cento. Questo balletto delle cifre è veramente sconcertante: 4 - 0,50 - 3 - 5,50! Non si capisce più dove ci si vuole attestare. Non dico che la SIP doveva andare in perdita, ma per evitare ciò bastava eliminare le fasce sociali.

Tutto questo, però, si compensa attraverso l'eliminazione delle fasce sociali. Come si ricorderà, peraltro, in passato anziché 80 lire si pagavano 40 lire per i primi 40 scatti di un apparecchio singolo e per i primi 50 scatti di un apparecchio duplex.

Ebbene, ora si eliminano le fasce sociali e la SIP deve, nello stesso tempo, versare i maggiori introiti derivanti dalle modifiche tariffarie all'Erario. Inoltre, il canone di concessione, già troppe volte ritoccato nel corso degli ultimi anni, viene ulteriormente aumentato. Mi si consenta di dire che siamo di fronte ad una sorta di gioco delle tre carte; infatti, provvedimenti del genere non possono, a mio avviso, non suscitare perplessità, tanto più che un balletto di cifre come questo non si è certo svolto nell'arco di un secolo.

Spero che l'anno prossimo le cose cambino. Mi rendo conto delle attuali difficoltà di bilancio, ma ritengo ugualmente opportuno

rilevare che se gli investimenti della SIP dovranno essere maggiorati, si rischierà di superare il tetto programmato di inflazione, in quanto risulta evidente che si porranno problemi di tariffazione.

Non è possibile, tuttavia, modificare, al momento attuale, quanto è stato previsto nel disegno di legge finanziaria attraverso una sorta di pesi e di contrappesi. Sollecito, pertanto, una riflessione da parte della Commissione su questo problema.

Si potrebbe, ad esempio, presentare un ordine del giorno con il quale si impegni il Governo, nel corso del 1987, a rivedere la situazione per non danneggiare la SIP, che si trova già in difficoltà; infatti, la concessionaria, pur dovendo versare i maggiori introiti derivanti dalle modifiche tariffarie all'erario, non ottiene un aumento delle risorse disponibili per gli investimenti, penalizzando così alcune fasce di cittadini e correndo, al tempo stesso, il rischio di disincentivare l'afflusso di capitale privato. Ci si dovrebbe, pertanto, impegnare affinché, a partire dai prossimi esercizi, la SIP non faccia più l'esattore per conto dello Stato eliminando quelle fasce sociali di cui giustamente gode almeno una parte dei cittadini.

In conclusione, come ripeto, sarebbe, a mio avviso, opportuno che l'aumento in questione fosse limitato al solo esercizio 1986, senza che si arrivi a modificare la legge n. 870 del 1984.

Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, avviandomi a concludere questa mia relazione, non posso non raccomandare alla Commissione di esprimersi in senso favorevole all'approvazione della tabella 11, sia pure con i rilievi e le osservazioni che ho ritenuto di dover avanzare.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Masciadri per la sua ampia e puntuale relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GIUSTINELLI. Desidero, innanzitutto, ringraziare anch'io il senatore Masciadri per la sua ampia relazione, che ho seguito con particolare attenzione.

Il Gruppo dei senatori comunisti esprime,

tuttavia, un giudizio fortemente negativo sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1986 e sulle parti ad esso connesse del disegno di legge finanziaria.

A nostro avviso, i servizi di posta, di bancoposta e di telecomunicazione non compiono quel salto in avanti del quale pure c'è bisogno ed il relatore lo ha sottolineato in modo egregio. In particolare, per le telecomunicazioni c'è di tutto, fuorché l'esplicitazione di una linea che colga il ruolo strategico di questo settore in un momento in cui aumentano la pressione e la concorrenza, su scala internazionale, di altri paesi.

Un anno fa la discussione — caratterizzata anche allora da accenti fortemente critici — si concluse, come tutti ricorderanno, all'insegna di un impegno importante e significativo che il Ministro assunse: quello, cioè, di presentare entro breve tempo una proposta di riordino, o meglio di riforma, del Ministero. Lo stesso Ministro ebbe a dire che era ormai cosa fatta; ne parlò, anzi, come di un regalo di Natale che avrebbe, tuttavia, richiesto come corrispettivo un atteggiamento di benevolenza sulla questione degli oneri di concessione SIP, benevolenza che il nostro Gruppo espresse ma che non trovò in seguito riscontro nella presentazione di una proposta.

Non intendo dilungarmi sull'argomento, anche perché abbiamo nuovamente ascoltato, di recente, il ministro Gava sulla medesima questione; ci limitiamo, pertanto, a prendere atto delle anticipazioni che lo stesso Ministro ha voluto fare. Tali anticipazioni, però, non bastano ed attendiamo, quindi, che possa aver luogo al più presto un dibattito proprio sulla base della proposta cui il Ministro ha fatto a suo tempo riferimento, che costituisce senz'altro una base di confronto molto più concreta.

Sempre il ministro Gava, lo scorso anno, nel replicare a coloro che erano intervenuti nella discussione generale sui documenti finanziari, ebbe a lamentare un'eccessiva politicizzazione del dibattito svoltosi in Commissione — con particolare riferimento, peraltro, ad alcune critiche avanzate dal senatore Lotti — che andava, a suo dire, a scapito dei

rilevi di merito. Ritengo che il senso del suo ragionamento fosse piuttosto chiaro.

È nostra intenzione insistere, anche in questa sede, in una critica generale ai documenti in esame e preannunciamo, fin da questo momento, la presentazione di una serie di emendamenti in Commissione bilancio, che interesseranno soprattutto — proprio perché si colga il senso politico di ciò che, a nostro avviso, deve essere fatto — il disegno di legge finanziaria.

Fatte queste premesse, ci atterremo al merito dei problemi, proprio perché vogliamo essere coerenti con un ragionamento teso ad affrontare la reale sostanza dei fatti. Crediamo, tuttavia, che non si possa prescindere da una considerazione squisitamente politica dei problemi che affliggono oggi l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

La realtà del settore è, per molti aspetti, critica, in quanto permangono sprechi, doppiioni ed aggravii di costi. Assistiamo non già ad un aumento dell'efficienza, bensì al suo contrario, poichè permangono tuttora disservizi rilevanti e pesanti ritardi nei tempi di consegna della posta; cose che a loro volta portano poi ad una diminuzione dei pezzi lavorati ed a un peggioramento del coefficiente di efficienza.

Molto spesso i privati finiscono con il risolversi il problema da soli. C'è stata, tempo fa, una presa di posizione della Confindustria secondo la quale, per far funzionare le poste, basterebbe una ricetta molto semplice, cioè toglierle di mano al potere pubblico e darle ai privati, e le cose, sia sul fronte dell'efficienza, che su quello del disavanzo, avrebbero un andamento diverso. Ma non è questa la prospettiva nella quale noi ci collochiamo, anche perchè siamo profondamente d'accordo sulla natura sociale di questo servizio, anche se per noi l'essere sociale di una struttura, di una organizzazione non deve assolutamente contrastare con la sua efficienza.

Si potrebbe parlare a lungo, con dati alla mano, di come la situazione si è negativamente evoluta, ma noi non vogliamo fare del catastrofismo e vogliamo, invece, considerare la realtà con grande obiettività. Più semplicemente vogliamo rilevare come anche qui ci

si trovi di fronte ad una crisi seria che, per molti aspetti, è emblematica di un certo modo di concepire il governo della cosa pubblica, di concepire l'amministrazione.

Come uscire da questa situazione? Noi pensiamo che se ne debba uscire innanzitutto in avanti, con uno sviluppo quantitativo e qualitativo dei servizi; che se ne debba uscire con un concorso di funzioni, almeno in alcune direzioni, dello Stato e delle imprese a partecipazione statale; per altri aspetti del complesso delle imprese pubbliche con quelle private, come è poi concretamente avvenuto, anche recentemente, a proposito della ricapitalizzazione della SIP. Pensiamo che si debba uscire da questa situazione con una netta separazione della funzione politica del Ministero rispetto alla gestione delle aziende, seguendo l'impostazione che recentemente ha trovato concreta sanzione da parte del Parlamento, in occasione della riforma dell'Azienda ferroviaria.

L'Azienda postale, a nostro avviso, deve essere guidata con capacità e criteri imprenditoriali, mentre al Ministero debbono essere attribuiti poteri di indirizzo, di programmazione, di coordinamento e di controllo. Si potrà dire che queste sono espressioni «fritte e rifritte»; si tratta di cose sulle quali tutti, a parole, concordano; però, nella realtà, non fanno passi sostanziali in avanti, almeno non li hanno fatti fino ad oggi, perchè è la logica dei vecchi interessi, e anche la logica di un certo modo di concepire l'intervento dello Stato, nell'economia, che ancora prevale. Parlo, infatti, dell'intervento dello Stato nell'economia perchè dal funzionamento di questa Amministrazione, e delle aziende ad essa collegate, derivano sull'andamento generale e sulla situazione economica del Paese conseguenze ben precise. Per esempio, come manovra generale del Governo si è tagliata la scala mobile, ma non ci si preoccupa più di tanto della produttività e della funzionalità dei servizi di base. Si parla della società telematica da un lato e, dall'altro, non ci si accorge di avere un'Amministrazione pubblica che è (l'espressione potrà apparire forte) alle soglie del Medio Evo.

C'è, quindi, una grande questione irrisolta, cioè quella del funzionamento e della riforma

ma dello Stato, del funzionamento e della riforma della Pubblica amministrazione. Inoltre si deve sviluppare la riforma delle autonomie locali e l'esperienza regionalistica; cose, peraltro, che richiedono anch'esse uno Stato più snello, unitario ed efficiente.

In luogo di tutto ciò, invece, assistiamo al trionfo dalla frammentazione, dell'inefficienza e della pesantezza burocratica. Bisogna dire che parte di questo clima la troviamo anche all'interno dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Devo dire, a mio avviso, che le scelte di questo bilancio sono di profilo piuttosto basse. Queste poste e queste telecomunicazioni, ripeto, non sono quelle che occorrono per lo sviluppo del Paese. Per esempio si insiste ancora molto, nella relazione, sulla natura sociale dei servizi di posta e di bancoposta e sulla centralità dell'uomo per dedurne, tutto sommato, che oltre certi limiti non si può andare; che lo sforzo ormai è arrivato ad un livello ottimale abbastanza elevato.

Per noi, come dicevo prima, è proprio la natura sociale di questi servizi che spinge alla costituzione di un'azienda diversa, profondamente unitaria e, nello stesso tempo, articolata realmente sul territorio e al passo con i processi d'innovazione e di automazione. Pensiamo solo per un attimo a cosa potrebbero diventare, per il cittadino, 14.000 uffici postali che funzionassero come altrettanti terminali di strutture telematiche, ma forse siamo ancora ad un livello troppo avanzato.

Tutto questo presuppone — ecco il nodo — un'adeguata politica di sviluppo dei servizi, degli investimenti e della qualificazione del personale, cosa ben diversa, onorevole relatore, dalla proliferazione dello stesso e da un reclutamento le cui modalità molto spesso sembrano rispondere ad esigenze profondamente diverse da quelle che tutti noi vogliamo sottolineare.

Noi ascolteremo con molto interesse le risposte dell'onorevole Ministro, ma ci auguriamo che esse non siano improntate ad una esigenza rituale e, per certi aspetti, prioritaria per la maggioranza, di respingere comunque le considerazioni o le proposte dell'opposizione, ma che siano invece risposte nel

merito dei problemi attraverso un confronto che noi ci auguriamo possa essere costruttivo.

Procedendo con ordine, porremo alcune questioni. La prima questione riguarda il personale che, nell'Azienda postale, è passato da 158.000 unità del 1971 alle 211.503 del 1981, con un incremento del 40 per cento a fronte di un incremento di traffico dell'11 per cento. Attualmente il personale è costituito da circa 250.000 unità, ma a me risulta che i posti vacanti, quelli non coperti, siano 16.000. Però abbiamo, rispetto a questo aumento, un traffico sostanzialmente stagnante malgrado i cospicui finanziamenti indirizzati verso la meccanizzazione nel corso degli ultimi dieci anni e, in particolare dal 1982 ad oggi.

La domanda che noi vogliamo porre al Ministro è questa: perchè il meccanismo si inceppa? Dov'è che salta il rapporto tra personale e produttività e, quindi, di movimentazione degli effetti postali?

La seconda questione riguarda l'indebitamento: esso è previsto in 2.084 miliardi; non è da poco se consideriamo le somme che il disegno di legge finanziaria destina, nel 1986, a far fronte ai problemi dell'industria e delle partecipazioni statali; è una grande cifra, è un grande impiego di capitali. Ribadisco, però, che questo disavanzo è lo scotto della natura sociale del servizio e che, comunque, esso comprende la razionalizzazione del servizio e dell'azienda, obiettivi questi ultimi della riforma.

Quindi ci troveremo sostanzialmente in una fase di transizione della quale ancora non possiamo cogliere gli effetti positivi che auspichiamo.

Mi chiedo, però — e chiedo all'onorevole Ministro — quale riscontro reale hanno le varie cifre che sono in circolazione. Infatti la relazione al bilancio parla di 600 miliardi per le agevolazioni concesse alle stampe. La relazione previsionale e programmatica parlava di 700 miliardi per il 1984 e di 850 miliardi per il 1985. Quindi presumo che la cifra per il 1986 sia superiore. Sempre nella relazione previsionale e programmatica si afferma che le agevolazioni tariffarie hanno comportato un costo di 1.030 miliardi nel

1984 e di 1.250 miliardi nel 1985, mentre un anno fa l'onorevole Ministro ebbe ad affermare che detraendo agevolazioni, mutui ed investimenti — sottolineo questi due ultimi aspetti di fronte al dato globale che ci è stato fornito — il disavanzo effettivo sarebbe stato appena di 248 e non di 1.990 miliardi come era stato previsto. Quindi sostanzialmente il Ministro ha detto che considerando questa azienda da un punto di vista puramente economico le cose non stanno poi tanto male e ci si sta avvicinando all'ipotesi di un pareggio. A me non sembra, invece, che le cose stiano così e gradirei avere dal Ministro, se possibile, i dati disaggregati per capire qual è l'incidenza delle singole voci.

Vorrei però svolgere ancora alcune considerazioni per puntualizzare questo aspetto. Desidero innanzitutto osservare che per quanto riguarda gli stanziamenti per le retribuzioni del personale nel 1986 non c'è alcun riferimento al rinnovo contrattuale. È vero che nel disegno di legge finanziaria è prevista la limitazione del 6 per cento alla contrattazione per i pubblici dipendenti, ma credo che questo 6 per cento, all'interno di un bilancio sul quale forte è l'incidenza delle spese correnti e di quelle per il personale, abbia poi uno specifico significato. Un dato che ho notato e che mi ha colpito profondamente consiste nel fatto che su questo bilancio incidono moltissimo, senatore Masciadri, non solo le competenze per il personale in attività di servizio ma anche quelle per il personale in quiescenza, il che mi fa pensare che si sia verificato un processo di esodo, ancor prima del compimento dei 40 anni o del limite di età, molto forte.

L'altra considerazione che desidero fare è che gli investimenti previsti con gli stanziamenti ordinari sono giunti a valori irrisori: appena 309 miliardi, pari a un 3 per cento della spesa complessiva; i restanti 745 miliardi di investimenti si rifanno alla *tranche* della legge n. 39 del 1982, che si avvia però ormai verso il suo compimento che, se non erro, dovrebbe avvenire nel 1987, e ai 200 miliardi del piano decennale delle telecomunicazioni di cui alla legge finanziaria 1985. Tra l'altro, debbo notare a questo proposito che non sono ancora state attivate le antici-

pazioni agevolate da parte della Cassa depositi e prestiti nei confronti dell'Amministrazione postale e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

Con l'esaurirsi, in gran parte il prossimo anno, dei fondi straordinari, sulla cui utilizzazione nutriamo profondissime riserve, la situazione diventerà assai precaria.

Tutto ciò per evidenziare come il disavanzo reale sia a nostro avviso molto al di sopra del dato di 2.084 miliardi che è stato indicato nel disegno di legge finanziaria e nella relativa tabella.

Un'altra questione che intendo sottoporre all'attenzione del Ministro riguarda la politica delle entrate. A nostro avviso questa politica è il risultato di una somma complessa di fattori, a cominciare da una sostanziale rinuncia alla promozione di nuovi traffici, con l'unica eccezione — ricordata dal senatore Masciadri — del telex, per il quale è previsto un incremento di oltre il 6 per cento. Questa rinuncia fa sì che l'aumento delle entrate per 291 miliardi si basi quasi per intero sulla manovra tariffaria. Ma anche qui non tutto è chiaro: infatti a pagina 39 della relazione previsionale e programmatica per il 1986 si dice che nel settore postale è in corso l'istruttoria per un adeguamento tariffario che dovrebbe comportare per l'azienda un aumento del gettito annuo di altri 600 miliardi. Voglio ricordare che in sei anni le tariffe postali hanno subito un aumento dell'800 per cento. La questione che qui si pone è allora, a nostro avviso, quella di una selezione delle agevolazioni: alcuni debbono pagare di più perchè svolgono attività lucrose, attività economiche che rischiano di creare un ingorgo, un vero e proprio collo di bottiglia per il restante traffico; altri, invece, debbono pagare di meno proprio in omaggio a quel concetto di servizio sociale del quale abbiamo parlato. Oggi, invece, come ha rilevato lo stesso senatore Masciadri, il traffico commerciale finisce con l'essere agevolato rispetto a quello sociale proprio sul versante delle tariffe, quando il problema centrale, a nostro avviso, è invece quello — come si afferma anche nella relazione — di un trasferimento a favore degli utenti di quote significative degli incrementi di produttività. In realtà

accade il contrario, in realtà accade sempre più che i postini divengono dei terminali periferici di distribuzione di società che inviano pacchi per posta e che realizzano grossi affari lucrando proprio sul basso costo della consegna a domicilio dei prodotti che vengono ordinati attraverso queste forme particolari.

A noi sembra, dunque, che tra una serie di affermazioni — che condividiamo e che sottoscriviamo — che sono comprese nella relazione al bilancio, quali quelle relative allo sviluppo dei servizi, al risanamento finanziario, all'incremento della produttività, della qualificazione professionale e così via, e la realtà ci sia una grossa frattura.

C'è sicuramente bisogno allora — come sottolineavo prima — di un disegno strategico capace di confrontarsi in termini avanzati con alcuni temi di fondo, in aggiunta a quelli che ho fin qui richiamato. Questi temi sono quelli della ristrutturazione della rete degli sportelli degli uffici postelegrafonici, della soluzione integrata dei trasporti postali e dell'ottimizzazione dei sistemi di meccanizzazione e di automazione. Noi siamo del parere che si debbano completare e mettere in condizione di funzionare i 18 impianti che sono attualmente operanti, di cui uno solo a ciclo continuo. Siamo però altresì del parere che debbano essere evitati dei doppioni, così come oggi si sta facendo — credo — a Torino, a Milano e a Roma, partendo anche da considerazioni non positive circa l'esistenza già di un doppione di questo tipo per la movimentazione a Genova. Noi riteniamo che piuttosto che andare a creare questo tipo di nuova duplicazione, si debba invece puntare ad un potenziamento delle strutture di cui l'Amministrazione già dispone, anche in vista degli sbocchi futuri. Queste cose, fra l'altro, sono le stesse che vengono richieste anche dal sindacato dei lavoratori e quindi credo che le nostre argomentazioni possano trovare in quelle dei sindacati un obiettivo sostegno.

Le risposte del Governo e dell'Amministrazione sono invece di tutt'altro segno.

Vorrei ancora sottoporre alla considerazione del Ministro qualche altro problema per quanto riguarda l'Amministrazione delle po-

ste. L'articolo 7 del disegno di legge finanziaria rifinanzia la legge n. 39 del 1982. In soli tre anni l'importo complessivo di questa via di finanziamento viene elevato da 2.750 miliardi prima a 3.531 ed ora a 4.519. Quali sono le ragioni effettive della ricapitalizzazione? Perché essa di fatto avviene in questa direzione e non in altre, come avremo successivamente a dimostrare? Credo che sia prioritario per tutti non battere questa via anche perché — come ho ricordato prima — essa è prossima all'esaurimento, a meno che l'Amministrazione non intenda proporre un altro piano, a proposito del quale si porrebbe nuovamente il problema del reperimento delle risorse. Bisogna invece, a mio avviso, essenzialmente battere la via del risanamento dell'azienda. Questo è il dato sul quale dobbiamo confrontarci perché — come ricordava il senatore Masciadri — noi ci troviamo di fronte a capitoli che subiscono un aumento impressionante, una dilatazione spaventosa — in questo caso vi è un incremento del 65 per cento in appena tre anni — che non so come dovrebbe essere giudicato in base all'articolo 33 del disegno di legge finanziaria, che fissa limitazioni precise e modifica il meccanismo di revisione prezzi. Qui invece il meccanismo di revisione non funziona ed in soli tre anni si assiste ad una revisione — che non è ancora completata e quindi potrebbe riservare ulteriori sorprese in aumento — del 65 per cento.

Sorgono evidenti interrogativi sulla gestione del programma da parte dell'«Italtel» ed anche — vorrei aggiungere — su certi criteri che non sono ormai né di politica edilizia, né economica, né di sviluppo dei centri storici. Ho segnalato al sottosegretario Bogi un caso specifico riguardante un piccolo comune della mia Regione, il quale aveva un contenzioso aperto con l'Amministrazione delle poste perché, destinatario di un ufficio postale in base alla legge n. 39, chiedeva che questo fosse sistemato all'interno del centro storico in locali che la stessa amministrazione comunale era in condizioni di reperire e di mettere a disposizione con un'economia complessiva. A me personalmente si è risposto da parte delle direzioni compartimentali che non c'era niente da fare, che l'«Italtel» agisce solo nel senso della costruzione

di nuovi edifici e quindi l'amministrazione comunale doveva decidere se accettare la decisione obbligata o rinunciare alla soluzione che veniva proposta.

Ora, non voglio stare a discutere di questioni collaterali: voglio porre in evidenza un aspetto che mi sembra importante. Mi chiedo come sia possibile che un'amministrazione di questo genere da un punto di vista logico-funzionale (i cittadini certo fanno prima ad arrivare al centro) e dal punto di vista politico generale del Governo non abbia a recepire il valore di un'indicazione di questo tipo e addirittura voglia imporre, magari in contrasto con i piani paesistici e con le esigenze di tutela del territorio, la costruzione di un'edificio nuovo anche quando si può provvedere con un'operazione di recupero.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non si può farlo in base alla legge n. 39 del 1982.

GIUSTINELLI. A me sembra, signor Ministro, che almeno questa Commissione abbia sempre espresso un'indicazione precisa in tal senso.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Capisco la questione, ma — ripeto — il problema è che ciò non si può fare con la legge n. 39. Se c'è un caso di questo genere in un comune lo si esamina, ma non deve essere una cosa stratosferica: si può farlo in sede di bilancio ordinario o in un altro modo, comunque per quanto riguarda la legge n. 39 essa prevede solo nuove costruzioni.

GIUSTINELLI. Sottopongo alla sua attenzione anche la possibilità di una disarticolazione.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Di quale comune si tratta?

GIUSTINELLI. Del comune di Sellano in Umbria, in Valnerina, ma credo che ciò capiti ovunque.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La legge che è stata approvata e che io mi trovo a gestire è questa, quindi con

i finanziamenti di cui alla legge n. 39 non si può fare un acquisto ma una nuova costruzione.

GUSSO. Personalmente ho assistito ad un caso simile ed hanno accettato di costruire il nuovo edificio.

GIUSTINELLI. Signor Ministro, vorrei sottoporre alla sua attenzione un altro aspetto, anch'esso collegato alla legge n. 39 e sul quale mi riservo di fornire eventualmente dati più puntuali. Mi sono giunte delle voci, che se confermate avrebbero una dimensione abnorme, sulla consistenza dei costi per l'edilizia abitativa realizzata con questo programma, voci che mi fanno rivalutare complessivamente gli interventi e la capacità operativa dell'onorevole Nicolazzi. Ci troviamo infatti di fronte a costi particolarmente elevati a metro quadro degli interventi di costruzione di alloggi da destinare al personale.

La relazione sullo stato di attuazione del programma di interventi straordinari al 31 dicembre 1982, riportata nell'allegato 15 alla tabella, ci dice assai poco in proposito. Questa relazione, che costituisce un adempimento di legge, nei termini in cui viene presentata credo non serva assolutamente a nulla. Si parla genericamente di ulteriori necessità per il completamento dei programmi, si dice che sono stati realizzati 114 uffici postali e che di altri 124 si prevede l'inizio dei lavori entro l'anno, si evidenzia che c'è l'importo stanziato e lo stato di impegno di ogni capitolo, ma non si dice nulla — e sono cose che ci interessano — sul costo degli appalti, sui soggetti, sui capitolati, sull'incidenza delle voci riguardanti le aree per le quali è previsto un rifinanziamento, sui tempi delle costruzioni, sugli acquisti che vengono fatti, sulla fornitura e sulla revisione prezzi. Vorrei rivolgere a lei, signor Ministro, queste domande per cercare di capire meglio come stanno le cose.

Mediamente, come impegni di spesa assunti, siamo sul 65 per cento dello stanziamento 1982, cosicché appare assurdo rifinanziare una legge per la quale non c'è una grande capacità di spesa, anche se magari

può essere superiore a quella di altri comparti di questa amministrazione. I residui passivi, come ricordava il relatore Masciadri, ammontano a 2.734 miliardi. Di questi ben 1.432 attengono ad investimenti.

In ordine all'attuazione della legge n. 39 del 1982 chiediamo una puntuale relazione e le saremmo particolarmente grati, signor Ministro, se ce la facesse pervenire, ma non nei termini dell'allegato alla tabella, bensì in termini analitici ben più precisi.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Sono pronto ad accettare questa richiesta, cioè a predisporre una relazione sullo stato dell'applicazione della legge n. 39 contenente anche indicazioni più precise ed analitiche, che naturalmente non potevo svolgere in sede di esame del bilancio e del disegno di legge finanziaria. Chiedo solo un po' di tempo per poter predisporre il materiale, in modo che sia possibile eventualmente fare anche una discussione *ad hoc*.

GIUSTINELLI. La ringraziamo di questa sua disponibilità, signor Ministro, anche perchè dietro i nostri quesiti ci sono degli emendamenti che intendiamo presentare proprio al disegno di legge finanziaria.

Il più importante a nostro avviso si riferisce alla necessità di reperire 300 miliardi per far fronte all'aumento del canone di concessione della SIP dal 3 al 5,50 per cento, in luogo della soppressione delle agevolazioni che attualmente sono previste. Proporremo cioè un emendamento tendente a ridurre da 988 a 688 miliardi il maggior finanziamento sulla legge n. 39, di modo che questa economia di 300 miliardi possa essere utilizzata per corrispondere allo Stato l'aumento del canone SIP senza dover ricorrere ad aumenti delle tariffe o a riduzione delle agevolazioni per le utenze domestiche. Lo formalizzeremo non in questa sede, perchè non ci è possibile, ma in sede di Commissione bilancio. Su tali argomenti tornerò comunque successivamente, anche perchè condivido le analisi del senatore Masciadri sulle incomprensibili fluttuazioni che sono state imposte di volta in volta, a proposito dei canoni di concessione, alle diverse aziende.

Per concludere su questo primo punto, cioè quello della azienda postale, vorrei porre alcuni quesiti finali.

In primo luogo vorrei chiedere al Ministro quali garanzie egli intende dare perchè il piano di soppressione degli uffici postali con meno di tre ore di prestazione giornaliera sia attuato con la massima gradualità, dopo aver operato le opportune verifiche sindacali ed istituzionali — tenendo presente che non si possono considerare termini di confronto soltanto i sindacati, ma anche le Regioni ed i comuni — e comunque mediante la sostituzione degli stessi con uffici itineranti, montati magari su automezzi e che rispondano, in sostanza, ad una logica diversa. In caso contrario, tale scelta penalizzerebbe soprattutto le zone più disagiate e, in particolare, quelle del Mezzogiorno.

Siamo, pertanto, disponibili a dare seguito al piano di ristrutturazione, purchè vi siano quelle garanzie che riteniamo indispensabili.

La seconda questione che intendiamo porre è relativa alla necessità di riconsiderare il ruolo, l'organizzazione e le stesse finalità del bancoposta.

Innanzitutto, è da rilevare che i tassi di interesse sono, a nostro avviso, troppo bassi. Ci rendiamo conto, tuttavia, del fatto che ciò risponde ad una logica precisa, quella, cioè, di non fare entrare in concorrenza tra di loro due fonti di raccolta. Tra l'altro, si parla tuttora di interessi del 3,50 per cento o del 3,75 per cento per i conti correnti, del 9 per cento per i buoni annuali e del 16 per cento per i buoni poliennali.

Ora, perchè poniamo questo problema pur senza entrare in una logica di concorrenza tra BOT e CCT? Perchè per il bancoposta persistono problemi di ristrutturazione e di maggiore efficienza e perchè deve essere raggiunto, a nostro parere, l'obiettivo di fare di questo istituto, direttamente agganciato alla Cassa depositi e prestiti, una banca per gli enti locali; una banca, cioè, che non solo possa raccogliere denaro e finanziare i programmi della Pubblica amministrazione, magari allargando lo stesso *plafond* per le opere pubbliche, ma che possa anche collocarsi sul mercato risolvendo i problemi tecnici in termini di soggetto economico capace di esten-

dere la propria gamma di servizi, ad esempio, alle esazioni fiscali. Nel momento in cui si avvicina la scadenza per il pagamento dell'acconto sull'IRPEF, perchè non consentire dunque che questo servizio possa essere svolto anche dall'Amministrazione delle poste anzichè dai soli istituti di credito ordinario?

Un'altra questione che vogliamo porre riguarda l'opzione dell'azienda per un maggiore utilizzo del mezzo ferroviario. Poichè esiste un problema di costi e di individuazione dei soggetti in una visione integrata, riteniamo che un miglioramento del servizio ferroviario potrebbe consentire di rispondere meglio alle esigenze attuali.

Un altro problema che intendiamo toccare è relativo alla spinta in direzione della «comunicabilità», oggi del tutto inesistente, fra i tre sistemi informatici della gestione del personale, del bancoposta e dei conti correnti. È chiaro, comunque, che tutto ciò dovrà essere riconsiderato nell'elaborazione delle linee generali di riforma del Ministero.

Le osservazioni avanzate dalla Corte dei conti, inoltre, non sono di poco momento. Dice la Corte, nella relazione sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1984, di aver «ripetutamente sottolineato nelle precedenti relazioni l'inadeguatezza, anche sul piano qualitativo, della struttura organizzativa del Ministero» e che «il ricorso alle anticipazioni sui fondi della Cassa vaglia ... viene sostanzialmente a connotarsi come una operazione di indebitamento effettuata al di fuori di ogni previsione legislativa».

Signor Ministro, lei si trova certamente in una situazione privilegiata rispetto ad altri suoi colleghi, in quanto può far fronte alle esigenze correnti o straordinarie del suo Dicastero attraverso determinate forme. La Corte dei conti ha fatto però osservare che si è trattato in questo caso, in realtà, di una operazione di indebitamento.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il discorso è già stato affrontato lo scorso anno. Ricordo anche di aver fornito alla Commissione chiarimenti in ordine ad una sanatoria. In una successiva disposizione, inoltre, il limite del ricorso a determinate procedure è stato modificato.

GIUSTINELLI. Però sono queste le osservazioni avanzate dalla Corte dei conti sul consuntivo del 1984.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Come lei certamente ricorderà, senatore Giustinelli, il problema fu affrontato e risolto lo scorso anno in sede di legge finanziaria, stabilendo esattamente i capitoli per i quali si poteva, entro certi limiti, ricorrere ad anticipazioni.

GIUSTINELLI. Tuttavia, la Corte dei conti aggiunge che «alla luce di quanto finora premesso, vanno analizzati i risultati — già di per sè eloquentemente negativi — che emergono dai conti del 1984. Questi si chiudono infatti con una impennata del disavanzo finanziario del 61,3 per cento rispetto a quello registrato nell'anno precedente», che «il rapporto tra unità di traffico e consistenza numerica del personale, rapporto preso in considerazione ai fini dell'adeguamento del premio di produzione, ha registrato nel 1983 una flessione del 2,8 per cento rispetto al 1982» e che «gli scompensi e i ritardi registrati nella fase dell'esecuzione dei lavori pubblici hanno, tra l'altro, provocato il pagamento di circa 64 miliardi a titolo di revisione prezzi». Si registra, pertanto, un aumento dei costi originato da ritardi ed inefficienze.

Queste sono solo alcune fra le tante notazioni contenute nella relazione della Corte dei conti; esse, tuttavia, confermano nella sostanza il senso delle nostre considerazioni.

Una diversa politica per le poste può dunque, a nostro avviso, avere — oltre al vantaggio diretto del migliore funzionamento del settore — un positivo riflesso su tutto il comparto delle telecomunicazioni a cominciare dalla specificazione dei compiti del Ministero e dalla stessa possibilità, attraverso la riduzione del disavanzo, di reperire ingenti risorse per il riordino dei servizi di base e lo sviluppo della telematica.

La questione politica centrale che poniamo è relativa alla necessità di ottenere il riconoscimento effettivo del ruolo fondamentale delle comunicazioni nello sviluppo italiano. Questo ci sembra molto importante, non solo per la profonda rivoluzione che ne trasforma

la natura e l'assetto, ma anche perchè la posta in gioco è molto alta.

Affrontiamo il problema in un'ottica di servizi, ma il rovescio della medaglia è costituito dalle questioni relative allo sviluppo industriale, ai livelli di occupazione, alla democrazia nell'informazione e alla collocazione internazionale dell'Italia.

L'innovazione in atto, con ritmi molto elevati, crea in tutto il mondo nuove condizioni di scenario per le telecomunicazioni e l'area dei nuovi servizi si allarga continuamente.

Sempre più si affermano i grandi colossi e le complesse alleanze internazionali, come quelle che hanno visto la AT&T passare dalla telefonia tradizionale a nuove attività e quelle che hanno visto impegnate nel nostro Paese la ITT e la IBM.

Purtroppo, in tale quadro un dato assai preoccupante emerge in tutta la sua chiarezza: l'assenza di una strategia unitaria, nazionale ed europea, ciò che ci pone in una condizione subordinata rispetto ai grandi colossi statunitensi e giapponesi, trasformando il nostro continente da protagonista a spettatore.

Noi siamo stati — come Commissione lavori pubblici — qualche mese fa in Giappone ed abbiamo fatto delle esperienze interessanti in questo senso. Abbiamo avuto degli scambi di opinione, con esponenti di quel paese, su questo argomento. Abbiamo visto, inoltre, come rispetto alla politica della ricerca ci siano delle alleanze tra colossi americani e colossi giapponesi. Mi colpì molto una domanda fatta dal senatore Colombo (ma non vorrei errare in proposito), quando pose alla corrispondente Commissione della Dieta giapponese il quesito se il Giappone avesse attuato delle esperienze con le fibre ottiche. La risposta fu che tutto il Giappone era coperto da fibre ottiche.

COLOMBO Vittorino (V.). Non tutto il Giappone, bensì tutta l'isola settentrionale.

GIUSTINELLI. Noi sostanzialmente chiediamo, in questa direzione, un'inversione di tendenza, non nell'ottica della razionalizzazione di un servizio, ma nell'ottica dello sviluppo economico, sociale e industriale del

Paese, quindi di una politica economica globale. Ci rivolgiamo a lei, signor Ministro, e tramite lei all'intero Governo, perchè l'affermazione circa la strategicità di questa materia abbia poi un riscontro sostanziale.

Nel disegno di legge finanziaria, invece, c'è una manovra esattamente opposta: quella di un definanziamento. Dobbiamo quindi perseguire più sviluppo, più informazione e più cultura.

Nel nostro Paese, in realtà, l'assetto delle società è ancora irrazionale, in particolare quello delle società pubbliche. Si tratta di una realtà densa di sprechi, di duplicazioni inutilmente costose; per tutte le aziende pubbliche c'è un problema di ricapitalizzazione; manca una reale programmazione dello sviluppo, mancano gli strumenti effettivi di controllo a parte del potere pubblico; da un lato c'è l'Azienda di Stato, che è parte del Ministero, ed anche questo aspetto è stato sottolineato, dall'altro ci sono le aziende del gruppo STET, collocate nell'area delle partecipazioni statali, ma non hanno le connessioni che sarebbero necessarie. La maggior azienda di servizi del settore, la SIP, registra non solo ritardi tecnologici e gestionali, ma una situazione che, per molti aspetti, è sull'orlo del collasso: i suoi oneri finanziari sono pari al 25 per cento del fatturato e il debito supera largamente quest'ultimo. Negli ultimi anni il conto economico si è salvato solo per via degli abbattimenti del canone e dell'aumento delle tariffe, come ci si appresta a fare per il 1986. Ricordo che l'ultimo provvedimento del CIP è la delibera del 22 luglio 1984 che ha consentito di recuperare 1.585 miliardi, a partire da quel dato, a tutto il 1985.

Ma quale strategia e coerenza emerge da questa manovra? Dal 1982 ad oggi il canone SIP è oscillato dallo 0,50 per cento al 4,50 per cento; poi, l'anno scorso, per nostra richiesta, è passato al 3 per cento. Ora, con il disegno di legge finanziaria, dovrebbe aumentare di nuovo.

COLOMBO Vittorino (V.). Dicevo che l'anno scorso è stato portato al 3 per cento, però si prevedeva, in via transitoria, l'1,50 per cento per il 1982.

GIUSTINELLI. C'è un altro dato, senatore Colombo, che vorrei il Ministro ci confermasse: nella proposta di legge che il Ministro ha inviato per il concerto ad altri Ministri sembra che si proponga il canone annuo dello 0,50 per cento. Se fosse vero, la contraddizione sarebbe forte ed evidente.

GAVA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Io faccio una proposta complessiva, comunque questi provvedimenti sono di carattere congiunturale. Certamente possono essere discussi e modificati, la mia è solo un'opinione.

GIUSTINELLI. Noi faremo una proposta in proposito perchè, per molti aspetti, riteniamo non condivisibile la manovra del Governo contenuta nel disegno di legge finanziaria per il 1986. Infatti, da un lato si attua la ricapitalizzazione della SIP reperendo 900-1.000 miliardi, come è già stato fatto; dall'altro le si tolgono 900 miliardi per versarli all'Azienda di Stato e, quindi, al Tesoro; dall'altro ancora, poi, si fa gravare sull'utenza il costo di questa operazione, colpendo proprio l'utenza particolarmente disagiata.

Noi non solo proporremo la modifica di questo meccanismo, ma dichiariamo fin d'ora la nostra disponibilità a considerare un meccanismo diverso.

Sulla materia tariffaria e su quella dei canoni di concessione, pensiamo che si possa andare anche in via transitoria, nell'attesa della definizione del provvedimento, ad un meccanismo che contenga in sè determinati automatismi; però questi non possono limitarsi ad essere il puro e semplice risultato dell'inflazione ma debbono, a nostro avviso, essere il risultato di una inflazione corretta con un incremento della produttività e, quindi, si pone da parte nostra in concreto il problema — da voi anche evidenziato — di un trasferimento, da parte dell'amministrazione all'utenza, dei vantaggi della produttività.

Noi, sostanzialmente, diciamo il nostro sì a questa operazione complessiva di risanamento della SIP, di assestamento del complesso delle aziende che operano nel settore, perchè si possa andare ad una operazione comples-

siva che tenga presenti questi termini di riorganizzazione; però, dall'altro lato, si deve tener presente anche la questione dell'attuazione del piano decennale delle comunicazioni.

Su tale questione noi vogliamo avere dei chiarimenti: innanzitutto, quale sarà l'importo nel decennio del piano delle telecomunicazioni? Ci sono cifre contrastanti: chi parla di 100.000 miliardi, chi parla di altre cifre. Il CIPE ha approvato il piano decennale del Ministero delle poste, ma non ancora quello del Ministero dell'industria; c'è quindi un problema di adeguamento delle strategie, ma anche della massa finanziaria che si pensa di mobilitare.

L'impressione che noi traiamo da questa impostazione è quella di una manovra, di un piano di sviluppo per un paese povero, che quindi non guarda a queste cose con la strategia necessaria; che non coglie tutte le esigenze di sviluppo della telefonia ordinaria, del videotel, della rete a banda ultra-larga o del servizio via cavo.

La conseguenza concreta di questo, signor Ministro, la troviamo già nel disegno di legge finanziaria per il 1986, perchè nella legge finanziaria per il 1985 si è approvata una norma che stanziava, per 10 anni, la somma di 500 miliardi per l'Amministrazione postale e per l'Azienda di Stato.

Nel disegno di legge finanziaria per il 1986 c'è un'operazione di segno diverso per cui, in luogo di 1000 miliardi tra il 1985 ed il 1986, se ne dovrebbero spendere soltanto 500; c'è una rimodulazione dei livelli di spesa che noi pensiamo non debba aver seguito, anche se sappiamo che ci sono problemi di spesa e di residui passivi. Per cui il nostro emendamento andrà ad affrontare in particolare questi problemi, cercando di ripristinare la modulazione prevista nella legge finanziaria del 1985.

GAVA, ministro delle poste e delle comunicazioni. Vorrei capire esattamente il problema.

GIUSTINELLI. La modulazione prevista dalla legge finanziaria del 1985 è la seguente: sul capitolo 529, per le Poste, 200 miliardi nel 1985, 200 nel 1986 e 200 nel 1987

(trattasi di previsione triennale); sul capitolo dell'Azienda di Stato, 300 miliardi nel 1985, 300 nel 1986 e 300 nel 1987; in totale, 500 miliardi per anno nei tre anni. Il disegno di legge finanziaria per il 1986 rimodula la spesa in questi termini: zero miliardi per il 1985 per l'Azienda di Stato, 200 miliardi in meno per il 1986; c'è una nota che spiega il trasferimento al 1989 dei 300 miliardi del 1985 e di 200 miliardi per il 1986.

GAVA, ministro delle poste e delle comunicazioni. Quindi, la rimodulazione c'è.

GIUSTINELLI. Sì, la rimodulazione avviene facendo slittare gli investimenti.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma il 1985 è l'anno in corso e quindi il disegno di legge finanziaria non può dettare disposizioni per il 1985; forse prende soltanto atto che alcuni stanziamenti non sono stati utilizzati e li fa slittare ad anni successivi, ma non può dettare disposizioni retroattive.

GIUSTINELLI. Comunque, a pagina 218 della legge finanziaria, dove vengono esplicitati gli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali, per quanto riguarda l'Azienda di Stato per i servizi telefonici c'è una nota significativa che chiarisce che, per esempio per quanto riguarda gli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria del 1986 per il 1989, che ammontano a 2.300.000 milioni di lire, tale cifra comprende 300.000 milioni relativi all'anno 1985 e 200.000 milioni relativi all'anno 1986. Da ciò desumo che l'investimento del 1985 viene fatto slittare e quindi si è in contraddizione con tutto il ragionamento sulla centralità del settore.

Desidero in conclusione del mio intervento affrontare un argomento che riguarda i problemi della RAI e dell'emittenza pubblica e privata, che pure sono di competenza di questa Commissione. Da tutto quello che è accaduto nel corso di quest'anno, a nostro avviso emerge con evidenza la diversa sollecitudine posta dal Governo — quasi vi fosse una corrispondenza di amorosi sensi, mi si passi la licenza poetica — nell'affrontare le

questioni delle televisioni private rispetto alla riforma dell'intero sistema, della legge 14 aprile 1975, n. 103, e del Ministero delle poste. Tutti conosciamo la vicenda delle sentenze pretorili, che secondo me sono state utilizzate, non solo dagli interessati, anche in modo molto strumentale ed abile. Il Governo, addirittura, il 4 febbraio di quest'anno ha posto la fiducia sul disegno di legge n. 807 del 1984 e ciò sta ad indicare che non si tratta di cose di poco conto. Che cosa accadrà alla fine dell'anno, onorevole Ministro? Infatti il decreto-legge soprannominato «Berlusconi-ter» sta per scadere. Credo — come ho già più volte posto in evidenza — che occorrerà procedere ad una nuova proroga, anche perchè non penso che, con il tempo ristretto a disposizione, il Comitato ristretto o il Parlamento possano terminarne l'esame.

La domanda che voglio porre, al di là di quelle che sono state le polemiche dei mesi passati, è se sarà possibile un confronto serio su questo argomento, che è di fondamentale importanza. Dovrei concludere che la risposta è negativa se mi limitassi a considerare la vicenda paradossale del Consiglio di amministrazione della RAI, ormai scaduto da due anni, con la conseguente situazione di stallo in cui versa la concessionaria in una fase che è estremamente problematica. Questa vicenda è ormai scaduta nella farsa; come Gruppo comunista abbiamo comunicato ieri al Presidente della Commissione parlamentare di vigilanza, senatore Russo Jervolino, che non parteciperemo più ai lavori della Commissione.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi sembra un atteggiamento contraddittorio in quanto da parte comunista si è sempre sostenuto che in questi anni la Commissione non ha fatto nulla e quindi la sua parte politica non parteciperebbe più, se mai, ai «non lavori» della Commissione.

GIUSTINELLI. Se mi si consente una battuta, la logica è implicita nella azioni politiche, nel senso che di questo passo credo che la cosa più ragionevole sia quella di chiedere lo scioglimento di un organismo bicamerale che serve soltanto a coprire situazioni a pro-

posito delle quali la maggioranza ha senz'altro delle responsabilità che, invece, non credo possano essere fatte ricadere sull'opposizione.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Penso che sarebbe meglio riflettere sull'idoneità di un tale tipo di organismo.

GIUSTINELLI. A tale proposito ricordo che c'è una proposta di modifica. Ribadisco, comunque, che anche il Governo ha la sua parte di responsabilità e dovrebbe quindi esprimere il suo parere.

Vorrei concludere richiamando alcune questioni che sono state poste dal Consiglio di amministrazione della RAI in una delibera concernente il «Piano di investimenti 1985-1987», approvata nella seduta del 13 giugno scorso. Innanzitutto la concessionaria poneva in tale documento il problema di come garantire la sua presenza e la sua iniziativa in una situazione, che ormai sta diventando ingovernabile, che è quella del mercato, in relazione alla necessità di investimenti sul piano tecnologico. La concessionaria inoltre poneva la questione di un'azione specifica di rafforzamento del segnale, in particolare nel settore radiofonico, anche in considerazione del fatto che ormai si è determinata una situazione dalla quale derivano oneri spaventosi. La situazione di ingovernabilità del settore radiofonico comporta nuovi interventi, nuovi finanziamenti, con un aumento rilevante degli oneri.

È poi da ricordare la questione della definizione di una proposta che si muova realmente nel senso del pluralismo — sulla quale dovremo certamente misurarci — ed il problema — sul quale chiedo ulteriori spiegazioni, signor Ministro — dell'aggiornamento del censimento previsto dalla legge n. 10 del 1985 perchè — stando ai dati fornitici a suo tempo dall'onorevole Bogi — detto censimento ha evidenziato l'esistenza di 4.079 emittenti radiofoniche e di 1.319 emittenti televisive. Si tratta di un caos rispetto al quale c'è l'esigenza di porre ordine, c'è l'esigenza di uno sviluppo razionale dell'etere che, giunti a questo punto, non so come potrà essere perseguito.

Vi è, infine, il grosso nodo della ripartizione della pubblicità, sul quale non credo necessario insistere ancora.

Abbiamo posto queste esigenze anche in relazione alla RAI perchè pensiamo che si debba riprendere il ragionamento su di una azienda moderna, democratica, proiettata verso lo sviluppo delle tecnologie, non faziosa; che possa essere realmente qualificata e costituire un punto di riferimento del servizio pubblico in un'ottica di reale pluralismo, nel quale deve esserci naturalmente anche uno spazio per i privati; di un'azienda, infine, che, proprio per la sua funzione, a nostro avviso dev'essere sottratta ai soffocanti controlli che cercano di strangolarla.

Credo che dal complesso delle considerazioni di parte comunista che ho testè esposto si possa dedurre non solo la reale motivazione dei nostri rilievi, che traggono la loro ragion d'essere dalla constatazione di dati di fatto concreti, ma anche lo spirito con il quale noi motiviamo il nostro voto contrario. Noi partiamo dalla constatazione che un'azienda di questo tipo e problemi di così ampio spessore non possono essere oggetto di una considerazione meramente formale. Certo, se il discorso dovesse essere quello di un confronto puramente rituale tra maggioranza e opposizione, l'ora che ho impiegato per esporre le nostre posizioni sarebbe da considerare come perdita e completamente inutile. Se, invece, di queste osservazioni ed anche di questo voto contrario il Ministro vorrà cogliere lo spirito ed il senso reale, credo che il lavoro e le considerazioni espresse dai senatori comunisti potranno contribuire al raggiungimento di un risultato concreto, se non altro in termini di migliore comprensione.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non farò un *excursus* così ampio e puntuale come quello del collega Giustinelli, anche perchè — e me ne scuso fin d'ora — un altro impegno parlamentare mi costringerà ad assentarmi fra non molto. Mi limiterò perciò ad alcune osservazioni molto rapide rispetto a determinati punti della relazione svolta dal senatore Masciardi, la quale mi trova del

tutto consenziente nel suo lumeggiare luci ed ombre del settore, le quali ultime certamente ci sono anche se non mi sembrano tanto fosche come da qualche parte si ritiene.

Non mi soffermerò sui dati della tabella perchè, ripeto, mi rimetto a quanto ha detto il relatore. Credo che sia da consentire con il collega Giustinelli quando afferma che il bilancio riflette la mancanza di un salto in avanti nel campo delle poste e delle telecomunicazioni, ma sono convintissimo che in un settore di questo genere salti non se ne possano fare. Mi basta che il bilancio rifletta uno sforzo di fare qualche passo, sia pur modesto, in avanti, e questo mi pare sia ciò che emerge dalla tabella. Uno sforzo c'è; anche se, ripeto, non si possono negare le ombre esistenti, che del resto il relatore giustamente ha messo in luce.

Ci sono però degli aspetti che andrebbero meglio approfonditi. Quando per esempio si parla di produttività dell'Azienda postale, credo che sia uno strumento troppo grezzo il puro rapporto tra il numero dei pezzi lavorati e il personale presente. Questo potrebbe forse valere in un'azienda produttiva operante in un mercato che tira, allora forse potrebbe essere un indice attendibile di produttività. Ma basterebbe che il mercato non tirasse e non si potrebbe più affermare che la produttività è calata per colpa della struttura aziendale. Si tratta di verificare — e il relatore giustamente l'ha sottolineato — se il numero dei pezzi prodotti non aumenta mentre il personale resta invariato (o cresce in misura modesta). Il non aumento del numero dei pezzi non dipende evidentemente solo dai disservizi — che pure ancora ci sono — ma anche da tutto il sistema delle comunicazioni che è in profonda trasformazione e che crea una situazione diversa anche per quanto riguarda il numero dei pezzi postali da trasportare.

Un altro accenno che voglio fare, una valutazione sull'Amministrazione delle poste, riguarda il disavanzo da una parte e gli investimenti dall'altra.

Per quanto concerne il disavanzo, è inutile che stia a ripetere cifre che tutti conosciamo: vi è un modesto aumento rispetto allo scorso anno, ma torna puntualmente a riaffacciarsi

la questione dei costi sociali, delle agevolazioni sociali. Senatore Giustinelli, ho riscontrato anch'io quella che pare solo un'apparente contraddizione tra i dati, perchè da una parte si parla (se non vado errato nella relazione alla tabella) di 600 miliardi di oneri che si vorrebbe recuperare dal Tesoro, mentre dall'altra parte nella relazione previsionale e programmatica si parla di un complesso di 1.250 miliardi di agevolazioni, delle quali però una parte è già compensata. Per esempio, per quanto riguarda gli 850 miliardi per la stampa, se non vado errato la legge sulla stampa prevede l'intervento del Tesoro a favore dell'Amministrazione postale. Di quella legge mi sono direttamente occupato e ricordo che scade a fine anno. In tale sede si è ritenuto di dettare una determinata disciplina pensando che il settore avesse necessità di essere sostenuto. Siamo attenti a non proporre o innescare contromovre che possano apparentemente portare benefici da una parte per produrre grossi danni dall'altra.

Con questo non intendo dire che non si possano e non si debbano rivedere anche le agevolazioni tariffarie previste in materia di stampa e di stampe in genere. Sono convinto anzi che questo si debba fare, ma per esempio (e devo dirlo perchè mi pare che da qualche accenno del collega Giustinelli ciò potrebbe trasparire) mi vedrebbe contrario una indiscriminata posizione nei confronti delle vendite per corrispondenza che non tenesse conto di questa forma di commercio esistente in piccola misura nel nostro Paese rispetto alla larga dimensione che invece assume negli altri. Non intendo entrare nella questione se e in quale misura siano opportune agevolazioni tariffarie a favore delle vendite per corrispondenza — del resto non è questa la sede —, però nel valutarle evidentemente dobbiamo tenere conto di altri elementi e di altri dati che non tocca a noi specificamente come Commissione di merito vagliare e approfondire. A noi compete semmai di ribadire — e lo possiamo fare legittimamente in questa sede e in ogni altra occasione si affronti l'argomento — che qualsiasi agevolazione si intenda introdurre essa non deve riflettersi come un onere sull'Ammini-

strazione delle poste, la quale svolge un servizio che ha bisogno come primo elemento della chiarezza anche in materia tariffaria. Ripeto, stiamo attenti a non scambiare questa legittima esigenza che dobbiamo porre con forza con quella che può essere una politica di agevolazioni, non a carico dell'Amministrazione postale, a favore della stampa o delle stampe o, se si dovesse ritenere giusto, delle vendite per corrispondenza.

Per quanto riguarda gli investimenti, devo prendere atto con un certo compiacimento del fatto che nel corso del 1986 sono previsti complessivamente 1.200 miliardi circa, dei quali 988 come rifinanziamento della legge n. 39. Non credo ci sia da meravigliarsi di questi due successivi rifinanziamenti, perchè la cifra iniziale era largamente insufficiente. Nessuno si è meravigliato del fatto che abbiamo rifinanziato il piano integrativo dei trasporti in misura anche maggiore di quanto non sia successo per la legge n. 39 riguardante l'Amministrazione postale. Nessuno se ne è meravigliato, anzi questo è considerato largamente positivo. Anche io credo che sia largamente positivo questo rifinanziamento perchè gli investimenti in definitiva non sono affatto alternativi, ma condizione del risanamento dell'azienda. Non è vero che i due aspetti degli investimenti e del risanamento dell'azienda possano essere separati: sono due cose che vanno insieme e indubbiamente devono essere entrambe affrontate. Il discorso deve procedere, così come è stato enunciato, con una certa ampiezza, di cui do atto al Ministro. Il collega Giustinelli ha accennato a questo, anche se in maniera non del tutto positiva per qualche aspetto; a me interessa sottolineare come, a differenza di qualche altra tabella, la relazione introduttiva alla tabella 11 non riguarda solo le cifre essenziali, non si limita a sottolineare le differenze tra gli incrementi, i decrementi e le motivazioni integrative, ma contiene anche un'ampia esposizione di carattere politico a mio avviso apprezzabile. Infatti vengono richiamate le linee della riforma strutturale del Ministero, delle quali ci ha già parlato il Ministro in un'altra occasione e sulle quali non intendo ritornare in questa sede. Tutta-

via sottolineo una particolare sensibilità nei confronti del problema del personale, anche per quello che riguarda la preparazione e la formazione di esso alle nuove apparecchiature ed una serie di altre valutazioni che — ripeto — proprio per l'ampiezza ed il significato politico del discorso a mio avviso devono essere positivamente sottolineate.

Non intendo aggiungere altro per quello che riguarda il settore delle poste, se non qualche parola in relazione alla soppressione degli uffici che non abbiano un'operatività superiore ai 180 minuti giornalieri. Mi associo alle considerazioni sull'opportunità di una consultazione con gli enti locali e di una gradualità nella realizzazione di tale soppressione, anche se non vorrei che questo diventasse un alibi per non fare niente. Credo che tutti siamo convinti che non sarà questo l'elemento chiave per risanare il bilancio, le strutture e la funzionalità delle poste italiane; però non c'è dubbio che occorre anche tener presente che le dimensioni del servizio sono tali da condizionare anche le strutture del servizio stesso.

Detto questo per quanto riguarda il settore delle poste, faccio qualche breve cenno sulle telecomunicazioni senza entrare nel merito del discorso generale, perchè ritengo che avremo occasione di riparlare approfonditamente in altro momento. Auspico che il disegno di legge di riforma del Ministero che riguarda, almeno in parte, anche questo settore possa giungere rapidamente al Parlamento. Le linee espresse dal Ministro e riconfermate nella relazione di cui parlavo prima mi trovano perfettamente consenziente; in altra occasione ho detto anche che mi pare molto positivo il graduale raggruppamento in un'unica azienda, sia pure nell'ambito delle partecipazioni statali, di tutti i servizi oggi svolti dall'Azienda per i servizi telefonici e dall'Amministrazione delle poste nel settore delle telecomunicazioni. Certo, il discorso dovrà essere approfondito ed ulteriormente precisato.

Proprio per il settore delle telecomunicazioni, credo che sia invece necessario dire qualche parola su un altro argomento, posto alla nostra diretta attenzione con il disegno di legge finanziaria. Mi riferisco alla percen-

tuale del canone che la SIP deve pagare allo Stato, che il disegno di legge finanziaria prevede di portare al 5,50 per cento, modificando la legge n. 870 del 1984, approvata cioè non più di un anno fa, che fissa al 3 per cento tale percentuale. Il collega Giustinelli ha già parlato su questo punto ed io esprimo riserve su tale manovra, che definirei «barocca». Infatti vengono soppresse le cosiddette fasce sociali che indubbiamente costituivano una misura irrazionale dal punto di vista della SIP. Vorrei che non ci si lamentasse troppo per questo provvedimento. Tuttavia il conseguente aumento delle tariffe telefoniche non più in relazione al previsto tasso dell'inflazione del 6 per cento, ma anche in corrispondenza all'aliquota relativa all'abolizione delle fasce sociali — ossia del 3 per cento ed oltre — vuol dire che le tariffe telefoniche dovrebbero complessivamente aumentare del 9 per cento ed oltre. La SIP non può a mio avviso sopportare questo onere molto tranquillamente e non vedo l'utilità di questa operazione, se poi si rende necessario aumentare la percentuale del canone che la SIP paga allo Stato fino al 5,50 per cento. Pertanto si tratta di un'operazione veramente barocca, anche in rapporto a quella compiuta per le tariffe dell'Enel. È vero che per l'Enel non si tratta di aumentare il canone, ma di diminuire un finanziamento, a compensazione del maggiore introito derivante dall'aumento delle tariffe. Pertanto, a mio giudizio, l'operazione prevista per la SIP è negativa, anche se alla fine il saldo è in pareggio quanto per l'Enel.

Mi rendo conto che questo discorso rientra in una visione di carattere generale e che non possiamo proporre qui emendamenti al disegno di legge finanziaria.

**Presidenza
del Vice Presidente BISSO**

(Segue COLOMBO Vittorino-V.). Tuttavia, ritengo opportuno che il relatore, nel rapporto che si accinge a presentare alla Commissione bilancio, faccia presente che la legge n. 870 del 1984 non ha alcun bisogno di

essere modificata, in quanto prevede che il canone di concessione non può essere inferiore al 3 per cento. Non vedo, pertanto, alcun motivo per modificare tale legge per stabilire un aumento del canone di concessione al 5,50 per cento. Del resto, abbiamo già apporato modifiche alla normativa tre o quattro volte e credo sia meglio lasciar perdere; si potrà, semmai, prevedere, come ripeto, per il 1986 un canone del 5,50 per cento.

Oltretutto, in questo modo non si va assolutamente contro la legge, non la si modifica e si apre la strada verso un'azione futura che faccia fronte alle esigenze che si manifesteranno.

Non penso, pertanto, ad una situazione permanente. Credo comunque che, senza proporre alcun emendamento, il relatore, nello stendere il rapporto alla Commissione bilancio, possa far presente quanto da me rilevato.

Mi soffermerò ora sui problemi relativi alla RAI e farò, innanzitutto, un'affermazione di carattere politico estremamente chiara.

Deploriamo vivamente lo stato di non funzionalità della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

PATRIARCA. La Commissione mi sembra funzioni bene.

COLOMBO Vittorino (V.). La non funzionalità della Commissione è riferita al fatto che non sono stati ancora nominati gli organi dirigenti della RAI.

PATRIARCA. Lei sa benissimo che questo non dipende da una mancanza di funzionalità della Commissione.

COLOMBO Vittorino (V.). Questo però ci fa mettere ancora una volta in discussione la funzionalità della Commissione, non già nel senso che Tizio o Caio siano assenti alle sedute facendo mancare il numero legale, bensì nel senso della non funzionalità di tale strumento rispetto ai compiti che gli sono stati attribuiti. Tutto ciò ci porta a riconsiderare, in prospettiva, l'opportunità dell'esistenza

di una Commissione di vigilanza di questo tipo e fatta in questo modo.

Probabilmente, se la Commissione di vigilanza fosse stata costituita diversamente, avrebbe potuto anche avere una sua utilità — oltre, naturalmente, a quelle funzioni così importanti che le sono state affidate sulla carta — e conseguire risultati positivi.

Questa riflessione ci riconduce al provvedimento attualmente all'esame presso l'altro ramo del Parlamento, che ci auguriamo ci venga trasmesso al più presto.

Nell'elevare l'auspicio che la Commissione di vigilanza possa comunque dare alla RAI, nel più breve tempo possibile, un nuovo Consiglio di amministrazione, non ci nascondiamo che ciò risolverebbe soltanto un problema aziendale e non certo il problema delle radiotelecomunicazioni nel nostro Paese e del loro assetto.

A questo proposito, riaffermiamo l'esigenza di un servizio radiotelevisivo pubblico centrale, in un sistema nel quale pubblico e privato possano comunque convivere in piena libertà ed in completo pluralismo, tenendo presenti anche gli agganci con il settore dell'informazione nel senso più lato.

Il senatore Giustinelli ha fatto cenno alla questione della pubblicità, della quale vivono in larga misura le emittenti radiotelevisive soprattutto private e gli organi di informazione e di stampa.

Per parte nostra, riteniamo che si debba arrivare ad un sistema equilibrato, che senza pretendere di guidare il mercato tenda semplicemente a condizionarlo al fine di evitare concentrazioni economiche e monopoli inaccettabili nel campo dell'informazione.

Ci auguriamo, pertanto, che la Camera dei deputati approvi al più presto il relativo provvedimento, che potremo certamente approfondire in questa sede.

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

MASCIADRI, estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1504. Desidero, innanzitutto, ringraziare i

colleghi intervenuti nella discussione per le osservazioni e per i rilievi critici che hanno voluto avanzare, portatori di una certa completezza e di una certa verità che pure esiste e che, del resto, era già riscontrabile nella mia relazione, nella quale ho fatto una serie di considerazioni che potevano apparire critiche ma che in realtà tali non erano, tendendo invece a fare il punto della complessa situazione di un Ministero che appare, a sua volta, assai complesso.

Credo che le risposte ai quesiti che sono stati rivolti dai colleghi intervenuti spettino soprattutto al Ministro. Dico questo non per sottrarmi alle mie responsabilità di relatore, ma perchè ritengo che certi argomenti tocchino direttamente la sfera di azione politica del Governo.

Sarò quindi molto sintetico, anche perchè credo di aver già toccato ampiamente nella mia relazione taluni punti, esprimendo valutazioni che sono state in parte apprezzate e comunque prese in considerazione.

Il senatore Giustinelli sostiene che non si sono compiuti passi in avanti soprattutto in termini di qualità. A parte la considerazione, fatta peraltro già da altri colleghi, che passi in avanti di rilievo, dal punto di vista della qualità, non sono possibili ma soltanto auspicabili in un settore così importante, si tratta semmai di fare piccoli passi in avanti di volta in volta e qualora ne potessimo registrare ogni anno faremmo veramente un'opera meritoria.

Devo riconoscere, comunque, che qualche disservizio esiste; anzi, se qualcuno volesse maggiori precisazioni, dirò che esistono disservizi in alcuni particolari settori. D'altro canto, però, la perfezione non si trova mai facilmente, ma fortunatamente tutto è perfettibile.

I tempi di consegna della posta, ad esempio, sono certamente troppo lunghi; se volete, anche eccessivi. Bisogna però riconoscere che vi sono stati alcuni miglioramenti, anche se naturalmente bisogna fare altri passi in avanti.

Ricordo, comunque, che anni addietro le cose andavano molto peggio di oggi per quanto riguarda i tempi di consegna della corrispondenza, che rappresentano un ele-

mento determinante, in quanto i cittadini giustamente pretendono che la posta arrivi a destinazione in tempo utile.

Un miglioramento, quindi, si è verificato, per lo meno a mio avviso, ma molti altri disservizi permangono, tanto che se volessi elencarli tutti finirei per arricchire notevolmente quanto è già stato detto dal senatore Giustinelli.

Non è molto difficile, con 250.000 dipendenti, andare a ritrovare delle disfunzioni. Debbo dire che, sul ruolo strategico delle comunicazioni, si ritiene che il ruolo non sia stato colto; ma la verità, accogliendo gli argomenti da me svolti, è che qualcosa non va, e se ne è accorto anche il Ministro quando, il mese scorso, ci ha fatto delle proposte di riforma.

La riforma è indispensabile perchè le cose non vanno bene; se le cose andassero bene, non si dovrebbe riformare nulla. Infatti nessuno sarebbe così folle da presentare un piano di riforma se le cose funzionassero per il verso giusto.

Anche noi abbiamo avvertito la necessità di questa riforma; che poi vi siano alcuni ritardi nel portarla avanti, pazienza; però è stata quanto meno presentata, siamo intervenuti, abbiamo svolto delle considerazioni anche stamattina; il fatto che sia stata presentata al Consiglio dei ministri — a parte vicende che non ci toccano nel corso di questo dibattito — evidentemente dimostra la buona volontà di arrivare a conclusioni che ci trovano uniti, minoranza e maggioranza, fino al momento in cui consegneremo tutta la materia nella sua interezza.

Ora devo dire che le critiche che sono state fatte si possono accettare, ma la riforma dovrebbe, in buona parte, sanare le ferite prodottesi nel passato e, comunque, le disfunzioni che in un organismo del genere si vanno a dimostrare.

Vi è, poi, un incremento del personale, ma ad esso corrisponde un traffico stagnante; per le poste certamente, ma questo anche perchè c'è il problema di un diverso tipo di comunicazione. La gente, infatti, si indirizza anche ad altri tipi di comunicazione e, quindi, non è certo per colpa del Ministero se ci sono delle disfunzioni nel Ministero stesso e

se i 6,5 miliardi di pezzi lavorati non diventano 8-9 miliardi, anche se la comparazione che ho fatto con la Francia potrebbe, in teoria, dimostrare che le cose non funzionano bene come in altri paesi. Però noi non possiamo costringere la gente ad inviare più posta o altro. Il problema è — ripeto — nei sistemi diversi di comunicazione ai quali si affida il cittadino italiano.

L'incremento del personale non è stato, poi, così cospicuo, anche se lo si sarebbe potuto limitare di più.

Ho voluto ricordare, maliziosamente, che il personale, da due anni a questa parte, è aumentato di 10.000 unità, cosa non trascurabile. Capisco il problema, ma non è che abbia fatto un sostanziale passo in avanti; comunque questo aumento è solo avvertibile, non si tratta di un travolgente passo in avanti.

GIUSTINELLI. Dal 1981 ad oggi il personale è aumentato di 40.000 unità.

MASCIADRI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1504*. Però dal 1983 ad oggi si è avuto solo un aumento di 10.000 unità.

Questo aumento non è rilevante, anche se trascina altri tipi di discorsi sui quali non mi soffermerò.

Per quanto riguarda il problema cui avevo fatto riferimento e che, tutto sommato deve costituire motivo di riflessione, riguardo alla soppressione di quegli uffici che hanno una bassa operatività e, per l'esattezza, meno di tre ore, devo dire che bisognerà stare attenti ed essere molto gradualisti nell'agire su questo terreno.

Infatti bisogna fare molta attenzione alla teoria dei «rami secchi», termine che fu coniato, anni fa, nel momento in cui si parlava delle Ferrovie dello Stato. Tagliare ciò che non è operativo mi trova d'accordo, e credo che su questo problema ci sia un'ampia convergenza, anche perchè ho sentito i colleghi intervenuti; tutto sommato suggerisco di essere molto gradualisti ed attenti, perchè si potrebbero penalizzare quelle zone (soprattutto nell'Italia meridionale, ma an-

che altrove) che sono più povere, più sfornite di mezzi di comunicazione.

All'uopo ricorderò che oggi, per un automezzo appositamente attrezzato, il costo è di 300 milioni di lire; ne abbiamo 12 in circolazione, che rimangono alcune ore in un posto e che sono dotati di tutti i servizi ed hanno, di conseguenza, la possibilità di svolgere tutte le operazioni possibili.

Inoltre, se non vado errato, sono pronti altri 80 automezzi che, porterebbero il totale a 92, però non vengono attivati perchè, ancora non si arriva alla soppressione eventuale degli uffici permanenti con bassa operatività.

Pertanto ritengo che la gradualità sia la strada da seguire sostituendo, con molta attenzione, quegli uffici che hanno una bassa operatività e che comportano, quindi, uno spreco di denaro pubblico. La socialità, poi, c'entra fino ad un certo punto; infatti non possiamo mettere un automezzo davanti alla porta di ogni casa; perciò ribadisco che bisogna stare molto attenti nel sopprimere uffici che hanno un ridottissimo volume di traffico, facendo particolare attenzione a non creare disfunzioni che sarebbero veramente delittuose.

Non entro in altri argomenti, nè nel merito degli investimenti, anche se è vero che gli investimenti di bilancio sono scarsi, 309 miliardi; il discorso va visto peraltro nel suo insieme; questa cifra deve essere scorporata dal contesto di carattere generale.

Certamente, sono il primo ad affermare che questi investimenti rappresentano neanche il 6 per cento della spesa complessiva e ciò è poca cosa, però va visto con riguardo alla situazione complessiva e, quindi, prendo solo atto che si potrebbe avere di più, ma si sa che il condizionale, in molti casi, serve a ben poco.

Infine vorrei trattare argomenti di natura politica che attengono al Ministro.

Mi soffermo, pertanto, sul problema delle fasce sociali e della manovra che alcuni ritenevano bizantina, altri barocca, cioè quella del trasferimento.

In buona sostanza, con il 5,50 per cento si colpiscono solo le fasce sociali, senza vantaggio per gli investimenti della SIP, che riscuo-

te la somma e la passa all'erario. Quindi, evidentemente, paga il cittadino più sprovveduto.

Ognuno di noi sa che cosa è la fascia sociale, cioè una convenzione che si è istituita per i primi 80 scatti degli apparecchi semplici per i quali si paga la somma di 40 lire a scatto anzichè 80 lire.

Si arriva, così, al reperimento della somma di 250 miliardi di lire, che non costituisce certamente uno scherzo. Però, devo dire che già in altre occasioni ho suscitato, non dico le ire, ma le frecciate di alcuni colleghi, perchè non ero d'accordo sulle fasce sociali. Su questo problema ho già fatto le mie considerazioni nella relazione — in maniera molto rispettosa — però devo dire che si tratta di una soluzione che deve essere rivista, soprattutto per quanto riguarda questo portar via, in buona sostanza, da coloro che costituiscono la parte più debole per trasferire, evidentemente, non alla SIP che ne avrebbe più bisogno, ma all'erario.

Quando un'azienda, per ogni 100 lire di entrata, si vede «mangiate» 20 lire in partenza per il pagamento dei debiti pregressi, si crea appunto il buco o la voragine — chiamiamola come vogliamo — che abbiamo sempre denunciato. Recuperare 250 miliardi eliminando le cosiddette fasce sociali è una manovra che lascia, per così dire, la bocca amara in quanto questa somma recuperata dalla SIP dovrebbe poi essere trasferita all'erario, senza aumentare, quindi, le risorse a disposizione della SIP stessa per gli investimenti.

Ho già ricordato i numerosi ritocchi che in questi ultimi anni ha subito il canone di concessione, che è partito dal 4 per cento, è poi sceso allo 0,50 per cento, proprio per favorire la ripresa in questo settore, è poi risalito nuovamente al 3 per cento e adesso deve arrivare al 5,50 per cento.

Devo dire di condividere, almeno nello spirito che la sorregge, l'osservazione del senatore Giustinelli a proposito del notevole incremento operato dal disegno di legge finanziaria sugli stanziamenti previsti dalla legge n. 39 del 1982, anche se nutro qualche dubbio sulla sua proposta di ridurre di 300 miliardi tale incremento, rendendo così inutile l'eliminazione delle tariffe sociali.

Concludendo, desidero dichiarare la mia adesione al suggerimento espresso dal senatore Colombo sempre in tema di manovra sul canone di concessione della SIP, che peraltro si riallaccia alle considerazioni che ho svolto in sede di relazione. Ritengo però che non sia necessaria a tal fine la presentazione di un emendamento in quanto — posto che la legge del 1984 stabilisce che il canone non può essere inferiore al 3 per cento e poichè il 5,5 per cento è superiore al 3 per cento — è sufficiente fissare per il 1986 il canone di concessione al 5,5 per cento, senza pregiudicare la situazione per gli anni futuri. Pertanto, se anche il Ministro è d'accordo, sarei del parere di segnalare questo suggerimento nel rapporto alla 5^a Commissione, senza presentare emendamenti. Ritengo che tale proposta possa trovare il consenso sia delle forze di maggioranza che di quelle di opposizione.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Desidero innanzitutto ringraziare il relatore e gli altri senatori intervenuti nel dibattito per la puntuale attenzione che hanno mostrato in merito alla situazione dell'Amministrazione che rappresento.

Risponderò brevemente ai quesiti che mi sono stati posti, riservandomi, per quanto riguarda le proposte che sono state preannunciate e che dovranno essere ripresentate in sede di Commissione bilancio sotto forma di emendamenti al disegno di legge finanziaria, di esprimere puntualmente, dopo il necessario coordinamento con il Ministro del tesoro, in quella sede, l'opinione del Governo. Mi riferirò, quindi, principalmente ai problemi di carattere generale che sono stati posti in relazione alla politica dell'Amministrazione delle poste, non senza aver prima espresso il mio compiacimento per il fatto che, per la prima volta da quando sono Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, l'attenzione maggiore è stata rivolta all'aspetto della gestione della Amministrazione postale piuttosto che a quello del riassetto delle telecomunicazioni, come normalmente avviene.

Non posso che dichiararmi preoccupato per le difficoltà che presenta tale necessario riassetto, dal quale non è possibile disgiun-

gere la questione — che al limite potrebbe essere considerata anche autonomamente — della riforma dell'Amministrazione postale o — come spesso si dice impropriamente, anche da parte della Corte dei conti — del Ministero delle poste che — come ho detto più volte — come tale quasi non esiste. Di fatto il Ministro è essenzialmente il presidente di due aziende e, come tale, è responsabile dei loro bilanci. Non è certo possibile pensare che io possa essere soddisfatto nel presentare un bilancio di previsione con un *deficit* finanziario di 2.084 miliardi; allo stesso modo non sarebbe soddisfatto un capofamiglia che alla fine dell'anno non riuscisse a far quadrare il bilancio familiare. Anche rispetto alla situazione della spesa pubblica totale, che è uno dei temi di maggiore discussione e di maggiore impegno in riferimento alle possibilità di ripresa e di sviluppo del Paese, non posso che condividere le preoccupazioni che sono state qui manifestate e che attengono alla necessità di rendere la spesa sempre più coerente con l'esigenza di offrire migliori e più efficienti servizi.

La riforma dell'Amministrazione — come diceva anche poco fa il relatore — dovrà realizzare la trasformazione dell'azienda attuale in un'azienda pubblica che possa definirsi impresa e che in maniera più diretta riesca a contenere lo squilibrio tra le spese ed i ricavi. Attraverso la creazione di una struttura più snella ed efficiente, la riforma punta quindi essenzialmente al miglioramento dei servizi e all'incremento del movimento. Le maggiori entrate previste dall'attuale bilancio derivano, infatti, proprio dal fatto che si tende ad incrementare il movimento.

Rispetto alla proposta — che sembra essere alquanto di moda — secondo la quale tutti i problemi potrebbero essere risolti trasformando il pubblico in privato, devo dire che personalmente la ritengo frutto di una teorizzazione sbagliata. A tale spinta verso la privatizzazione ritengo che si debba rispondere operando la trasformazione dell'attuale Amministrazione in un'azienda pubblica gestita con criteri imprenditoriali capaci di fornire servizi efficienti.

Desidero chiarire che in questo settore il nostro Paese ha scelto una strada del tutto

particolare, molto diversa, per esempio, da quella imboccata dagli Stati Uniti dove il problema all'ordine del giorno è quello della *deregulation*, cioè del passaggio al privato e della eliminazione quasi totale dell'intervento pubblico. La strada che abbiamo scelto — la cui sperimentazione abbiamo accentuato in questo periodo — consiste, invece, nell'intervento del capitale pubblico, però attraverso la forma privatistica, e nell'associazione, positivamente sperimentata — ricordo a tale proposito gli esperimenti SIRTI e SIP — di capitale privato e di capitale pubblico. Questi sforzi, che tendono a migliorare la situazione, debbono essere a mio avviso continuati.

Ragioni di ordine strettamente sociale hanno indotto il Ministero ad operare una distinzione fra la riforma nel settore delle telecomunicazioni — per il quale è stata indicata la strada del settore pubblico delle partecipazioni statali — e la riforma del servizio postale, che presenta maggiori caratteristiche di ordine sociale, per il quale si è scelta invece la strada dell'azienda pubblica, anche se trasformata in azienda-impresa, secondo una concezione più moderna.

È inutile negare che i costi sociali ci sono: essi investono il problema — cui è stato già accennato — delle agevolazioni a favore della stampa e delle stampe; degli uffici a traffico estremamente ridotto; della necessità di organizzare servizi particolarmente onerosi per accelerare il trasporto, la distribuzione a tariffa agevolata di oggetti di contenuto informativo e culturale, che non hanno un riscontro adeguato in termini finanziari per l'azienda che li esercisce. Da qui nasce l'impegno di una gestione proiettata verso l'esterno, verso il miglioramento qualitativo dei servizi ed il recupero anche dell'utenza pregiata distolta dalla concorrenza, perché un'altra ragione del *deficit* è determinata proprio da questo fenomeno. Oltre ai motivi cui si è riferito il relatore Masciadri in merito a nuovi modelli e a nuove modalità di comunicazione, vi è infatti anche un altro dato: si corre il rischio, con una organizzazione priva della necessaria snellezza, che all'Amministrazione postale rimanga soltanto il peso del servizio più oneroso, mentre i

servizi che rappresentano maggiore utilità (tranne il tentativo, positivamente sperimentato, del CAI-Post) vengono di fatto assunti dal settore dell'iniziativa privata. A tale problema deve essere dedicata particolare attenzione da parte dell'azienda così trasformata.

Sotto questo profilo, basti pensare alla necessità di una pubblicità più adeguata rispetto ai servizi che sono stati organizzati. Non nascondo che quando sono diventato Ministro delle poste alcuni tipi di corrispondenza non li conoscevo neppure io, perchè al riguardo non c'erano indicazioni nè alcun genere di pubblicità.

Lo stesso discorso vale per il bancoposta, rispetto al quale ho notato la delicatezza con cui il senatore Giustinelli ha toccato il problema. Mi sono interrogato su come sia possibile raccogliere tanto denaro dando interessi molto più bassi degli altri. Quando facevo l'amministratore locale o ero Presidente dell'Unione delle province, sostenevo la trasformazione della Cassa depositi e prestiti in banca degli enti locali. Quello delle telecomunicazioni è un settore che ha bisogno di particolari investimenti e, come del resto è riconosciuto da tutti, credo che debba essere un settore trainante e che una parte di questa disponibilità possa essere utilizzata appunto per investimenti in tale campo. L'anno scorso attraverso la legge finanziaria abbiamo destinato 1.000 miliardi, più altri 500, al settore delle telecomunicazioni, infrangendo un principio che era esclusivamente di altra natura ed aprendo un varco sul quale a mio avviso ulteriormente, oltre che nel campo indicato, bisogna cercare di operare.

Non mi permetto — per carità — di entrare nella discussione dei tassi dei BOT, dei CCT ed eventualmente del maggiore o minore interesse che può essere dato sui buoni fruttiferi o sui conti correnti. Comunque, secondo i dati in mio possesso, le disponibilità che attraverso il risparmio postale vengono offerte dalla Cassa depositi e prestiti sono veramente rilevanti. Anche qui, con l'autonomia completa dell'azienda e, all'interno di questa, del settore bancoposta, ritengo si

potrà operare attraverso la riforma un notevole cambiamento.

Indiscutibilmente quello della produttività è uno dei problemi più grossi che abbiamo di fronte. Non starò a ricordare tutto quello che si è fatto al riguardo, anche perchè mi sembra sia doveroso un riconoscimento rispetto alle iniziative assunte nel campo dei servizi, dell'automazione su tutto il territorio nazionale e degli investimenti che sono stati realizzati. Il problema più grosso è quello di una sintonizzazione di questi nuovi mezzi con l'attività svolta dal personale. Rispetto all'avanzato processo di meccanizzazione che abbiamo avuto non vi è stata infatti una rispondenza di elevazione della produttività.

Vorrei ora fornire un chiarimento al senatore Giustinelli rispetto al fatto che non vi è alcuna previsione specifica nei dati di bilancio in tema di oneri connessi al rinnovo contrattuale. Se avessimo fatto previsioni di questo genere, avremmo percorso una volontà dell'Amministrazione a non superare determinati margini o altro, anticipando discussioni che invece appartengono tutte alla trattativa che si svolgerà con il sindacato. Ovviamente questi problemi saranno affrontati a suo tempo attraverso gli strumenti dell'assestamento del bilancio e gli altri che abbiamo a disposizione. La preoccupazione, che un'indicazione di previsioni potesse costituire già una scelta di merito da parte dell'Amministrazione indipendentemente dal confronto con il sindacato, oltre all'impossibilità di una previsione specifica, ci ha indotto quindi a non predisporre alcuna norma in materia. Ho già avuto occasione di rassicurare i rappresentanti dei sindacati, con i quali abbiamo l'abitudine di confrontarci anche prima della presentazione del bilancio, che questo problema sarà affrontato nella sede più opportuna.

Per quanto riguarda la domanda rivolta dal senatore Masciadri rispetto alle assunzioni nell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, devo innanzitutto far presente di aver sempre valutato con criteri piuttosto rigidi le esigenze di carattere ordinario prospettate in modo pressante. D'altro canto, anche i concorsi in atto sono sottoposti all'accetta della

legge finanziaria, non è che prescindano dalle disposizioni di carattere generale che essa ha posto su questo punto.

Per quanto riguarda la connessione fra tale problema e la riforma dell'assetto, si sono chieste previsioni di tempo per il perfezionamento di quest'ultima. Mi auguro che il Consiglio dei ministri possa varare la riforma al più presto, salvo verificare i tempi delle discussioni parlamentari. Avendo fatto come Ministro solo l'esperienza di Ministro per i rapporti con il Parlamento, posso aver commesso l'ingenuità di ritenere che si potesse terminare più rapidamente su alcuni punti, che toccano interessi grossissimi. L'argomento infatti investe circa 200.000 dipendenti della Pubblica amministrazione ed è la prima volta che si affronta un problema del genere per il riassetto ed il riordinamento del settore, quindi è chiaro che implicherà una discussione non semplice.

Intanto, per quelle che sono le sue responsabilità, l'Azienda di Stato, finché il Parlamento non avrà varato la riforma, deve rispondere ai propri doveri, che anzi dal punto di vista istituzionale sarebbero di gran lunga superiori a quelli che in effetti può esercitare, in qualità di organo tecnico del Ministero che dovrebbe sovrintendere al controllo, ad esempio, di tutto il sistema delle telecomunicazioni nel nostro Paese. Quindi, se qualcosa è avvenuta, è stato sulla base di questa considerazione e non per altre ragioni.

Per quanto riguarda il problema della stampa, ritengo che, sebbene ci sia una differenza tra i vari organi di stampa, esso deve essere esaminato nel merito, diminuendo i finanziamenti per alcuni aspetti e confermandoli per altri. Infatti, non è giusto far carico dell'onere connesso alle agevolazioni per il settore della stampa alla sola Amministrazione postale: è evidente che, se abbiamo il dovere di dare un ulteriore contributo all'editoria attraverso tariffe postali agevolate, questo non può ricadere sul bilancio dell'Amministrazione postale. È necessario che lo Stato, allorché ritenga di concedere agevolazioni, tenga conto di questo aspetto anche per una ragione di omogeneità, in modo che si possa concretamente ed effettivamente sapere in ogni settore quanto viene concesso

da parte dello Stato in termini di contributi. Questi oscillano intorno ai 600-650 miliardi, il cui significato potremo valutare esattamente al momento giusto allorquando disporremo delle indicazioni relative ai vari problemi che sono stati qui sollevati. Si pensi, ad esempio, all'onere per costi sociali di 107 miliardi circa per gli uffici a scarso carico di lavoro; per questi condivido la necessità di una soppressione non brusca, ma graduale. Posso dire che su questo argomento, posto alla nostra attenzione dal senatore Giustinelli, ho già avanzato al Ministro del tesoro una proposta di emendamento al disegno di legge finanziaria, che sarà discusso in sede governativa.

Condivido inoltre le considerazioni del senatore Vittorino Colombo rispetto al problema del canone di concessione della SIP ed all'eventualità di studiare degli automatismi. Non è possibile pensare che aziende come la SIP, che devono operare con criteri privatistici, possano programmare i loro investimenti se rimangono collegate ai ritardi delle scelte del Governo e del Parlamento rispetto ai problemi tariffari. Sarò lieto di conoscere anche le proposte del Gruppo comunista, nella speranza che si possano trovare dei punti di incontro, soprattutto per garantire la certezza di alcune entrate.

Consentitemi di dire che per il piano delle telecomunicazioni si sta compiendo un piccolo passo in avanti rispetto all'investimento complessivo di 100 miliardi in 10 anni, con la ricerca rispetto al piano precedente di nuovi elementi di finanziamento e di una maggiore possibilità di effettiva realizzazione del piano. Questo è un dato importante: il CIPE ha già approvato tale piano, ma è necessario coordinarlo con quello presentato dal Ministero dell'industria, anche se posso dire che la differenza sostanziale tra i due piani è che quest'ultimo è un piano incentivante o, come si usa dire, accelerato per alcuni settori, nel campo appunto della telefonia. Questo è un aspetto che ha trovato immediatamente consenziente il Ministro delle poste, salvo la ricerca anche in questa sede di un finanziamento. Senza usare espressioni particolarmente negative, devo dire che a mio avviso non esiste uno spazio

strategico per una previsione da parte del Governo di una politica nel settore delle telecomunicazioni. Rispetto alle concrete possibilità del nostro Paese, abbiamo compiuto un complessivo sforzo per mettere insieme capitale pubblico e capitale privato al fine di accorciare la distanza con i paesi europei più avanzati di noi; tuttavia, una strategia del genere può avere senso solo se riusciremo in qualche modo a misurarci con le due potenze *leaders* del mondo, gli Stati Uniti ed il Giappone, ossia a superare una visione di carattere europeo, strategia per la quale ci stiamo muovendo già da adesso. Mi auguro che si possa operare anche in relazione alle interessanti iniziative assunte nel campo della ricerca.

Per quanto riguarda poi lo stato di attuazione della legge n. 39 del 1982 — problema ricordato dal senatore Vittorino Colombo — dichiaro la mia completa disponibilità a presentare al Parlamento una dettagliata relazione. Devo tuttavia sottolineare che ho lamentato una serie di difficoltà e di ritardi, determinati molte volte dalle amministrazioni locali — mi dispiace dirlo — soprattutto nel Mezzogiorno. Potete immaginare quanta particolare attenzione io ponga rispetto al fatto che in relazione al piano della legge n. 39 la parte maggiormente in ritardo è quella relativa al Mezzogiorno d'Italia! Occorre considerare il dato dell'incremento di spesa; tuttavia, mi permetto di esprimere un parere negativo all'ipotesi comunista di un emendamento che riduca di 300 miliardi l'intervento concordato con il Ministro del tesoro per la realizzazione totale del piano e quindi per il rifinanziamento della legge.

GIUSTINELLI. Visto che esiste un problema di spesa e di residui passivi, credo che lei potrebbe aderire ad un'ipotesi di rimodulazione di ulteriori stanziamenti, ammontanti a 988 miliardi, per cui i 300 miliardi che graverebbero sull'utenza a causa dell'eliminazione delle fasce sociali potrebbero anche slittare al 1987.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Anche questo è un aspetto da considerare. Vorrei capire, tuttavia, perchè gli

interessi degli utenti debbano essere rappresentati proprio nell'ambito del piano di sviluppo del settore postale. Non capisco, in sostanza, perchè un problema come questo debba essere sollevato nell'ambito di un piano di ammodernamento dell'Amministrazione. La soluzione bisogna ricercarla all'interno; su questo comunque avremo certamente modo di confrontarci in futuro e di valutare le iniziative da adottare.

Anticiperò ora una mia opinione personale connessa, appunto, al proposito di ricercare soluzioni adeguate da dare al problema. Condivido, in linea di massima, quanto è stato detto sulla SIP; ad ogni modo, una cosa è l'attribuzione di bilancio ed altro è la situazione concreta, per cui l'essere, per quanto riguarda la SIP, esattore per conto dello Stato, è cosa diversa dalla reale situazione interna dell'Azienda.

Gli altri problemi che sono stati sollevati riguardano le dolenti note del sistema radio-televisivo. Vorrei dire, rispondendo alle osservazioni avanzate con una battuta, che se amorosi sensi ho manifestato in passato, ritengo di averli manifestati più nei confronti del servizio pubblico che nei confronti del settore privato. Infatti, c'è il malvezzo di attribuire ai provvedimenti un nome, per cui i provvedimenti del Governo sono stati battezzati con il nome di «decreti Berlusconi», il che non è assolutamente vero. Basti considerare che l'unica norma del decreto-legge che si è dovuto prorogare era quella relativa ai termini per l'esercizio delle attività di alcune emittenti private nel Paese.

GIUSTINELLI. Di fatto, però, non si riesce a procedere alla nomina del Consiglio di amministrazione della RAI.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. In quel caso il problema è ben diverso.

Il Ministro, che una volta ha fatto da mediatore, ha avanzato una proposta che poi, fortunatamente, è passata, almeno per un anno. Tuttavia, lo stesso Ministro, secondo un'antica filosofia napoletana, ha tratto buon profitto da quanto accaduto e ritiene che è sempre poco opportuno fare da mediatori,

perchè, comunque vadano le cose, se ne esce sempre malconci.

Quella proposta è oggi legge dello Stato e contiene alcuni dati di grande importanza, relativi al passaggio dal sistema di monopolio al sistema misto, alla nuova regolamentazione del settore e alle modifiche da apportare alla legge n. 103 del 1975 sulla base di determinati principi. Che poi non si riesca a raggiungere gli obiettivi che si intende perseguire per vari motivi questo è un altro discorso.

Nel corso della discussione in Aula qui al Senato ebbi modo di fare, a suo tempo, una distinzione tra Governo, maggioranza di Governo e maggioranza parlamentare, sostenendo che essendo completamente sottratto, il settore radiotelevisivo, a qualsiasi potere di controllo o di incidenza da parte del Governo stesso, il problema fosse non già quello di un Governo o di una maggioranza di Governo, bensì quello di una maggioranza parlamentare che doveva ottemperare alle indicazioni che lo stesso Parlamento, nella sua sovranità, accettava convertendo in legge il decreto-legge in questione.

Mi associo a tutti coloro che elevano auspicci affinché il problema venga sollecitamente risolto ed aggiungo che è un errore, a mio avviso, mantenere il servizio pubblico in una posizione di stallo, avendo introdotto una sorta di sistema misto che sollecita, in qualche modo, anche una certa concorrenzialità tra pubblico e privato. Tutti devono essere posti in condizione di poter operare, anche il servizio pubblico rispetto a quello privato. Per onestà, devo riconoscere che il fatto che i termini per alcune emittenti private siano soggetti a determinate scadenze per cui mi si chiede se si intenda presentare un «decreto Berlusconi» *ter o quater*, costituisce un elemento che, indiscutibilmente, anche rispetto alle previsioni complessive di investimento, suona come un dato negativo per lo stesso sistema privato e per la sua evoluzione, anche se, sotto certi aspetti, si finisce per mantenere lo *statu quo* e per non consentire quelle modificazioni che in una situazione di mercato libero possono invece manifestarsi.

Il censimento ha dato risultati confortanti rispetto alle previsioni. Ricordo che, quando

ebbe inizio il dibattito, si rilevò che, in Italia, le emittenti erano circa 8.000, mentre ora sono poco più di 4.000.

Il disegno di legge di riordino del sistema radiotelevisivo prevede, appunto, la pianificazione del settore tenendo conto, naturalmente, dell'esistente. Nell'altro ramo del Parlamento, quindi, si sta lavorando per cercare di varare al più presto il testo del provvedimento quanto meno in sede di Comitato ristretto. Non saprei dire, al momento, se sia possibile raggiungere questo risultato entro il 31 dicembre, dato il deteriorarsi della situazione politica; non mi sento, pertanto, di fare il profeta.

Il Parlamento, nella sua piena autonomia, ha ritenuto che il termine del 31 dicembre fosse adeguato; anzi, lo si voleva addirittura anticipare.

Mi auguro comunque che, nella piena consapevolezza da tutti manifestata della necessità di regolamentare il settore, si possa compiere uno sforzo per arrivare rapidamente ad una conclusione positiva. Ritengo, ad ogni modo, di poter fornire risposte più precise nel corso del dibattito in Aula e mi scuso con la Commissione per non averle potute dare prontamente in questa occasione.

Del resto, considerato il parere negativo del Gruppo comunista, preannunciato con molto stile parlamentare e con particolare cortesia ma anche in maniera precisa, non credo che maggiori puntualizzazioni su un singolo argomento da parte mia potrebbero far mutare l'atteggiamento dei senatori comunisti.

GIUSTINELLI. Noi siamo partiti dalla valutazione delle risposte del Governo fatte in tutti gli anni precedenti. Comunque prendiamo atto della sua volontà di rinnovare per il futuro.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Voglio dare, come è doveroso da parte mia, una giustificazione al fatto che ho immediatamente dato una risposta chiedendo, in conclusione, alla Commissione — nel ringraziare nuovamente il relatore e gli autorevoli senatori intervenuti nel dibattito — di

8^a COMMISSIONE

1504-1505 – Tabb. 9, 10, 11 e 17

voler esprimere parere favorevole sulla tabella 11, che concerne lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

PRESIDENTE. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione. Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Masciadri.

SPANO Roberto. Per dichiarazione di voto, signor Presidente, devo dire che ho visto rimbalzare negli interventi dei colleghi la preoccupazione della qualità dei servizi che dipendono dal Ministero delle poste; si tratta di una preoccupazione relativa alla contraddittorietà che esiste nel disegno di legge finanziaria in relazione alla misura parafiscale riguardante il canone SIP.

Volevo segnalare, con dichiarazione di voto (anche se la sede opportuna è la Commissione bilancio, che deve operare in termini di modifica o meno di quella norma del provvedimento che, in effetti, rispetto all'impostazione che questo Ministero ed il Governo hanno avuto nell'approvare l'anno scorso, con difficoltà, il disegno di legge di riduzione dei canoni) che noi vediamo una contraddizione che può avere riflessi negativi sulla politica tariffaria. Quindi sono favorevole alla tabella 11, con la sollecitazione al relatore, nel rapporto che esporrà alla Commissione bilancio, a sottolineare questo aspetto, proprio per l'elemento di contraddizione che introduce e che mi auguro il Governo voglia recuperare e superare al più presto, tenendo ben chiaro che con questo non si vuole dare una spinta al superamento del *plafond* del *deficit* di bilancio.

Dico quindi la mia opinione: se si potesse, sarei molto rigoroso e direi che bisognerebbe eliminare la norma, ma non siamo in queste condizioni per la situazione del bilancio. Bisognerebbe limitare, per lo meno, gli effetti della norma al solo anno 1986, con la qual cosa la contraddizione si esaurirebbe in un fatto puramente congiunturale di bilancio di questo anno, e rimarrebbero tutte le condizioni — o almeno larga parte di esse — affinché la politica tariffaria non prendesse un effetto distorsivo rispetto ad un incremen-

to delle entrate che vi deve essere dal punto di vista del traffico.

Sottolineo questo aspetto perchè l'ho visto rimbalzare sia negli emendamenti dell'opposizione, sia in quelli della maggioranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1504, resta conferito al senatore Masciadri.

I lavori terminano alle ore 13,10.

MERCOLEDÌ 12 FEBBRAIO 1986

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto**

I lavori hanno inizio alle ore 9,55.

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)**» (1504-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988**» (1505-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 9**)

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 10**)

– Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1986 (**Tab. 17**)

(Rapporto alla 5^a Commissione)

PRESIDENTE, *estensore designato del rapporto sulle tabelle 9, 10 e 17 e sul disegno di legge n. 1504-B.* L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1986)» e: «Bilancio di

previsione dello Stato per l'anno finanziario 1986 e bilancio pluriennale per il triennio 1986-1988 — Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1986 (tab. 9) — Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1986 (tab. 10) — Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1986 (tab. 17)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

Riferirò io stesso alla Commissione sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Mi sono assunto l'ingrato compito di riferire sulle modificazioni introdotte a tutte le tabelle in modo da evitare più interventi che avrebbero complicato e allungato temporalmente i lavori. Infatti, il nostro obiettivo è quello di una seduta rapida ed efficace.

Venendo alla sostanza delle questioni che si pongono alla nostra Commissione in relazione agli articoli del testo del disegno di legge finanziaria modificati dalla Camera e alle tabelle di bilancio relative ai Ministeri di nostra competenza, devo partire da una importante modifica apportata dalla Camera in materia di revisione prezzi. La Camera ha infatti ripristinato l'articolo in materia di revisione prezzi che era stato stralciato, come ricorderete, dal Senato proprio per iniziativa della maggioranza della nostra Commissione, con una convergenza abbastanza ampia. La proposta di stralcio era stata da noi fatta alla Commissione bilancio ed era stata successivamente rimessa all'Aula. Il testo votato dalla Camera è esattamente quello originario proposto dal Governo e non tiene quindi minimamente conto delle discussioni e delle valutazioni che il Senato aveva fatto in relazione a questa materia.

L'orientamento prevalente della 8^a Commissione non era certo stato quello di evitare l'argomento, ma invece di affrontarlo, proprio perchè estremamente complesso e delicato, in modo più ampio. Tanto è vero che, rispettando un impegno preso con l'Aula, la norma stralciata dal disegno di legge finanziaria, era già stata inserita all'ordine del giorno della Commissione per la ripresa dei lavori nel mese di gennaio.

Ad ogni modo, quello che ora è divenuto l'articolo 33 prevede che per i lavori relativi ad opere pubbliche aventi durata inferiore all'anno non è ammessa la facoltà di procedere alla revisione dei prezzi. Per i lavori di durata superiore all'anno, invece, la predetta facoltà è ammessa, a decorrere dal secondo anno successivo all'aggiudicazione e con esclusione dei lavori già eseguiti nel primo anno, nonchè dell'intera anticipazione ricevuta, quando l'amministrazione appaltante riconosca che l'importo complessivo della prestazione è aumentato o diminuito in misura superiore al 10 per cento, per effetto di variazioni dei prezzi correnti intervenute successivamente all'aggiudicazione stessa.

Viene anche introdotta la facoltà per l'amministrazione appaltante di ricorrere al prezzo chiuso, consistente nel prezzo del lavoro al netto del ribasso di asta, aumentato del 5 per cento per ogni anno intero previsto per l'ultimazione dei lavori. Nel caso di contratto a prezzo chiuso non è ammesso il ricorso alla revisione prezzi.

Sempre in tema di procedure per la realizzazione di opere pubbliche, la Camera ha introdotto una norma di particolare interesse all'articolo 13, prevedendo che, qualora gli aumenti derivanti da revisione prezzi, da aggiudicazione di appalto con offerta anche in aumento, ovvero da lavori necessari in corso d'opera superino la percentuale del 6 per cento rispetto alle previsioni iniziali di spesa, debba intervenire un'apposita autorizzazione da parte del Nucleo tecnico di valutazione degli investimenti pubblici. Tale disposizione riguarda soltanto gli investimenti nell'edilizia residenziale pubblica, infatti è contenuta in un comma agganciato direttamente al testo precedente.

A mio avviso, per quanto riguarda la revisione prezzi, credo che dobbiamo collocare correttamente nel clima affannoso dei lavori della Camera il fatto che in Aula — e non in Commissione — si sia ripristinato il testo del Governo, senza neppure tener conto della formulazione di un emendamento al testo del Governo presentata al Senato dallo stesso Gruppo comunista. Probabilmente più che di sottovalutazione, si è trattato di fretolosità. Da parte delle opposizioni si è preferito

dare più un colpo alla maggioranza che non valutare appieno le difficoltà interpretative ed applicative della norma.

Credo che compito dell'8^a Commissione del Senato sia di ribadire che la posizione che avevamo assunto non era dilatoria, ma seria e meditata per arrivare ad una soluzione efficace ed equilibrata del problema della revisione prezzi, il quale, del resto, in una fase di inflazione decrescente è sempre meno significativo, mentre altri meccanismi di aggiudicazione e di esecuzione degli appalti di opere pubbliche sarebbero meritevoli di attenta considerazione.

Rimane affidata al seguito dell'*iter* di questo provvedimento la valutazione della possibilità politica e tecnica di eventuali modifiche. In ogni caso, nel rapporto da inviare alla 5^a Commissione, dobbiamo ribadire, senza alcuna animosità nei riguardi dell'altro ramo del Parlamento, le ragioni che ci hanno portato ad una conclusione che è stata poi confermata dall'Aula. Sono convinto che verremmo meno ad un principio di coerenza e di chiarezza rispetto all'assunzione di responsabilità precedente, se così non facessimo. Naturalmente, se si aprisse la questione di un'ulteriore modifica allora bisognerebbe entrare nel merito di proposte tecniche, ma ciò non potrebbe avvenire in questo provvedimento.

Non c'è dubbio che la disposizione ha assunto, per il rilievo dato dalla stampa, l'immagine di un segnale di svolta in senso moralizzatore e per il contenimento dei costi delle opere pubbliche, che purtroppo solo in parte riuscirà a perseguire.

Quindi si tratta di un segnale che poi, in fase di applicazione concreta della normativa, deluderà le attese che ha determinato la decisione della Camera ed eventualmente quella conforme che assumerà il Senato. Credo comunque, per concludere sul punto, che se la norma resterà immutata, nel prosieguo dei lavori dei prossimi mesi ci troveremo nella necessità di tornare sulla questione con iniziative di origine parlamentare tendenti ad affrontare in modo più organico la materia.

Venendo ad altri punti che ci interessano perchè introdotti o modificati dalla Camera

dei deputati, vi segnalo l'articolo 34, al quale è stato aggiunto un comma che, ai fini del completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli, autorizza la spesa di 500 miliardi per il quinquennio 1986-1990, in ragione di lire 20 miliardi per il 1986, di 50 miliardi per il 1987, di 100 miliardi per il 1988 e di 165 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990.

Va inoltre segnalata un'altra disposizione che riguarda il Comitato dei ministri di cui al piano generale dei trasporti. All'articolo 34 è stato aggiunto dalla Camera un ulteriore comma in base al quale, fino all'entrata in funzione del CIPET, è prorogato il Comitato dei ministri previsto dall'articolo 2 della legge n. 245 del 1984 (che dava al Governo appunto il compito di elaborare il piano), Comitato che si avvarrà della segretaria tecnica prevista dall'articolo 3 della predetta legge.

Per quanto riguarda il programma triennale ANAS, la Camera, facendo una cosa che avevamo auspicato anche noi in sede di espressione del parere, all'articolo 13 ha aggiunto un comma il quale, ai fini dell'attuazione del programma, autorizza l'ulteriore spesa di 2.200 miliardi di lire, in ragione di 100 miliardi per il 1986, di 100 miliardi per il 1987 e di 2.000 miliardi per il 1988. In questo modo la dotazione complessiva per la realizzazione degli interventi di cui al piano triennale è di 6.200 miliardi (4.000 assegnati dall'articolo 6 della legge n. 526 e 2.200 previsti dal predetto comma).

Per quanto riguarda le agevolazioni ferroviarie, all'articolo 10 la Camera, insieme ad altre modifiche riguardanti la procedura per la graduale soppressione degli uffici postali con volume di traffico ridotto nonchè le disposizioni per l'ammortamento dei mutui che saranno contratti dall'«Ente Ferrovie dello Stato», ha parzialmente ripristinato le agevolazioni di viaggio previste dalla legge n. 1108 del 1955, che invece nel testo del Senato, in accoglimento dell'indicazione del Governo, erano state eliminate.

Un'altra questione che vi segnalo è quella relativa agli interventi per la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti del mare. All'articolo 14 è stato aggiunto un comma

che autorizza la spesa di lire 20 miliardi per il 1986, 25 miliardi per il 1987 e 30 miliardi per il 1988, in relazione alle finalità previste dall'articolo 4 della legge n. 979 del 1982. Si tratta di spese per la costruzione, l'acquisto o il noleggio di mezzi nautici, aeromobili, mezzi di trasporto e di rimorchio e relative dotazioni ed attrezzature per la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti del mare.

Per quanto riguarda infine le tabelle di nostra competenza, conseguentemente alle modifiche introdotte nel disegno di legge finanziaria ovvero per esigenze di aggiustamento contabile delle previsioni di spesa, sono state introdotte alcune variazioni alle tabelle 9 (Lavori pubblici), 10 (Trasporti) e 17 (Marina mercantile). Non è stata invece modificata la tabella 11 (Poste e telecomunicazioni).

Mi fermo qui, ricordando nuovamente in conclusione che a noi spetta discutere soltanto le parti introdotte o modificate dalla Camera dei deputati ed esprimere un parere alla Commissione bilancio, la quale inizierà i suoi lavori domani mattina. Quindi per noi il termine ultimo è stasera e mi auguro che si possa procedere in maniera abbastanza rapida — visto che le questioni di rilievo non sono molte — per poter esprimere un parere in giornata alla Commissione bilancio.

Dichiaro aperta la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

DEGOLA. Signor Presidente, sui temi specifici non ho da svolgere che pochissime considerazioni.

Per quanto riguarda la revisione prezzi, condivido pienamente l'impostazione da lei data, per cui mi sembra che la linea logica che dobbiamo sostenere nel rapporto sia quella di ribadire le ragioni già espresse quando esaminammo in prima lettura il disegno di legge finanziaria. Non si trattava affatto di una manovra dilatoria, ma volevamo rendere possibile una valutazione migliore e più organica in merito ad un argomento che aveva certamente dei riflessi importanti, ma che, così come era stato impostato all'interno della «finanziaria», presentava anche aspetti abbastanza contraddittori o comun-

que di difficile interpretazione. Essi permangono nel testo che ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento.

Per esempio, non si capisce bene il momento a partire dal quale viene applicata la nuova normativa di revisione prezzi. Innanzitutto, secondo me devono considerarsi esclusi i lavori iniziali, i contratti in corso di esecuzione, che sono stati stipulati a suo tempo con una certa normativa di revisione prezzi e che non possono in corso di esecuzione vederla trasformata. Ma cosa avviene per esempio per le gare per le quali sono state presentate le offerte e che non sono state ancora aggiudicate? Si applicherà a questi contratti la nuova o la vecchia normativa? Bisogna considerare che le imprese hanno presentato le offerte tenendo conto della vecchia disciplina. L'argomento, così come è impostato, presenta una serie di equivoci, di possibilità di interpretazioni, per cui ritengo estremamente logico che la Commissione ribadisca nel rapporto quanto aveva già deciso la volta scorsa.

Credo che nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati si aggiunga un ulteriore elemento di contraddizione non lieve, laddove si stabilisce che «quando gli aumenti derivanti da revisione prezzi, da aggiudicazione di appalto con offerta anche in aumento o da lavori che si rendessero necessari in corso d'opera superano il 6 per cento rispetto alle previsioni iniziali di spesa deve intervenire una apposita autorizzazione del Nucleo tecnico di valutazione degli investimenti». Secondo me ciò è in netta contraddizione con quanto si dispone in ordine alla facoltà per le amministrazioni di stipulare contratti a prezzo chiuso, perchè tale facoltà — si dice nel quarto comma — consiste nel poter concludere un contratto con il prezzo del lavoro, al netto del ribasso di asta, aumentato del 5 per cento per ogni anno intero previsto per l'ultimazione dei lavori. E allora, ad esempio, nel caso di un lavoro che dura due o tre anni, secondo il testo proposto, dovrebbe essere possibile stipulare un contratto in base al quale ogni anno si può aumentare il prezzo del 5 per cento. Per altro, all'ultimo comma, si dice che se il risultato finale supera del 6 per cento l'importo iniziale...

COLOMBO Vittorino (V.). Non credo, perchè non c'è più revisione prezzi in quel caso. Qui si parla di revisione prezzi, ovvero di lavori necessari in corso d'opera. Nel caso del prezzo chiuso, non c'è più revisione prezzi.

DEGOLA. Comunque, anche eliminando questa considerazione, in quanto probabilmente è giusta l'interpretazione data dal senatore Colombo, a me sembra sia il caso di ribadire l'impostazione che aveva dato il Senato durante il precedente esame.

L'ultima cosa che volevo dire riguarda lo stanziamento dei 2.200 miliardi in relazione alla legge n. 526 del 1985. Secondo me, è giusto che venga stanziata questa somma; vorrei solo sapere poi cosa avviene e come, perchè in merito al primo stanziamento relativo alla legge n. 526 era stato previsto un certo *iter*, cioè l'approvazione da parte del consiglio di amministrazione dell'ANAS, il parere delle Commissioni parlamentari, eccetera.

LOTTI Maurizio. Il parere da parte delle Commissioni parlamentari è già stato espresso!

PRESIDENTE, *estensore designato del rapporto sulle tabelle 9, 10 e 17 e sul disegno di legge n. 1504-B*. Altrimenti non ci sarebbe bisogno di questo intervento.

DEGOLA. Ottenuto questo chiarimento, signor Presidente, non ho niente da aggiungere.

MASCIADRI. Signor Presidente, non c'è molto da dire in quanto, per la verità, non è stata modificata di molto la parte che riguarda la competenza della Commissione. Sulla revisione prezzi sono d'accordo con le considerazioni del Presidente, fatte proprie anche dal senatore Degola; vorrei semplicemente aggiungere che ritengo non negativo questo ripristino perchè, quanto meno, si sono tenuti in considerazione vari stati di tensione creatisi sul problema. L'aver ripristinato il precedente contenuto dell'articolo 5 ci co-

stringe, in un certo senso, a muoverci in una certa direzione, a parte le considerazioni che poi faremo. D'altra parte, quello della revisione prezzi è diventato in Italia un problema clamoroso, non solo per lo Stato, ma anche per i comuni. Occorreva dare un segnale preciso, che non fosse quello di derogare, vale a dire un «lo faremo dopo». Quindi — ripeto — stimo non negativo il fatto che sia stato ripristinato questo articolo, in quanto ciò obbliga il Parlamento a muoversi in una certa direzione, non trascurando più un problema che è diventato una vergogna nazionale. Sinceramente, ci lasciavano un po' tutti perplessi queste revisioni prezzi che fiorivano qua e là dando adito a molti sospetti e polemiche.

Per quanto riguarda le proposte circa la metropolitana di Napoli non ho nulla in contrario. Capisco benissimo le ragioni che hanno determinato la proposta e devo solo far notare che, così come per altri provvedimenti, il problema è che ci si impegna poco per l'anno 1986 e molto invece per gli anni a venire: si spostano sempre in là i termini degli impegni, tanto è vero che mentre l'impegno di 20 miliardi per il 1986 è poco significativo, è solo un segnale, i 480 miliardi rimanenti vengono stanziati negli altri 3 anni. Così come per quanto riguarda il piano triennale, la stessa ragione mi induce a fare questa considerazione circa la metropolitana di Napoli.

Per quanto riguarda le agevolazioni ferroviarie avevo già immaginato che le cose sarebbero andate in questo modo. Il provvedimento era — secondo me — abbastanza chiaro e bisognava mantenerlo nella sua forma originaria; non avevo quindi dubbi che la Camera avrebbe ripristinato almeno alcune delle agevolazioni previste originariamente.

In relazione poi alla questione del Comitato dei ministri ritengo vi sia solo il problema degli eventuali tecnici ai quali ha già fatto riferimento il senatore Colombo. Non ho altro da aggiungere, perchè mi sembra che le variazioni suggerite — ripeto — non siano molto significative e quindi ritengo che il disegno di legge finanziaria possa proseguire il proprio *iter* abbastanza velocemente.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, sono tre le questioni sulle quali vorrei svolgere una brevissima riflessione. La prima è la questione dell'articolo 33. Si è svolta ieri una riunione dell'Ufficio di Presidenza della Commissione e in quella sede abbiamo avuto già modo di scambiare un'opinione in proposito. Il mio convincimento è che si tratti di un articolo che, più che rispondere sul piano tecnico in modo adeguato ad un problema che è reale, ha un forte contenuto di manifestazione di volontà e di orientamento, salvo il fatto che poi questi vengono espressi in un modo che lascia adito a grosse perplessità di carattere interpretativo. Forse non è stato valutato fino in fondo, sia al Senato che alla Camera, il contenuto reale dell'articolo e le conseguenze che potrebbe determinare che non facilmente potrebbero avere collegamento con l'indicazione che l'articolo 33 vorrebbe invece segnalare. Ricordo che al Senato il Gruppo comunista presentò un proprio emendamento al testo dell'articolo 33 inizialmente presentato dal Governo; ovviamente, faremo una riflessione come Gruppo sull'opportunità o meno di recuperare il contenuto di quell'emendamento e quindi non sono in grado, in questo momento, non avendo avuto la possibilità di scambiare opinioni con i colleghi comunisti della Commissione bilancio, di dire quale sarà la nostra posizione in merito, però non vi è dubbio che la legge finanziaria deve dare in questa materia un segnale ben determinato, e quindi non è certamente accettabile sul piano politico un atteggiamento del Senato che ignori il problema, una volta che la Camera, con un voto così ampio (solo 46 voti contrari), ha affrontato e risolto il problema con tanta forza e con una determinazione molto significativa.

L'altra questione che volevo affrontare riguarda le agevolazioni ferroviarie. Signor Ministro, trovo che l'articolo 10 al comma 15 del testo approvato dalla Camera dei deputati sia di un'ipocrisia incredibile. Credo che chiunque avrebbe modo di divertirsi nel leggere questo articolo, e anche di fare alcune considerazioni: vi è il primo periodo di tale comma, che è solenne, nel quale è enunciato un manifesto in cui si dice che tutte le agevolazioni vengono abolite fatta eccezione,

giustamente, per gli accompagnatori degli invalidi, eccezione quanto mai doverosa. Segue poi il secondo periodo con il quale tranquillamente si svuota di contenuto il primo. Non so se ciò sia dovuto a pressioni — come diceva il senatore Masciadri — intervenute alla Camera dei deputati; certo è che non è questo un modo rigoroso di legiferare. La segreteria della Commissione ci ha fatto avere copia della legge 20 novembre 1955, n. 1108 e ho passato in rassegna le categorie interessate dalle agevolazioni ferroviarie. Dai preti ai giudici, ai parlamentari, tutti sono compresi. Mancano soltanto le «amichette», ma credo che quelle possano giovare dei biglietti gratuiti. Credo allora che se la maggioranza su questo problema deciderà di andare ad una qualche modifica del testo come ci è pervenuto dalla Camera e quindi ci sarà la possibilità di un reale confronto al Senato, i senatori comunisti non mancheranno di presentare un proprio emendamento soppressivo della seconda parte del comma 15 dell'articolo 10.

Occorre però fare un'avvertenza: questa non è materia che può essere trattata a colpi di manifesto; essa va recuperata in modo serio, attraverso una rassegna complessiva delle opportunità che possono esistere nell'ambito di convenzionamenti tra l'Ente Ferrovie dello Stato e il Ministero del tesoro con l'alta sorveglianza del Ministero dei trasporti, in modo da garantire tra l'altro un'agibilità delle ferrovie diversa da quella che potrebbe essere ipotizzata dall'attuale testo. Infatti, anche come Parlamento non abbiamo fatto una gran bella figura, perchè nessuno si è preoccupato delle agevolazioni ai cardinali, ma tutti hanno guardato a quelle riservate agli ex parlamentari.

Debbo ora chiederle, signor Ministro, un chiarimento su una norma che, tra l'altro, non è emendabile in quanto non è stata modificata dalla Camera dei deputati. Mi riferisco all'articolo 34 riguardante il Fondo trasporti: vengono stanziati in tutto 1.500 miliardi (300 miliardi per il 1986 e 600 miliardi sia per il 1987 che per il 1988). All'articolo 34 si dice che questo Fondo verrà erogato con le modalità di cui all'articolo 12 della legge n. 151. La riflessione che faccio è la

seguinte: oramai siamo a metà febbraio e la legge non potrà entrare in vigore fino ai primi di marzo; se bisognerà rifare tutti i conti per arrivare a determinare la percentuale spettante alle singole Regioni verranno persi un paio di mesi.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Posso assicurarle che verrà fatta un'assegnazione a *tranches*, tenendo conto delle percentuali precedenti. In altre parole, come già è avvenuto per l'anno scorso, verranno concesse anticipazioni alle Regioni sulle quote attribuibili in base al Fondo nazionale trasporti, seguendo le percentuali usate nel 1985.

LOTTI Maurizio. La ringrazio di aver già dato risposta a questa mia richiesta di chiarimento che derivava dalla preoccupazione di non dover rimettere in piedi il complesso meccanismo dell'articolo 12.

Circa le altre questioni, ho poco da aggiungere perchè si tratta di modifiche che noi abbiamo contribuito ad introdurre. Fra l'altro sono d'accordo sulla norma transitoria che proroga i poteri del Comitato dei ministri di cui al piano generale dei trasporti.

Come Gruppo, ci riserviamo di presentare alla Commissione bilancio i nostri emendamenti al disegno di legge finanziaria. Ovviamente, devo ribadire il giudizio complessivamente negativo su tale disegno di legge, giudizio che viene ulteriormente accentuato in questo senso dalla constatazione del modo in cui la maggioranza ha affrontato in questi quattro mesi quello che dovrebbe essere un provvedimento cardine dello Stato e che invece è diventato un calderone che raccoglie tutto.

GUSSO. Forse l'unica modifica buona apportata dalla Camera dei deputati è stata quella che ha stanziato delle somme per i danni derivanti dalle calamità naturali che stanno investendo il nostro Paese. Questo stanziamento di 650 miliardi in 3 anni è assegnato alla Presidenza del Consiglio e quindi immagino che sia a disposizione del Ministro per la protezione civile.

Ho presentato una interrogazione sull'argomento, anche se so che questo strumento

parlamentare serve a ben poco, anche perchè alle interrogazioni i Ministri non danno risposta.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Le interrogazioni richiedono determinati tempi tecnici, ma poi hanno sempre una risposta.

GUSSO. In questa interrogazione mi permettevo di indicare una strada possibile. Una serie di calamità naturali hanno colpito il nostro Paese: la pioggia è caduta in quantità notevolissime e la neve ha creato ha creato problemi che forse saranno ancora più gravi al momento del disgelo; ci sono state mareggiate che hanno distrutto interi litorali. Io vengo da Venezia e lì c'è in più il problema dell'acqua alta. A tutto questo c'è da aggiungere che la rete idraulica è in una situazione di grave crisi in numerose Regioni italiane, soprattutto a causa della pioggia.

Mi sembra che l'orientamento sia quello di non modificare il disegno di legge finanziaria, ma, nel caso dovessero essere apportati degli emendamenti, vorrei proporre che l'appostazione della tabella C per la voce difesa del suolo sia totalmente utilizzata dal Ministero dei lavori pubblici, dalle Regioni e dal Ministero dell'agricoltura per poter far fronte ad interventi risolutivi sulla rete idraulica, in modo da evitare gli allagamenti che hanno caratterizzato questi ultimi periodi.

Se non fosse possibile questo trasferimento propongo al Governo di farne oggetto di un decreto-legge come quelli che tante volte sono stati presentati nel passato sotto il titolo: «Interventi per opere pubbliche», che provveda ad assegnare fondi a questo scopo al Ministero dei lavori pubblici, al Ministero dell'agricoltura, e alle Regioni. Questa è la proposta che mi permetterei di avanzare in sede di parere alla Commissione bilancio affinchè ne tenga conto apportando eventualmente delle modifiche oppure rivolgendo un invito al Governo in questa direzione.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, sarò brevissimo, anche perchè i temi da discutere non sono molti. Mi rimetto a quello che lei e il collega Degola avete detto per quanto riguarda l'articolo 33 sulla revisione

prezzi. In sostanza eravamo stati degli ingenui; in buona fede avevamo ritenuto di stralciare l'argomento, ma per affrontare rapidamente il problema a parte. Siccome però lo stralcio molte volte significa insabbiamento, evidentemente questa è stata l'interpretazione data e la Camera ha ritenuto di ripristinare il testo originario. Per carità, mi rendo conto del significato politico — manifesto, dice il collega Lotti — della questione, ma forse si poteva agire diversamente. Del resto all'articolo 13 la Camera ha introdotto un altro segnale di carattere politico, sia pure parziale, in materia di revisione prezzi.

A questo punto ci riserviamo di presentare in Commissione bilancio non una proposta che vada in diretta contraddizione con il testo approvato dalla Camera, anche se non lo condividiamo, ma eventualmente delle modifiche tecniche migliorative. Ritenevamo — e questo era uno dei motivi per cui avevamo proceduto allo stralcio — che il testo non fosse adeguato alle finalità che si intendevano perseguire e che occorresse fare qualcosa di diverso. Ora, se troveremo il modo di concretare delle modifiche migliorative che senza capovolgere l'impianto normativo rispondano meglio allo scopo, eventualmente, ripeto, presenteremo un emendamento alla Commissione bilancio.

Non ho nulla da dire in merito alle modifiche apportate dalla Camera circa la metropolitana di Napoli.

Per quanto riguarda invece il Comitato dei ministri e la segreteria di cui alla legge n. 245, siamo d'accordo (del resto l'abbiamo affermato in sede di parere sul piano generale dei trasporti) che in attesa della costituzione del CIPET è necessario far riferimento al Comitato dei ministri stesso e alla segreteria. Non ci sembra però che in questa fase siano più necessari gli esperti, che comunque formalmente fanno parte della segreteria.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La segreteria si avvale, non è composta di esperti.

COLOMBO Vittorino (V.). Adesso non ho presenti le parole esatte del testo della legge n. 245. Se non erro, la segreteria è composta

di funzionari e di esperti, quindi qui parlando di segreteria tecnica formalmente si proroga tutto, mentre in questa fase, ripeto, mi sembra che gli esperti non siano più necessari. Comunque non occorre neanche presentare un emendamento al riguardo, perchè il Ministro deve procedere in questo senso non essendovi fondi. Del resto è la struttura permanente che ha bisogno di una sua continuità e non la consultazione degli esperti, i quali in sede di formulazione del piano invece erano necessari.

Non ho nulla da rilevare sul finanziamento del piano triennale ANAS.

Per quanto riguarda le agevolazioni ferroviarie, credo sia opportuno stendere un velo di pietoso silenzio, anche per non andare in senso opposto ai ragionamenti che facciamo circa l'articolo 33. Là un segnale politico che è stato introdotto e che noi avevamo ritenuto di accantonare la Camera lo ha inserito nuovamente e affermiamo che non è opportuno contraddire a quel segnale. Qui la Camera è andata in senso contrario, ma tutto sommato ritengo non sia il caso di porci in contrasto con questa decisione. Forse era opportuno procedere in modo diverso inizialmente, magari rimandando il tutto ad un esame di carattere complessivo che riordinasse la materia. Bisognerà tornare sull'argomento in altra occasione in modo organico e razionale, ma in questo momento credo proprio che non sia opportuno.

Infine, non ho nulla da rilevare circa gli interventi operati dalla Camera in materia di inquinamento e sulle singole variazioni delle tabelle.

PRESIDENTE, *estensore designato del rapporto sulle tabelle 9, 10 e 17 e sul disegno di legge n. 1504-B*. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Come relatore credo di non dover aggiungere nulla in sede di replica.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, non ho molto da dire anche perchè nelle interruzioni che ho fatto credo di aver fornito spiegazioni sia al senatore Lotti che al senatore Colombo. Vorrei svolgere

solo una considerazione per quanto riguarda le agevolazioni ferroviarie.

Tengo a ribadire che il Governo rimane nella posizione assunta originariamente e che la Camera ha modificato con un voto di cui nessuno poi ha riconosciuto la paternità. Il Senato deciderà come regolare la questione; probabilmente per motivi di ordine generale non saranno apportate modifiche.

Voglio però richiamare la logica del provvedimento del Governo che il Senato aveva allora, giustamente a mio giudizio, approvato. In realtà non stiamo facendo un'opera di agevolazione nel senso che qualcuno non paga. Questo vorrei fosse chiaro a tutti, alla gente, all'opinione pubblica. Non è che facciamo viaggiare delle persone senza che nessuno paghi: le facciamo viaggiare a spese del Tesoro. Infatti ognuna delle categorie previste dalla legge n. 1108 viene conteggiata e posta a carico del Tesoro per quelli che si chiamano obblighi di servizio. Questo vorrei che la gente lo capisse, altrimenti si ha la sensazione che ci sono dei cattivi i quali non vogliono concedere agevolazioni che non costano niente. No, costano denaro sonante che è estratto dalle tasche del cittadino, in quanto è il Tesoro che paga le Ferrovie dello Stato per questo servizio. Ripeto, lo voglio ribadire perchè si danno delle sensazioni sbagliate, quasi che — mi si consenta l'espressione — uno sia di cuore cattivo.

MASCIADRI. Costano vari miliardi.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Mille e rotti miliardi. Per onestà devo sottolineare che la gran parte è costituita da spese di viaggio dei pendolari, che però erano già previste dal decreto del Governo.

Una volta tanto non c'erano state critiche nei confronti del provvedimento anche da parte dell'opposizione perchè il criterio con cui era stata trasferita in decreto la delibera del Senato era molto semplice: le agevolazioni venivano concesse alle alte autorità dello

Stato, cioè ai Presidenti dei massimi organismi, quindi ad esempio non ai singoli consiglieri ma ai presidenti del Consiglio di Stato, poi erano previsti gli sconti sociali; le necessità di servizio erano strettamente definite e delimitate. Si trattava quindi di un criterio oggettivo che aveva creato molti elementi di malessere ma nessun privilegio, affidando al rapporto tra Ferrovie dello Stato e singole categorie attraverso convenzioni particolari la valutazione degli altri problemi.

Credo di poter condividere su questo punto l'opinione del senatore Colombo: dato che esiste una legge che va modificata, sarà necessaria una riconsiderazione perchè altrimenti, anzichè modificare le caratteristiche dell'ente, si continuerebbe a mantenere in vita l'antico criterio del «paga Pantalone», sobbarcando di qualsiasi cosa il settore pubblico.

PRESIDENTE, *estensore designato del rapporto sulle tabelle 9, 10 e 17 e sul disegno di legge n. 1504-B*. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione. Propongo che mi sia affidato tale incarico, in qualità di estensore designato.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, richiamandomi al contenuto del mio intervento, vorrei esprimere parere contrario sul complesso del disegno di legge finanziaria e delle tabelle di bilancio così come proposte.

PRESIDENTE, *estensore designato del rapporto sulle tabelle 9, 10 e 17 e sul disegno di legge n. 1504-B*. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulle tabelle 9, 10 e 17 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 1504-B, resta conferito all'estensore designato.

I lavori terminano alle ore 11.