

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1987
E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO
1987-1989 (n. 2059)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici
per l'anno finanziario 1987 (Tab. 9)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni
per l'anno finanziario 1987 (Tab. 11)**

**Stato di previsione della marina mercantile
per l'anno finanziario 1987 (Tab. 17)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti
per l'anno finanziario 1987 (Tab. 10)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1987) (n. 2051)

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

GIOVEDÌ 27 NOVEMBRE 1986

(Antimeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1987 (Tab. 9)

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione della tabella 9)

PRESIDENTE:

– Spano Roberto (PSI) Pag. 5, 12, 18 e *passim*

– Degola (DC) 67, 70

CARTIA (PRI) 22

COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 19, 25, 31 e *passim*

DEGOLA (DC) 51

FONTANARI (SVP) 49

GIUSTINELLI (PCI) 49, 50, 67

GUSSO (DC) 17, 18, 19 e *passim*

LOTTI Maurizio (PCI) 18, 20, 22 e *passim*

MITROTTI (MSI-DN) 40, 42, 43 e *passim*

NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici 25, 29, 33 e *passim*

PAGANI Maurizio (PSDI) 31, 33, 34 e *passim*

RASIMELLI (PCI) 21, 33, 35 e *passim*

RUFFINO (DC) 16, 17

TONUTTI (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge

n. 2051 5, 20, 21 e *passim*

VISCONTI (PCI) 12, 17

GIOVEDÌ 27 NOVEMBRE 1986

(Pomeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1987 (Tab. 11)

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione della tabella 11)

PRESIDENTE (Spano Roberto - PSI), f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051 Pag. 71, 76, 84 e *passim*

ANGELIN (PCI) 85

COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 88

GAVA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni 80, 85, 91 e *passim*

GIUSTINELLI (PCI) 75, 76, 80 e *passim*

GUSSO (DC) 85, 87, 94

LOTTI Maurizio (PCI) 88, 92, 93 e *passim*

MITROTTI (MSI-DN) 100

PINGITORE (Sin. Ind.) 84

RUFFINO (DC) 90

SEGRETO (PSI) 80, 84, 85 e *passim*

MARTEDÌ 2 DICEMBRE 1986

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione della marina mercantile per l'anno finanziario 1987 (Tab. 17)

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione della tabella 17)

PRESIDENTE (Spano Roberto - PSI) 102, 112, 113 e *passim*

ANGELIN (PCI) 115, 118, 120 e *passim*

COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 121

DEGAN, ministro della marina mercantile 104, 105, 112 e *passim*

8^a COMMISSIONE

2051 e 2059 - Tabb. 9, 11, 17 e 10

GUSSO (DC) Pag. 113, 115, 120 e *passim*
 LOTTI Maurizio (PCI) 112, 121, 123
 SEGRETO (PSI), *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 2051* 102, 104, 105 e *passim*

MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1986

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1987 (Tab. 10) (Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione)

PRESIDENTE:

– Spano Roberto (PSI) Pag. 132, 142, 162 e *passim*
 – Degola (DC) 162
 COLOMBO Vittorino (V.) (DC), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051* 132, 134, 137 e *passim*
 GUSSO (DC) 137, 140, 159
 LOTTI Maurizio (PCI) 134, 142, 143 e *passim*
 MITROTTI (MSI-DN) 157, 160, 161 e *passim*
 PINGITORE (Sin. Ind.) 173
 RASIMELLI (PCI) 151
 SEGRETO (PSI) 152, 175, 176 e *passim*
 SIGNORILE, *ministro dei trasporti* ... 134, 140, 143 e *passim*

GIOVEDÌ 27 NOVEMBRE 1986

(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 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1987 (Tab. 9)

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione della tabella 9)

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 1987)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» – Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1987 (Tabella 9) –, già approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Tonutti di riferire alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 2051.

TONUTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 2051*. Tralascio, anche per la ristrettezza del tempo, di fare considerazioni di ordine generale, che potranno emergere dalla discussione. Come è noto, per avere un quadro più chiaro degli strumenti di bilancio che stiamo esaminando, la tabella 9 riporta le previsioni di spesa del bilancio 1987 a legislazione invariata vigente con le variazioni apportate dalle leggi sostanziali, ivi comprese le leggi finanziarie precedenti, e la rimodulazione della spesa fatta sempre dalle leggi finanziarie precedenti. Quindi, nella legislazione invariata, le variazioni del bilancio 1987, in relazione al bilancio 1986, sono dovute fra l'altro all'incidenza delle leggi, alla considerazione di oneri inderogabili (specialmente per la parte corrente), all'adeguamento delle dotazioni di bilancio alle esigenze della gestione. Questo vale sia per il

Ministero dei lavori pubblici che per il bilancio dell'ANAS (sia per la parte corrente che per il conto capitale) e le relazioni in premessa dei rispettivi bilanci riportano dati ai quali rimando.

Però nel momento in cui esaminiamo la struttura del bilancio a legislazione invariata e nel momento in cui esaminiamo in seconda lettura sia il bilancio che la legge finanziaria per una valutazione complessiva, è necessario tener conto degli effetti del disegno di legge finanziaria, così come approvata dalla Camera, sul bilancio iniziale a legislazione vigente e, di conseguenza, valutare le modifiche apportate al bilancio stesso. Questi effetti sono dati in primo luogo dall'articolato della stessa legge finanziaria, in secondo luogo dalla rimodulazione delle leggi poliennali di spesa (tabella A); quindi dalle iscrizioni nei fondi speciali (tabelle B e C); infine dalle quantificazioni annuali di legge di spesa demandate alla legge finanziaria (tabella D). Cercherò di descrivere, seguendo l'ordine sopra indicato, questi interventi, facendo riferimento agli stanziamenti o alle variazioni globali relativi al triennio e soffermandomi sull'incidenza degli stessi sul bilancio 1987, così come riportato dalla nota di variazioni al bilancio 1987.

Mi soffermerò prima sugli articoli che interessano direttamente il Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS e accennerò poi ad alcuni articoli, che, pur non influenzando sul bilancio dei lavori pubblici, riguardano ugualmente il settore delle opere pubbliche.

Per quanto riguarda l'articolato del disegno di legge finanziaria, l'articolo 5, comma 8, integra di 15 miliardi l'autorizzazione di spesa di leggi precedenti, recanti interventi in favore delle zone colpite dalla catastrofe del Vajont. L'articolo 6, comma 3, autorizza un'ulteriore spesa nel triennio di 230 miliardi (70 per il 1987) per gli interventi a totale carico dello Stato e per la ricostruzione e riparazione edilizia da parte dei privati con il contributo dello Stato nelle zone del Belice. I commi 2 e 3 dell'articolo 7 riguardano rispettivamente i nuovi limiti di impegno di 10 miliardi di lire e di 5 miliardi di lire per il 1987 per far fronte ai maggiori oneri connessi all'attuazione di programmi di edilizia agevolata, antecedenti all'attuazione di programmi di cui alla legge n. 457 del 1978, nonché per la corresponsione di contributi integrativi sui mutui aggiuntivi a favore di enti realizzatori di programmi di edilizia abitativa e a cooperative edilizie. Il comma 4 dell'articolo 7 riguarda un limite di impegno di 10 miliardi per il 1987 per la concessione di contributi nella spesa di costruzione di serbatoi e laghi artificiali.

Il comma 5, sempre dell'articolo 7, stanziava 250 miliardi (20 per il 1987, 50 per il 1988 e 60 per ciascuno degli anni 1989, 1990 e 1991) destinati al rifinanziamento della legge concernente la protezione del territorio del comune di Ravenna dal fenomeno della subsidenza (è riservata una quota di 50 miliardi sui 250 complessivi) ed inoltre per interventi urgenti connessi alla difesa dal mare dei territori del delta del Po, sempre interessati dal fenomeno della subsidenza, e interventi di difesa e bonifica dei territori di Ferrara. La quota del 1987 non viene riportata nella nota di variazione al bilancio perchè il comma in parola rinvia il riparto della spesa tra Lavori pubblici e Agricoltura, ai fini dell'iscrizione delle rispettive quote, nei rispettivi stati di previ-

sione e all'adozione da parte del Ministero dei lavori pubblici del programma degli interventi. Il comma 6 dell'articolo 7 stanziava 1.600 miliardi per il completamento, anche funzionale, di opere già avviate o ancora da avviarsi nel programma di costruzione di edifici destinati ad istituti di prevenzione e pena: 100 miliardi vengono stanziati per il 1987 e 500 l'anno dal 1988 al 1990.

Il comma 11, sempre dell'articolo 7, stanziava per il 1987 ulteriori 5 miliardi per il completamento delle opere di ricostruzione consolidamento, restauro e manutenzione della cattedrale di Palermo. Con il comma 14 dell'articolo 7 vengono rifinanziati gli interventi previsti dalla legge di ratifica del trattato di Osimo, che tra l'altro prevedeva due deleghe al Governo per l'adozione di decreti legislativi volti a varie finalità; questi decreti, emanati nel 1978, riguardavano stanziamenti per infrastrutture e impianti da realizzarsi dal Ministero dei lavori pubblici, dall'ANAS e dalla regione Friuli-Venezia Giulia, nonché altre iniziative per l'attuazione del trattato.

Ora il comma 14 rifinanzia per 170 miliardi — di cui 61 nel 1987 — le opere previste dai decreti citati di competenza della regione Friuli-Venezia Giulia e per 230 miliardi — di cui 39 nel 1987 — per le opere previste di competenze dell'ANAS, con stanziamenti a carico del Ministero dei lavori pubblici.

È da ricordare che queste ultime somme potranno essere utilizzate oltre che per le opere indicate dal decreto delegato relativo, anche per altre opere connesse ai traffici tra l'Italia e la Jugoslavia, nonché per opere di edilizia complementare ai servizi confinari, fra cui la scuola della Guardia di finanza, presso l'autoporto di S. Andrea di Gorizia.

L'intervento più significativo, riguarda l'assegnazione di un contributo straordinario all'ANAS di 6.700 miliardi.

Il comma 15 chiarisce come sono esattamente divisi i 6.700 miliardi: 1.600 miliardi riguardano l'accelerazione di interventi già programmati di completamento ed avvio di opere autostradali; 2.000 miliardi da spendere nelle regioni del Mezzogiorno e del Lazio, e da destinarsi ai fabbisogni già indicati dall'ANAS come assolutamente indispensabili per il completamento della funzionalità dei lotti e delle aree di priorità del programma triennale, con priorità per itinerari interregionali; 1.500 miliardi con le stesse finalità di cui sopra, per le regioni del Centro-Nord; 1.000 miliardi per l'ammodernamento e la ristrutturazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria; infine, 600 miliardi per l'avvio dell'autostrada Livorno-Civitavecchia. Si precisa inoltre che l'ulteriore fabbisogno per il completamento della infrastruttura è determinata con apposita norma, dalla nuova legge finanziaria.

L'articolo 7, in riferimento allo stanziamento per l'ANAS, fissa una quota del 15 per cento sugli stanziamenti relativi agli interventi dell'ANAS nel Mezzogiorno e nel Lazio, nel Centro-Nord e per l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, per opere di manutenzione e di rinnovamento.

Nella variazione al bilancio del 1987, questo comma incide nel modo seguente. Per le entrate: 240 miliardi per quanto riguarda gli interventi nel settore stradale del Mezzogiorno e del Centro-Nord; 300 miliardi per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria; 20

miliardi per l'autostrada Livorno-Civitavecchia; 120 miliardi per quanto riguarda l'avvio del programma autostradale.

Per quanto riguarda le uscite nelle singole voci, soprattutto quelle riferite ai punti b), c) e d), del comma 15 è stato detratto il 15 per cento che, a sua volta, è stato rimodulato in 6 miliardi per acquisto di macchinari e 75 miliardi per spese di manutenzione.

Questo contributo straordinario per gli anni 1987-1990 si inserisce e si aggiunge agli stanziamenti previsti dalle leggi precedenti relativi al completamento del piano triennale 1979-1981, al piano stralcio 1982-1987, al programma triennale 1985-1987, all'acceleramento o al completamento di opere autostradali, ad interventi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, alla realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia.

Per quanto riguarda il piano triennale 1978-1981 ed il piano stralcio 1982-1987 esistono nel bilancio 1987 altri stanziamenti rispettivamente di 500 miliardi e di 267 miliardi nel bilancio a legislazione invariata.

Nel programma triennale 1985-1987 esistono stanziamenti per 1.500 miliardi con slittamento al 1989 (nella tabella A) di 1.000 miliardi.

Sul piano della competenza quindi si diminuisce l'impegno perchè, facendo slittare al 1989 i 1.000 miliardi relativi al 1987, esso viene ricompensato dal nuovo stanziamento di 680 miliardi di lire da imputarsi sui 6.700 miliardi di cui al comma 15 dell'articolo 7.

Dopo questa nuova assegnazione mi sembra utile, proprio in relazione all'indicazione del comma 15 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria, e alle priorità indicate specialmente nei punti a), b), e c), che l'ANAS faccia pervenire una sintesi non solo degli stanziamenti complessivi, ma anche delle scelte operative in relazione ai documenti già approvati (piano decennale, piano triennale, piano annuale-stralcio, e così via). Con il nuovo stanziamento di 6.700 miliardi, infatti, si influisce anche per quanto riguarda le priorità indicate, dal momento che si parla di priorità in riferimento all'attraversamento delle aree metropolitane, agli interventi per gli itinerari interregionali. Per avere un quadro esatto del vecchio piano triennale del 1979-1981, quello del 1981-1985, e per gli altri piani che ho già indicato sarebbe opportuno valutare esattamente cosa comporti sul piano generale questo nuovo stanziamento.

Un altro stanziamento previsto nell'articolo della legge finanziaria riguarda la tabella 9 dei lavori pubblici; il comma 15 dell'articolo 8 stanza 40 miliardi per la costruzione del bacino di carenaggio di Palermo e lo stanziamento per il 1987 è di 10 miliardi.

Altro settore importante di intervento previsto dalla legge finanziaria si riferisce agli interventi per la salvaguardia di Venezia, con un ulteriore stanziamento di 700 miliardi dal 1987 al 1989, ma che mi sembra sia riportato nel bilancio del Tesoro, dovendosi procedere di concerto con il Ministro dei lavori pubblici alla ripartizione delle somme fra Stato, Regione e comuni per gli interventi di rispettiva competenza.

Circa la rimodulazione delle leggi pluriennali di spesa — tabella A — le voci che riguardano i lavori pubblici, che influiscono sul bilancio

a legislazione vigente, e che quindi sono riportate nella nota di variazioni alla tabella 9, sono le seguenti: a) slittamento al 1989 di 1.000 miliardi di lire, previsti per il 1987 per il finanziamento del programma triennale 1985-1987, previsto dalla legge n. 526 del 1985, ed inserito nella tabella del Ministero del tesoro; b) slittamento al 1988 di 100 miliardi di lire per interventi per l'edilizia carceraria — lo stanziamento a legislazione vigente dovrebbe essere stato per il 1987 di 250 miliardi e viene portato a 150 miliardi —; c) slittamento al 1989 di 200 miliardi per il programma di costruzione di nuove sedi dell'Arma dei carabinieri — lo stanziamento a legislazione vigente sarebbe stato per il 1987 di 400 miliardi e viene portato a 250 miliardi —; d) slittamento al 1988 di 281 miliardi di lire per interventi in materia di opere pubbliche previsti dalla legge n. 99 del 1985, i quali riguardano due capitoli: il 7701 (costruzione e sistemazione di opere idrauliche, per le quali si prevedono 131 milioni in meno) e l'8405 per la sistemazione, la manutenzione e il completamento di edifici pubblici e statali, per il quale si prevedono 150 milioni in meno; e) un altro slittamento riguarda il settore di competenza dei lavori pubblici, anche se la rispettiva posta è inserita nel bilancio del Ministero del tesoro, relativo al settore dell'edilizia residenziale.

Vengono rimodulati gli stanziamenti relativi al piano decennale in corso, previsti dal decreto-legge n. 9 del 1982, convertito in legge dalla legge n. 94, sempre del 1982; 650 miliardi vengono fatti slittare per 100 miliardi al 1988 e per 550 miliardi al 1989.

Vengono inoltre fatti slittare al 1988 50 miliardi previsti dalla legge n. 118 del 1985, riguardanti misure finanziarie in favore delle aree ad alta tensione abitativa.

Il terzo punto, che riguarda la tabella D, concerne la quantificazione annuale degli stanziamenti demandati dalle singole leggi alla legge finanziaria. Nella tabella dei Lavori pubblici e quindi dell'ANAS, le poste più significative riguardano specificatamente il contributo dello Stato all'ANAS fissato nel 1987 in 2193,460 miliardi, con un aumento di 95 miliardi per la parte corrente e di 150,361 miliardi per trasferimenti in conto capitale. Tali aumenti vanno ad aggiungersi ai capitoli di spesa relativi alla manutenzione e ai lavori di sistemazione generale.

L'altro punto, sempre della tabella D, relativo al Ministero dei lavori pubblici, riguarda il versamento a detto Ministero di 120 miliardi così come previsto dall'articolo 4, quarto comma, della legge n. 531 del 1982 riguardante il piano decennale. Questa somma viene versata dal Ministero dei lavori pubblici all'ANAS.

Se vogliamo fare una sintesi relativa alle modificazioni apportate dall'articolato e dalle tabelle A e B sul bilancio a legislazione vigente, abbiamo — mi riferisco solo alla competenza — i seguenti dati. Per i Lavori pubblici, il disegno di legge finanziaria e le tabelle non hanno modificato le previsioni relative alle spese correnti. Le spese in conto capitale, nella tabella a legislazione invariata, sono state di 4.594,781 miliardi, la variazione algebrica, praticamente il più o il meno, a seconda dell'aumento o della diminuzione delle varie poste, porta ad una diminuzione di 422 miliardi e la previsione definitiva pertanto è pari a 4.172,781 miliardi. Per l'ANAS abbiamo una spesa corrente

nella tabella iniziale di 1.390,834 miliardi con una variazione in aumento apportata dal disegno di legge finanziaria e dalle tabelle di valutazione di 95 miliardi. Ciò porta ad una previsione definitiva di 1.485,834 miliardi. Le spese in conto capitale, di 4.202,964 miliardi subiscono una diminuzione di 169,638 miliardi con una previsione definitiva, quindi, di 4.033,326. Questo va addebitato agli slittamenti che prima ricordavo specie a quello di 1.000 miliardi sull'ANAS.

Per un quadro completo degli strumenti di bilancio dobbiamo soffermare la nostra attenzione anche sugli stanziamenti previsti nella tabella B — che riguardano le spese correnti, cui vi rimando — e nella tabella C, tabella su cui in seguito mi soffermerò ancora, che concerne gli stanziamenti che interessano il Ministero dei lavori pubblici e che sono portati in primo luogo nel bilancio del Tesoro per quanto riguarda l'anticipazione per il nuovo programma di edilizia residenziale pubblica con un totale di 600 miliardi. Sempre la tabella C riguarda poi tutti gli interventi concernenti il Ministero dei lavori pubblici e in essa sono anche contenute delle indicazioni relative a leggi già approvate, quali quelle riguardanti la conservazione ed il recupero di Matera o il completamento delle aree demaniali di Tarvisio. Gli interventi più interessanti, come dirò in chiusura del mio intervento, riguardano però il piano decennale per la grande viabilità che, nonostante i 6.700 miliardi, ha messo in conto globale altri 300 miliardi per la legge di completamento. C'è poi il problema dell'adeguamento antisismico delle superfici ad alto rischio e ci sono ancora altre questioni su cui mi soffermerò successivamente.

Ulteriori voci che interessano il Ministero dei lavori pubblici le troviamo nel capitolo delle amministrazioni diverse. Intendo riferirmi alla difesa del suolo, con uno stanziamento nel triennio di 3.000 miliardi; alla costruzione di alloggi di servizio per le forze dell'ordine, con uno stanziamento pari a 7-800 miliardi; alle opere di infrastruttura nelle aree metropolitane; al recupero delle aree urbane degradate, per un importo di 1.300-1.400 miliardi e ancora alla conservazione e salvaguardia di Orvieto per 180 miliardi; mentre per gli ulteriori interventi a favore delle zone del Friuli-Venezia Giulia è già stata approvata la legge. Sono cifre queste che non influiscono sulla tabella, ma che ugualmente risultano importanti per le prospettive e l'azione del Ministero dei lavori pubblici.

Mi restano ora da fare alcune considerazioni conclusive. I bilanci dei lavori pubblici e dell'ANAS sono essenzialmente bilanci di interventi nel settore degli investimenti. Ma se diamo una rapida scorsa ai dati relativi ai residui passivi, vediamo i seguenti dati relativi alle sole spese in conto capitale: per i Lavori pubblici i residui passivi presunti al 1° gennaio 1987 sono di 5.485 miliardi, dei quali 4.341 riferibili alla categoria «beni ed opere immobiliari a carico diretto dello Stato». Per l'ANAS i residui passivi presunti al 1° gennaio 1987 sono di 2.535 miliardi, 2.308 dei quali riferibili alla costituzione di capitali fissi. Pur rilevando una sensibile diminuzione nei residui presunti al 1° gennaio 1986 — l'ANAS li ha quasi dimezzati, stando almeno ai dati che risultano in bilancio — il fenomeno rimane grave. È necessario pertanto adottare, come del resto prevede il documento del Governo sugli «obiettivi e strumenti della manovra di bilancio per il triennio 1987-

1989», misure efficaci di accelerazione della spesa. Occorre quindi giungere alla sollecita approvazione del disegno di legge sulle procedure delle opere pubbliche, ora allo esame della Camera, e alla predisposizione di un apposito provvedimento che consenta, integrandosi con il precedente, di rimuovere e allentare gli ostacoli burocratici che inceppano la realizzazione degli investimenti pubblici, soprattutto nei settori prioritari. Lo stesso documento afferma che «secondo stime attendibili il rapporto tra investimenti e massa spendibile, ottenuta questa ultima sommando alle competenze dell'anno i residui degli anni precedenti, risulta attualmente di uno a due nel settore delle opere pubbliche».

Possiamo, se vogliamo, elencare tutte le cause di questi ritardi (nella relazione al bilancio dell'ANAS sono indicate dettagliatamente), ma, se questo fenomeno non viene affrontato in termini radicali, non possiamo parlare di «riqualificazione della spesa in conto capitale sia in termini di produttività sia in termini di creazione di posti di lavoro».

La risoluzione della 5^a Commissione permanente del Senato nelle procedure di esame della legge finanziaria e dei bilanci dello Stato (approvati nello stesso testo anche dalla Commissione bilancio della Camera) ha definito le nuove procedure sulle decisioni di finanza pubblica. Quello che mi sembra utile sottolineare, senza addentrarmi nella problematica più vasta posta dalla risoluzione citata, è che un elemento positivo consiste nella semplificazione dei problemi relativi al «contenuto proprio» della legge finanziaria. In particolare quello che mi preme sottolineare è che nella indicazione dei contenuti esclusivi del disegno di legge finanziaria, riportati al punto III si indica al paragrafo d) che la legge finanziaria dovrà contenere «eventuali specifiche disposizioni di esclusivo rifinanziamento (o definanziamento) di leggi di spesa pluriennale che prevedono interventi a sostegno della economia classificabili nel conto capitale».

Noi possiamo condividere, almeno per quanto riguarda il settore di cui parliamo, quanto è stato detto e che cioè «il contenuto fondamentale dell'intervento proposto con la legge finanziaria», approvato dalla Camera e al nostro esame; «è riassumibile, con riguardo agli investimenti, nella incentivazione delle relative spese attraverso il rifinanziamento di leggi vigenti disposto nello articolato». Ma è importante sottolineare che la legge finanziaria deve essere completata con i provvedimenti formalmente e funzionalmente ad essa collegati. E per questo assumono rilevanza le indicazioni contenute specialmente nella tabella C che riguardano iniziative legislative funzionalmente collegate ai contenuti relativi agli investimenti in settori non contemplati nell'articolato della «finanziaria» e per i quali sono necessarie le relative leggi sostanziali.

Questi settori riguardano principalmente le anticipazioni del nuovo programma decennale di edilizia residenziale pubblica, l'adeguamento antisismico degli edifici in zone di alto rischio, gli interventi infrastrutturali per la riqualificazione e l'ammodernamento del sistema portuale, la manutenzione straordinaria del patrimonio storico-artistico, ulteriori interventi per il piano decennale di grande viabi-

lità, la difesa del suolo, la costruzione di alloggi per le Forze dell'ordine, opere infrastrutturali nelle aree metropolitane.

Sono tutte indicazioni contenute nella tabella C come prospettive di azioni legislative, importanti per completare il discorso della manovra per il 1987. Senza questi completamenti delle iniziative non è completa la manovra di bilancio, in modo coerente con l'obiettivo di rilancio della domanda pubblica, che avrà effetti positivi sulla crescita del prodotto nazionale e sull'occupazione. Questo obiettivo può essere vanificato se non si affronta il problema dell'accelerazione dei programmi di investimento; pertanto, con provvedimenti formalmente e funzionalmente collegati alla legge finanziaria, come obiettivo, oltre quello che ho indicato di ordine sostanziale, costituito dalla legge sulle procedure per le opere pubbliche e dal disegno di legge, già approvato dal Consiglio dei ministri, che dovrebbe consentire di rimuovere o allentare gli ostacoli burocratici alla realizzazione degli investimenti pubblici.

Quindi, propongo parere positivo sia per quanto riguarda la tabella 9, con le variazioni apportate dalla Camera, sia per quanto riguarda il disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Per dare una maggiore celerità ai nostri lavori, propongo che gli ordini del giorno vengano svolti nel corso degli interventi in discussione generale.

Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

VISCONTI. Capisco assai bene l'imbarazzo del relatore, senatore Tonutti, nell'affrontare argomenti che, in verità, sono già stati affrontati negli anni passati, con lo stesso «taglio» e con le medesime argomentazioni.

Anche quest'anno, infatti, non si segnalano grosse novità rispetto all'impostazione della tabella del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, concernente la spesa e le previsioni di attività nei settori di competenza.

Le questioni che vengono qui sollevate riguardano lo scarto che ancora una volta si registra tra i correttivi che sono continuamente preannunciati e le concrete indicazioni in ordine a questi stessi correttivi e, soprattutto, in ordine ad una impostazione di politica del settore del tutto diversa da quella finora perseguita.

I punti più qualificanti su cui riflettere — e sui quali lo stesso relatore ci ha invitato a riflettere — sono i seguenti. La spesa viene ad essere rimodulata, essa è differita nel tempo: non siamo che di fronte alla riutilizzazione o, se volete, ad una proposta di riutilizzazione — perchè bisognerà verificare se ciò poi avverrà in concreto — di una spesa già preventivata in passato. Si tratta quindi di residui passivi che aumentano di anno in anno.

Quali le cause di questo fenomeno? Le cause sono indicate ormai da anni e sono individuate nella scarsa capacità di spesa, non tanto delle amministrazioni centrali, quanto di quelle periferiche. In termini territoriali, tale incapacità di spesa è maggiore nell'area del Mezzogiorno che in quella del Centro-Nord.

Credo che una riflessione su ciò sia doverosa, ed altresì è doveroso capire sino in fondo se le proposte avanzate e qui richiamate dal relatore siano effettivamente capaci di risolvere alla radice i nodi che abbiamo di fronte. Vorrei che la riflessione fosse portata avanti soprattutto su due questioni. La prima: è possibile praticare fino in fondo la linea della *deregulation* o non conviene piuttosto praticare la strada — tenuto conto anche dello stato dell'organizzazione della pubblica amministrazione, soprattutto di quella periferica — della programmazione, della trasparenza della spesa? Conviene davvero fino in fondo attivare procedure che, alla fine, non accelerano nulla, e che si risolvono, in pratica, solo nella caduta di barriere di controllo o non conviene, piuttosto, creare delle condizioni che realmente ci portino ad un acceleramento della spesa?

Da venti anni abbiamo una legislazione a modificazione di quella preesistente che presume, con il suo intervento, di accelerare la spesa. Ogni volta siamo costretti a rimodificare le proposte legislative che vengono avanzate per cercare di rimuovere ancora meccanismi che frenano continuamente i flussi di spesa.

Dobbiamo tener conto del fatto che non esiste una programmazione seria di settore. Noi troviamo gli inceppi nella impostazione stessa del progetto dell'opera che in mancanza della programmazione — finisce per ridursi ad una semplice indicazione di intervento, creando in tal modo dei conflitti — «guerre fra poveri» — tra i vari settori della pubblica amministrazione, conflitti che le Regioni non sono in grado di risolvere e che finiscono per travolgere quel minimo di programmazione che pure, nelle indicazioni a livello centrale, c'era stata.

Possiamo risolvere questi problemi con l'istituzione dei commissari, ossia di un momento centralizzato della programmazione in termini esecutivi della spesa? Se guardiamo soprattutto al Mezzogiorno e alla complessità dei problemi che in queste zone c'è, sia per quanto riguarda la capacità di spesa della pubblica amministrazione sia la qualità e la presenza delle imprese di settore, credo che possiamo con una certa sicurezza affermare che questa istituzione non può da sola risolvere tali problemi.

Non so, quindi, se l'istituzione del commissario potrà effettivamente accelerare la spesa e le impostazioni dei programmi, soprattutto nel Mezzogiorno. In proposito, comunque, va tenuto presente (e qui dobbiamo rilevare un altro scarto tra l'attività legislativa, l'impegno del Governo e le modificazioni che avvengono nella società) che mentre stiamo ancora discutendo sul come avviare procedure capaci di accelerare la spesa, i problemi che emergono (ovunque, ma soprattutto nel Mezzogiorno), non sono soltanto quelli relativi alla realizzazione delle grandi infrastrutture o al coordinamento della spesa imputata alle varie amministrazioni periferiche, bensì quelli della gestione delle opere realizzate. Il problema, pertanto, oggi si presenta in maniera molto più complessa e, certamente, indicazioni di questo tipo, non sono in grado di risolverlo. Si tratta allora di vedere non solo come impostare celermente programmi iscritti in un quadro di programmazione più complessiva, ma anche di attivarsi affinché la loro esecuzione venga continuamente correlata alla fase di gestione. Oc-

corre preoccuparsi cioè di indicare e individuare, fin dal momento della impostazione, il soggetto che successivamente dovrà intervenire per gestire quelle opere pubbliche che, travalicando i confini amministrativi del singolo comune, interessano aree omogenee, le cosiddette «aree vaste». Se vogliamo veramente accelerare la spesa, dobbiamo dunque creare una serie di precondizioni sulle quali ci siamo per molto tempo soffermati e alle quali ritengo bisognerebbe dare delle risposte immediate. Ossia, abbiamo bisogno, innanzitutto, di una programmazione di carattere generale in grado di fornire le necessarie indicazioni in ordine alle correlazioni che devono sussistere tra i diversi settori di intervento e, ancora, di una nuova legge sul regime dei suoli. I cambiamenti che si sono verificati nella nostra società richiedono, infatti, una diversa valutazione delle cosiddette categorie urbanistiche; oggi riveste maggiore importanza una modificazione di destinazione d'uso di un immobile o di una parte di territorio — se volete — che non lo stesso accrescimento quantitativo di un aggregato urbano e il problema che abbiamo di fronte è quello di governare le relazioni che sussistono all'interno di un aggregato urbano, tra le sue varie parti, e tra l'aggregato urbano e il suo *hinterland*.

Una riforma delle procedure, dunque, si impone e, da anni, la nostra parte politica ha presentato un disegno di legge in tale direzione. Ci auguriamo che al più presto si apra un confronto sull'argomento e si arrivi a definire in termini legislativi in che modo effettivamente — questa è *deregulation* razionale — vadano definiti i rapporti tra le pubbliche amministrazioni e tra pubblica amministrazione e privati in ordine alla gestione del territorio.

Una particolare attenzione inoltre va posta al rilevante tema del recupero urbano, e la interrelazione fra i vari interventi che esso richiede. Al riguardo desidero richiamare un argomento del recente dibattito in ordine alle procedure riguardanti il condono edilizio: il conflitto di competenza tra il Ministero dell'ambiente e il Ministero dei lavori pubblici. Tale conflitto ci preoccupa, perchè esso, comunque, produce effetti negativi sull'intervento, per quanto concerne la spesa pubblica e, in secondo luogo, perchè rischia di riproporre in termini nuovi e molto più complessi una questione che ci portiamo avanti da anni e le cui radici affondano nella nostra cultura. Mi riferisco al dualismo, esistente e perpetuatosi per anni ed anni, tra la legislazione per la tutela del territorio e la legislazione urbanistica. Dualismo che, a mio avviso, si sta riproponendo in termini più complessi e nuovi tra ambiente e territorio. Il rischio è che, ancora una volta, siamo in presenza di una legislazione doppia facente capo a due diversi Ministeri e che non siamo in grado di sciogliere il nodo concernente il rapporto tra territorio ed ambiente.

Un'altra questione che vorrei qui sollevare concerne il Mezzogiorno. Vorrei soffermarmi sia sulla riserva di spesa che interessa il Mezzogiorno e sui rapporti tra tale riserva e la spesa di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Oggi, in questa vasta area del paese, per fronteggiare problemi la cui soluzione avrà riflessi sullo sviluppo dell'intera nazione, si registra un intervento di tipo straordinario, un intervento ordinario e un intervento speciale, per zone e per materie specifiche. Io mi chiedo: ma quale relazione esista tra essi? Se vo-

gliamo massimizzare gli effetti e superare lo scarto che esiste, e che aumenta di giorno in giorno, tra il Sud e altre aree del Paese, noi dovremmo poter contare su un intervento capace di coordinare i vari canali di finanziamento e di trasformare l'intervento straordinario in intervento aggiuntivo rispetto a quello ordinario, ed in tal modo far fronte a tutte le carenze esistenti: penso soprattutto alle opere di civiltà che ancora mancano.

Nel Mezzogiorno, ove ancora mancano tante opere infrastrutturali, non si pone ancora il problema delle gestioni, quanto quello piuttosto, del raggiungimento di un livello soddisfacente per quanto attiene le attrezzature civili. L'intervento integrato e coordinato diventa, pertanto, unica forma di intervento capace di affrontare e risolvere una grande questione presente nel Mezzogiorno: il recupero delle aree urbane. A tal proposito vorrei fare una considerazione. L'intervento di recupero dovrebbe innanzitutto investire gli immobili di proprietà pubblica. Ma i Ministeri conoscono la consistenza e il valore del patrimonio pubblico di loro appartenenza? Dalla relazione di Sabino Cascese si evince che il Ministero dei beni culturali non ha ancora fornito indicazioni non conoscendo la consistenza degli immobili di interesse artistico e archeologico; il Ministero della marina non conosce la esatta valutazione del proprio patrimonio ed altrettanto si può dire per le aree di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Allo stato, non conosciamo la consistenza e il valore di alcuni immobili del Ministero della difesa, potendo disporre di un inventario alquanto approssimativo. Ho dovuto fare una constatazione amara anche per quanto riguarda i beni appartenenti ai comuni: non tutti i comuni conoscono, infatti, consistenza e valore dei beni demaniali.

La mancanza di conoscenza da parte delle amministrazioni centrali e di quelle periferiche dello Stato dei beni disponibili e indisponibili crea le condizioni per l'usurpazione degli stessi. Anche perchè si è in presenza di scarsa vigilanza e di intempestivi interventi tesi a difendere beni che appartengono al demanio dello Stato o dei Comuni.

Entrando più nello specifico, devo dire che lo stesso relatore ha sottolineato che in buona sostanza ci troviamo di fronte ad una rimodulazione della spesa: non c'è sostanzialmente niente di nuovo nel programma per la edilizia. Intanto, quello precedente è ormai al termine, e gli obiettivi che si intendevano raggiungere sono del tutto insoddisfacenti: siamo a circa la metà di quelli prefissati.

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, devo richiamare l'attenzione dei colleghi sui commi 2 e 3 dell'articolo 7. Siamo di fronte alla riproposizione di articoli già riportati nella legge finanziaria dello scorso anno. Ancora una volta viene fatto cadere un filtro alla spesa (penso al comma terzo), che secondo le norme contenute nella legge finanziaria precedente, poteva essere ammessa a contributo, previa valutazione da parte del nucleo tecnico. Vi era, pertanto, una opportuna valutazione e un necessario momento di verifica. Nell'attuale riproposizione manca questo momento.

Concludendo, a nome del Gruppo dei senatori comunisti, nel dichiararmi insoddisfatto per quanto riguarda l'impostazione generale e la politica che si ripropone per la edilizia con il disegno di legge finanziaria, preannuncio il voto negativo del mio Gruppo.

RUFFINO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, altri colleghi del Gruppo della Democrazia cristiana intervengono più specificamente sulla tabella relativa ai Lavori pubblici. Io desidero fare tre osservazioni di carattere generale e, innanzitutto, esprimere un vivo apprezzamento per la relazione del collega Tonutti che ci ha portato un'ingente quantità di cifre per migliaia di miliardi che non ci hanno ubriacato, ma che comunque meritano una particolare attenzione.

In primo luogo voglio sottolineare il clima diverso con cui si discute anche oggi in questa sede in tutte le Commissioni parlamentari del Senato sul disegno di legge finanziaria per il 1987. Si tratta di un clima diverso, rappresentato probabilmente da moltissimi fattori tra i quali vorrei indicarne brevemente tre: intanto una migliorata situazione economica del paese; un clima diverso fra le stesse forze politiche di maggioranza e di opposizione; una proposta da parte del Governo migliorata, anche alla Camera, di investimenti consistenti. Basterebbe andare con la mente al clima di tensione che ha caratterizzato la discussione delle leggi finanziarie degli anni precedenti per dire quanto queste mie osservazioni siano persino ovvie.

Un altro aspetto che desidero sottolineare, contestando in parte le osservazioni del collega Visconti, di cui ho apprezzato il puntuale intervento, riguarda il fatto che nel disegno di legge finanziaria di quest'anno vi sono non rimodulazioni di investimenti precedenti, ma un consistente aumento di migliaia di miliardi anche nel settore dei Lavori pubblici.

Sono investimenti notevoli che dovrebbero comportare — lo ha già sottolineato opportunamente il relatore — un aumento del prodotto interno lordo e soprattutto la possibilità di nuovi posti di lavoro, in un momento di crisi economica, sotto questo profilo, che attanaglia il paese.

Certo, rimane aperto sempre il problema di fondo, cioè la necessità di accelerare la spesa consentendo una rapida concretizzazione degli impegni di spesa contenuti nella legge finanziaria.

Il relatore ci ha detto che nel settore dell'ANAS i residui passivi si sono ridotti di circa il 50 per cento rispetto al passato. È un dato positivo, ma non ci soddisfa ancora interamente, perchè i residui passivi ammontano ancora adesso a migliaia di miliardi. Accanto alle proposte di legge che il Senato ha già approvato, e che sono all'esame della Camera, accanto ad altre proposte che dicono siano state approvate dalla Presidenza del Consiglio, ma di cui non abbiamo ancora preso visione, credo vada posto perciò il problema dell'accelerazione della spesa e quindi della necessità che gli investimenti contenuti nelle nostre tabelle possano diventare concreta realtà, sviluppare il prodotto interno lordo e soprattutto offrire nuova occupazione a giovani che si trovano in una situazione estremamente difficile, problema questo da affrontare con la massima decisione.

E vengo alle due considerazioni finali. È necessario, in rapporto ai nuovi finanziamenti, che anche la Camera ha deliberato per la tabella dei lavori pubblici, un raccordo e un coordinamento con il piano triennale e decennale della grande viabilità. L'ANAS ha trasmesso alcuni documenti; ritengo che questi vadano opportunamente rivisti e

revisionati in rapporto ai nuovi finanziamenti previsti nel disegno di legge finanziaria.

La seconda osservazione richiama l'intervento estremamente opportuno del collega Visconti: vi è la necessità di un censimento del patrimonio immobiliare pubblico che purtroppo sta deperendo in modo grave, con nocimento dell'economia del paese. La Commissione finanze e tesoro dovrebbe avere in esame un disegno di legge che prevede la sdemanializzazione di certi beni. Oggi la materia è regolata da una vecchia legge del 1923; sarebbe opportuno prevedere una nuova normativa che anche nei casi di permuta e conguaglio risulti maggiormente adeguata alle attuali necessità, dal momento che la vecchia legge non è più adeguata ai meccanismi moderni. Credo che questo sia un compito doveroso per il Parlamento.

VISCONTI. C'è anche il problema delle competenze per fissare le finalità di uso.

RUFFINO. Ho voluto fare queste osservazioni perchè il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana lo esprimeranno, in modo molto più completo e particolareggiato, altri senatori della mia parte politica.

GUSSO. Non entrerò nel merito della tabella di bilancio al nostro esame perchè la discussione sui documenti di bilancio è una sorta di rito liturgico, che compiamo ogni anno e al quale non possiamo sottrarci, rito durante il quale ognuno di noi fa alcune considerazioni nel senso che il Ministro tiene poco conto di tutto ciò.

Fatta questa premessa, toccherò alcune questioni più generali che riguardano il Ministero dei lavori pubblici. Innanzitutto, voglio ripetere anche in questa occasione quanto ho avuto modo di dire altre volte, e cioè che nel 1970 si è persa l'occasione storica di trasformare questo Ministero. Il Ministero dei lavori pubblici ha perso pian piano molte delle sue competenze e delle sue prerogative: basti pensare al colossale trasferimento di funzioni avvenuto, a partire dal 1970, dal Ministero alle Regioni. Inoltre, più di recente, il Ministero dei lavori pubblici, che aveva per tradizione competenza sui problemi delle acque e dell'inquinamento, se ne è visto privare, dal momento che questo settore è stato inopinatamente trasferito al Ministero senza portafoglio per l'ecologia.

Abbiamo approvato di recente un disegno di legge presentato dal Ministro per la protezione civile, e nel lungo elenco di interventi in esso previsti, ve ne erano di tipica competenza del Ministero dei lavori pubblici, trasferiti poi ad altri Ministeri. Ci chiedevamo in quella occasione come ciò sia potuto avvenire. Se è comprensibile l'intervento del Ministro della protezione civile per questioni riguardanti direttamente l'immediato soccorso delle popolazioni, non è comprensibile però che a tale Ministro siano state assegnate competenze che più opportunamente rientravano prima nella sfera di intervento del Ministero dei lavori pubblici.

Mi chiedo allora che cosa sia il Ministero dei lavori pubblici. È

forse il Ministero dell'ANAS, un Ministero per la creazione di nuove strade e di nuove autostrade?

LOTTI Maurizio. Soprattutto!

GUSSO. È il Ministero degli edifici demaniali, e neanche di tutti, perchè agli edifici delle poste provvede l'Italposte e alle caserme dei carabinieri l'Edilpro?

L'elenco potrebbe continuare: gli interventi per la laguna di Venezia, ad esempio, fanno capo ad un consorzio di imprese che agisce su concessione con la sorveglianza di un comitato di Ministri presieduto dal Presidente del Consiglio. Stando così le cose, ovviamente scherzando, ci sarebbe da chiedersi se il Ministero dei lavori pubblici serva ancora a qualcosa. Infatti ad esempio si occupa di case, ma di case, fortunatamente forse, non ne fa più, anche se ora ho qui l'ultima proposta di legge sulla difesa del suolo, di iniziativa dell'onorevole Botta, che circola presso la Commissione lavori pubblici della Camera...

PRESIDENTE. Quello è un vero e proprio giallo. Prendo anzi spunto dalla osservazione del collega Gusso per chiedere al Ministro un chiarimento in proposito. Pur essendo stato presentato al Senato un disegno di legge sulla difesa del suolo — a seguito di un incontro informale con la Presidenza della Camera — abbiamo deciso che l'esame di questo argomento fosse inserito per primo all'ordine del giorno presso l'altro ramo del Parlamento, dove erano state presentate da parte di comunisti, socialisti e democristiani alcune iniziative legislative in materia. Pensavamo così di abbreviare i tempi. In questo modo si è arrivati ad un testo unificato, predisposto da un Comitato ristretto della Commissione della Camera. Nell'agosto 1985 si è poi aggiunta un'iniziativa del Governo. A questo punto ritenevo che si fosse prossimi alla conclusione, ma ora ho notato che è stata presentata una nuova proposta, quella a cui il collega Gusso accennava, che non ho capito in che modo si raccordi a tutto il lavoro già *in itinere*. Ho sottolineato questo fatto non per amore di polemica, ma per capire che cosa si vuole fare.

GUSSO. Non desidero entrare nel merito della difesa del suolo, perchè altrimenti dovrei parlare per quattro ore di fila, voglio però sottolineare come, fra i servizi che fanno capo al Ministero dei lavori pubblici, ci sia anche quello geologico. Ora ricordo che nel votare l'apposita legge, abbiamo dovuto accettare di dare al Ministero dell'ambiente il «giocattolo» della sorveglianza sul futuro Istituto geologico d'Italia, il disegno di legge relativo al quale è stato presentato dal Governo, mentre l'attuale Servizio geologico mi sembra già stato trasferito dal Ministero dell'industria a quello dell'ambiente.

C'è poi un altro aspetto, quello connesso agli attacchi che il mare porta alle coste, che mi rende perplesso. Tale tema è particolarmente sentito e so che in materia il CNR ha predisposto uno studio che indica dove questi attacchi si verificano e dove e come è necessario intervenire per la protezione delle coste. Mi sembra che questo ponga

l'accento su una serie di competenze specifiche del Ministero dei lavori pubblici, competenze però di cui non ho notizia e nemmeno ho nozione che il Ministero se ne occupi o se ne occupi in maniera adeguata; ritengo, pertanto, che ciò non possa mancare di sollevare alcuni interrogativi. Credo di aver partecipato, se non a tutti, ad una grandissima parte dei convegni svoltisi in Italia in materia di difesa del suolo e nel corso di essi mi sono spesso trovato a domandarmi che cosa ha fatto il Ministero dei lavori pubblici non tanto prima del 1966, perchè la grande alluvione del Po del 1951 è stata fronteggiata abbastanza egregiamente dal magistrato per il Po e, quindi, dal Ministero dei lavori pubblici stesso, ma dopo il 1966. Ogni tanto, in qualche interrogazione al Ministero, mi permetto di chiedere spiegazioni al riguardo. Ma come si può giudicare chi, una volta interrogato, non dà risposta?

COLOMBO Vittorino (V.). Convitato di pietra!

GUSSO. Diciamo le cose come stanno: è un vero e proprio scandalo nazionale. Quanti sono i bacini idrografici di cui sono stati fatti i piani? Per quanto ne so ce n'è uno solo, è quello di un fiume in Sicilia. Magari sarà un fiume in secca, non lo so, ma il piano di bacino è stato fatto solo per quello, mentre non ne esistono per il Po o per gli altri fiumi italiani di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Prima del 1977 erano tutti di sua competenza, ma ora gliene sono restati 7, poichè i restanti, dei quali pure manca il piano di bacino, fanno capo alle Regioni. Ma pazienza, la Commissione De Marchi, che ha concluso i suoi lavori nel 1970, ha indicato gli interventi la cui fattibilità andava verificata e quelli necessari per impedire il ripetersi dei grandi eventi alluvionali che nel 1966 hanno colpito tutta l'Italia e soprattutto la Toscana e il Veneto. In una mia interrogazione ho chiesto quanti piani di bacino sono stati predisposti e quanti studi di fattibilità delle opere necessarie per moderare ed eliminare i pericoli di piena sono stati compiuti dal Ministero dei lavori pubblici. Non ho avuto risposta in proposito, ma per quanto ne so o non è stato predisposto nessuno o quasi.

Comunque per quanto riguarda le iniziative del Ministero dei lavori pubblici, le poche cose fatte sono state realizzate o da qualche regione o da qualche consorzio di bonifica o da gruppi di enti locali. È un vero e proprio scandalo nazionale ed è inutile che vi sia la postazione alla tabella di ogni anno, questa volta di 3.000 miliardi, per la difesa del suolo.

Ogni anno, nell'approvare la legge finanziaria ci troviamo a ragionare per il triennio.

Poichè la legge sulla difesa del suolo è in discussione di circa dieci anni e non è venuto fuori (diciamo pure per colpa del Parlamento perchè le forze politiche non si sono messe d'accordo) nessun risultato, allora c'è un sistema molto semplice, quello di una «leggina» in cui si stanziavano questi 3.000 miliardi finalizzati ad opere idrauliche di competenza dello Stato per una parte, ad opere idrauliche e di navigazione interna di competenza delle Regioni per altra parte. Si tratta di una «leggina» come altre già fatte, l'ultima delle quali è la

n. 99 di due anni fa con la quale veniva stanziata una parte dei fondi per opere idrauliche di competenza dello Stato e una parte dei fondi per opere idrauliche e di navigazione interna di competenza delle Regioni.

LOTTI Maurizio. Le spese slittano sempre.

GUSSO. Inoltre, il Ministro della protezione civile dove va a pescare quella lunga serie di interventi che abbiamo approvato di recente? Proprio in questo capitolo.

LOTTI Maurizio. A me risulta che vi è una continua rimodulazione relativamente alla legge n. 99.

TONUTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 2051*. Il Ministro reperisce quanto necessario nel Fondo globale e non in quella legge.

GUSSO. So di non essere bravo a leggere i bilanci, però in genere si cerca di pescare in questa situazione, ogni tanto si vede all'ultimo articolo del fondo globale un prelievo nella voce del capitolo per la difesa del suolo.

LOTTI Maurizio. Questo è vero.

TONUTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 2051*. È vero che i miliardi dello scorso anno sono serviti per altre cose.

GUSSO. L'aspetto più grave secondo me è che, se va avanti questo disegno di legge di cui si sta parlando alla Camera dei deputati, si riproduce esattamente la situazione attuale, cioè non si modifica assolutamente niente rispetto allo stato delle cose, perchè c'è un punto ben preciso e specifico nel quale si afferma che rimangono ferme le competenze attualmente in vigore. Allora, che cosa avverrà? Consideriamo ad esempio il bacino del Po: si dice che nei bacini che hanno un regime speciale, cioè molto importanti come quelli del Po, dell'Adige, del Tevere e di altri fiumi, escluse le cose principali che rimangono di competenza dello Stato, il resto viene trasferito o delegato alle Regioni, riproducendo cioè esattamente la situazione esistente oggi e rimanendo, dunque, la commistione e la confusione tra la competenza dello Stato e quella delle Regioni. Per questo sul Po avremo che per gli argini di questo fiume e degli affluenti, o per tratti dei suoi affluenti, la competenza rimane dello Stato, mentre tutto il resto rimane, come è attualmente previsto, di competenza regionale. Però, sul Po c'è anche la competenza delle Regioni per quanto riguarda la navigazione e quindi sullo stesso alveo avremo due competenze diverse. Allora, non vale la pena di fare questa legge; tutta la comunità scientifica e idraulica da venti anni a questa parte propone di estendere l'istituto del Magistrato delle acque su tutto il territorio nazionale, mentre in questa bozza scompare completamente. La comunità

scientifica nazionale ha affermato che la suddivisione di opere idrauliche è una cosa del secolo scorso ma oggi si ritorna a parlarne. Se questa è l'intenzione, poichè su questa strada si trovano perfettamente d'accordo Ministero e Regioni in quanto togliere una virgola di competenza sembra togliere chissà cosa, mi domando se valga la pena di fare una legge del genere. Che cosa si deve dire in questa circostanza, al di là dell'enunciazione dei problemi degli stanziamenti, che pur sono assai seri e importanti? Io credo che deve essere rimediato tutto il problema dell'esistenza di questo Ministero. Ho letto sui giornali degli ultimi giorni che è stato autorizzato un aumento di personale in alcuni Ministeri, invece parlando con il direttore del servizio idrografico del Magistrato delle acque di Venezia ho saputo che ci sono molte apparecchiature che nessuno è in grado di manovrare e che vengono utilizzate solo attraverso il personale della ditta fornitrice. Ora, dall'elenco riportato dai giornali (spero che il Sottosegretario mi dica che non è così) non compare il Ministero dei lavori pubblici.

Potrei continuare con le opere marittime. Non so che cosa sia stanziato per le opere marittime, quanti soldi siano stati stanziati per la protezione delle coste. Il primo febbraio di quest'anno tutta la costa che va da Ravenna fino a Trieste è stata massacrata da mareggiate spaventose, con mare forza nove, con altezze di marea di oltre due metri. Che cosa ha fatto il Ministero dei lavori pubblici? So che gli uffici locali hanno segnalato gli inconvenienti, ma come mai nel bilancio di quest'anno, almeno a quanto mi risulta, non vi è stato nessun aumento in merito a questo problema?

TONUTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 2051*. È previsto quanto stabilito nelle leggi precedenti.

GUSSO. Si tratta di stanziamenti di spese in conto capitale. Poi si stanziavano non so quante migliaia di miliardi per le Ferrovie dello Stato che queste non saranno in grado di spendere, oppure per la rete stradale che non potranno essere spesi in quanto la capacità di spesa dell'ANAS (l'ha dichiarato il direttore generale dell'Azienda) più di tanto non può andare, mentre per proteggere il nostro territorio non vi sono stanziamenti.

RASIMELLI. Ormai la pianificazione è stata privatizzata e dipende dall'iniziativa dei consorzi delle imprese.

GUSSO. Io credo che il ruolo assolto prima da questo Ministero sia man mano venuto meno. Quali proposte si possono fare? Dico subito che una parte rilevante spetta agli uomini e, in seconda istanza, agli strumenti che si hanno a disposizione. So bene, infatti, che un Ministero in parte demotivato, con scarso personale, con difficoltà operative non può funzionare al meglio. Ritengo tuttavia che non si percepisca fino in fondo la gravità dei problemi e dei pericoli che corre il nostro territorio.

Se dovesse ripetersi la concomitanza degli eventi meteorologici che si sono verificati nel 1966 in quasi tutti i bacini italiani, si avreb-

bero gli stessi danni, le stesse alluvioni e le medesime gravissime situazioni verificatesi nel nostro paese in quell'anno. Anzi l'«antropizzazione» — come direbbero gli intellettuali — che si è verificata in questo ultimo ventennio sulle strade, stabilimenti, case, fa sì che il getto d'acqua, che prima impiegava due giorni per arrivare fino al torrente, ora impieghi solo due ore. Gli effetti di un evento meteorologico anche non eccezionale sarebbero estremamente più gravi rispetto a venti o trenta anni fa.

Ora si va verso una mediocre spartizione di competenze tra Stato e Regioni, spartizione assolutamente non razionale e non coordinata.

Si tratta, soprattutto per quanto riguarda la difesa del suolo, di un vero e proprio scandalo nazionale. Concludo perciò proponendo che il Ministro dei lavori pubblici predisponga un provvedimento per impiegare i 3.000 miliardi previsti nel piano triennale, dividendoli in modo opportuno tra Stato e Regioni, ed inserendo nella parte relativa alla quota che deve andare alle Regioni anche una piccola parte per la navigazione. Credo che occorra immediatamente far questo, in attesa di una più approfondita riflessione.

Sarei portato a votare non contro la tabella, ma certo contro la conduzione che si è avuta finora di questi problemi. Tuttavia, do anche questa volta il mio voto favorevole.

CARTIA. Intervengo brevemente riallacciandomi a quanto ha già detto il senatore Gusso. Il Ministero dei lavori pubblici è costretto a lavorare spesso di concerto con altri Ministeri: quello dell'ambiente, quello dei trasporti, quello della marina mercantile, quello della difesa e quello della sanità.

Non faccio considerazioni sull'impianto generale del finanziamento del Ministero dei lavori pubblici per quel che riguarda la tabella, tranne una osservazione. Mi pare che manchi completamente qualsiasi contributo alla edilizia ospedaliera sia sui fondi concessi al Ministero dei lavori pubblici sia nella tabella 19, di competenza della sanità.

Sappiamo bene quali sono le condizioni degli ospedali costruiti in passato, che continuano ad essere scheletri che non riescono mai a rimpolparsi.

Ci sono altri ospedali, come quello di Trebisacce, costruito da qualche anno, e che già versa, per alcuni aspetti, in gravi condizioni. Ci sono ospedali che non vengono completati ed altri che hanno strutture fatiscenti.

Vorrei perciò pregare il Ministro di voler provvedere a questa situazione o predisponendo un apposito provvedimento o con mozioni o con altro genere di proposte.

Esprimo il mio voto favorevole su questa tabella, anche se alcuni rilievi andrebbero mossi. Tuttavia, la situazione dell'Italia è ben nota a tutti.

LOTTI Maurizio. Vorrei innanzitutto scusarmi con il senatore Tonutti per non essere stato presente alla sua relazione introduttiva e per il fatto che nel mio intervento non potrò tener conto delle eventuali soluzioni da lui prospettate.

Il collega Visconti ha già, su due importanti questioni, espresso

l'orientamento del Gruppo dei senatori comunisti. La prima riguarda le attribuzioni di competenza alla Commissione lavori pubblici in materia ambientale e la seconda concerne un primo giudizio di carattere generale sull'attività del Ministero, con particolare riferimento ai problemi della casa, delle procedure e quindi al complessivo funzionamento del Ministero stesso.

Le mie osservazioni pertanto faranno riferimento ad altre questioni. A premessa di queste considerazioni, vorrei porre il fatto che anche io, come il collega Gusso, provo, non dico imbarazzo, ma certo un qualche disagio a dover esprimere una serie di critiche nei confronti del Ministero dei lavori pubblici, perchè non mi sfugge che questo sta attraversando una fase di transizione estremamente complessa: continua a rimanere un grosso Ministero di spesa, ma si vede progressivamente spogliato delle proprie competenze che vengono, ogni tanto, o trasferite ad altre amministrazioni dello Stato oppure sottoposte ad un esercizio «concertato» con altri Ministeri. Il problema dell'*ubi consistam* per il Ministero dei lavori pubblici è un problema reale così come è reale il problema del suo coordinamento con gli altri dicasteri che intervengono in materie ed esso precedentemente assegnate. Dobbiamo allora convenire che la vera questione è il riassetto istituzionale, a livello di riforma dell'esecutivo, di tutta quanta la materia.

Il collega Rasimelli, successivamente, avrà modo di illustrare il nostro ordine del giorno che contiene anche due proposte di lavoro, una indirizzata al Governo e l'altra alla nostra Commissione, perchè riteniamo che la situazione determinatasi in questi ultimi anni e che è arrivata ad un grande punto di confusione e degrado merita di essere immediatamente corretta.

Il collega Ruffino, svolgendo le sue considerazioni, nell'intervento di poc'anzi, ha sostenuto che quest'anno il dibattito sul disegno di legge finanziaria e sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici avviene in un clima nuovo, spiegando altresì che ciò a suo avviso è dovuto al diverso rapporto instauratosi all'interno delle forze della maggioranza e tra le forze di maggioranza e l'opposizione. Io credo però che il senatore Ruffino, peraltro sempre molto attento alle questioni riguardanti il suo lavoro di parlamentare, nonchè attento lettore di giornali, in questa occasione si sia dimostrato meno attento del solito, altrimenti avrebbe la chiara consapevolezza di come — a differenza di quanto egli sostiene — non sia affatto vero che la discussione sui documenti di bilancio avvenga in un clima diverso rispetto al passato o più positivo per quanto concerne le forze che compongono la maggioranza. Al riguardo basta ricordare gli incidenti di percorso incontrati alla Camera dei deputati con la bocciatura di due importanti tabelle o soffermarsi sul clima di confusione, marasma, rivalità e di lotta quasi per bande, come la definisce la stampa, che si registra all'interno della maggioranza stessa. Trovo dunque stupefacente l'affermazione secondo cui ci troveremmo di fronte ad una maggioranza che convive pacificamente all'interno del Governo sulla scorta della realizzazione di un programma chiaramente definito. L'opposizione del Partito comunista a questo Governo, pertanto, era e rimane ferma sulle scelte di bilancio e, sebbene fortunatamente alcune delle nostre

posizioni siano state accolte nel corso del dibattito svoltosi alla Camera dei deputati, siamo consapevoli di non aver avuto la necessaria forza numerica per imporre la modifica dell'impianto di un disegno di legge finanziaria che noi giudichiamo sbagliato. Ancora una volta, infatti, esso non affronta il problema di fondo, quello cioè di liberare le risorse necessarie per garantire lo sviluppo economico, sociale e produttivo del nostro paese. Ritengo anche, però, che la discussione che questa mattina si svolge presso la nostra Commissione possa adeguatamente tener conto di questa critica e in proposito avvanzerò alcune considerazioni che, alla fine, non in questa sede perchè ciò non è proceduralmente possibile, bensì alla Commissione bilancio, verranno trasformate in emendamenti.

D'altronde questo mio dissenso rispetto alle considerazioni eccessivamente ottimistiche del collega Ruffino è stato convalidato dall'intervento — so di ripetere un'affermazione già fatta in altre occasioni — ancora una volta estremamente onesto dal punto di vista intellettuale del senatore Gusso che, con la passione che contraddistingue il suo impegno e il suo essere uomo di studio intorno ai problemi dei lavori pubblici e del territorio, una volta di più ha dimostrato a tutti noi quanto sia insostenibile la situazione che si è determinata e quanto debole e fragile sia l'azione del Ministero, o meglio ancora dell'Esecutivo nel suo complesso, nel dare riordino ad un settore di intervento che è decisivo per lo stato di salute del paese, del territorio e dell'ambiente. Anch'io come il collega Gusso, che pure, era inevitabile, ha dichiarato il proprio voto favorevole alla tabella, voglio porre l'accento sullo stato di confusione, di disagio che la gente, i diversi livelli istituzionali, e noi comunisti, avvertiamo con forza e di fronte al quale si pone la necessità di una modifica profonda. Recentemente ho avuto l'occasione di trascorrere una giornata di lavoro con l'amico Toti, presidente del magistrato alle acque, e con l'amico Ceruti, presidente del magistrato per il Po e, terminati i lavori di un convegno, abbiamo fatto insieme alcune riflessioni sullo stato dei magistrati da loro rispettivamente presieduti e attorno all'*iter* del disegno di legge che riguarda la difesa del suolo. Ho trovato questi due funzionari dello Stato — peraltro capacissimi, perchè tutto ciò che si riesce a fare a quel livello lo si deve, in quanto le strutture sono quasi ridotte a simulacro, all'impegno personale dei funzionari stessi e alla loro capacità di far fronte ai vari problemi — in uno stato di profondo sconcerto e frustrazione. Non riuscivano infatti a rendersi conto del perchè un disegno di legge così importante come quello relativo alla difesa del suolo, che dovrebbe tra l'altro ridefinire in un contesto di certezza le competenze, abbia un *iter* tanto tormentato e irrazionale. A dire il vero il presidente del magistrato per il Po era convinto, non so dove avesse attinto questa informazione, che alla Camera i lavori si sarebbero conclusi positivamente e in breve tempo; io ho dovuto perciò disilluderlo. Gli era inoltre stata data notizia di consistenti finanziamenti che, nel provvedimento relativo alla difesa del suolo, venivano riservati per interventi di risanamento del territorio. Purtroppo le cose non vanno nel senso auspicato dai presidenti dei due magistrati e, ancora meno vanno nel senso auspicato dal Partito comunista; al contrario stanno nei termini prima ricordati dai colleghi Gusso e Spano

che rapidamente hanno ricostruito l'*iter* sofferto di questo disegno di legge. Ho voluto fare un riferimento molto rapido alla questione della difesa del suolo perchè essa mi sembra emblematica dello stato di difficoltà e sterilità in cui questa maggioranza di Governo versa.

GUSSO. Ora esagera!

LOTTI Maurizio. No, non esagero, si tratta di sterilità o meglio di una sovrabbondanza di produzione. Ma in questo caso la sovrabbondanza dei «parti» porta quasi per assurdo, alla sterilità perchè non genera nulla di definitivo. Si tratta di maternità interrotte. Da anni si discute questo argomento, ma la legge non l'abbiamo ancora; si continua invece con un contenzioso, a volte incomprensibile, tra lo Stato, presunto accentratore, e le Regioni che vorrebbero e magari non sono in grado di gestire e non si riesce a sbloccare una situazione che grida vendetta.

GUSSO. Ho piacere di accorgermi che anche lei è un regionalista deluso, come lo sono io.

LOTTI Maurizio. Sono un regionalista che crede ancora nella scelta istituzionale delle Regioni, ma sono altresì convinto che, quando le Regioni non funzionano e sono inadempienti sia necessario prevedere da parte dello Stato interventi sostitutivi così da garantire l'efficienza dell'attività amministrativa e la protezione dei vari interessi.

Mi rimane ora da affrontare le questioni non prese in esame dal precedente intervento del collega Visconti, ma prima desidero dare un'ultima risposta al collega Ruffino, il quale incautamente ha affermato che quest'anno, per la prima volta, non assistiamo a un clima rissoso (clima del resto che non ho mai visto in questa Commissione) nè alla rimodulazione di impegni di spesa afferenti la competenza del Ministero dei lavori pubblici.

COLOMBO Vittorino (V.). Il senatore Ruffino non ha detto che vi sono solamente delle rimodulazioni.

LOTTI Maurizio. Chiedo scusa e non intendo attribuire al collega Ruffino un'affermazione non sua. In ogni caso voglio sottolineare come anche quest'anno vi sia una serie di rimodulazioni delle spese di competenza del Ministero dei lavori pubblici, in modo particolare con riferimento alla spesa per il settore abitativo.

Gli stanziamenti relativi sia alla legge n. 118, che alla legge n. 94 vengono attribuiti ad anni successivi rispetto a quelli ai quali inizialmente erano stati imputati. Lo stesso succede per la legge n. 99, che riguarda interventi diversi per opere pubbliche.

Allora, ancora una volta, vogliamo sottolineare la difficoltà del Ministero dei lavori pubblici a realizzare un livello di capacità di spesa soddisfacente.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda la

legge n. 118, la capacità di spesa dipende dai comuni. Noi i soldi glieli abbiamo dati.

LOTTI Maurizio. Lungi da me la volontà di fare pretestuose polemiche, però vorrei affrontare in modo serio il problema.

Mi rendo infatti perfettamente conto che, per la stessa natura del Ministero, la difficoltà di spesa non è imputabile esclusivamente a responsabilità del Ministero stesso, e proprio questo stavo per dire al Ministro prima della sua interruzione.

Allora mi chiedo se non sia il caso che il Ministro rassegni al Parlamento, a difesa del proprio operato, anzi a difesa dell'efficienza dell'esecutivo, una puntuale relazione in base alla quale si evidenziano le cause dei ritardi della spesa, si sottolineino i tratti che chiudono l'arteria e impediscono lo scorrimento dei flussi di finanziamento, così da poter aprire in modo serio, in collegamento con gli altri livelli istituzionali, un'adeguata riflessione.

Non è accettabile che un paese, che ha bisogno di immissioni sul sistema produttivo di risorse per la riqualificazione del territorio, dell'ambiente e della vita della città, accetti o subisca questa situazione. Credo quindi che si dovrebbe aprire una franca riflessione e sono convinto che in questo caso anche il Partito comunista darebbe il proprio contributo, senza essere abbarbicato a posizioni, di natura più o meno ideologica, di difesa, sempre e comunque, delle autonomie locali.

Infatti, le autonomie locali conquistano la credibilità quando dimostrano capacità di lavoro, efficienza e rapidità di movimento; non quando vengono difese in modo apodittico per posizione presa. Questo non significa condividere l'attacco a cui le Regioni e i comuni sono oggi sottoposti; bensì affrontare un problema e porsi l'interrogativo di come si possa, nell'ambito del rispetto di questa Costituzione fondata sulle autonomie, trovare i meccanismi con cui garantire l'efficienza e non il ritardo o l'incapacità di spesa.

Credo proprio che le considerazioni che prima altri colleghi hanno svolto sulla natura del Ministero dei lavori pubblici dovrebbero portare il Ministro ad aprire una grande discussione su tali temi. Questo sì che sarebbe importante: non la discussione che facciamo ogni anno sul bilancio. Altrimenti l'abitudine di dirci sempre le stesse cose, senza capire i motivi che annullano la capacità di spesa del Ministero, impedendogli di arrivare all'esecuzione delle opere, diventa semplicemente un rito.

Voglio porre un'altra questione al Ministro e poi avizzerò una richiesta formale. Come tutti gli altri colleghi, ho ricevuto il primo programma stralcio annuale del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione. Credo di aver letto con molta attenzione questo documento e quindi di essere in grado di svolgere alcune considerazioni, sulle quali la pregherei poi di fornire delle risposte.

Penso che ormai, alla luce anche del comma 15 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria, tutto l'intervento sulla viabilità, sia ordinaria che autostradale, abbia assunto una connotazione estremamente complessa. Siamo in presenza di un gioco di scatole cinesi o quasi. Voglio ricordare a lei e a me stesso quali sono i diversi livelli di programmazione degli interventi sulle strade. Abbiamo il programma

stralcio della legge n. 531, il programma triennale 1979-81, una serie di interventi non compresi in questi programmi, e quindi finanziati *a latere*.

Abbiamo inoltre il programma triennale 1985-87, abbiamo il primo programma stralcio di attuazione del Piano decennale 1987-1996. Oggi si aggiunge, con il suddetto comma 15, un nuovo livello di programmazione. Allora credo (ribadisco una richiesta che già feci l'anno scorso in altra occasione) che il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe dotare se stesso, ma ancora di più il Parlamento o le Commissioni competenti, di uno strumento che non può che essere di natura informatica, in base al quale il Parlamento stesso possa seguire il flusso dei finanziamenti relativi alle varie opere, atteso che attualmente capita di trovare una stessa opera in tutti i livelli di programmazione che prima ho richiamato.

Secondo il sistema attuale non si riesce a capire più nulla e solamente la certosa pazienza di qualcuno di noi può consentire la ricostruzione di ciò che sta succedendo su una determinata strada statale. Tralascio le considerazioni di carattere generale in ordine al programma triennale 1985-87 e al Piano decennale 1987-1996. Noi esprimemmo a suo tempo un voto contrario su questi programmi in base a motivazioni ben note. Devo dire che il primo programma stralcio del Piano decennale rappresenta una sorpresa fortemente negativa, soprattutto in ordine alla questione delle autostrade.

Voglio ricordare a lei, signor Ministro, ma soprattutto a me stesso e agli altri colleghi, che il programma di intervento sulle autostrade è stato sottoposto al voto del Parlamento in occasione dell'espressione del parere sul Piano decennale.

Esprimemmo questo parere, all'inizio del 1986, sulla scorta di due pareri del CIPE che la legge n. 531 richiede come necessari per quanto concerne la copertura finanziaria del piano. Il primo era degli inizi del 1985, il secondo del dicembre 1985, riferito alle autostrade. Cosa aveva fatto il CIPE? Aveva esaminato la proposta dell'ANAS di inserimento nel piano decennale, anche se in ritardo, della partita relativa alle autostrade. Questa proposta individuava tre fasce di priorità e il CIPE espresse il proprio parere favorevole con individuazione della spesa in 17.000 miliardi (11.000 miliardi a carico dello Stato) ed era relativa alle prime due fasce di priorità, senza prendere in considerazione la terza. Conosciamo la discussione interna al CIPE e la discussione che si sviluppò all'interno del Governo.

Poi, ci siamo trovati, in sede di programma triennale 1985-1987, ad esaminare l'intervento su alcune autostrade contenute nella terza fascia di priorità e che, in modo inopinato, ci venivano proposte come strade prioritarie. Per tutte basti l'esempio del collegamento tra l'autostrada del Brennero e quella della Cisa, ma ci sono altri esempi di autostrade di terza fascia di priorità non prese in considerazione dal CIPE e poi inserite nel piano triennale.

Col programma-stralcio annuale di attuazione del piano decennale, la relazione ANAS afferma in modo esplicito, dopo essersi posta l'interrogativo se era il caso di individuare tre interventi, che non era assolutamente il caso in quanto i nuovi chilometri proposti dovevano essere considerati concorrenti alla loro esecuzione e di volta in volta

si sarebbe determinato il criterio di intervento dello Stato. Qui ci troviamo di fronte ad una tabella nella quale tutti gli interventi autostradali, di prima, di seconda e di terza fascia, si vedono assegnato un contributo che è mediamente tra il 65 e il 64 per cento. Allora credo che per le autostrade esista da un lato qualche dubbio, una questione di legittimità, perchè il CIPE — lo ricordo — espresse un parere di congruenza della quota relativa alle autostrade del piano decennale in ordine alle prime due fasce, individuando una spesa complessiva di 17.684 miliardi, dei quali 11.894 a carico dello Stato, invece il programma annuale del piano decennale prevede una spesa complessiva di 41.000 miliardi e un contributo a carico dello Stato di 27.880 miliardi: siamo dunque arrivati a più di un raddoppio della spesa in questo settore, però non vi è una pronuncia del CIPE, soprattutto non vi è una valutazione di congruenza tra questa scelta e le scelte più complessive del piano generale dei trasporti.

È vero che la relazione ANAS (e me ne congratulo) contiene una previsione di spesa acuta e intelligente e piena di sottigliezza giuridica, però mi pongo un problema politico, un problema di coerenza, un problema di intervento in una visione integrata dell'utilizzo delle risorse nel settore dei trasporti e mi chiedo se non sarebbe stato opportuno, prima di fare insorgere tante illusioni, un attimo di riflessione per riportare la questione nella sede propria, cioè in sede CIPE.

In ogni caso, signor Ministro, questa è la richiesta formale: chiedo che si tenga una audizione nella Commissione lavori pubblici del Senato con lei, come presidente dell'ANAS, coadiuvato e assistito dal direttore generale o da altri direttori affinché ci vengano chiarite determinate questioni che la relazione ANAS, pur essendo attentamente stesa, non ha assolutamente chiarito. Noi comunisti dissentiamo profondamente sulla scelta compiuta e riteniamo sia assurdo ipotizzare e addirittura prevedere per quasi tutte le opere fatte, salvo alcune eccezioni, investimenti pubblici per quasi 30.000 miliardi in autostrade, quando i settori nei quali intervenire, per realizzare il riequilibrio tra i diversi modi di trasporto, sono certamente anche quello del mare, delle ferrovie e, mi permetto di aggiungere, anche il sistema di navigazione interna nella pianura padana.

Sulla questione della navigazione interna, signor Ministro, vorrei fare alcune considerazioni. Non riesco a capire perchè il Ministero dei lavori pubblici, che si sta a mio avviso giustamente per una serie di errori attirando forti critiche da tutti gli esperti nel settore dei trasporti, continua a privilegiare la strada rispetto alla ferrovia e al mare, perchè il Ministero è complice nella politica di aggressione al territorio: le voglio ricordare che 1850 chilometri di autostrade sottrarranno alla agricoltura 5.400 ettari; le voglio ricordare le conseguenze per quanto riguarda l'inquinamento e la situazione di pericolo esistente. Non riesco a capire il motivo per il quale il Ministero che compie queste scelte sbagliate e si attira critiche non si possa dotare di un piccolo fiorellino all'occhiello, che potrebbe essere quello di un contributo all'ultimazione di opere di navigazione interna quando poche centinaia di miliardi basterebbero per attivare un sistema nella pianura padana di navigazione interna, che sottrarrebbe alle strade

centinaia di migliaia di viaggi di mezzi pesanti per il trasporto delle merci.

Vi è una serie di cantieri aperti per la realizzazione di concessioni, cioè un programma puntuale e un programma delle Regioni per ultimare e rendere attivo ciò che già esiste.

Ma è così difficile, signor Ministro, liberare alcune centinaia di miliardi destinati ad autostrade, molto spesso inutili e dannose, per ultimare il patrimonio, bloccato in alcune migliaia di miliardi, di reti di canali navigabili?

Si tratta di una operazione semplicissima che se io fossi Ministro dei lavori pubblici portare avanti con grande convinzione, anche, signor Ministro, per deviare tutte le critiche che stanno cadendo addosso al Ministero.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono stato chiamato alla Commissione lavori pubblici della Camera quando si doveva votare lo stanziamento di 5.000 miliardi per la rete viaria del Sud e del Lazio: ebbene, 3.600 miliardi erano da destinarsi all'approntamento di autostrade. Ho dovuto lottare per ridurre quello stanziamento, che badate bene, il Parlamento aveva deciso. Volete capire una buona volta che quelle cifre sono state decise dal Parlamento e non dal Ministro dei lavori pubblici?

PRESIDENTE. Dal Parlamento, compresi i deputati comunisti!

LOTTI Maurizio. Se così stanno le cose, rivendico pienamente l'autonomia delle due Camere ed il ruolo altrettanto autorevole dei componenti comunisti e degli altri partiti della Commissione lavori pubblici del Senato.

Ritornando alla questione dell'ANAS, insisto perchè si faccia un'approfondita riflessione. Non vi è dubbio infatti che l'articolo 15 richiede la definizione di un nuovo programma. Infatti, aver bloccato tutta una serie di interventi, in percentuali superiori a quelle previste dal piano decennale alla tabella di riparto tra le regioni, comporta certamente l'anticipazione di alcune opere, il ritardo di altre ed una diversa attribuzione in percentuale alle regioni del Sud rispetto a quelle del Centro-Nord; ci troviamo perciò di fronte ad un nuovo livello di programmazione.

Vogliamo perciò sapere — è un'altra richiesta formale che, signor Ministro, le rivolgo — come il Ministero intenda riordinar questa materia che oggi appare assai complessa. Non voglio con questo dire che è inopportuno l'intervento nel Mezzogiorno. Mi limito solo a riscontrare come la scelta del comma 15 dell'articolo 7 apra nuovi problemi che richiedono una riflessione da parte del Parlamento anche perchè, signor Ministro, dopo aver parlato della navigazione interna, auspico che lei mi dia una risposta in merito, le ricordo che è indubbia la competenza del Ministro dei lavori pubblici in questa materia.

Torno alla navigazione interna per ribadire e ricordare che le ultime due leggi che hanno fatto riferimento a questo settore sono la n. 53 del 1982 e la n. 99 del 1985. Signor Ministro, in questa Commissione abbiamo approvato in materia alcuni ordini del giorno impor-

tanti: non è possibile operare un intervento in questo disegno di legge finanziaria per riservare — la mia forza politica presenterà un emendamento in tal senso — alcune decine di miliardi per gli anni 1987, 1988 e 1989 alla navigazione interna?

Vorrei sottoporre inoltre alla sua attenzione, signor Ministro, una questione già sollevata alla Camera dei deputati e che riguarda la situazione che si è venuta a determinare in una zona del Lazio, quella circostante a Montalto di Castro, a seguito delle vicende della centrale. Si tratta di vicende che riguardano la scelta energetica nucleare nel suo complesso — e colgo l'occasione per ringraziare il senatore Pagani di avermi consegnato il *dossier* che rappresenta la *summa* del pensiero socialdemocratico — ed il fatto che la centrale a Montalto di Castro è giunta ad una fase della costruzione tale che molti cantieri stanno chiudendo, perchè hanno esaurito la loro funzione. Come spesso accade quando vi è una infrastruttura di tali dimensioni, si determina una ricaduta sul piano occupazionale drammatica: abbiamo quasi duemila operai che, per cessazione dei cantieri all'interno della centrale, sono a spasso, non hanno lavoro.

Cosa fare? È possibile individuare, con l'apporto del Ministero dei lavori pubblici, una serie di interventi da attivare immediatamente che renda possibile il cantieramento delle opere per dare uno sbocco occupazionale a queste maestranze?

Noi crediamo che sia possibile e abbiamo uno strumento già approvato dalla Camera dei deputati: il comma 15 dell'articolo 7, lettera *b*), in cui si stabilisce che 2.000 miliardi che sono in dotazione dell'ANAS dovrebbero essere ripartiti tra il Mezzogiorno e la regione del Lazio.

Gli interventi relativi alla superstrada Terni-Orte-Viterbo-Civitavecchia, interventi immediatamente cantierabili, non potrebbero essere allora presi in considerazione da parte del Ministro dei lavori pubblici in modo da consentire l'utilizzo delle risorse disponibili e quindi anche per offrire occupazione? C'è l'intervento per il raddoppio della Cassia sino a Viterbo e l'ammodernamento fino al confine regionale: anche per questo intervento si prevedono 600 miliardi che potrebbero essere direttamente utilizzati, perchè mi risulta che anche in tal caso ci siano già progetti esecutivi che consentono l'immediata attivazione delle opere. Ci sono inoltre interventi ferroviari che cito rapidamente: il centro intermodale di Orte; la Civitavecchia-Capranica-Orte; il raccordo ferroviario Porto di Civitavecchia-linea tirrenica; la ferrovia Viterbo-Bracciano-Roma. Mi rendo conto che anche in questo caso mi rivolgo al Ministero dei lavori pubblici e non a quello dei trasporti; tuttavia ho sempre presente — e forse continuo a volermi illudere — che, dopo il piano generale dei trasporti, gli interventi sui singoli modi debbono essere tra di loro fortemente integrati e non scoordinati come nel passato.

Sono convinto del fatto che, rivolgendo questi suggerimenti al Ministro dei lavori pubblici, è come se li rivolgessi al Ministero dei trasporti. In ogni caso, al di là delle battute, credo, signor Ministro, che da parte sua possa venire un aiuto serio alla soluzione di Montalto di Castro a seguito della conclusione di taluni lavori relativi alla centrale.

Come è già avvenuto alla Camera, noi presenteremo un ordine del giorno in tal senso e riteniamo che su di esso possa esservi la convergenza anche delle altre forze politiche.

COLOMBO Vittorino (V.). Può essere, occorre però tener conto della programmazione generale.

LOTTI Maurizio. Si tratta di interventi inseriti nel piano decennale e nel programma triennale della viabilità.

TONUTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 2051*. Però nel 1987 sono previsti 20 miliardi.

LOTTI Maurizio. D'accordo, però si può accelerare, essendo questa una superstrada che merita da subito una grande considerazione. In ogni caso mi auguro che, sull'ordine del giorno che presenteremo, i colleghi delle altre forze politiche possano dare la loro adesione, disponibili come siamo ad apportare le necessarie modifiche affinché il problema venga affrontato.

Ho concluso. Mi rendo conto che, se vogliamo terminare i lavori relativi a questa tabella in mattinata, tutti noi si debba compiere uno sforzo di sintesi che, in verità, io non ho compiuto fino in fondo. Non vorrei però che nelle sue risposte lo compia in modo eccessivo proprio lei, signor Ministro. Mi auguro infatti che gli interrogativi che le sono stati rivolti, non solo dai senatori comunisti, ma anche da altri colleghi, penso soprattutto agli interventi del collega Gusso e dello stesso relatore, possano avere un'ampia risposta da parte sua così da tranquillizzare la Commissione — almeno per quanto sarà possibile questa mattina — in ordine alla capacità di intervento del Ministero dei lavori pubblici, alle scelte che lo stesso Ministero e l'ANAS hanno proposto, nonché agli interventi urgenti per la difesa dell'occupazione che prima ho richiamato.

PAGANI Maurizio. Signor Presidente, l'esame della tabella dei lavori pubblici si svolge anche quest'anno secondo un copione che potremmo definire *déjà vu*, poichè, come sempre, l'attenzione si accentra attorno ai residui passivi e ai modi e metodi per accelerare la spesa. Diverso è però il modo di affrontare il problema e alla tendenza bartaliana, portata avanti dal collega Gusso, che in sostanza afferma che tutto è sbagliato e tutto è da rifare, puntualmente elencando una serie di inadempienze ed altro, si affianca l'approccio, che io ritengo molto più serio e responsabile, apparso nelle parole del relatore o dei colleghi comunisti Visconti e Lotti, i quali si sono sforzati di approfondire il perchè dei vari elementi.

Certamente ci troviamo di fronte ad un intreccio di responsabilità che sono di ordine istituzionale, legislativo e parlamentare e anche sicuramente ministeriale. La legge sulla difesa del suolo ancora manca ed esistono conflitti regionali e tra Ministeri. Io ritengo che tale intreccio di responsabilità e di indirizzi diversi giustifichi pienamente la proposta del senatore Lotti, cui mi associo, di aprire una grande di-

scussione, sul ruolo, le funzioni e le prospettive del Ministero dei lavori pubblici.

Nella discussione di oggi non ho sentito accenti di accusa contro un certo tipo di gestione, bensì sono state delineate preoccupazioni che denotano una conoscenza approfondita dei problemi che — come si usa dire — stanno a valle dei singoli comportamenti. Nonostante però queste preoccupazioni siano almeno in parte condivisibili — e su di esse sia pur brevemente mi tratterò un momento — dobbiamo riconoscere come quest'anno si sia registrato un fatto altamente positivo. I residui passivi sono diminuiti e, particolarmente nel settore dell'ANAS (dove pure si è verificato un aumento di circa 500 miliardi, pari al 12 per cento del bilancio preventivo di spesa), essi sono stati dimezzati. A mio avviso tali risultati positivi, nonostante la situazione che abbiamo individuato, vanno ascritti all'attuale conduzione del Ministero.

Tornando ora al tema di quell'intreccio di responsabilità cui accennavo prima, mi corre l'obbligo di sottolineare come, a fronte di una sempre maggiore richiesta di spesa da parte della società nel campo dei lavori pubblici (non a caso il bilancio di questo Dicastero è arrivato alla vetta di circa 5.000 miliardi), si sia verificata una continua e pervicace diminuzione degli strumenti operativi a disposizione. Intendo innanzitutto riferirmi alla soppressione dei geni civili, fatto sempre da me ritenuto negativo, che si è verificato contestualmente all'attuazione della riforma regionale. Non va poi dimenticato che ad esso si è aggiunta tutta una serie di azioni volte a svuotare il Ministero dei lavori pubblici delle sue possibilità di intervento, mentre, per approvare la miniriforma dell'ANAS — e questo caso rientra in quelle che ho definito responsabilità parlamentari — sono occorsi più di due anni. A questo punto però non ci si meravigli se la capacità di spesa del Ministero si è evidenziata, appunto, soprattutto nel settore ANAS, dal momento che è questo l'unico campo in cui il Ministero è ancora dotato di competenze operative proprie.

Ci sono poi le responsabilità legislative e, in proposito, sosteneva il collega Visconti, dobbiamo decidere tra due indirizzi, quello vincolistico e quello di *deregulation*, tra sè contraddittori. Infatti, o facciamo riferimento a tutti i ministeri, da quello per i beni culturali a quello dell'ambiente, alla legge Galasso e via discorrendo, andando così a sovrapporre una gabbia legislativa e normativa che impedisce l'operatività, o approviamo delle leggi di *deregulation* che effettivamente abbassano i livelli di attenzione su certi problemi. C'è, ad esempio, la proposta di legge sullo sportello unico (provvedimento di certo necessario, al quale, preoccupati dalla situazione di stallo che si è venuta a verificare, saremmo favorevoli) che è in estrema contraddizione con tutto il filone legislativo vincolistico. Poichè questo tipo di responsabilità fa capo a noi Parlamento, ritengo che il momento dell'esame della tabella 9 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, così come delle altre tabelle, non debba limitarsi allo operato del Ministero, bensì soffermarsi anche sul nostro modo di agire.

Mi resta ora da prendere in considerazione le responsabilità istituzionali ed il groviglio quasi inestricabile che da esse deriva. Io so benissimo, senatore Gusso, perchè la legge sulla difesa del suolo è ferma

in Parlamento da non so quante legislature e so benissimo a chi ascriverne la responsabilità. Il conflitto di competenza tra Regioni e Parlamento ha fatto sì che tale provvedimento non venisse approvato e che di conseguenza non fosse neppure attuato l'articolo 89 del decreto n. 616, provocando così un effetto secondario che, a mio avviso, ha riflessi altrettanto importanti di quelli provocati dalla mancata operatività del provvedimento sul suolo. Ciò ha infatti determinato l'impossibilità di passare alla riorganizzazione del Ministero dei lavori pubblici, perchè fino a quando non si definiscono le competenze di questo dicastero nel settore idraulico è del tutto evidente che...

GUSSO. Un po' di personale in più per il servizio idrografico, il Ministero poteva anche chiederlo!

PAGANI Maurizio. Lo ha fatto, siamo noi che non lo abbiamo concesso.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Non me lo avete dato mai.

PAGANI Maurizio. Ho citato prima la miniriforma dell'ANAS.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo 219 ingegneri all'ANAS e 46.000 chilometri di strade.

RASIMELLI. E questo perchè?

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo perchè abbiamo compiuto la miniristrutturazione e tentato di allargare l'organico. Ma c'è stato negato.

PRESIDENTE. Non dal Parlamento, ma si è verificato un conflitto nel Governo. Quando è arrivata nella nostra Commissione la miniriforma, abbiamo risposto subito di no, nella previsione di fare noi in seguito il resto. Ma non abbiamo concluso nulla.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non si può attribuire la colpa al Ministro dei lavori pubblici, che pure ha presentato tali proposte. Se il senatore Gusso ricorda, quando presentai nel 1980 il disegno di legge per la difesa del suolo, avevo previsto 46 geologi. Proprio in questa sede si parlò di competenze regionali, comunali ed altro e si rinviò, sempre in questa sede, l'argomento, ed io non ebbi geologi. È questa la verità.

PAGANI Maurizio. Ad ogni modo, se si sono verificate tali reazioni, comprendiamo come ci sia, in questa situazione, qualcosa che ci riguarda; ma, sulle responsabilità istituzionali, vorrei ricordare che stiamo, sempre con il nostro consenso, disordinatamente affidando ad altri ministeri le competenze dei lavori pubblici. Abbiamo approvato la legge sulle calamità naturali ed abbiamo devoluto 1.266 miliardi in

modo disordinato ed al di fuori di ogni programmazione. Non voglio comunque ripetere in questa sede una polemica che è già avvenuta.

Quando creiamo sovrapposizioni di competenze, non possiamo fare le affermazioni del senatore Gusso, ma dobbiamo essere coerenti con noi stessi e non possiamo ignorare che è il Parlamento, nel suo complesso, che compie tali scelte. Come risultato, il Dipartimento della protezione civile si è trasformato in un Ministero alternativo dei lavori pubblici, che agisce al di fuori di ogni normativa, controllo e procedura; ormai, come fatto normale, nelle leggi di spesa del Ministro della protezione civile leggiamo: «Le presenti opere saranno realizzate in deroga ad ogni normativa sulla contabilità generale dello Stato e sulla costruzione delle opere pubbliche».

LOTTI Maurizio. Perchè succede questo?

PAGANI Maurizio. È la problematica che sto sviluppando sulla base di un suo ragionamento, collega Lotti, per dire che bisogna aprire una discussione generale sul ruolo e sulle funzioni del Ministero dei lavori pubblici, se vogliamo evitare conflitti di competenza ministeriale, che si traducono in una disfunzione dello Stato e quindi in un danno per lo Stato. Bisogna, su certi problemi (e mi limiterò a discorsi generali perchè non voglio entrare nel particolare), agire secondo una seria e determinata linea di coerenza e di omogeneità e su questa linea credo sia importante, signor Ministro, sviluppare anche una funzione del suo Ministero che è stata purtroppo abbandonata, se non vilipesa, in questi ultimi anni: la funzione urbanistica. La cattiva conduzione della politica urbanistica in Italia ha fatto sì che oggi essa sia considerata un tipo di tecnica, di scienza o di metodologia obsoleta che nessuno più ricorda. Credo che anche a ciò sia ascrivibile il saccheggio di competenze che viene costantemente compiuto, perchè l'urbanistica dovrebbe rappresentare la materia e l'indirizzo sotto il quale ricondurre ad unità le varie forme di gestione del suolo, del territorio e dell'ambiente. Le orge urbanistiche sono terminate e l'urbanistica sta attraversando un periodo di grande depressione; e oggi è opportuno andare verso la cosiddetta urbanistica integrata, una urbanistica cioè, più illuminata, in grado di coordinare in forme e modi non vincolistici gli interventi sul territorio. Attraverso tale strada potremo arrivare agli interventi integrati di cui tutti sentiamo la necessità. È la prospettiva che dobbiamo porci.

Vorrei citare altri tre casi che riguardano alcuni argomenti sollevati nel corso del dibattito. Si è parlato di recupero del patrimonio pubblico e vorrei ricordare che l'articolo 3 della legge n. 99 del 1985 dava mandato al Ministero dei lavori pubblici di effettuare un'indagine in ordine all'entità dello stato di conservazione del patrimonio pubblico adibito ad uffici, nel chiaro intendimento che l'indagine sarebbe stata preliminare ad un piano di intervento (poichè nessuno in Italia sa quanto lo Stato spenda per gli affitti). Sono cifre enormi mentre potremmo, o con una utilizzazione diretta, o attraverso permuta, dotarci di strutture nazionali tali da consentire di svolgere, con minore spesa, i compiti dello Stato.

L'indagine non è stata effettuata per l'atteggiamento del Ministero

delle finanze (leggi catasto) che si rifiuta di collaborare con il Ministero dei lavori pubblici. Il Ministero afferma essere materia di sua competenza, ma il tutto si configura con l'atteggiamento di un Ministero contrario ad una legge, ai limiti, quasi, dell'insubordinazione.

Questi sono fatti reali di cui noi parlamentari dobbiamo ben renderci conto.

Vorrei parlare di alcuni aspetti positivi contenuti nella proposta di bilancio di quest'anno, in particolare gli accantonamenti in tabella C per interventi di recupero delle aree urbane degradate e delle zone abusive e delle infrastrutture relative, con la previsione di un intervento di 1.400 miliardi in tre anni. È molto importante anche se sono preoccupato perchè l'intervento non è stato assegnato ad un preciso ministero ma si ipotizza la competenza di diversi dicasteri. Sottolineo la preoccupazione che si possa scatenare una conflittualità tale da bloccare la realizzazione dell'opera. Ci riserviamo comunque di proporre in altre sedi le opportune indicazioni per risolvere il problema.

RASIMELLI. Anche questo disegno di legge finanziaria, come il precedente, si caratterizza per un inasprimento della fiscalità, ma trascura le grandi questioni all'ordine del giorno del Paese: la produttività sociale del sistema pubblico, la lotta agli sprechi, la razionalizzazione del sistema della cosa pubblica, dal Ministero agli apparati decentrati. Tutto questo nel momento in cui l'economia privata, nel suo complesso, è soggetta a profonde ristrutturazioni.

L'immobilismo che caratterizza l'attuale Governo e quelli che l'hanno preceduto, nei confronti dei grandi obiettivi di riforma della cosa pubblica è, a mio parere, un elemento sul quale bisogna riflettere, ed io ho riflettuto volentieri, soprattutto dopo gli interventi che mi hanno preceduto dei colleghi Gusso, Maurizio Pagani ed altri. Mi pare che poche questioni — come il bilancio del Ministero dei lavori pubblici — siano stimolanti a porre questi problemi.

Il fatto è che, in mancanza di un'intenzione riformatrice, lo Stato si caratterizza sempre più di fronte ai cittadini come uno Stato esoso, sprecone e inefficiente, in sintesi nemico dei cittadini stessi. Questo Stato, da Quintino Sella a Giolitti, da Mussolini a De Gasperi, dal centro-sinistra sino all'attuale pentapartito, si è caratterizzato per una serie di aggiunte e sovrapposizioni legislative e strutturali, senza procedere alle necessarie riforme, agli ammodernamenti di cui uno Stato dell'età del nostro avrebbe bisogno.

Dico questo perchè, quando affrontammo la questione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici in passato (così come quando dibattemmo sulla costituzione del Ministero dello ambiente), già mettemmo in evidenza tutte le magagne esistenti in questo settore della struttura pubblica. Magagne non indifferenti, perchè chiunque abbia memoria storica e ricordi le funzioni dei diversi Ministeri nel passato, deve ammettere che, relativamente alle esigenze e alle condizioni dello Stato di allora, i Ministeri avevano indubbiamente una maggior efficienza. Erano infatti meno caratterizzati da sprechi, avevano qualificazioni tecniche in generale più adeguate al livello della società civile.

Oggi invece assistiamo ad un fenomeno decisamente contrario.

Ci troviamo così a discutere il bilancio del Ministero dei lavori

pubblici, che si qualifica appunto come un Ministero elargitore di fondi, ma non gestore di una politica. Il discorso è grave, perchè avremmo l'esigenza come non mai di procedere ad una edificazione di tutto il campo della programmazione, della progettazione, della gestione degli interventi valorizzatori, di cui ha bisogno il territorio nazionale nella sua accezione completa e unificata.

Sul nostro territorio nazionale si avventano, come tanti *piranhas*, varie strutture tra loro contraddittorie, causando sprechi, dispersioni e inefficienze. Queste mie considerazioni saranno poi contenute in un ordine del giorno che presenterà il mio Gruppo e chè ci auguriamo che le altre parti politiche, prendendo sul serio quanto detto in particolare dal senatore Gusso, lo accoglieranno. Infatti riteniamo che sia tempo ormai di passare dalla lettura delle tabelle a questioni più essenziali, che riguardano appunto la riforma degli apparati ministeriali, delle loro strutture e delle loro competenze, in modo da avviare un processo di unificazione, di sintesi e — se necessario talvolta — anche di disaggregazione, ma in base a funzioni logiche, non fondate sulla casualità delle questioni o su aspetti ancora meno chiari.

Così, esaminando il quadro complessivo dei Ministeri che agiscono sul territorio, ci troviamo di fronte a più di una decina di Dicasteri direttamente interessati alle questioni territoriali: dai Trasporti all'Agricoltura, dalla Marina mercantile ai Lavori pubblici e all'Ambiente. Sono in pratica una decina i Ministeri che svolgono funzioni nevralgiche e molto delicate nei confronti del territorio. Manca però un punto di sintesi, di elaborazione unitaria, di indirizzo unitario, sul quale articolare le singole direttive d'intervento. Ci troviamo così di fronte a un Ministero dei lavori pubblici che si è andato caratterizzando sempre più negli ultimi anni per la sua dequalificazione tecnica; basta pensare al diverso livello e peso del vecchio Consiglio superiore dei lavori pubblici rispetto all'attuale.

La dequalificazione riguarda gli organici, gli apparati, i compiti e le funzioni e non è dovuta soltanto al decentramento regionale, bensì proprio ad una politica di dequalificazione degli stessi apparati. Sto parlando ovviamente del Ministero in senso lato.

Lo stesso organico dell'ANAS è una dimostrazione della dequalificazione del Ministero.

PAGANI Maurizio. Ma le prestazioni tecniche dell'ANAS sono richieste anche all'estero.

RASIMELLI. Rimane però il fatto che gli ingegneri sono 218, cioè un organico ridicolo rispetto alle funzioni operative dell'ANAS e lo stesso si potrebbe dire per il Ministero nel suo insieme, come per le sue strutture decentrate. Inoltre, vi è una dispersione di energie; basti pensare al settore della raccolta dei dati fisici del territorio, cioè al settore relativo alla conoscenza dei problemi del territorio, per rendersi conto di come si va avanti. Si può prendere come esempio il servizio idrologico del Ministero dei lavori pubblici per vedere a quale livello di dequalificazione tecnica e scientifica si è arrivati.

Possiamo poi notare chiaramente la dispersione di risorse esistenti, se osserviamo l'esistenza di più settori tra loro strettamente

collegati, come il servizio geologico del Ministero, quello idrologico della Marina e quello meteorologico che le Regioni stanno mettendo in piedi autonomamente. Tutto questo comporta una dispersione di strutture, di punti di riferimento, di momenti decisionali, che si sono andati man mano aggiungendo a quelli originari. Si è quindi arrivati ad un funzionamento dei Lavori pubblici praticamente impossibile, perchè ogni struttura che creiamo deve giustificare la propria esistenza e si trova di fronte più a dei veti, che a una collaborazione tecnico-scientifica seria.

Tutti si rendono conto che è necessario prendere dei provvedimenti se vogliamo che lo Stato italiano si adegui alle esigenze storiche degli anni Duemila, a una economia che si ristrutturata, a una società che cambia, a una tecnologia che avanza e che non può avere di fronte un apparato che consuma una quota così alta del prodotto interno nazionale per ottenere sprechi, inefficienze, incongruenze, vincoli per i cittadini più che indirizzi per un'attività programmata. Credo di aver tentato di far capire l'importanza che diamo all'avvio di una riforma seria nel campo istituzionale dei ministeri e degli apparati statali.

Inutile dire che siamo disposti a verificare l'ordine del giorno che noi presentiamo con i colleghi degli altri Gruppi e saremmo molto contenti se riuscissimo a giungere ad un ordine del giorno unitario.

COLOMBO Vittorino (V). Il nostro parere favorevole sulla tabella 9 e sulla parte del disegno di legge finanziaria connessa si basa innanzitutto su una valutazione complessiva, già richiamata in altri interventi, circa la manovra di bilancio del Governo, che approviamo e condividiamo per vari aspetti, ma in particolare per quel che riguarda la legge finanziaria di quest'anno, per la sua connotazione di rilancio degli investimenti, al di là delle cifre specifiche, nel settore dei Lavori pubblici, il cui solo annuncio ha già messo in moto energie, iniziative e interessi come è giusto e legittimo che sia. Credo che questo vada sottolineato, pur rendendoci conto che certamente alcune cose andrebbero meglio meditate e che in questo quadro hanno spazio uguale sia le critiche anche severe del collega Gusso e del collega Rasimelli, sia le espressioni di compiacimento del collega Ruffino.

Non c'è dubbio che in questa fase politica di inizio di ripresa, di consolidamento di una certa ripresa, i principi della programmazione, resi feticcio in tempi passati e poi abbandonati per forza di cose e di necessità, devono essere esaminati, rivisitati, rivalutati senza commettere i vecchi errori, ma con una visione globale che non può prescindere dall'adeguamento delle strutture ad un processo che abbia, sia pure con la dovuta dose di pragmaticità e concretezza, un rigore, una logica e una razionalità propria.

Ho detto queste cose perchè mi pare sia troppo facile e superficiale demonizzare certi rilievi di carattere concreto che, peraltro, non ci possono non vedere d'accordo nel condannare determinate situazioni. Ho parlato di «avvocato difensore» e credo sarebbe assolutamente sbagliato fare gli avvocati difensori del Governo a tutti i costi. Il Governo, anche se di lunga durata, è erede di una lunga storia di cui, come Parlamento, siamo compartecipi ed è sbagliato porci, per

motivi a volte opposti e altre volte coincidenti, in una posizione di totale e recisa condanna.

Per quanto riguarda il merito della legge finanziaria, ho preso la parola solo per fare due sottolineature che mi vedono come tante volte in consonanza con il collega Lotti e lo dico senza alcuna ironia e certamente senza nessuna segreta nostalgia nè della solidarietà nazionale, nè di aspirazione a compromessi che per conto mio non sono nè in vista nè auspicabili.

Due sono le osservazioni che voglio fare: da una parte i discorsi circa la programmazione stradale e autostradale. Non c'è dubbio che il comma 15 dell'articolo 7 del disegno di legge finanziaria comporti in qualche misura una revisione e una ripuntualizzazione di provvedimenti programmatori, già approvati e che avevano avuto un loro *iter* di formazione e mi associo in quanto ritengo giusto chiedere che il Ministro dei lavori pubblici si faccia parte diligente affinché le conseguenze di questo comma dell'articolo 7 sul piano triennale e sul piano decennale, che abbiamo esaminato non molto tempo fa, ci vengano sottoposte per lo meno per informazione. Noi non possiamo dare nè un parere formale (che la legge non prevede), nè tanto meno una approvazione, ma abbiamo certo diritto ad una doverosa informazione. Anche in queste cose non è opportuno andare al di là di quanto in quei documenti abbiamo affermato. Per esempio (il collega Lotti lo sa perchè ne abbiamo discusso esaminando il piano generale dei trasporti) non è vero che il piano dei trasporti prevedesse chissà cosa in materia di spostamento dall'uno all'altro sistema di trasporto, perchè il piano contiene una previsione nella quale ci si doveva muovere per mantenere l'attuale suddivisione, affrontando però la crescita del trasporto complessivo nazionale.

D'altra parte, sia il piano triennale sia il piano decennale rientrano nel piano generale dei trasporti, e le approvazioni del CIPE sono arrivate contemporaneamente. In sostanza non c'è da stravolgere, ma da attuare provvedimenti già approvati e riconosciuti congrui con misure che oggi arrivano al nostro esame con il disegno di legge finanziaria.

L'altra osservazione, che mi trova d'accordo con il collega Lotti, si riferisce al problema delle idrovie.

Lo studio compiuto su iniziativa della Società idrovie ci dice che con 2.000 miliardi si valorizzerebbero e si utilizzerebbero i 17.000 miliardi che sono già stati spesi. Ma nei 2.000 miliardi è compresa l'intera realizzazione del sistema padano, compreso il traffico di canale da Pizzichettone a Milano. Se invece miriamo alla realizzazione della funzionalità di singoli tratti che potrebbero entrare in attività in termini previsti, allora possiamo affermare che con qualche centinaio di miliardi si potrebbero compiere opere di straordinario interesse. In questo senso credo che l'argomento meriti adeguata attenzione, senza alcuna distinzione di carattere ideologico. Ho voluto solo richiamare la questione ricordata dal collega Maurizio Lotti ed ho voluto sottolinearla proprio perchè ritengo che ne valga la pena.

Detto questo, ribadisco il voto favorevole dei senatori della Democrazia cristiana sulla tabella 9.

PRESIDENTE. Innanzitutto vorrei premettere come sia inutile rincorrerci sulle responsabilità e sulle colpe dei ritardi del Parlamento o del Governo mentre è preferibile riconoscere le condizioni obiettive in cui operano sia il Parlamento che il Governo. Attraversiamo momenti in cui il Parlamento dimostra una capacità ed una efficienza produttiva e i risultati bisognerà analizzarli dopo. Il Governo fa altrettanto, anche se si notano segni di stagnazione, di inerzia, di non sufficiente capacità operativa che condizionano i programmi ed i progetti troppo abbondanti rispetto alle condizioni realizzative.

Sono tra coloro che giudicano profondamente sbagliata la fase di riflessione sulla graduatoria di rilevanza e di importanza, nella pubblica amministrazione, dei ministeri; come se il Ministero dei lavori pubblici, in concomitanza con la delega dei poteri alle Regioni, possa declassarsi da una categoria A a una categoria B; le sue competenze sono infatti fondamentali e presenta inoltre potenzialità notevoli non ancora sufficientemente valorizzate, utilizzate e sviluppate. Ritengo che l'attuale struttura del Ministero non sia adeguata ma necessiti di una riorganizzazione in direzione di una modernizzazione delle strutture. Esiste la questione dell'ANAS ma non bisogna condurre tutte le tensioni solo ad essa. Il primo che dovrà essere convinto di una riorganizzazione dell'ANAS come azienda, dovrà essere lo stesso Ministero.

Ritengo sia urgente approvare, anche se è minima, la cosiddetta mini-riforma. Il sottosegretario Tassone, ad una mia precisa domanda, rispose che stava lavorando una sottocommissione per la riforma organica dell'ANAS. La attendiamo, signor Ministro, perchè la consideriamo un atto responsabile e necessario. Dalle mie osservazioni emerge la necessità di un progetto di riforma del Ministero dei lavori pubblici e so già che il Ministro mi risponderà che lo ha chiesto ripetutamente, che ha domandato un concerto, anche con il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Ritengo sia un'assunzione di responsabilità che sgombra il campo da diffidenze e gelosie anche stupide, per affrontare in Parlamento, insieme con il Governo, lo scioglimento di alcuni nodi che allo stato attuale causano gravi danni. In termini economici complessivi la mancata organizzazione e modernizzazione di uno strumento dell'amministrazione pubblica rappresenta un danno enorme. Va quindi considerata la possibilità di iniziative parlamentari che consentano di dare avvio al confronto per la presentazione dell'apposito provvedimento di riforma del Ministero.

NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici. Condivido le sue affermazioni, presidente Spano, ma vorrei ricordarle come tutti vogliono fare la politica del territorio, come dice il senatore Lotti, mentre nessuno auspica il concerto.

PRESIDENTE. Non dico di sostituire il Parlamento al Governo, ma, dopo un certo periodo di tempo in cui quest'ultimo non riesce a sciogliere i nodi al meglio o al minimo, ritengo che il Parlamento dovrebbe intervenire. Ciò vale sia per la riforma del Ministero che per un'adeguata programmazione nel settore dei trasporti. L'obiettivo, secondo me in parte non ben calibrato, del piano generale dei trasporti,

tende a superare la situazione reale di squilibrio fra i trasporti su gomma ed altri modi di trasporto. Tale squilibrio ha portato a privilegiare il trasporto su strada e non potrà essere superato in tempi brevi giacchè il recupero a favore di quello ferroviario potrà realizzarsi nel lungo periodo e con costosi interventi. Le nostre riflessioni non devono limitarsi alla semplice discussione ma devono osservare bene il momento operativo.

Mi auguro che il disegno di legge finanziaria venga approvato dal Senato e, se sarà necessario, presenteremo emendamenti modificativi, non certo per bloccare le strade o le autostrade. Abbiamo sempre detto come la struttura stradale ed autostradale sia adeguata in riferimento agli altri paesi europei.

Semmai non è adeguato il raccordo tra aree metropolitane, superstrade e autostrade; semmai non è adeguata in molti punti la sede delle autostrade che sono spesso a due corsie. La capacità di flusso di traffico è sovente resa difficoltosa da una impostazione che, inevitabilmente, è stata quella degli anni '50 e che allora era sufficiente, ma adesso non lo è più.

Nella programmazione dei trasporti notiamo un segno che tende a riequilibrare autostrade e strade non solo in termini di manutenzione. Tuttavia, c'è ancora altro da fare, soprattutto occorre potenziare l'esistente, qualificarlo meglio e renderlo integrato rispetto alla circolazione del paese. C'è poi da fare moltissimo nelle città, ma questo è discorso che impiegherebbe molto tempo. Se questi sono gli obiettivi da darci, credo che la discussione del bilancio sia un'occasione che va resa stringata il più possibile e nella quale è possibile darci scadenze, anche parziali.

Per parte mia, ho voluto dire queste cose perchè l'esperienza di questi due anni e mezzo non sia inutile per noi e per il Ministro. Credo che, al di là di sterili polemiche, possiamo trovare terreni di collaborazione, anche con la sintonia più complessiva dei Gruppi politici, perchè si tratta di dati oggettivi su cui non c'è da teorizzare molto.

So per certo che su questi temi, su quello del traffico su acqua e del cabotaggio, ci sono potenzialità anche in termini di finanziamento, non solo pubblico, perchè si possono probabilmente attivare anche finanziamenti privati, e questo è un dato da non sottovalutare perchè consentirebbe l'accelerazione di tali opere.

Credo che, in questa ottica, una qualche rivisitazione del problema vada fatta.

MITROTTI. Signor Presidente, accoglierò l'invito alla sintesi, essendo tendenzialmente portato a divagare. Tuttavia, devo lamentare come sia poco corretto nei confronti del Ministro risolvere il dibattito sulla tabella dei lavori pubblici nell'arco di una mattinata.

Se devo dar credito — ed io do credito e sottoscrivo come dette da me — alle cose dette dai colleghi, la situazione attuale del Ministero dei lavori pubblici dovrebbe impegnare come minimo una settimana, senza contare che, se dovessimo attenerci al dovere costituzionale di valutare ed approvare le tabelle, una settimana sarebbe ben poca cosa di fronte al tempo che richiederebbe la verifica.

Pertanto, do per scontato che anche il mio sarà un contributo di facciata, che la mia sarà una breve apparizione sulla passerella degli interventi, per debito di ufficio ma anche per la cordialità di un colloquio — e per me è tale — da svolgere col Ministro che oggi abbiamo il piacere di avere con noi.

Mi rifaccio alla sollecitazione che ci è venuta da un collega della sinistra, il quale ci ha invitato a passare dalla tabella alle questioni più importanti. Sono convinto esattamente del contrario, nel senso che non sono sostenibili questioni importanti se non ci si preoccupa della solidità della tabella. Dicendo questo, voglio far riscoprire a tutti noi una funzione desueta e forse mai attivata: la funzione di controllo del Parlamento, che pure costituzionalmente esiste e che moralmente ci obbliga nella veste che in questa sede assumiamo. Se attuiamo davvero questa funzione, se davvero la traduciamo in pratica, ci accorgiamo che gran parte dei problemi intorno ai quali siamo costretti a tessere qui la tela, piuttosto sfilacciata, di argomentazioni possibili nell'ottica di posizioni di sinistra, di centro e di destra, troverebbero una soluzione naturale.

In virtù di questa mia considerazione, la filosofia degli interventi, che pure ha animato certi colleghi, deve cedere il passo a una funzione di responsabilità concreta, quale è possibile solo di fronte ad una verifica e ad una certificazione dell'operato del Ministero, che è d'obbligo nella prospettiva di una formulazione di previsione per un anno successivo. Quale azienda può formulare un progetto previsionale per un anno a venire se non ha certificato adeguatamente e approfonditamente il bilancio dell'anno decorso?

Siamo costretti a valutare un prodotto — le tabelle — che riceviamo e intorno alle quali non abbiamo avuto possibilità alcuna di verifica. Colgo l'occasione per dire che non sarebbe peregrina una iniziativa sua personale, signor Ministro, per l'avvenire — le auguro di rimanere Ministro anche per le legislature future — che responsabilizzasse il Parlamento nell'ottica della futura e successiva valutazione delle tabelle. L'impatto complessivo sulle tabelle non è operazione parlamentariamente nè tecnicamente possibile per noi, se quegli eventi tradotti in numero non li avessimo verificati nel corso del loro concretarsi e del loro trasformarsi in spesa dello Stato.

Dobbiamo allora effettuare la recita di esaminare e approvare le tabelle; farò la comparsa — non presumo di fare l'attore perchè qui di attori validissimi ce ne sono — o se, preferite, farò la parte di «tappezzeria», solo a significazione della presenza di una componente politica che di certo non si tira indietro di fronte a certi controlli.

Devo dire, con una punta di commozione, che quando torno ad affrontare questi temi quasi avverto, con gli occhi della fantasia, l'immagine di chi prima di me tanto autorevolmente ha fatto parte di questa Commissione: il senatore Crollanza. Ritengo che certi interventi, quest'oggi abbiano un po' acquetato la sua anima, nel senso che hanno dato ragione ad alcune sue convinzioni, ma gli abbiano lasciato anche un'amarezza postuma nel constatare come il Parlamento, a parole, sembra animato a costruire il nuovo, il meglio, e, nei fatti, concretizzi solo l'obiettivo ultimo di demolire quel poco di buono che c'è. Sono stati ricordati i tempi in cui tante cose funzionavano. In

altre occasioni ho ricordato che negli anni Trenta i rapidi per arrivare a Roma impiegavano meno tempo di quanto non ne impiegino oggi.

PRESIDENTE. C'erano meno rapidi allora!

MITROTTI. Quando i treni arrivavano in orario, i carichi si tiravano a mano. Oggi è cambiata la tecnologia: non possiamo comparare le locomotive degli anni '30 con i super-treni di oggi. Se non abbiamo adeguato le strutture e le infrastrutture alle potenzialità dei nuovi mezzi, non possiamo far carico di colpe a nessuno: dobbiamo farcene carico solo noi. Non si tratta quindi di realtà omogenea, sto solo facendo il raffronto fra risultati, e non mi si dica oggi che distanze chilometriche non trovino tecnologie e mezzi capaci di superare i problemi! Gli altri problemi spetta al legislatore risolverli.

Questa nostalgia, che ha permeato più di un intervento, mi ha rasserenato perchè ero intenzionato — lo confesso — a fare un intervento di rottura, a puntare il dito, perchè è inutile nascondersi dietro il paravento dell'ordine del giorno, della enunciazione di principio, della filosofia politica di parte. Ormai è un atteggiamento che non possiamo più adottare, per dignità nostra. Queste cose le diciamo qui tra noi, senza l'attesa che solitamente pervade il politico su un palco comiziale: ce le diciamo qui tra addetti ai lavori.

Onorevoli colleghi, la colpa è nostra. Qui si è detto che si è fatta una legislazione che ha frantumato la responsabilità ma, per carità di Dio, ditemi chi se non noi — e mi ci metto anch'io — ha fatto tutto ciò.

E recriminare pensate che ci aiuti ad arrivare alla soluzione? No, la soluzione ce la costruiamo nell'arco dell'anno che precede l'appuntamento dibattimentale sul documento previsionale. Non voglio sembrare più bravo di altri perchè senz'altro non lo sono, ma ricorderete che certi miei spunti polemici battevano sempre su questo tasto.

Ci si è lamentati dell'*iter* di talune leggi, ma volete forse dimenticare che anche in quelle occasioni vi è stato chi ha rilevato certe storture che oggi voi tornate ad evidenziare? Oggi chi certe cose ha detto in anticipo, può sentirsi appagato. Sentendo parlare il senatore Spano del disegno di legge governativo sulla riforma del Ministero dei lavori pubblici ho pensato che si trattasse di soluzioni estemporanee che non possono costituire metodo di lavoro per un Parlamento che si arroghi il diritto di avere una dignità. E tale dignità la dobbiamo ricercare attraverso un'analisi che, capisco bene, non si inquadra nel momento dibattimentale odierno il quale, per quello che ho detto prima, risulterebbe improponibile qualora oggi dovessimo essere rigorosi con l'ordine del giorno che recita « stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1987 ». È un ordine del giorno di fronte al quale tutti dovremmo dichiararci impreparati. Sfido chiunque ad aprire la tabella 9, a puntare il dito su una delle cifre e ad illustrarla alla Commissione. Se stiamo recitando, riempiamo questo spazio con propositi d'onore e non con propositi contingenti, motivati dal fatto che, non potendo argomentare di numeri, si parla di previsioni e dei nostri progetti. Intendo impegni d'onore nel senso che questo comune denominatore su cui oggi tutti ci attestiamo, dai relatori alla sinistra,

passando anche per il mio Gruppo politico, deve costituire una base corretta di dibattito nel corso dell'impegno continuativo della legislatura. È così che dobbiamo tradurre nei fatti le considerazioni che oggi offriamo nella nostra interpretazione delle aspettative nei riguardi del Ministero dei lavori pubblici.

Poichè qualcuno ha lamentato la situazione delle competenze tra Stato e regioni, mi auguro di poter essere presente quando si esaminerà lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni cosicchè potrò dire al Ministro cose gravissime. L'altro ieri mi trovavo alla capitaneria di porto di Bari; è entrato l'attendente e ha consegnato al comandante un invito con la bolletta d'accompagnamento di una di quelle ditte private che consegnano la posta a domicilio anzichè il francobollo postale. Se arriviamo a situazioni come questa, a che serve discutere? Chi ha voluto tutto ciò deve riflettere con serenità; non nella prospettiva di dover dar ragione a chi queste cose ha pensato prima, bensì in quella di un miglioramento della situazione attuale che si attesta su posizioni politiche nettamente in antitesi con un certo ordinamento istituzionale, miglioramento che può e deve passare attraverso il momento di democratizzazione e di delega alla periferia delle competenze e delle responsabilità, ma che deve conservare un recapito unitario. Tutto deve essere riconducibile ad una organizzazione statale, altrimenti trasferiamo le attese costituzionali in una organizzazione di confederazioni di Regioni che non abbiamo avuto il coraggio di delineare in un documento statutario e costituzionale che impegnasse tutti.

Le discrasie del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non sono seconde a quelle dei comuni e delle province. Non sto qui a riprendere casi dei quali sono stato buon testimone perchè il momento non consente tanto, ma ritengo che ciascuno sappia quello che accade in periferia laddove è presente lo Stato; i comuni, infatti, sono Stato, così come le province e le Regioni. Uno Stato che non riesce a controllare le proprie strutture, mai e poi mai, potrà dare attuazione ad un prodotto legislativo valido. Potremmo qui lavorare con l'uncinetto delle nostre buone intenzioni per realizzare il migliore dei prodotti normativi, ma se non vi è la struttura adeguata ad attuare quella norma, essa rimarrà una semplice intuizione, un semplice atto di volontà. Ecco perchè ho detto che dobbiamo anteporre le tabelle alla discussione di principio. Esse infatti danno il grado di efficienza delle strutture, sono il termometro che misura l'efficienza dello Stato laddove poi la legge si trasforma da intento in intervento reale.

Quando facciamo queste considerazioni non dobbiamo dimenticare, proprio guardando al settore dei lavori pubblici, la situazione degli appalti dove esiste un sistema di tangenti ormai entrato nella prassi.

LOTTI Maurizio. Tanto varrebbe definirlo per legge.

MITROTTI. Su «Il Sole-24 ore» è apparso un servizio molto interessante che è risalito ai tempi di Cecco Beppe dimostrando che all'epoca vi erano le tangenti. Però almeno lo si diceva che erano tali e comunque esse avevano un certo splendore. Si intascavano sì le tan-

genti, ma almeno restavano le opere. Ora invece si intascano le tangenti e le autostrade crollano. Non ne faccio una questione personale, però vengo sempre qui a Roma in autostrada e non ho mai trovato il tratto da me percorso libero da lavori in corso. Nell'ultimo mese ho dovuto fare degli *slaloms*, disciplina in cui sono ormai in grado di competere visto che in autostrada si può procedere solo a senso unico alternato.

PRESIDENTE. Si dà il caso che vi sia stato un terremoto in quelle zone.

COLOMBO Vittorino (V.) Andando verso il Nord si procede solo in colonna; non si deve lamentare, senatore Mitrotti.

MITROTTI. Il suo, signor Presidente, è un atto di accusa notevole perchè non basta ricordare quel 23 novembre, ma occorre anche dire che sono ormai trascorsi diversi anni da quella data. Se il Ministro si è risolto ad intervenire solo qualche anno dopo, se lei, signor Presidente, dà all'evento terremoto quella valenza politica che gli attribuisco io, allora deve ammettere che c'è stato almeno un anno di assenza di interventi che dovrebbe ricadere in qualche fattispecie prevista dal codice penale. E non è per ricordare la memoria del senatore Crollalanza, ma terremoto fu anche quello del Vulture del 1930; facciamo il confronto dei tempi che allora furono impiegati per la ricostruzione e di quelli che si impiegano oggi. Non vorrei dare l'impressione di parlare sulla base di un interesse personale dovuto al fatto che sono un frequentatore abituale di quell'arteria, però, signor Ministro, credo che sarebbe utile una sua indagine sulle condizioni in cui versa l'autostrada Napoli-Bari; è vergognoso che un'arteria di questa portata sia costretta a sopravvivere a se stessa. Non ho mai visto operarvi un intervento di manutenzione ordinaria. Mi domando se tali interventi siano di spettanza dell'ANAS o meno.

Ormai le ditte private, ministro Nicolazzi, i cicli di manutenzione e i relativi oneri li hanno depennati dai bilanci; si fa la manutenzione quando si ha la possibilità di denunciare una presunta crisi e c'è la cassa integrazione che paga le spese! Siamo arrivati a questo, nel privato!

Nel pubblico, si arriva ad un degrado per mancanza di manutenzione tale da richiedere l'intervento straordinario dello Stato con soldi che si possono risparmiare se si mantiene un livello di intervento adeguato.

Mi si dice, come si è detto per gli ingegneri, che il corpo dei cantonieri è quello che è, il personale è quello che è; io non voglio toccare questa nota dolente...

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Le autostrade non dipendono dal Ministero.

MITROTTI. Appunto io mi sono riferito anche agli enti; e comunque il discorso delle autostrade vale anche per le strade statali dove taluni interventi finalmente arrivano dopo un «rosario» di

morti: le posso parlare della statale n. 16, su cui ho presentato delle interrogazioni per le quali ancora attendo una sua cortese risposta, signor Ministro; ci sono stati dall'inizio del 1986 ad oggi, 16 o 18 morti ed io ho formulato un'interrogazione al Ministro di grazia e giustizia perchè qualcuno dovrebbe finire in galera, a livello di ANAS! Non si spiega diversamente, la situazione; non è concepibile che ormai da dieci anni un tratto di superstrada non va avanti: e allora qualcuno deve pagare. O i comuni, perchè hanno dormito nell'approvare i progetti, o l'ANAS, perchè non ha messo i comuni nelle condizioni di rispondere in tempi accettabili. Quindi il problema, lo si guardi in autostrada o nella strada statale, esiste.

Ed è intorno a questi problemi che noi dobbiamo ricordarci di essere senatori: queste cose chi le controlla? Il Ministero quale possibilità valida ha di avere un riscontro diretto? C'è la cascata della burocrazia ministeriale, una cascata che consente, nell'ultimo anello, al cantoniere di leggersi il giornale accostato ai bordi della strada o fermo in macchina, mentre l'erbaccia cresce, mentre le cunette scompaiono affossate da detriti e da rifiuti: questo è lo spettacolo dell'Italia viaria! E allora perchè parlare di grandi problemi, di grandi viabilità se non riusciamo a tenere in piedi una viabilità ordinaria? Cominciamo a migliorare la viabilità ordinaria perchè si scoprirà quello che si è scoperto con i TIR, per i quali si è fatto capire che doveva cascare il mondo se erano costretti a mantenere la velocità di 60 chilometri orari e invece si è circolato meglio, signor Ministro: con i TIR che viaggiavano a 60 chilometri orari si è circolato molto meglio! E allora, perchè non applicare la legge con continuità? Perchè non obbligarli a viaggiare sistematicamente a 60 chilometri orari massimo? Almeno, fintanto che non facciamo strade e autostrade che consentano velocità da 120 chilometri orari! Perchè non può sottacersi nemmeno la responsabilità ministeriale nella ipotesi (che è poi, in realtà, accertata) che questi mezzi o anche una semplice autovettura vadano a 180 chilometri l'ora! Delle due l'una: o si impone alla ditta costruttrice del mezzo di prevedere un limite meccanico alla velocità, oppure, nell'ipotesi di una elusione della legge, si ha l'obbligo di prevedere le strutture e le infrastrutture adeguate. Si ha l'obbligo di prevedere *guardrails* che non siano sfondati da un'auto a 180 chilometri all'ora o da un TIR a 120 chilometri all'ora. Altrimenti è concorso in delitto, signor Ministro, se lei mi tiene un *guardrail* che diventa sfoglia al passaggio di un TIR! Le parlo per esperienza, signor Ministro: io ho avuto una spinta, che solitamente si chiama tamponamento, da parte di un TIR che, sotto la pioggia e in curva, viaggiava a 95 chilometri orari; fortunatamente son riuscito a far viaggiare più velocemente la vettura perchè avevo una scorta di potenza, mentre il TIR non si è fermato, nè si poteva fermare: ha appiattito il *guardrail*, ha attraversato l'altra corsia, è finito in una scarpata ed ha camminato spiantando alberi per un po' nel terreno.

E allora, in questi casi, di chi è la colpa? Se fosse venuta nell'altro senso di marcia una macchina che fosse rimasta triturrata sotto il TIR uscito di strada, di chi sarebbe stata la colpa? Se fossi stato io il familiare della vittima, l'avrei denunciata e citata, signor Ministro, perchè nella ipotesi, accertata più volte nei verbali della polizia che

questi assassini viaggiano a certe velocità, si deve chiedere l'attuazione di mezzi limitativi meccanici, oppure lei deve alzare muri di cemento armato tra una corsia e l'altra.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. E chi sbatte contro i muri e muore?

MITROTTI. Muore lui, ma non uccide gli altri!

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma chi attraversa il *guardrail* e viaggia da venti ore senza essere sostituito? Di chi è la colpa?

MITROTTI. D'accordissimo, signor Ministro, ma per questi problemi c'è già una competenza: non sarà lei a dover sostituire la Motorizzazione o a dover sostituire gli agenti che possono anche controllare lo stato fisico del guidatore o possono controllare se a bordo vi è il secondo guidatore, come la legge prescrive. Lei sa benissimo che i trasportatori risparmiano anche su quello, perchè anzichè mandare due autisti ne mandano uno solo. Ora, non è di sua competenza il problema ed io non glielo sollevo: io mi riferisco ai problemi di sua competenza, e nei problemi di sua competenza vedo quelli di ordinario intervento di fronte ai quali siamo carenti.

E allora, io per principio le devo contestare, signor Ministro, quelle parti della tabella che si riferiscono proprio a questi interventi e che prevedono uno stanziamento per il prossimo anno. Se gli stanziamenti per l'anno 1987 sono stati calibrati col parametro di quello che non si è fatto (perchè non posso dire di quello che si è fatto per il 1986) io contesto questo, perchè, prima ancora di pensare di investire nel nuovo, io sono dell'avviso che dobbiamo migliorare e consolidare l'esistente.

E, a fianco di questo problema, c'è l'altro grosso problema dei residui passivi. Ci crogioliamo nel ricordarcelo, ce lo palleggiamo, non siamo in grado di trovare una soluzione, ma io chiedo, prima ancora della soluzione, l'identificazione delle responsabilità, siano esse anche di natura parlamentare, signor Ministro, perchè se si può dimostrare che il Parlamento ha preteso «la luna nel pozzo» affidando somme di investimento che tecnicamente e materialmente non potevano essere esitate nell'arco di una normale previsione ed attuazione dei lavori, in questo caso il responsabile è il Parlamento: e batta i pugni sul petto il parlamentare che ha dato quell'assenso.

Ma se, come in tanti casi, avviene, il residuo passivo è il portato della disorganizzazione, del lassismo, della burocrazia, della inefficienza, di tutto quello che affligge come cancro l'apparato pubblico, allora si ponga rimedio a questo stato di cose prima di rivendicare stanziamenti aggiuntivi che non potranno fare altro che incrementare il livello dei residui passivi e darci quindi ancora più materia per dibattere.

E con i residui passivi, signor Ministro, c'è un altro problema notevolissimo: l'apparato pubblico non conosce la propria consistenza patrimoniale! Lei ha parlato di metri quadrati di strade, ma io, per l'esperienza che ho avuto, e per i riscontri che ho potuto fare, devo

dire che si viaggia ancora su dati poco attendibili! Si fa solo una rielaborazione di dati che sono diventati carenti nel tempo, sia per interventi dello stesso Stato sia per cessioni di parecchi tratti di strade; ad altri enti, le province, e da queste ai comuni. Parlo di strade parlando del Ministero dei lavori pubblici, ma potrei parlare addirittura di immobili: potrei parlare di stato fisico di degrado degli immobili che fanno capo al Ministero dei lavori pubblici! Andate a guardare questi impianti, scoprite che solo ora qualcuno si sta muovendo, ad esempio, per adeguare gli impianti elettrici: perchè? C'è voluta la diffida dell'ENPI e, attualmente, delle Unità sanitarie locali, perchè lo Stato andasse a fare quello che si impone faccia sempre il privato! E non parlo di scuole pubbliche, non parlo di locali aperti al pubblico dove ancora più pressante dovrebbe essere l'obbligo di assolvimento del dovere di adeguamento delle strutture e degli impianti.

Ora, con questa situazione che ormai si è estesa a macchia d'olio, diventa molto difficile poter bruciare la presunzione di fare un discorso di prospettiva. Facciamo un discorso di prospettiva? Parleremo di nuovi uffici postali. Ma ci siamo resi conto di come stanno attualmente gli uffici postali in larga parte? Lei, signor Ministro, è mai andato a Foggia (non voglio dire a Bari perchè potrei sembrare partigiano) e si è reso conto che su Foggia il recapito postale è disseminato in ambienti inidonei, presi in locazione, in locali di rimedio dove non è possibile nemmeno agire con i mezzi?

Sto anticipando qualche cosa per la difficoltà oggettiva, che forse avrò, di essere presente ai successivi lavori.

Ho anche sentito parlare di difesa del suolo e qualcuno si è riferito al settore idraulico. Qui si disfa e si cerca di fare un discorso che, nel momento in cui può essere messo a fuoco, viene volutamente distorto. Ricorderete che in diverse occasioni è stato formulato dalla mia parte politica l'appello a ricondurre nelle mani dello Stato la competenza primaria o quanto meno la doverosità del coordinamento in quei settori (quello idraulico era compreso fra essi) in cui, come è stato dimostrato, è emerso un conflitto interregionale o tra Regioni e Stato. Abbiamo avuto la Puglia contro la Basilicata per l'utilizzazione di corsi d'acqua e abbiamo avuto e continuiamo ad avere il problema dei bacini interregionali, di quei bacini idrici cioè collocati a cavallo del confine di più Regioni. Ricorderete anzi che proprio su questi problemi, assieme al senatore Crollanza, presentai un disegno di legge, in attesa della riforma definitiva, che riconduceva allo Stato, la responsabilità di disciplinare queste realtà territoriali. Se però — come è accaduto — queste proposte vengono ignorate, ritengo che in occasione della discussione sul bilancio dello Stato e sul disegno di legge finanziaria non si sia abilitati a fare certi ragionamenti. Mi riserverò di riprendere questi temi in seguito mentre vorrei subito indirizzare, signor Ministro, un breve e fugace accenno ai problemi relativi alle strutture connesse all'applicazione della legge sul condono. In proposito, infatti, almeno a mio avviso, il Parlamento deve effettuare con coraggio una scelta: o confermare la validità della legge, e in questo caso impegnarsi per garantirne l'applicabilità, oppure accettare il principio che questa legge vada cancellata. Non è invece pensabile che nella situazione attuale il condono abbia uno sbocco. Il catasto è

ormai intasato e abbandonato, le sue stanze sono divenute praticamente un deposito, accessibile a tutti, di migliaia e migliaia di pratiche e nessun funzionario è in grado di inserire documentazioni aggiuntive nel fascicolo già consegnato. Quelle pratiche, quindi — lo hanno dichiarato allo stesso catasto — non potranno essere gestite. Si aggiunga a ciò che grossi comuni, non so quanto legittimamente, hanno deliberato di dare in appalto a privati le pratiche di condono e i relativi controlli e certificazioni sulle case e sul territorio. Al riguardo mi chiedo e vi chiedo quanto questo possa conciliarsi con lo spirito di una legge che invece delegava tali responsabilità proprio ai comuni. Ora io posso anche capire, signor Ministro, la sua convinzione solida nel dire che la legge che c'è non va toccata e che non vanno toccati i termini di essa. Il problema che si è posto, però, non è di conservazione della legge, bensì della sua operatività. Bisogna prendere atto della situazione attuale e riconoscere che essa non consente alla legge di venire applicata. A questo punto però se noi troviamo un rimedio da innestare sul tronco normativo che consenta la fruttificazione dei risultati attesi, la mia parte politica non potrà che associarsi a queste proposte, ma se in alternativa ad esse deve permanere solo il proposito di mantenere la legge così com'è, noi dichiariamo che il Governo si sbaglia e avverseremo questa decisione con ogni mezzo, riservandoci anche di proporre emendamenti nel senso da noi auspicato.

Potrei parlare di dequalificazione e di deresponsabilizzazione del Ministero dei lavori pubblici, l'ho fatto altre volte, ma è stato innalzato davanti alle mie argomentazioni il paravento della delega regionale: è il gatto che si morde la coda. Non riprendo queste polemiche antiche ma ancora troppo cocenti per non essere almeno richiamate. In occasione del dibattito in Aula tuttavia questi temi potranno benissimo spaziare e altrettanto potrà avvenire per il problema degli organici degli ingegneri, che, signor Ministro, non è solo un problema di numero ma anche di livelli retributivi. Quando ci decideremo a riconoscere al professionista di valore, organizzato nelle strutture dello Stato, un livello di professionalità remunerato con i canoni ed i parametri ordinari della libera professione? Non vedo perchè certe consulenze devono essere pagate fior di milioni e perchè certi professionisti di vaglio, dipendenti dello Stato, non debbano essere gratificati per un loro contributo che esuli dai limiti di un impegno diretto stretto nel rapporto pubblico con l'amministrazione statale. Questa è una soluzione che può moltiplicare nei fatti gli ingegneri dipendenti. Un ingegnere ben incentivato, ben retribuito, che valga, può sostituire infatti almeno una coppia di colleghi. Guardiamo questo aspetto, perchè remunerare adeguatamente in tal caso può significare investire.

Il problema dell'urbanistica che pure mi sollecita ad intervenire, è troppo vasto perchè io presuma di far da contrappunto a uno degli ultimi interventi che lo hanno sfiorato. Desidero invece aggiungere qualcosa riguardo al problema del trasporto su strada, questione sollevata dal presidente Spano. Come forse ricorderete in una precedente occasione dibattimentale in cui si parlava dei cosiddetti « rami secchi » delle ferrovie e della necessità di disattivare e abbandonare strutture ancora efficienti e che avevano comunque un valore patrimoniale apprezzato, mi permisi di suggerire il loro mantenimento in esercizio

quantomeno per il trasporto delle merci. Mi sembra ora che questo suggerimento ben possa accordarsi con la proposta avanzata dal Ministero dei trasporti di rendere camionabile anche la sede ferroviaria e ritengo che si debba necessariamente tornare sulla materia se si vuole mettere a fuoco una soluzione possibile.

Finisco qui il mio intervento, sicuro, signor Presidente, onorevole Ministro, di non aver scalato vette di filosofia politica nè, tanto meno, di aver arato campi; ho passeggiato invece nell'orticello delle mie capacità. Concludo qui, dunque, sperando di non aver appesantito il clima e lo stomaco dei colleghi, dovendo fuggire per chiamata urgente del Presidente del mio Gruppo.

FONTANARI. Rispetto a quello del senatore Mitrotti il mio intervento sarà estremamente scabro, desidero infatti solo affermare che condivido la critica razionale e serena avanzata dal collega Rasimelli ed aggiungere che firmerò anch'io l'ordine del giorno da lui presentato.

Altrettanta convinta adesione do poi al sistema propositivo che il presidente Spano ha espresso. Ritengo infatti che, per quanto di sua competenza, il Parlamento debba sostituirsi agli organi che per vari motivi ritardano la messa in cantiere di modifiche migliorative.

Condivido inoltre gli indirizzi di macroeconomia dei trasporti illustrati dal presidente Spano e la sua indicazione relativa alla valorizzazione dell'idrovia e del piccolo cabotaggio.

Desidero ora chiudere il mio intervento con un breve accenno sulla inadeguatezza delle strutture dell'ANAS. In proposito — spero che il Ministro vorrà consentirmi questa piccola provocazione — mi permetto di prospettare l'ipotesi di delegare alle province autonome di Trento e di Bolzano la manutenzione e la gestione della viabilità stradale.

Forse sarebbe meglio che la viabilità di competenza delle province autonome e quella di competenza dello Stato fossero coordinate per ottenere un'unica opera di manutenzione.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, vorrei partire da una considerazione che è stata prima sollevata e proposta alla nostra attenzione dal senatore Gusso, quando diceva che oggettivamente vi era il rischio che il Ministero dei lavori pubblici finisse col diventare il Ministero dell'ANAS. A me sembra che, in un certo senso, l'impostazione della discussione e soprattutto del bilancio finiscano con il convalidare questa opinione. Presenterò a nome dei colleghi del Gruppo comunista un ordine del giorno, che è stato in gran parte già illustrato nei precedenti interventi e che mi limiterò a chiarire per una parte che ha avuto fin qui una scarsa considerazione, cioè quella della politica della casa. Ha avuto scarsa considerazione soprattutto da parte del Governo per le implicazioni più generali che essa solleva nel nostro paese e per il rapporto stesso con i soggetti — le Regioni — che a tale politica sono preposti dalla legge.

Proprio per mantenere fede all'impegno di concisione rivolto a tutti i colleghi dal Presidente, mi limiterò ad avanzare soltanto alcune questioni. Primo, a che punto siamo con il nuovo Piano decennale?

Tra l'altro, anche formalmente, indipendentemente dall'anticipazione dell'ultimo biennio della legge n. 457, queste disposizioni del 1987 giungeranno alla loro naturale scadenza. Sorvolo poi sui risultati complessivi perchè tutti li conoscono e in termini quantitativi e in termini qualitativi. Vi è la necessità di un nuovo Piano decennale che possa partire da questa esperienza e possa costituire, per molti aspetti, un volano nei confronti dell'economia generale del paese. Vi è la necessità soprattutto (e in questo senso il Gruppo comunista avanzerà anche delle precise proposte) di qualificare l'intervento pubblico in direzione della casa, in modo particolare per una chiara opzione a favore del recupero del patrimonio edilizio esistente.

Affinchè questo possa avvenire però si pone la necessità di risolvere una serie di questioni che altrimenti costituirebbero un impedimento alla possibilità stessa di intervenire in tale direzione. Mi riferisco alle questioni legate alla programmazione, allo svolgimento delle procedure, alle modalità e al costo delle erogazioni bancarie che — come tutti sanno — nel corso di questi anni hanno finito con il costituire un elemento importante a fianco della crisi dei mutui fondiari.

Non ritengo, signor Ministro, che l'intervento del Governo possa limitarsi ai provvedimenti di emergenza che hanno caratterizzato la legislazione più recente, anche perchè queste iniziative — come lei ci insegna — stanno privilegiando soprattutto le esigenze delle aree metropolitane. Ci sono migliaia di comuni che hanno bisogno di potere mettere in atto, da questo punto di vista, politiche oggi quanto mai urgenti.

Non ritengo d'altra parte che l'arco dell'intervento governativo, anche là dove è inteso a promuovere la presenza del capitale privato, possa esaurirsi con la cosiddetta «legge Gorla» (forse questo appellativo potrà dispiacere al ministro Nicolazzi), però credo che questa legge sia ben poca cosa.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. A me non dispiace la sua attribuzione: ho sempre detto che questo provvedimento non risolve nulla.

GIUSTINELLI. Vorrei ricordarle che ci avviamo verso la scadenza naturale della contribuzione ex-GESCAL, la quale incide pesantemente sulla busta paga dei lavoratori e soltanto in parte esigua sfocia realmente nella costruzione di nuove case.

Passando alla seconda domanda, quali sono da questo punto di vista, al di là delle ricorrenti critiche al Parlamento, o meglio da lei rivolte al Parlamento, le intenzioni della maggioranza, della quale lei è espressione, per quanto riguarda la riforma dell'equo canone? Non riconosco che in parte la responsabilità del ritardo al Parlamento e per niente a noi comunisti, perchè noi siamo pronti — e lo abbiamo dichiarato da molto tempo — a risolvere questo problema.

Credo che la maggioranza debba arrivare ad un confronto che ci consenta di lavorare. Abbiamo inoltre letto sui giornali di nuove intese all'interno dei partiti di Governo, secondo le quali è lecito ipotizzare nuovi forti aumenti degli affitti, al di là di quelli già previsti oltre lo stesso disegno di legge governativo del 1984.

Vorrei quindi conoscere le intenzioni del Governo sull'equo canone, sui patti in deroga, sugli aumenti e sul fondo sociale.

L'ultima domanda è relativa ai nodi attinenti all'edilizia residenziale pubblica. Nell'altro ramo del Parlamento si sta lavorando su questo problema. Sappiamo però che il *deficit* degli Istituti autonomi delle case popolari è proiettato ormai verso i 1.000 miliardi. Non credo si possa continuare a ignorare un problema di questo spessore.

D'altra parte la stessa proposta del Ministro di arrivare ad un processo generalizzato di riscatto degli alloggi pubblici mi sembra che ormai sia caduta nel dimenticatoio. Al di là delle questioni di merito che egli proponeva alla nostra attenzione, voglio limitarmi soltanto a notare un dato specifico. Quando si fa una proposta di questo tipo, cioè di mettere tutto il patrimonio edilizio a riscatto, poi nella pratica non si consente che avvenga nessun riscatto. Di modo che noi ci troviamo, da un lato, di fronte a questo tipo di iniziative e, dall'altro, di fronte a una persistente inerzia che non consente di affrontare neanche i problemi conseguenti alla legge n. 513 del 1977, problemi che invece sarebbero del tutto giusto poter affrontare bene e rapidamente.

Mi limito a queste tre domande e ritengo che l'attenzione da noi posta alla questione della casa debba essere raccolta in pieno dal Ministro proprio per la rilevanza che essa presenta per il paese.

DEGOLA. Il programma per l'attuazione del primo anno del piano decennale della grande viabilità è stato inviato alla nostra Commissione ma non è previsto formalmente alcun parere da parte nostra. Ritengo che in quel programma ci siano aspetti sui quali sarebbe auspicabile che il Parlamento e la Commissione si esprimessero. Cito solo un aspetto. Quando la Commissione chiese il parere per iscritto sull'intero piano decennale, esso prevedeva un certo numero di strade «fuori quota» (quattro o cinque). L'attuale programma ne prevede un numero maggiore, circa dieci. Su tale aspetto la Commissione allora non poté esprimere il suo parere mentre è opportuno che venga affrontato un argomento così importante. Pertanto mi associo alla richiesta del senatore Maurizio Lotti per un'apposita audizione del Ministro dei lavori pubblici in merito al programma ANAS di cui all'articolo 7 della legge finanziaria, audizione sulla quale si potrà aprire in seguito un dibattito. Vorrei inoltre far presente che nonostante l'aumento del numero delle strade «fuori quota» non è stata inserita la «Cispadana», una arteria di fondamentale importanza che interessa tre regioni: il Veneto, la Lombardia e l'Emilia. Auspico che la «Cispadana» trovi posto nell'ambito dei finanziamenti previsti dal comma 15 del predetto articolo 7, in quanto è fondamentale per l'equilibrio territoriale e lo sviluppo di una vasta area geografica.

LOTTI Maurizio. Mi associo all'auspicio del senatore Degola.

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

Avverto che sono stati presentati alcuni ordini del giorno, già illustrati nel corso della discussione generale. Ne do lettura:

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

rilevato che, nel quadro di un rinnovato sistema di trasporti che punti al riequilibrio dei traffici tra strada-ferrovia-mare-aria, un ruolo non secondario può essere assolto da un sistema di navigazione interna da attivare principalmente nella Pianura padana;

che per l'attivazione di infrastrutture idroviarie in parte già realizzate, e che rappresentano un enorme valore immobilizzato e privo di una qualsiasi possibilità di utilizzazione, necessita una quantità limitata di risorse finanziarie;

che lo stesso fiume Po, con adeguati interventi sull'alveo di magra e con garantiti sbocchi a mare, può da subito assolvere alla funzione di asta navigabile;

che effettivo è il nesso tra interventi sui canali navigabili volti all'utilizzo delle acque e interventi di difesa dalle acque,

impegna il Governo:

a predisporre un intervento straordinario per la realizzazione, sulla base di impegni di spesa pluriennali, di un programma di opere di navigazione interna in attuazione degli indirizzi ripetutamente espressi dal Comitato di intesa tra le Regioni padane».

(0/2059/1/8 - Tab. 9) LOTTI Maurizio, COLOMBO Vittorino (V.), GUSSO,
SPANO Roberto, VISCONTI, PINGITORE, GIUSTI-
NELLI

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

in occasione del dibattito sul bilancio di previsione del 1987 del Ministero dei lavori pubblici;

rilevata l'assoluta insufficienza dell'assetto ministeriale che si riferisce alle grandi questioni della gestione programmata del territorio intesa nella sua globalità e nella sua interconnessione con le dinamiche economiche e sociali;

considera la proliferazione di Ministeri che interferiscono, ciascuno per proprio conto, sulle questioni territoriali, creando una diaspora di funzioni, strutture, procedure che si caratterizzano per la loro casualità settoriale e per la formazione di procedure illeggibili, impraticabili, defatigatorie, con l'effetto di un enorme spreco di risorse e di un calo di produttività complessivo della struttura pubblica;

rilevato inoltre che le strutture, che dovrebbero essere preposte alla rilevazione dei dati fisici territoriali, sono disperse tra Ministeri eterogenei, assolutamente prive di coordinamento e in disfacimento a fronte delle grandi possibilità offerte dalle nuove tecnologie;

considerato che tutto ciò produce un continuo depauperamento e dequalificazione delle strutture tecniche ed operative dell'apparato statale;

nel prospettare l'esigenza che la Commissione affronti in sede ristretta lo studio delle questioni poste dal presente ordine del giorno,

impegna il Governo:

a dare avvio allo studio di una proposta di ricomposizione razionale degli assetti e delle funzioni ministeriali legate alle questioni

del territorio inteso nella sua accezione globale e dalle grandi opere pubbliche sulle quali operare una profonda riforma innovatrice di tutto il settore».

(0/2059/2/8 - Tab. 9)

RASIMELLI, LOTTI Maurizio, GIUSTINELLI,
FONTANARI

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

esaminati il disegno di legge finanziaria per il 1987 e la tabella 9;

considerato,

che manca ancora un quadro legislativo capace di consentire al Governo e la programmazione del territorio e di accelerare le procedure;

che gli investimenti devono essere finalizzati:

a) ad una accelerazione dei programmi relativi alle grandi infrastrutture stradali ed autostradali, impostati in coerenza con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e prioritariamente finalizzati ad allentare le strozzature esistenti nelle aree metropolitane;

b) ad interventi per il recupero, la riqualificazione e la difesa del patrimonio, e del patrimonio storico-culturale, a partire dalle aree interessate dall'attuazione della legge per il condono edilizio;

c) a progetti integrati volti a qualificare e risanare le aree metropolitane e i grandi sistemi urbani nella considerazione che la rivitalizzazione dei centri storici, il risanamento delle periferie urbane, la riorganizzazione delle infrastrutture, non escluse quelle innovative, possono aprire importanti volani di sviluppo;

d) a garantire un congruo rifinanziamento biennale della legge n. 457 del 1978 come misura "ponte" per giungere ad un nuovo piano decennale per l'edilizia abitativa;

e) a garantire l'adeguamento antisismico del patrimonio edilizio e l'adeguamento del patrimonio del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384 (eliminazione delle barriere architettoniche),

ritiene:

che il disegno di legge finanziaria per il 1987 debba essere accompagnato da provvedimenti legislativi:

a) per il regime dei suoli, in un quadro di certezza del diritto e di salvaguarda dei pubblici interessi;

b) per una riforma delle procedure tale da consentire, assieme ad una semplificazione delle procedure stesse, la determinazione sollecita e concertata dei prezzi;

c) per la difesa del suolo, capace di attivare una programmazione e un coordinamento delle attribuzioni statali e regionali in tutti i settori della difesa del suolo, della tutela e della utilizzazione delle acque;

d) per un piano pluriennale dell'edilizia, mirato al recupero, strettamente connesso con una riforma dell'edilizia pubblica, agevolata e cooperativa e con una riforma dell'equo canone sorretta da opportune misure fiscali e da un Fondo sociale adeguato;

e) per l'utilizzo dei proventi del condono, opportunamente integrati, che devono essere indirizzati al recupero e risanamento del territorio e dell'ambiente, in particolar modo del Mezzogiorno;

f) per la valutazione dell'impatto ambientale legato ai progetti di trasformazione del territorio e relativi sia alle grandi infrastrutture sia agli impianti produttivi;

g) per la ridefinizione delle norme della legge Merli;

ed impegna pertanto il Governo ad assumere l'iniziativa per la presentazione al Parlamento dei predetti provvedimenti».

(0/2059/3/8 - Tab. 9)

VISCONTI, PINGITORE

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

rilevato che:

la costituzione nell'alto Lazio di un polo di grande concentrazione energetica, con le centrali termoelettriche di Civitavecchia e la centrale elettronucleare di Montalto di Castro, ha prodotto squilibri economici e sociali nel territorio e un rilevante impatto ambientale;

attualmente gli addetti alla costruzione della centrale dei due reattori elettronucleari a Montalto sono circa seimila, oltre il doppio di quanto preventivato, tremila dei quali locali;

con l'avanzamento dei primi lavori sono già iniziati i primi licenziamenti ed altre centinaia se ne annunciano per i prossimi mesi senza che vi sia alcuna prospettiva per i lavoratori, che andranno ad aggiungersi agli oltre 12.000 disoccupati ufficiali registrati nella sola provincia di Viterbo;

nessuno degli impegni, atti a fronteggiare le previste modificazioni economiche, sociali e ambientali, che avrebbe recato la costruzione di una centrale nucleare da 2.000 Mgw, assunti dal Governo nei confronti degli enti locali e della popolazione, che si erano fatti carico di una esigenza di ordine nazionale, si è realizzato;

i più rilevanti progetti di opere pubbliche e di infrastrutture viarie, approvati da anni (e non in dipendenza della centrale), sono rimasti sulla carta o stentano ad andare avanti;

considerato lo stato di emergenza economico-sociale determinatosi e la necessità di attuare interventi urgenti e straordinari, indipendentemente dalle determinazioni che saranno assunte con, e dopo, la Conferenza nazionale sull'energia,

impegna il Governo:

1) a predisporre un intervento straordinario, oltre alle quote dei fondi per investimenti iscritti nella legge finanziaria per il 1987, per la realizzazione dei programmi di sviluppo del territorio coinvolto dalla realizzazione della centrale nucleare di Montalto di Castro e ad accelerare le procedure amministrative e di spesa:

2) a prevedere, per il settore viario dei trasporti:

il completamento della superstrada trasversale Nord, Civitavecchia-Viterbo-Orte-Rieti-Terni;

l'ammodernamento della strada statale Cassia nel tratto Roma-Viterbo-Siena;

il ripristino e l'ammodernamento della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte;

la riqualificazione e l'ammodernamento del porto di Civitavecchia;

la realizzazione del centro intermodale di Orte;

il raddoppio della Salaria tra il raccordo anulare e Passo Corese;

3) nel settore della conservazione e valorizzazione del patrimonio storico ed archeologico e della tutela e fruizione del patrimonio ambientale naturale, a prevedere programmi di sviluppo d'intesa con la Regione e gli enti locali interessati».

(0/2059/4/8 - Tab. 9)

POLLASTRELLI, LOTTI Maurizio, GIUSTINELLI,
PINGITORE

«La 8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che la legge finanziaria 1987 reca in tabella C) la previsione di un intervento per consentire la prosecuzione dei lavori di consolidamento della Rupe di Orvieto e del Colle di Todi e lo svolgimento delle iniziative ricomprese nella legge n. 227 del 1984;

che tale previsione è relativa allo stanziamento di 60 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1987, 1988 e 1989, senza tuttavia garantire il completamento delle attività considerate,

impegna il Governo:

ad assicurare il reperimento delle somme ancora necessarie alla realizzazione di tutte le opere previste dai progetti e programmi di cui alla legge n. 277».

(0/2059/5/8 - Tab. 9)

GIUSTINELLI, RASIMELLI, PINGITORE, LOTTI Maurizio,
VISCONTI, SPANO Roberto, COLOMBO Vittorino (V.),
FONTANARI

Presidenza del Vice Presidente DEGOLA

TONUTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 2051*. Su molti degli argomenti affrontati nel corso della discussione generale ritengo che il Ministro stesso fornirà un'adeguata risposta. Vorrei solo ricordare alcune mie affermazioni già rese nella relazione iniziale: la manovra prevista dalla legge finanziaria andrà completata con specifiche iniziative legislative che trovino il loro finanziamento nella tabella C della legge finanziaria, iniziative sulle quali si sono soffermati alcuni colleghi che hanno partecipato alla discussione. È importante far procedere il programma per la difesa del suolo e tutti noi dobbiamo farcene carico, così come dobbiamo completare una manovra di carattere generale sugli investimenti, tenendo presente quanto già previsto nella tabella C per gli interventi in conto capitale e per gli interventi sulle aree urbane e sull'edilizia pubblica. In ogni caso la tabella C allegata al disegno di legge finanziaria ne prende in considerazione contestualmente alla tabella 9 del bilancio ed è un discorso che riguarda sia il Parlamento

nel suo complesso, per quanto concerne la parte politica, sia il Governo, per la possibilità di portare avanti un simile programma.

Penso che sia importante risolvere il problema delle procedure e del loro acceleramento altrimenti si vanifica qualsiasi prospettiva di intervento concreto nel settore. Mi sembra che il Consiglio dei ministri abbia deciso un tipo di procedura nuova, ma non sono a conoscenza della questione; tuttavia si inserisce, bene o male, nella necessità di accompagnare il discorso della quantificazione degli investimenti con quello dell'acceleramento delle procedure, altrimenti si vanifica tutto il resto. Lo dico anche in relazione al bilancio di quest'anno, perchè nella rimodulazione degli stanziamenti notiamo una diminuzione di 422 miliardi sulla tabella iniziale a legislazione vigente e di 169 miliardi sulla tabella iniziale dell'ANAS. Quindi nella riformulazione delle spese nella tabella A, vediamo vanificare le decisioni dell'articolato nella legge finanziaria riguardante il 1987.

Avevo già proposto la necessità di una chiarificazione dei diversi strumenti programmatici attraverso i quali sta operando l'ANAS e di un loro raccordo con gli stanziamenti recati dal comma 15 dell'articolo 7 della «finanziaria». Con ogni probabilità una parte di questi andrà al completamento di programmi già avvenuti e un'altra parte ai programmi previsti dalle indicazioni del comma 15 che dà priorità a certe cose, come l'attraversamento interregionale o gli interventi in aree metropolitane. È un problema da rivedere e da riflettere.

Il presidente Spano, nel suo intervento, ha posto un problema di vasta prospettiva e molto interessante anche dal punto di vista politico. È necessario vedere quali siano i settori prioritari nel quadro generale del piano dei trasporti e nelle valutazioni politiche del Parlamento e del Governo.

Riguardo agli ordini del giorno presentati, esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno dei senatori Lotti ed altri, Rasimelli ed altri, dei senatori Visconti e Pingitore e dei senatori Giustinelli ed altri. Mi rimetto al Governo, invece, per l'ordine del giorno Pollastrelli ed altri.

Riguardo l'ordine del giorno dei senatori Visconti e Pingitore vorrei far notare come vicino agli interventi previsti dal disegno di legge finanziaria, ci siano interventi come il regime dei suoli, la riforma delle procedure, la difesa del suolo, il piano pluriennale dell'edilizia, l'utilizzo dei proventi del condono (opportunamente integrati per il risanamento del territorio, in particolare del Mezzogiorno d'Italia); ma alcuni argomenti, come la riforma delle procedure, la difesa del suolo e il piano pluriennale dell'edilizia, sono già preventivati nella tabella C e quindi sono già previsti i loro stanziamenti. Esprimo comunque parere favorevole anche su questo ordine del giorno.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dai senatori Lotti Maurizio ed altri, concernente il problema dell'assetto ministeriale, non solo di quello del Ministero dei lavori pubblici, esprimo parere favorevole e mi rimetto alle decisioni della Commissione.

Vengo infine alla questione di Montalto di Castro, oggetto dell'ordine del giorno dei senatori Pollastrelli ed altri. Sono d'accordo sui termini generali della questione; tuttavia vi sono questioni operative che esulano dalla nostra competenza, come ad esempio il problema

dell'agricoltura nella zona e la questione dell'università della Tuscia. Per quanto poi concerne il settore viario in quella zona, mi rimetto alle decisioni del Governo.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che in una relazione organica come quella che leggerò siano già contenute le risposte alle osservazioni avanzate nel corso dei singoli interventi. Tuttavia, cercherò di essere più puntuale riguardo a questioni che non trovano nella mia relazione specifico riferimento.

Innanzitutto, ringrazio il relatore, senatore Tonutti, il quale ha ampiamente illustrato il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, sottolineandone le linee fondamentali, e mettendo in risalto gli aspetti di maggiore rilievo; ringrazio altresì gli intervenuti nel dibattito, dibattito che è stato, da una parte assai puntuale e dall'altra, giustamente provocatorio in ordine ad alcuni problemi.

Ritengo, da parte mia, di dover svolgere alcune considerazioni, e di dover fornire ulteriori notizie sull'attività dell'amministrazione stessa, soffermandomi in particolare sulle modifiche apportate dalla Camera alla stesura originaria dei documenti in esame.

Prima di passare all'esame delle varie questioni, vorrei ringraziare tutti coloro, a cominciare dal presidente Spano, che si sono preoccupati nei loro interventi di dare una definizione assai appropriata delle difficoltà e della natura di questo Ministero.

Il Ministero dei lavori pubblici è tutt'altro che un Ministero di serie B; mi permetto anche di ricordare che se tutte le competenze una volta assegnate a questo Ministero non fossero state trasferite ad altri rami dell'amministrazione, tenuto conto anche della crescita delle incombenze e delle innovazioni di questi ultimi anni, saremmo di fronte ad un super-Ministero. Il Ministero dei lavori pubblici non è il Ministero dell'ANAS, come è stato qui definito, ma si occupa, con una vasta azione di investimenti, delle opere idrauliche, senza calcolare poi i 3.000 miliardi previsti per la difesa del suolo. È un Ministero che ha ripreso un'attività notevole in materia di edilizia pubblica: sono stati stanziati infatti più di 4.000 miliardi per programmi, che vanno dalla costruzione di caserme alle carceri e a tutte le opere demaniali in genere; ci occupiamo inoltre dell'edilizia pubblica residenziale. Tuttavia, convengo sul fatto che questi settori richiedono strutture più adeguate. Intorno al nostro Ministero vi sono tante attese, anche se i risultati sono di non poco inferiori alle attese stesse per le ragioni che qui sono state da più parte sottolineate.

Quanto all'attività dell'Amministrazione, inizierò proprio dal delicato settore della difesa del suolo.

Al riguardo devo far presente, con soddisfazione, come si sia ormai pervenuti ad una intesa sostanziale con i rappresentanti delle Regioni circa la definizione di alcuni punti controversi che si erano evidenziati nel corso di recenti incontri finalizzati, appunto, alla predisposizione di un testo organico sulla difesa del suolo.

Non ero presente durante il suo intervento, ma so che lei, senatore Gusso, non condivide probabilmente tale soddisfazione. Sono ormai sei anni che ci impegniamo per abbreviare l'*iter* di questo disegno di

legge. In questo periodo di tempo sono emerse alcune contraddizioni nell'ambito delle stesse forze parlamentari e, soprattutto, alcune dissonanze di non poco conto fra Regioni, Parlamento e Governo. Ci siamo di molto avvicinati alle richieste delle Regioni e siamo pervenuti ad una intesa di massima che ha permesso di proseguire l'*iter* parlamentare.

Non ritengo perciò opportuno soffermarmi sul travagliato *iter* di questo provvedimento, che è tuttora all'esame della competente Commissione della Camera dei deputati.

Tengo, invece, a sottolineare come una obiettiva valutazione delle rispettive sfere di competenza, unita ad una volontà di procedere in tempi brevi alla definizione di un provvedimento di così ampio respiro, abbia posto le premesse per poter finalmente assicurare il varo di una normativa organica tanto attesa e da più parti sollecitata.

Onorevoli colleghi — e mi rivolgo in modo particolare al senatore Gusso — sappiamo bene che le leggi di riforma non sono mai adeguate alle aspirazioni che le hanno promosse; tuttavia, quel che più conta è che una legge di riforma possa finalmente essere varata.

Rimane comunque ancora aperto il problema di assicurare al settore della difesa del suolo i flussi finanziari sino al momento della definitiva approvazione del provvedimento, che si caratterizza anche per la riconosciuta esigenza di prevedere, a totale carico dello Stato, interventi da realizzare sia da parte dello Stato che da parte delle Regioni. Non dimentichiamo le difficoltà che alcune Regioni hanno incontrato proprio perchè alcuni interventi non rientravano nella sfera di competenza dello Stato; vorrei ricordare in proposito quanti anni sono dovuti trascorrere prima che si desse avvio ad un'opera di risanamento per l'Arno. Ciò dipendeva dal fatto che l'autonomia invocata dalla regione Toscana per la gestione dell'Arno è stata causa di non poche difficoltà.

Mi sembra doveroso sottolineare tali circostanze, tenuto conto anche delle materiali disponibilità finanziarie esistenti sui fondi globali. Pertanto, ritengo opportuno, e direi necessario, prevedere l'approvazione di un provvedimento stralcio. In tal modo, Stato e Regioni potrebbero disporre in tempi brevissimi delle necessarie dotazioni di fondi per assicurare il completamento delle opere già iniziate, ed anche per consentire il finanziamento degli studi dei piani di bacino che sono stati da tempo avviati.

Nello scorso mese di marzo, in ordine a tale problematica, ho trasmesso anche a questa Commissione una relazione sullo stato di attuazione degli interventi disposti con la legge n. 99, individuando, per i singoli bacini, le opere iniziate e quelle programmate. In essa veniva sottolineata la particolare situazione che si era determinata a seguito dell'approvazione della legge n. 431 — la cosiddetta «legge Galasso» — soprattutto nel settore delle opere idrauliche.

Debbo qui ribadire, pertanto, che l'esigenza di approfondire i rapporti tra i vincoli ambientali e la sicurezza idraulica deve essere soddisfatta urgentemente, come ho personalmente richiesto alla Presidenza del Consiglio. Non si dimentichi che le opere da realizzare nel settore idraulico sono finalizzate alla salvaguardia della incolumità della popolazione. Può darsi che il senatore Gusso sia al corrente del

fatto che le alluvioni del fiume Brenta potrebbero mettere in pericolo tutta la popolazione e, in base alla «legge Galasso», non siamo in grado di operare malgrado il pericolo imminente.

È auspicabile che su una tematica così delicata, siano emanate disposizioni chiare che diano ai funzionari serenità e certezza nell'adozione dei relativi provvedimenti.

Vorrei ricordare a questo proposito che avevo proposto un termine di novanta giorni per le opere pubbliche dopo di che ci sarebbe stato il silenzio-assenso; viceversa, proprio qui in Senato, si propose un termine di 180 giorni ed il susseguente silenzio-rifiuto.

Debbo anche sottolineare, per contro, che l'iniziativa assunta gli scorsi anni di procedere alla costituzione di comitati misti Stato-Regioni per la predisposizione degli studi dei piani di bacino, si è rivelata particolarmente felice.

Sono stati avviati, per la gran parte dei bacini interregionali, i primi studi e, in molti casi, è stata già conclusa la fase conoscitiva.

Siamo quindi in grado di disporre degli indispensabili elementi per attivare, anche con le disponibilità che potranno derivare dall'applicazione del provvedimento stralcio, una serie di interventi di carattere prioritario, comunque indispensabili anche in una visione generale dell'intero bacino idrografico.

A questo punto si innestano le osservazioni fatte tra gli altri dai senatori Gusso e Lotti sul problema della navigazione interna. Tengo a sottolineare, non per cercare di nascondere o di venir meno ad un impegno, che in realtà il comparto della navigazione interna non è di spettanza nostra; pur tuttavia una proposta la potrei avanzare. Al di là della proposta che qui ho ascoltato a proposito del disegno di legge finanziaria, si potrebbe inserire l'intervento per la navigazione interna nel provvedimento-stralcio cui facevo riferimento visto che in esso vi è la quota spettante alle Regioni per cui si può realizzare un intervento che conta non tanto sulla detrazione di quanto spetta alle Regioni, ma su un ulteriore impegno finanziario da parte dello Stato e forse in quella sede sarà più facile, che non annotando un emendamento che preveda una successiva legge, avviare a soluzione questo problema. Mi pare, da quanto si è detto, che questo possa essere una proposta accettabile.

GUSSO. Le tre leggi-stralcio precedenti prevedevano opere idrauliche di competenza regionale.

NICOLAZZI, ministro dei lavori pubblici. Potrei approfittare per inserire in questa legge-stralcio la problematica in esame.

In ordine al settore dell'edilizia statale, la problematica è varia.

È noto, come nel disegno di legge finanziaria per il 1987, siano previste alcune rimodulazioni di spesa, in particolare per quanto attiene il programma di edilizia demaniale avviato con la legge n. 99 del 1985, e quello per la costruzione di nuove caserme per l'Arma dei carabinieri di cui alla legge n. 16 del 1985.

Il proposto slittamento viene recuperato, per la maggior parte, nell'anno 1989 e per 100 miliardi nell'anno 1990.

La proposta rimodulazione dei flussi finanziari è fonte di notevole

preoccupazione, innanzitutto, per il progettato lungo periodo nel quale verrebbe operata la reintegrazione.

Inoltre, dall'esame degli interventi risulta che sarebbe necessaria una prospettazione di spesa di segno opposto a quello assunto nel progetto di legge in esame.

Infatti, per le necessità dei servizi pubblici appare indispensabile prevedere finanziamenti aggiuntivi, resi più urgenti dal fatto che per l'esercizio finanziario in corso la previsione di spesa relativa alla legge n. 99 del 1985 è stata già rinviata.

Più grave appare la situazione nei confronti della legge n. 16 del 1985, sulla base della quale è stata già affidata in concessione l'attuazione di un programma di lire 870 miliardi, per la progettazione di interventi — che diverrebbero obsoleti, in caso di indisponibilità dei fondi per la loro realizzazione — nonchè per l'acquisizione di immobili: programma che si trova già in una fase molto avanzata.

Tutto ciò avrebbe conseguenze che oggi possono solo ipotizzarsi in tutta la loro gravità e che certamente rendono necessario l'apporto di ulteriori finanziamenti.

50 miliardi dell'esercizio 1986 sono già stati fatti slittare al 1988. Poichè è stata già formalizzata la convenzione per l'affidamento in concessione delle opere programmate col finanziamento di cui trattasi, non appare opportuno un ulteriore slittamento di somme.

Per il completamento delle opere di edilizia carceraria tradizionale, la legge finanziaria per l'esercizio corrente ha autorizzato, come è noto, la spesa di lire 1.000 miliardi, ripartita negli esercizi dal 1986 al 1989.

Il comitato partitico tra il Ministero di grazia e giustizia e quello dei lavori pubblici ha già approvato la ripartizione dei fondi succitati.

Allo stato restano disponibili: lire 12,8 miliardi per il 1986; lire 2,5 miliardi per il 1987; lire 1,6 miliardi per il 1988 e lire 23,6 miliardi per il 1989.

È evidente che, per garantire una coerente attuazione dei programmi e il completamento delle opere finanziate, i fondi non dovrebbero subire alcuno slittamento.

In ogni caso, visti i finanziamenti predisposti dall'articolo 7, comma 6, del disegno di legge finanziaria 1987, la rimodulazione, qualora necessaria, dovrebbe interessare solo gli esercizi finanziari 1988 e 1989.

Con la legge n. 887 del 1984 (articolo 11) sono stati, come è noto, stanziati, per interventi straordinari di edilizia penitenziaria con impiego di strutture prefabbricate, fondi per complessivi 530 miliardi, ripartiti negli esercizi tra il 1985 e il 1987.

Recentemente, l'amministrazione ha provveduto all'affidamento in concessione ad una società del gruppo ITALSTAT delle opere programmate, per un importo di lire 480 miliardi.

Quanto alla ricostruzione nelle zone della Valle del Belice, molto opportunamente la Camera, nell'approvare l'articolo 6, comma 3, del disegno di legge finanziaria ha elevato lo stanziamento a disposizione per la prosecuzione degli interventi portandolo a 70 miliardi per il 1987 e a 80 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989.

Tuttavia, premesso che tale stanziamento è da imputare unica-

mente al capitolo 9175, concernente i contributi a privati, si ritiene necessario sottolineare che i 230 miliardi per contributi risultano assolutamente insufficienti a soddisfare tutte le residue, obiettive necessità di quelle zone.

Infatti, per portare a termine l'opera di ricostruzione occorrerebbe un fabbisogno complessivo per opere pubbliche e per contributi a privati ammontante a lire 1.000 miliardi.

L'originario disegno di legge finanziaria comprendeva all'articolo 7, comma 1, la previsione di uno stanziamento di lire 210 miliardi — in ragione di 70 miliardi annui — sul capitolo 9417 del bilancio dei lavori pubblici recante «Spese per provvedere al completamento delle opere in corso di competenza dello Stato e finanziate con leggi speciali, eccetera.

Della somma complessiva, 120 miliardi erano destinati espressamente al completamento dei complessi parrocchiali, iniziati con i fondi di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 168, la cui validità è scaduta nel corrente esercizio a seguito dell'entrata in vigore delle nuove norme concordatarie.

La Camera, approvando il disegno di legge, ha soppresso la disposizione del comma 1 dell'articolo 7, eliminando così interamente la previsione dello stanziamento al fondo per il completamento di opere in corso, non più finanziabili.

Ho preso atto della decisione dell'altro ramo del Parlamento, ma ritengo di dover riaffermare la necessità di conservare una disposizione intesa ad evitare che l'esaurimento dei fondi sulle singole leggi speciali renda impossibile il completamento di opere programmate per soddisfare un pubblico interesse.

In relazione alla natura delle opere stesse e sulla base della normativa allora vigente, negli scorsi anni è stato approvato un programma di interventi, ma a causa delle ridotte disponibilità di bilancio non si è potuto realizzare tutti i progetti compresi nel programma e già ritualmente approvati.

Da una indagine capillarmente eseguita su tutto il territorio nazionale (e qui mi si è rimproverato che mancano anche gli strumenti d'indagine) è emerso che le opere iniziate con fondi della legge n. 168 del 1962 e rimaste incompiute, nell'ambito dei progetti già approvati e non interamente finanziati ammontano a circa 1.000, per un fabbisogno complessivo stimato, nel triennio, in circa 120 miliardi.

Per questi motivi io ritengo ancora che la disposizione proposta originariamente dal Governo, con la legge finanziaria, debba trovare una sua collocazione. In caso contrario noi avremo delle opere iniziate che saranno lasciate a metà se non si trova il modo di finanziarle per il loro completamento.

Nell'ambito del bilancio del Ministero una particolare attenzione va dedicata all'esame del settore dell'edilizia residenziale pubblica.

Il piano decennale previsto dalla legge n. 457 del 1978 si avvia ormai alla sua conclusione ed è già stato possibile delineare il quadro consuntivo dell'impegno economico che lo stesso ha complessivamente comportato.

Nel decennio 1978-1987, le varie leggi relative a programmi ordinari, straordinari e sperimentali hanno disposto finanziamenti per

21.855 miliardi. Nella mia relazione è riportata anche l'articolazione che di pari passo io non vi leggo perchè le ragioni di sintesi valgono anche per il Ministro e, comunque, è solo un'elencazione di come sono stati spesi questi soldi.

Vorrei solo aggiungere che sì, lo stato di attuazione dei programmi registra purtroppo alcuni ritardi, tanto che al 30 giugno 1986 solo il 70 per cento dei fondi stanziati dal CER nel settore dell'edilizia sovvenzionata ordinaria e straordinaria risulta erogato rispetto agli impegni assunti, ma comunque, siamo ormai a un punto tale che si presume che alla fine dell'ultimo biennio, saranno stati costruiti, con tutte quelle leggi che io ho ricordato, almeno circa 650.000 alloggi. Se questo sarà puntualmente verificato, significherà che, dal 1980 ad oggi, siamo passati dal 7,5 per cento di edilizia residenziale pubblica sul totale del fabbisogno a circa il 32-33 per cento, avvicinandoci così alla media europea dei paesi più sviluppati.

Si verifica, sempre in ordine a questo ritardo dell'ultima parte del programma, che mentre alcune Regioni hanno sostanzialmente concluso i primi quattro bienni ed appaltato i lavori del quinto biennio, altre sono invece in ritardo nell'attuazione dei primi bienni e non hanno — per la verità qualcuna soltanto — neppure iniziato l'ultimo.

Ciò determina una giacenza, presso la Cassa depositi e prestiti, di fondi, relativa agli interventi di edilizia sovvenzionata, pari a 4.800 miliardi; fondi che peraltro non possono essere considerati come residui passivi, in quanto già vincolati a precise assegnazioni e programmi.

Identica situazione si registra nel settore dell'edilizia agevolata, con una giacenza di 4.000 miliardi presso la Cassa depositi e prestiti. Anche in questo caso, ai fattori patologici connessi con i ritardi nell'attuazione di alcuni programmi si aggiungono fattori fisiologici derivanti dai meccanismi di finanziamento.

Io vorrei sottolineare che i ritardi riguardano soprattutto quei programmi la cui attuazione (non è polemica, la mia: sono passaggi obbligati), viene fatta attraverso i programmi inviati dalle Regioni: il che, naturalmente, comporta notevoli ritardi. Facendo una parentesi, ricordo che io ho cercato di indirizzare i buoni-casa direttamente ai comuni perchè abbiamo visto passare due-tre anni senza che le Regioni fossero in grado di fare una graduatoria.

In attesa della definizione (e qui cerco di dare una risposta, al collega Rasimelli) del nuovo piano decennale, è emersa la opportunità di anticipare l'attuazione dei nuovi programmi. È ovvio che questi saranno ispirati prevalentemente a una politica di ricupero; a tal scopo, non solo su proposta di enti locali e di IACP ma anche del Ministero, abbiamo già avuto non pochi confronti di carattere nazionale, proprio per dare una innovazione globale al percorso che sta davanti a noi per un nuovo periodo di piano che riguarda l'edilizia pubblica abitativa.

Ritengo indispensabile mettere a disposizione dei comuni, attraverso la programmazione regionale, mediante apposito provvedimento legislativo (io per la verità ho tentato già di inserirlo nel decreto per la graduazione degli sfratti), un finanziamento di 1.200 miliardi, che consenta l'acquisto di aree o di immobili da recuperare, l'urbanizzazione e, più in generale, la definizione di progetti integrati che con-

sentano di attribuire all'intervento pubblico un nuovo ruolo nella riqualificazione delle strutture urbane. È un progetto ambizioso, che potrebbe essere iniziato subito e che potrebbe abbreviare di gran lunga i tempi del prossimo piano.

Innovando il sistema di programmazione finora seguito, sarà così possibile attribuire i finanziamenti solo a quei comuni che ne garantiscano la piena ed immediata utilizzazione, ovvero individuare interventi sostitutivi.

Per sopperire alle più gravi, immediate esigenze derivanti dagli sfratti, ritengo anche opportuno rifinanziare la legge n. 118 del 1985 relativamente all'acquisto di alloggi, con uno stanziamento di 800 miliardi, nelle forme che già ho avuto modo di illustrare.

Avvalendosi del sistema di erogazione del CER istituito con la Cassa depositi e prestiti, i fondi ivi giacenti potranno essere utilizzati per gli obiettivi dianzi indicati, fermo restando il reintegro delle somme nei prossimi esercizi.

Prima di passare ad un altro settore, sottolineo ancora una volta l'importanza fondamentale che almeno due delle quattro leggi del «pacchetto-casa» hanno, se vogliamo dare veramente una risposta al mercato delle abitazioni, se vogliamo creare una svolta nella politica della casa.

Ho detto e ripetuto in più occasioni che quei disegni di legge ovviamente vanno aggiornati, vanno corretti, come si conviene, dal Parlamento, ma nella loro sostanza sono indispensabili: tutti gli altri provvedimenti finiranno per essere una forma di intervento episodico che non risolverà affatto il problema. Non credo di dovermi addentrare sulla casistica che è stata discussa dai partiti di maggioranza in ordine alla revisione dell'equo canone (per rispondere al senatore Rasimelli); tengo invece a sottolineare l'urgenza e i tempi ravvicinati entro i quali è indispensabile agire.

Quanto al settore delle opere marittime (qui ha ragione il collega Gusso), debbo rilevare che, relativamente alle previsioni contenute nel disegno di legge relativo al bilancio 1987 per i capitoli 2801, 7501 e 7504, mentre si conviene sulla congruità degli stanziamenti disposti in favore dei capitoli 7501 e 7504, avuto riguardo alla obiettiva capacità di spesa dell'amministrazione, è da ribadire che lo stanziamento di 20,5 miliardi sul capitolo 2801 risulta del tutto insufficiente. E devo dire che vengono solo 20,5 miliardi dopo che lo scorso anno non abbiamo potuto spendere per le opere marittime neanche una lira di nuovi stanziamenti.

Il «recupero» nel settore della manutenzione ordinaria, come evidenziato in molteplici occasioni, appare infatti quanto mai urgente, al fine di evitare un ulteriore, assai grave stato di degrado delle opere.

Si aggiunga che la disastrosa situazione degli edifici demaniali marittimi impone ormai che sia autorizzato un congruo incremento dello stanziamento relativo.

L'accoglimento della richiesta consentirebbe in tal modo, con l'abbandono dei criteri di episodicità determinati unicamente dall'urgenza degli interventi, di definire una impostazione pluriennale delle opere da attuare, attraverso una coerente programmazione della spesa.

E, da ultimo, un sintetico cenno all'attività dell'ANAS, sintetico

perchè non appaia che questo è proprio solo il Ministero dell'ANAS, anche se poi gli stessi colleghi (come ritengo sia giusto, perchè i problemi sono complessi) finiscono per soffermarvisi maggiormente.

I problemi che riguardano l'Azienda sono, essenzialmente, quelli della manutenzione del patrimonio stradale, dell'attuazione della legge n. 531 del 1982, concernente l'approntamento di un piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, e dell'attuazione del piano triennale 1985-1987.

Com'è noto, già da vari anni, si è venuta evidenziando la necessità di procedere al «recupero» dello stato di manutenzione della rete delle strade ed autostrade statali, che ha subito nel tempo un processo di deterioramento a causa delle esigue disponibilità finanziarie del bilancio ordinario. In proposito voglio ricordare che, fortunatamente, in questo disegno di legge finanziaria si è potuto provvedere per la Salerno-Reggio Calabria.

Si è provveduto, nel tempo, con vari stanziamenti. Da ultimo, con legge n. 526 del 1985 che ha stabilito un finanziamento di 5.000 miliardi negli esercizi 1985-1986-1987 per l'attuazione di un programma di interventi sulla viabilità di grande comunicazione, è stato previsto che una parte di tali fondi e, precisamente, lire 650 miliardi, venga destinata ad interventi manutentori di carattere ordinario e straordinario.

Abbiamo cioè potuto risolvere il problema della manutenzione con l'introduzione del 15 per cento da accantonarsi per ogni erogazione di carattere straordinario.

Quanto all'attuazione dei programmi esecutivi precedenti, quello 1979-1981, che avrebbe dovuto esaurirsi entro il 1984, è per una parte ancora in corso.

Ciò per una serie di difficoltà che, sinteticamente, sono riferibili ai ritardi nella contrazione dei mutui, al rispetto della procedura licitativa introdotta con la legge n. 584 del 1977 ai tempi occorrenti — ormai ci vogliono tre anni — per l'espletamento della procedura «antimafia», ma, soprattutto, al tempo occorrente per l'acquisizione di tutti i necessari pareri e nulla osta da porre a corredo dei progetti.

Inoltre, una conflittualità, ben più esasperata che nei tempi precedenti, ha reso assai più difficoltoso il momento esecutivo dei lavori: per le opposizioni esercitate non solo da privati espropriandi ma, spesso, anche dagli enti locali e da organizzazioni sorte a difesa dei beni ambientali; per la maggiore difficoltà di reperimento dei materiali di cava in conseguenza delle restrittive discipline intervenute sullo sfruttamento delle cave stesse, o per altri motivi ancora. Talvolta alcune di queste opposizioni sono di carattere pretestuoso — ne avrei una lunga sequenza da enumerare — ma purtroppo i giudizi di certi organismi sono diventati insindacabili e al riguardo, come dirò poi, si renderà necessario intervenire con appositi provvedimenti legislativi.

Conseguenza delle difficoltà incontrate è stato lo scivolamento dei tempi esecutivi del piano che è stato causa, unitamente alle risultanze dei progetti esecutivi, di una notevole lievitazione delle previsioni economiche.

Quanto ai programmi riguardanti la viabilità già di competenza della Cassa per il Mezzogiorno, di cui al capitolo 542, a tutto set-

tembre 1986 risultano approvati, in corso di appalto o già appaltati ed in corso di attuazione, progetti di intervento per circa 677 miliardi.

È da far presente, che per taluni interventi è stata rilevata l'insufficienza delle previsioni a suo tempo formulate (siamo ancora ai tempi dello stanziamento attraverso la Cassa per il Mezzogiorno) e che non sarebbe possibile nemmeno pervenire alla realizzazione di lotti funzionali degli interventi.

Ciò impone la necessità di procedere al rifinanziamento del programma o a modificarne il contenuto mediante lo stralcio di alcuni interventi.

Per gli interventi relativi al capitolo 543, si sono verificati notevoli ritardi da imputarsi sia alle difficoltà che si incontrano per l'acquisizione dei pareri, sia alle modifiche richieste dalla Regione Calabria per gli interventi da attuarsi nel suo territorio.

La legge n. 531, del 1982, concernente il piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e il rilancio del settore autostradale, troverà applicazione, a seguito di vari ritardi, presumibilmente nel periodo 1987-1996.

Risultano ad oggi in corso progetti e lavori per 680 miliardi afferenti al piano stralcio previsto dall'articolo 4 della legge n. 531; piano stralcio che, come è noto, rientra nell'ambito del piano decennale, per lire 800 miliardi.

Infine, il programma triennale di interventi 1985-1987, per il quale la legge n. 526 del 1985 ha stanziato lire 5.000 miliardi.

Alla data del settembre 1986 sono stati approvati o affidati anche mediante prestazioni integrate, circa 412 miliardi di opere, riguardanti esclusivamente lavori in gestione diretta a cura dell'Azienda.

Ho accolto con compiacimento, per non dire con stupore, lo stanziamento di un contributo straordinario, pari a L. 6.700 miliardi da destinare alla accelerata realizzazione di interventi di completamento o di avvio di opere autostradali già programmati.

Debbo, al riguardo, rilevare che si tratta di un onere notevolissimo per l'Azienda cui, tuttavia, l'Azienda medesima farà fronte, come di consueto, con l'impegno necessario.

Io credo che questa mattina, quando si è parlato di dequalificazione non si sia voluto puntare il mirino sull'ANAS o sulle strutture del Ministero, ma, a caso mai, parlare di dequalificazione derivante dalla mancanza delle strutture necessarie nell'ambito del Ministero e del settore dell'ANAS.

Per corrispondere alla fiducia che il Parlamento ha così dimostrato, l'ANAS adotterà — come già iniziato a fare — tutte le iniziative utili per dare maggior impulso all'attività aziendale pur nelle obiettive e notevoli difficoltà operative che afferiscono in particolare all'Azienda, ma che interessano tutto il comparto delle opere pubbliche.

Mi auguro che molti di questi ostacoli possano essere superati con le nuove normative quali quella dello sportello unico, che il Governo ha già approvato e che si trova ora all'attenzione del Parlamento, o la n. 1004 che dovrebbe essere approvata nei prossimi giorni. Ricordo inoltre che, a seguito del parere espresso dal Consiglio di Stato, ab-

biamo iniziato a dare all'esterno le progettazioni che prima erano affidate solo all'Azienda.

L'Azienda, peraltro, attende nuove norme intese a rafforzare le strutture e a rendere più semplici e spedite le procedure.

In questa ottica ritengo importante, in particolare, una rapida approvazione del disegno di legge concernente le «norme straordinarie per l'accelerazione dell'esecuzione delle opere pubbliche» attualmente all'esame dell'altro ramo del Parlamento.

Vorrei ora aggiungere qualche ulteriore riflessione e rispondere alle osservazioni fatte in materia di opere stradali. Io non credo affatto che la rete stradale del nostro paese sia sufficiente. Tra i paesi della CEE, infatti, ci troviamo al penultimo o terzultimo posto per quanto concerne il rapporto tra chilometraggio stradale e numero di abitanti, anche se per le autostrade siamo al terzo posto nel mondo.

Non è poi vero che mancano i dati precisi: abbiamo 46.000 chilometri di strade statali e più di 6.000 chilometri di autostrade, sono tantissimi...

LOTTI Maurizio. Perchè allora vuole farne altri 2.000?

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non voglio farne altri 2.000, ma solo porre in rilievo che in certe regioni si arriverà ad uno stato tale di congestione del traffico che nuovi interventi si renderanno indispensabili. Questa è la realtà. Pensiamo solo alle comunicazioni internazionali, una parte del Gottardo è stata aperta ed un'altra dovrà esserlo, e teniamo presente quanti sono i valichi; ci renderemo conto così nel giro di cinque-dieci anni se sarà sufficiente l'attuale rete stradale.

È stato poi ricordato che circa l'86 per cento delle merci ed oltre il 90 per cento dei passeggeri viaggia su gomma. Certo, noi dobbiamo considerare questo dato con preoccupazione, ma non pensare di intensificare la rete ferroviaria rallentando i programmi di quella viaria. Dobbiamo invece proseguire con i programmi di rete viaria, e intensificare l'attuazione dei programmi ferroviari perchè la congestione esistente esige che vi siano percorsi alternativi. Per quanto riguarda l'ipotesi di ciò che è previsto nel piano generale dei trasporti occorre essere realisti; completiamo le grandi opere iniziate e avviamo quelle opere alternative indispensabili alla nostra viabilità. È vero che io sono stato il promotore dello sblocco del famoso articolo 18-*bis* che ha consentito la prosecuzione di autostrade — e mi pare che su ciò le forze politiche siano tutte d'accordo — ma è altrettanto vero che concordo con quanti vogliono individuare nuove autostrade che siano davvero necessarie, e che non rappresentino una sorta di lusso accanto a superstrade già esistenti. Ho fatto una vera e propria battaglia in tal senso, in questa sede; se qualcuno di voi lo ricorda, infatti, sono stato il primo a dire che, nell'interesse delle popolazioni locali, sono necessarie soprattutto superstrade, perchè l'autostrada passa al di sopra delle piccole comunità locali e va contro i loro interessi economici.

LOTTI Maurizio. Ma su queste cose siamo d'accordo!

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Chi vi parla si è preoccupato di sollecitare il completamento di un'autostrada già avviata nella zona in cui vive, per proseguire con una superstrada nell'interesse delle popolazioni locali. Il Parlamento però ha voluto che si costruissero più autostrade.

Quando abbiamo discusso a lungo della strada statale n. 106 in questa sede, io avevo proposto che si arrivasse ad una 106 a quattro corsie di tipo autostradale. Ricordo che in quell'occasione non si accettò questa scelta prioritaria, ma si volle che questa scelta fosse contemporanea alla costruzione di un'autostrada.

PRESIDENTE. Nel caso che lei ha citato quella condizione era precisata nello stesso contratto di concessione.

GIUSTINELLI. E in quella occasione c'era un atteggiamento assai benevolo del Governo!

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono del parere che, là dove occorre, sia necessario sviluppare ulteriormente il sistema autostradale; tuttavia sono anche dell'avviso di operare scelte di carattere economico, che siano giustificate ed abbiano un riscontro da parte dell'economia e della popolazione interessata.

GIUSTINELLI. Non bisogna dimenticare i requisiti della sicurezza!

PRESIDENTE. Non possiamo dimenticare che è dal 1974 che non si fanno autostrade in questo paese. Dal 1974 ad oggi le condizioni di vita sono assai mutate: non è pensabile che non si ponga mano ad un nuovo programma autostradale.

NICOLAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Non a caso, senatore Degola, ho parlato della costruzione necessaria di autostrade oltre di superstrade. Ho parlato della priorità in ordine alla disponibilità di fondi; nel disegno di legge finanziaria vi è una disponibilità di fondi anche per dare avvio alla chiusura dell'anello autostradale Taranto-Sibari. Ho visitato i capoluoghi delle Regioni interessate e ho sollecitato un'intesa perchè lo stanziamento possa essere utilizzato in tempi brevi.

Il bilancio per il 1987 è impostato tenendo conto della necessità di ridurre il disavanzo e di assecondare la tendenza, che in questi ultimi tempi si va accentuando, alla riduzione del fenomeno dell'inflazione, attraverso una qualificazione della spesa e la destinazione di nuovi flussi finanziari al settore degli investimenti.

Tuttavia, sul quadro economico getta un'ombra preoccupante il fondamentale problema dell'occupazione: è evidente che un'accorta politica di investimenti nel settore delle opere pubbliche può contribuire a risolverlo.

Per questi motivi l'azione del Ministero dei lavori pubblici nell'insieme dell'attività dello Stato dovrebbe godere di speciale considera-

zione, sia perchè diretta ad attuare una efficace politica territoriale, sia come fattore incentivante dello sviluppo economico.

Di una tale considerazione sono espressione i provvedimenti al vostro esame nei quali grande attenzione è dedicata allo sviluppo delle infrastrutture.

Voglio, a questo riguardo, accennare in particolare a due novità: gli stanziamenti per la funzione dei problemi di Roma capitale e quelli per le opere infrastrutturali nelle aree metropolitane e il recupero delle aree urbane degradate.

Tuttavia, gravi ostacoli si frappongono ad una piena utilizzazione di tutte le potenzialità dell'amministrazione, come è dimostrato dalla esistenza di consistenti residui passivi. Il problema dei residui passivi, specie di stanziamento, è grave e, nonostante ogni sforzo, tende ad aggravarsi. Al riguardo è stata fatta un'ampia relazione in Parlamento nel luglio scorso, per cui appare superfluo soffermarsi dettagliatamente sull'argomento.

Tale situazione riguarda, anche se con diverse accentuazioni, tutti i tradizionali settori di intervento e appare di particolare rilievo.

L'amministrazione ha impartito precise disposizioni agli uffici decentrati per individuare e risolvere i problemi di carattere contingente che hanno rallentato la capacità di spesa.

È indubbio che nel secondo semestre le erogazioni assumeranno un ritmo più sostenuto in analogia a quanto riscontrato generalmente negli esercizi precedenti: da ciò il convincimento che probabilmente il risultato definitivo non si dovrebbe discostare in modo notevole da quello registrato nel 1985.

Tuttavia, ciò non elimina il dato di fondo negativo poichè in termini reali si perverrebbe comunque ad una riduzione delle erogazioni. Tutto ciò rende opportuno un sintetico accenno alle principali cause che hanno determinato la situazione, cause che andrebbero rimosse sollecitamente, se non si vuole mortificare il ruolo — anche di forza economica propulsiva — che è proprio dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Non vi è dubbio che la mancata ristrutturazione del Ministero e la connessa carenza di personale, soprattutto negli uffici decentrati e periferici, siano una causa importante di rallentamento dell'azione dell'amministrazione. Ho già risposto in questa sede non dico all'accusa, ma al rilievo che è stato avanzato circa la dequalificazione dei quadri del Ministero e dell'ANAS. Ribadisco invece che i nostri organismi, anche in campo internazionale, godono di prestigio e spesso viene richiesta la loro consulenza.

In ogni caso, appare necessario ed urgente adeguare il Ministero ai compiti estremamente impegnativi che gli spettano dopo il trasferimento di alcune funzioni alle Regioni, compiti che riguardano l'assetto territoriale complessivo e la infrastrutturazione generale.

In diverse occasioni ho proposto soluzioni del problema. Oltre che attraverso un complessivo provvedimento di ristrutturazione, ho previsto un adeguamento dell'organico, depauperato dai trasferimenti alle Regioni, nel disegno di legge per la difesa del suolo, cui prima ho accennato. Tale provvedimento, se fosse rapidamente approvato, come io auspico, potrebbe eliminare almeno le carenze più gravi.

Tuttavia, se ciò non avvenisse in tempi brevi e fosse necessario pervenire alla approvazione di un provvedimento stralcio, in tale provvedimento inserirei la previsione dell'assunzione di un congruo contingente di personale.

Debbo anche rilevare come il procedimento amministrativo per la realizzazione delle opere, estremamente laborioso, sia causa di gravi ritardi. Il Ministero, cogliendo l'occasione della predisposizione di un disegno di legge da parte della Presidenza del Consiglio, riguardante la modifica delle procedure per la realizzazione di opere pubbliche di particolare rilievo, si è inserito formulando proposte operative utili per migliorare la situazione.

Ma, a proposito del procedimento, non posso non richiamare ancora una volta la vostra attenzione sui problemi connessi all'applicazione della legge n. 431 — la cosiddetta «legge Galasso» — e a quelli che deriveranno dalla legge istitutiva del Ministero dell'ambiente, che prevede la valutazione dell'impatto ambientale delle opere.

Gli anni che stiamo attraversando sono caratterizzati anche da una maggiore attenzione del Governo e del Parlamento — oltre che della pubblica opinione — per i problemi del territorio e dell'ambiente. Purtroppo, le esigenze, ambedue legittime, di tutelare e di trasformare, si presentano ancora scarsamente coordinate; ciò si riflette negativamente sull'attività del Ministero dei lavori pubblici che si trova dinanzi a difficoltà crescenti nel tradurre in investimenti le autorizzazioni di spesa programmate.

Non ho mai nascosto di aver ritenuto e di continuare a ritenere valide le iniziative assunte con i provvedimenti di tutela dell'ambiente. Infatti, il momento di approfondita verifica della incidenza che il contesto delle opere pubbliche determina sul territorio era ed è auspicabile.

Tuttavia, tale indispensabile momento di verifica non può e non deve penalizzare, oltre misura, la capacità operativa dell'Amministrazione.

Emerge quindi in modo evidentissimo l'esigenza di attivare strutture e procedimenti tali da evitare una caduta degli investimenti e quindi effetti collaterali che, specie in questo momento, non appaiono compatibili con la difficile situazione occupazionale.

È indispensabile, pertanto, che gli organismi deputati a tali riscontri non manchino, in una visione serena e obiettiva, di prevedere procedimenti tali da non penalizzare in modo sostanziale, la realizzazione delle opere, contemperando le esigenze, non contrapposte, ma concorrenti, della rigorosa tutela del paesaggio e dell'ambiente e della infrastrutturazione del territorio.

Certo, nella fase di avvio erano prevedibili e anche giustificabili momenti di incertezza. Ormai la fase di rodaggio è stata superata, quindi si impone una attenta analisi per consentire alle amministrazioni interessate di operare con la dovuta celerità.

Ritengo che i provvedimenti che sono al vostro esame siano adeguati — pur nei limiti posti dalla situazione economica generale — alle esigenze di una razionale politica delle opere pubbliche e di un ordinato assetto del territorio.

Chiedo, pertanto, signor Presidente e onorevoli senatori, la vostra approvazione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per il 1987.

Mi resta ora da pronunciarmi sugli ordini del giorno presentati. Accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno dei senatori Lotti ed altri. Per quanto riguarda l'ordine del giorno dei senatori Pollastrelli ed altri, per la parte di competenza del mio Ministero, lo accolgo come raccomandazione, tenendo presente che l'ultima parte riguardante l'impiego di nuovi fondi per recupero derivante dal condono purtroppo non dipende soltanto dal mio Ministero. Analogamente accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno dei senatori Rasi-melli ed altri. Accolgo infine l'ordine del giorno dei senatori Giustini-nelli ed altri così come, per quanto di competenza, quello dei senatori Visconti e Pingitore.

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

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Tonutti.

LOTTI Maurizio. I senatori comunisti voteranno contro un rapporto favorevole sulla tabella 9.

PRESIDENTE. Non facendosi ulteriori osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 9 del bilancio di previsione dello Stato, nonchè sulle parti di competenza della Commissione del disegno di legge n. 2051, viene conferito al senatore Tonutti.

I lavori terminano alle ore 15,10.

GIOVEDÌ 27 NOVEMBRE 1986

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

I lavori hanno inizio alle ore 16,30.

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1987 (Tab. 11)

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione della tabella 11)

PRESIDENTE, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051*. 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 1987)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» – Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1987 (Tabella 11) – già approvati dalla Camera dei deputati.

Riferirò io stesso alla Commissione sui documenti in esame in sostituzione del senatore Patriarca attualmente indisposto.

Onorevoli senatori, il bilancio di previsione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, per l'anno 1987, già approvato dalla Camera dei deputati, si innesta nella linea di contenimento della spesa pubblica contemplata dalla legge finanziaria, pur nella conferma della prosecuzione del processo di trasformazione e di innovazione delle strutture di base, in corso di realizzazione.

In termini quantitativi sono previste spese per 11.320 miliardi, entrate per 9.330 miliardi, ed un disavanzo di 1.990 miliardi, inferiore in valore assoluto a quello previsto per il 1986 (2.084 miliardi).

Le maggiori entrate correnti, rispetto al 1986, pari ad oltre 830 miliardi, sono riferibili all'effetto dei recenti aumenti tariffari, ma soprattutto alla prospettiva di incremento del traffico, che si basa sulla volontà manifestata dall'Amministrazione delle poste e delle telecomu-

nicazioni di ricondurre la gestione dei servizi ad apprezzabili livelli di efficienza ed al recupero, nell'ambito della gestione statale, di quei servizi svolti in regime di libera concorrenza con i privati.

Delle spese correnti, il cui livello è stato contenuto entro i limiti indispensabili per assicurare il buon andamento nella produzione dei servizi, la maggior parte, 6.900 miliardi, è destinata al personale, a conferma della particolare connotazione della struttura operativa del servizio postale che deve utilizzare forza lavoro in notevole quantità.

Al 1° aprile 1986 il personale in servizio ammontava a circa 236.000 unità, sceso attualmente a circa 229.000 unità, con una carenza rispetto all'organico di quasi 23.000 unità.

Il totale delle spese di personale, rispetto al 1986 assestato, fa registrare un incremento inferiore al 4 per cento.

Rilevante è anche il volume delle spese di investimento, ammontanti a 1.259 miliardi, che evidenzia uno sforzo teso a confermare le risorse necessarie alla realizzazione dei programmi approvati dalle Commissioni parlamentari e dal CIPE.

Tali spese sono coperte per 446 miliardi per interventi ordinari; per 613 miliardi alla Cassa depositi e prestiti per finanziare la legge n. 39 del 1982 e per 200 miliardi dagli stanziamenti previsti dal Piano decennale delle telecomunicazioni.

L'esigenza di definire il programma di ammodernamento deve consentire all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di operare sul mercato in maniera concorrenziale, tenendo conto della integrazione dei finanziamenti della legge n. 39, integrazione che ha avuto l'approvazione della Camera dei deputati.

L'osservanza dei tempi previsti per la realizzazione degli investimenti deve essere un impegno per il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, considerando il volume degli impegni assunti nel corso del 1986 [nella misura di oltre 1.900 miliardi, circa il doppio del 1985]; uno sforzo notevole che dovrebbe portare rapidamente all'azzeramento dei residui, sempre che tale obiettivo sia raggiunto nel corso del 1987 con l'avvio di nuovi investimenti per circa 1.700 miliardi.

Dall'esame del documento contabile, risulta che la ripartizione tra i vari settori di attività è la seguente:

- edilizia operativa, per la realizzazione di infrastrutture ordinarie, uffici di settore e di quartiere per un importo di 723 miliardi;
- edilizia abitativa, per la definizione di 940 interventi nell'ambito del programma di alloggi di servizio per 148 miliardi;
- impianti tecnici, per la prosecuzione delle attrezzature del programma di meccanizzazione ed automazione del movimento postale per 690 miliardi;

le residue disponibilità dovranno essere destinate al potenziamento dei trasporti e delle relative apparecchiature.

Nella realizzazione delle opere saranno tenute in debito conto la riserva di commesse e lavorazioni in favore del Mezzogiorno e la relativa localizzazione degli investimenti, compatibilmente con le indicazioni fornite dallo stato di attuazione delle reti infrastrutturali postali e telegrafiche, dal ritmo di evoluzione tecnologica degli altri servizi pubblici e dalle previsioni di insediamento abitativo ed industriale locale.

Voglio sottolineare che il contenimento del disavanzo deve proseguire il risanamento finanziario nell'ottica del rilancio del servizio postale di Stato.

L'incremento di produttività, grazie anche all'introduzione dei processi di automazione e meccanizzazione, peraltro non ancora ultimati, dovrebbe trovare un riscontro nel maggiore incremento di traffico nel periodo 1977/85 rispetto a quello fatto registrare dall'aumento di personale.

Bisogna tenere presente che le logiche che investono i servizi postelegrafonici non sono esclusivamente di natura imprenditoriale.

Alla costante capillarizzazione dei servizi richiesta dall'utenza, alla crescita dei centri urbani consegue, infatti, la necessità di aumentare gli strumenti operativi postali in termini di nuovi uffici e di nuovo personale, da applicare ai servizi senza che a fronte di ciò ci sia necessariamente un aumento di traffico.

Nel periodo, infatti, tra il 1980 e il 1985, sono stati aperti al pubblico 53 nuovi uffici principali, oltre 200 uffici locali ed il servizio di recapito mediante portalettere è stato esteso a numerosissime nuove località.

Appare anche evidente che l'Amministrazione si vuole porre come punto di riferimento nell'ambito dei servizi postali, anche per le più sofisticate esigenze dell'utenza: mi riferisco a due nuovi servizi di elevata qualità che saranno tra breve avviati e che sono preannunziati nella relazione al bilancio.

Si tratta dei servizi denominati posta-celere urbano per il recapito in giornata, nell'ambito della stessa città, di oggetti impostati nel corso della mattinata, e posta-celere interno per la consegna rapida di corrispondenza tra capoluoghi di provincia.

Tali iniziative meritano l'incoraggiamento del Parlamento, anche perchè per i nuovi servizi si prevede giustamente la restituzione al mittente della maggiore tariffa pagata per i servizi celeri in caso di mancato recapito nei tempi stabiliti.

Una valutazione attenta, quindi, del perdurare dei disavanzi, nonostante i tentativi che sono stati compiuti in direzione del miglioramento della gestione, non deve indurre a valutazioni negative sull'efficienza aziendale, che non tengano conto delle cause esterne che influenzano fortemente i volumi dei ricavi dell'azienda postale.

Sarebbe incompleta una considerazione che non indicasse costi che pure giustamente l'Amministrazione sostiene per offrire servizi alla collettività indipendentemente dalla economicità di ogni singola struttura operativa: è tipico l'esempio di uffici postali ubicati nelle più piccole comunità sociali o il recapito di corrispondenza in località isolate.

Nè si possono dimenticare le numerose agevolazioni tariffarie previste dal codice postale che si trasformeranno, nel 1987, in mancati ricavi per circa 800 miliardi di lire, in termini di differenza tra tariffe ordinarie e agevolate o ridotte.

Se a queste considerazioni si aggiunge l'analisi del piano triennale di risanamento, elaborato dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che prevede l'annullamento del *deficit* della gestione corrente attraverso il rimborso degli oneri suddetti a carico del bilancio del

Tesoro e l'incremento delle entrate conseguenti all'aumento di traffico e al recupero dei tassi di inflazione programmati, si può esprimere una valutazione nel complesso positiva del bilancio di previsione 1987 del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Passando da un'analisi contabile del bilancio a considerazioni strettamente politiche sulle prospettive complessive del settore, bisogna ricordare che, in tutti i paesi ad elevato sviluppo industriale, il ruolo delle telecomunicazioni costituisce la componente basilare della strategia complessiva dello sviluppo.

In termini generali, e forse anche pregiudiziali, il problema del nostro paese è di rendere coerente l'azione propositiva del Governo e decisionale del Parlamento alla premessa, universalmente acquisita, di adeguare ad essa le conseguenti scelte di politica economica ed industriale, al fine di conseguire gli obiettivi di sviluppo economico e industriale.

Ne discende, subito dopo, che senza un'organizzazione al passo con la realtà in cui si deve operare, ogni iniziativa intesa a ricercare strumenti per il miglioramento dei servizi delle poste e delle telecomunicazioni verrebbe in pratica ad essere indebolita e, consentitemi di ribadirlo, non verrebbero soltanto vanificati i risultati nel settore, ma la stessa strategia dello sviluppo. Scaturisce da queste premesse che occorre pervenire, senza ulteriori indugi, alla soluzione dei problemi relativi ai poteri degli organi statali preposti ai servizi stessi e all'assetto gestionale.

La tendenza all'integrazione delle tecniche e dei servizi in un'unica rete di telecomunicazioni, sollecitata dalla evoluzione attuale e prospettica delle innovazioni tecnologiche, postula, quale soluzione di fondo, la revisione di tutto il vigente assetto gestionale dei servizi di telecomunicazioni, con la delimitazione, in modo chiaro ed univoco, delle competenze di spettanza delle amministrazioni dello Stato e di quelle della gestione in regime di concessione.

I criteri di unificazione, razionalizzazione e coordinamento dei servizi di telecomunicazione hanno già trovato una prima applicazione con le sostanziali modifiche apportate alle convenzioni che regolano i rapporti con le società concessionarie, SIP, ITALCABLE e TELE-SPAZIO, entrate in vigore il 1° settembre 1984.

In tale contesto, si innesta il complesso problema relativo ad un nuovo assetto istituzionale ed organizzativo del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, specie per quanto attiene ai servizi di telecomunicazione.

La riforma del Ministero non è certamente argomento nuovo, se è vero che già da anni è stata oggetto di studio e proposte da parte sia del Governo che delle forze politiche e sindacali, ma ora è diventata un problema indifferibile. Anche su questo versante è giunto il momento delle decisioni legislative.

Aprò a questo punto una parentesi: ho informato poco fa il Ministero, ed informo ora la Commissione, che ieri — senza spirito polemico alcuno, ma anzi con intenzioni costruttive — ho provveduto a presentare il disegno di legge che porta la mia firma e che il ministro Gava, ormai un anno fa, aveva diramato per il concerto agli altri ministeri. Tenendo conto delle difficoltà che si determinano a volte per la

realizzazione del necessario concerto degli organi di Governo, ho voluto esternare con la mia iniziativa la volontà di dare un contributo, come parlamentare, al fine di avviare un confronto che possa sciogliere qualche nodo non del tutto risolto nella fase della discussione successiva alla diramazione del testo.

Alcune questioni affrontate nel testo da me presentato meritano, certo, approfondite riflessioni e forse anche soluzioni diverse da quelle prospettate: ciò pertiene del resto alla dialettica propria che esiste tra Governo, Parlamento e le forze che maggiormente hanno contribuito ad una riflessione su questo argomento così delicato ed impegnativo.

Ritengo tale iniziativa in un certo senso anomala, almeno dal punto di vista tradizionale, tuttavia credo che, nel profilare nuove situazioni istituzionali, la presenza di più testi sia un fatto tecnico, che non diversificherà in modo sostanziale i nostri punti di vista.

Il disegno di legge parte, nella sua elaborazione, dalla questione della sede istituzionale delle telecomunicazioni ed abbraccia poi più ampiamente la riforma del Ministero, che viene intesa come riforma delle attività operative del Ministero, oltre che della sua capacità di vigilanza, di indirizzo e di controllo.

Le cifre delle tabelle di bilancio sono potenziale base di giudizio e di discussione, di valutazioni più o meno condivisibili da parte dei vari Gruppi politici. Per quanto mi riguarda, esprimo un giudizio favorevole sul bilancio per il 1987, che mi pare in sintonia con questa iniziativa legislativa che tende a dare al Ministero una caratterizzazione più moderna rispetto ad una tradizione che ha le sue radici nell'unità d'Italia, perchè allora il servizio postale era l'unico modo di comunicazione che fosse assicurato.

Auspico che nell'evoluzione tecnologica del momento attuale, che apporterà un dinamismo ulteriore tale servizio possa corrispondere alle attese che si sono determinate in tutto il paese.

Io sono convinto che questo settore abbia potenzialità enormi, spesso non tutte ben utilizzate e sono convinto che il rischio, anche se in termini diversi, è che anche nel settore delle telecomunicazioni e dei servizi postali (questo già è avvenuto in parte, almeno nelle telecomunicazioni), nella mancanza di una nuova regolamentazione (non si tratta soltanto di deregolamentare) si possono innestare, per così dire, non solo utilizzazioni anche dal privato (cosa di per sé accettabile), ma anche speculazioni. Sono quindi anche convinto che, da questo punto di vista, l'attività del Parlamento e del Governo debba essere pure quella di vigilanza, cioè con questa ricondurre, tutti quanti, pubblici e privati, a regole certe.

E ce n'è un forte bisogno; sento, nei convegni che si susseguono in questo ultimo periodo, una forte spinta anche degli operatori nella direzione di un quadro di poche regole, ma moderne e affidabili per tutti.

Quindi credo che questa sia, pur nella discussione molto breve che faremo oggi, una esigenza da cogliere positivamente.

Avendo concluso la relazione, dichiaro aperta la discussione.

GIUSTINELLI. Cercherò di recuperare nella esposizione parte del

tempo che involontariamente ho fatto perdere al signor Ministro per la concomitanza dei lavori della Commissione di vigilanza sulla RAI.

Vorrei partire, signor Presidente, signor Ministro, dal giudizio fortemente negativo che, come senatori comunisti, esprimeremo sulla legge finanziaria del 1986 e sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, per alcune ragioni molto semplici.

In primo luogo per la mancanza di un salto di qualità nella strategia dei servizi postali e di telecomunicazione.

In secondo luogo per una situazione caratterizzata da ritardi, da inefficienze e da un grave *deficit* (allora era di 2084 miliardi), nonostante l'opera di meccanizzazione e di automazione del settore.

Chiederemo inoltre di avviare un confronto ravvicinato sull'attuazione della legge n. 39 del 1982, al rifinanziamento della quale la legge finanziaria destinava ulteriori ed ingenti risorse.

Su questo aspetto dei costi, delle opere, della revisione prezzi, del meccanismo degli appalti, ci fu una sua interruzione; lei disse (io riprendo, naturalmente, la considerazione dal verbale) che era pronto a dare la più ampia disponibilità al riguardo, che era cioè disposto a portare avanti questo confronto sulla legge n. 39 e sulla sua applicazione.

Ella inoltre si soffermò a lungo, in sede di replica, sui connotati della riforma del Ministero, che doveva essere trasformato in un'azienda pubblica gestita con criteri imprenditoriali. Ricorderà la frase (io, come tale, la considero famosa, non me ne voglia, signor Ministro) che lei pronunciò in occasione dell'esame della legge finanziaria del 1985, quindi circa due anni fa, quando nella Commissione disse che ci avrebbe fatto «il regalo di Natale», inviandoci la proposta di legge-quadro.

PRESIDENTE, f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051. Questo in occasione dell'esame della legge finanziaria del 1986.

GIUSTINELLI. Se vediamo i verbali scopriamo che è dell'anno precedente.

Sono passati oltre tre anni, ci avviciniamo ai quattro, dalla legge con la quale veniva stabilito l'obbligo, con questa strana delega (non so come leggerla), fra l'altro, al Governo, a presentare appunto una legge-quadro di riforma.

Io vorrei partire da questi fatti non per rinfocolare polemiche, ma soprattutto per cercare di capire, rispetto alla discussione che allora facemmo, che cosa è accaduto, in questo anno.

Se dovessimo stare, in termini di registrazione notarile, al rapporto tra la Commissione e l'onorevole Ministro dovremmo dire che non è successo molto. Abbiamo avuto una legge di ripiano della gestione dei fondi destinati al pagamento delle pensioni per 1.051 miliardi; abbiamo avuto la sanatoria che ha interessato la gestione delle case-albergo dell'Istituto postelegrafonici; e, da ultimo, l'aumento, che mediamente è stato del 15 per cento, delle tariffe postali. Però queste cose le abbiamo fatte senza poter avviare quel confronto, quella dia-

lettica sui termini più generali della politica delle poste e delle telecomunicazioni che, a mio avviso, sarebbe stata auspicabile.

Quindi l'intervento dei senatori comunisti deve essere fondamentalmente letto in questa ottica; noi non possiamo fare altro che rammaricarci di questo insoddisfacente rapporto, per tutto ciò che esso esprime e anche per la non adeguata considerazione nella quale sono tenuti problemi che noi invece pensiamo siano decisivi per lo sviluppo del paese.

E qui vorrei — me lo consenta l'onorevole Gava — rintracciare una forte contraddizione all'interno del Governo e della maggioranza, tra l'asserito valore strategico della politica delle telecomunicazioni e le concrete scelte attuate.

Per dovere di correttezza, ringraziare il Presidente che, in questa occasione, si è voluto assumere l'onere anche della relazione; ma a me sembra che quella relazione, così come l'impostazione che è stata data dal Governo, non raffiguri con il dovuto spessore il complesso di problemi che vanno ben oltre il valore, importante ma sempre limitato, della tabella che stiamo discutendo.

Ma poi è vero che nel corso di quest'anno, oltre alle cose che ho richiamato, non sia accaduto altro? Altre cose in effetti sono avvenute, ad esempio, per quanto riguarda il rapporto tra la trasformazione del numero dei dipendenti e la produttività dei servizi, le cose non è che siano andate molto meglio rispetto alla situazione del 1985 perché i dipendenti sono aumentati di altre 22.052 unità (sono quasi il 10 per cento in più, stando alle cifre che dava il presidente Spano, credo che siamo intorno al 9-9,25 per cento per quanto riguarda l'organico), mentre l'efficienza sostanzialmente è rimasta inalterata.

Io vorrei, onorevole Ministro, citare un caso abnorme; mi guardo dalle facili generalizzazioni, però credo che da parte del cittadino-utente ci si debba attendere rispetto e considerazione anche per problemi come quelli che io le prospetterò.

Una lettera-espresso inviata dal Senato della Repubblica nella città di Salerno, quindi a 300 chilometri di distanza, ha impiegato 13 giorni per essere recapitata! Altro che quei cinque o sei giorni di cui parla la stampa per una lettera da Milano a Roma! È un caso limite? Prendiamolo come tale, ho l'impressione però che casi del genere siano moltissimi. Sentivamo questa mattina, durante la discussione sulla tabella dei lavori pubblici, che un importante ente, la Regione Puglia, spedisce le lettere che vuol far arrivare in tempo, anche se si tratta di semplici inviti, per corriere privato e — a quanto mi risulta — sono molti quelli che, di fronte ai disservizi che caratterizzano l'Amministrazione delle poste, ricorrono a tale forma di recapito della corrispondenza. Del resto, va tenuto presente che durante il 1985 i pezzi lavorati dai 18 centri per la corrispondenza sarebbero stati movimentati da soli 630 lavoratori sugli oltre 200.000 in servizio, un gruppo di persone cioè del tutto irrilevante rispetto al numero complessivo degli addetti al servizio postale. Ora io so che il Ministro, quando gli si avanza questa obiezione — e mi scuso se anticipo la sua risposta — ribatte che l'efficienza complessiva del servizio, così come risulta dai dati relativi al periodo tra il 1980 e il 1985 forniti alla Camera, è aumentata. Io mi chiedo però se questo criterio di lettura possa essere

ritenuto corretto o se invece non si debba considerare che la situazione esistente nel 1980 non aveva tutti i crismi della compiutezza e della piena soddisfazione dell'utenza.

Oggi noi ci troviamo a discutere il disegno di legge finanziaria per il 1987 e io ritengo che questo provvedimento non possa consentire a noi, e più in generale al Parlamento, di nutrire eccessivi ottimismo sulla politica del settore nel corso del prossimo anno. Abbiamo preso atto poc'anzi della comunicazione del presidente Spano relativa alla legge di riforma e ci auguriamo che essa possa venire rapidamente approvata. In mancanza di un impulso deciso di rinnovamento non crediamo sia possibile ottenere effetti positivi o impostare il confronto su una base diversa.

Vorrei poi chiedere al Ministro se, a suo avviso, penso soprattutto agli investimenti per le telecomunicazioni, non si stia forse perdendo una grande occasione con la caduta dei prezzi dei prodotti petroliferi, col miglioramento della situazione a seguito del mutato tasso di cambio del dollaro e quindi anche del contenimento dell'inflazione. Ricordo solo che da parte del Governo era stato assunto l'impegno specifico di portare avanti un certo tipo di manovra sulla cui analisi non mi soffermo, così da reperire consistenti risorse da destinare agli investimenti.

Passo ora alle questioni più specificatamente attinenti ai documenti in esame. Nella sua relazione, il presidente Spano ha dichiarato che il disavanzo previsto per il 1987 sarà inferiore per circa 100 miliardi a quello dell'anno precedente e, come è naturale, anche io considero questo dato positivamente. Tuttavia nutro qualche dubbio sulla possibilità di conseguire a consuntivo questo risultato. Tale previsione che si riallaccia ai precedenti aumenti tariffari si fonda infatti su una dinamica delle entrate che non mi sembra del tutto motivata e fondata. Dicendo questo certo non intendo sostenere che la manovra relativa alle tariffe (che per quanto riguarda il banco-posta tocca punte del 30 per cento e del 10 per cento in altri settori, con una media del 15 per cento) non sia stata compiuta. Dubito però, e tale dubbio trova alimento anche nella considerazione di precedenti situazioni, che essa possa di per sé comportare il tipo di aumento ipotizzato. Anzi, al contrario, temo che per certi aspetti possa addirittura determinare uno spostamento di utenza dal pubblico al privato. Comunque questi sono dati che verificheremo alla fine. Per il momento non possiamo far altro che registrare come questo *trend*, per la prima volta inserito all'interno del disegno di legge finanziaria, non rappresenti una radicale inversione di tendenza.

Vorrei aggiungere qualcosa sulla politica tariffaria. Mentre prendiamo atto che nel bilancio è presente la quantificazione della quota sociale che lo Stato si assume per mantenere le tariffe ad un certo livello, nello stesso tempo non possiamo fare a meno di notare come, rispetto al 1985, il Governo non abbia inteso avviare, al di là degli aumenti di cui parlavamo prima, una politica di generale ristrutturazione di tale settore, politica che si pone invece con particolare urgenza soprattutto per il movimento relativo ai pacchi spediti per scopi commerciali da ditte private. Mi rendo perfettamente conto della delicatezza rivestita dal problema. Penso però che sotto questo profilo

si possa incidere in misura ben diversa e maggiore di quanto non sia possibile per la corrispondenza normale.

C'è poi il tema dei residui passivi che ammontano a 5.046 miliardi (una cifra non certo piccola per un bilancio come questo) dei quali quasi 3.000 relativi a mancati investimenti o ad investimenti che ritardano.

Dai documenti di bilancio in esame risulta inoltre come sia sotto-stimata la spesa per il personale; in essi, di fatto, non è previsto nulla per il rinnovo contrattuale che ormai, a differenza dell'anno scorso, è stato avviato. Durante la discussione del disegno di legge finanziaria 1986 il Ministro ci rispose di non aver inserito previsioni concernenti il contratto per non predeterminare in qualche modo il rapporto con le organizzazioni sindacali, ma il non averle inserite neanche quest'anno mi sembra possa costituire una sorta di omissione, un segnale che comunque il Governo dà in negativo rispetto alle attese dei lavoratori del settore.

Il punto di fondo comunque sul quale voglio centrare le mie considerazioni è un altro. Prendiamo atto che negli ultimi due anni sono stati completati i centri principali della meccanizzazione postale e che, a fronte dell'aumento del personale del quale abbiamo parlato, questi centri non hanno portato ad un incremento sostanziale del traffico. Ci meraviglia dunque la scelta che il Governo compie di rifinanziare per 670 miliardi la legge n. 39 del 1982.

Tra l'altro, non credo che la scelta, rivendicata a sè da parte dell'Amministrazione, della massima copertura dei posti in organico possa valere per le Poste e non debba valere per altre amministrazioni. Intendo riferirmi con ciò alle recenti osservazioni del ministro De Michelis a proposito del rapporto che ha inteso instaurare tra produttività del servizio ferroviario e organico dello stesso, giungendo addirittura a ipotizzare la necessità di un taglio di 100.000 unità. Non voglio affermare la stessa cosa, non voglio dire che per le Poste si debbano tagliare 100.000 unità.

GAVA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Non credo sia necessario neanche per le ferrovie.

GIUSTINELLI. Tuttavia, esiste un problema di rapporto tra il personale e la produttività. Quando il Ministro afferma che la scelta è quella della massima copertura dei posti in organico dobbiamo evidentemente farne derivare delle conseguenze in termini di massima efficienza del servizio: le due cose non possono camminare disgiunte.

Da queste considerazioni nasce l'esigenza di una riflessione su tutti i processi che sono stati avviati con la legge n. 15 del 1974, con la legge n. 227 del 1975 e, soprattutto, con la legge n. 39 del 1982, e di un radicale cambiamento nella strategia di ammodernamento dei servizi. Il Governo, invece, come dicevo prima, opera con questa finanziaria una opzione radicalmente diversa, nel senso di ricaricare la legge n. 39, che è stata oggetto di particolari e premurose attenzioni un anno fa, di altri 670 miliardi, tanto che, se oggi questo Ministero parla di una politica di investimenti per 1.259 miliardi, può farlo perchè tali investimenti sono tutti da ricondurre alla legge n. 39. Ab-

biamo in gran parte una legge ordinaria per la realizzazione di un programma di meccanizzazione postale, di alloggi, di servizi, e così via, la quale diventa l'unica fonte di iniziativa straordinaria di un Ministero così importante e delicato.

Presenteremo, come hanno fatto i nostri colleghi alla Camera, a proposito del comma 9 dell'articolo 2 della legge finanziaria, un emendamento soppressivo. A differenza dei nostri colleghi, però, vogliamo attuare una opzione che porti ad ulteriore sviluppo queste considerazioni.

Non soltanto affermiamo, infatti, che questi 596 miliardi non sono necessari per il programma di meccanizzazione postale, che anche sotto il profilo tecnico oggi evidenzia una serie di carenze piuttosto rilevanti e comunque scarsi benefici, ma diciamo che vanno destinati al piano decennale delle telecomunicazioni e al piano per i nuovi servizi telematici. L'emendamento soppressivo che presenteremo troverà corrispondenza in un altro emendamento con il quale proporremo di inserire questa somma, che è comunque a disposizione del Ministero delle poste, a favore del Ministero delle partecipazioni statali per l'intervento nel settore delle telecomunicazioni e della telematica.

SEGRETO. Si vede come funziona il Ministero delle partecipazioni statali!

GIUSTINELLI. È il Ministero che ha il compito di portare avanti il programma ed il piano del Ministero dell'industria, che va coordinato con il Ministero delle poste. Vogliamo sottolineare questo elemento.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La proposta è di finanziare il piano incentivante.

GIUSTINELLI. Attendo su questo punto la sua risposta, signor Ministro, dopodiché sarà anche possibile ragionare su una diversa opzione.

Esprimo queste riserve rispetto alla legge n. 39 e presentiamo perciò il seguente ordine del giorno:

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

considerata l'evoluzione dei finanziamenti complessivamente attribuiti al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per la realizzazione del piano di interventi previsti dalla legge n. 39 del 1982 (2.750 miliardi in origine, ai quali se ne sono aggiunti altri 781 con la legge finanziaria per il 1986, mentre nel disegno di legge finanziaria per il 1987 è previsto allo stesso titolo un ulteriore stanziamento di 670 miliardi, per un totale di 5.189 miliardi);

ritenuta l'urgente necessità di verificare, alla luce dei risultati fin qui conseguiti e delle nuove acquisizioni tecniche, la validità del piano medesimo, soprattutto nel rapporto tra costi e miglioramento dei servizi postali,

impegna il Governo a riferire in proposito entro il 31 gennaio 1987».

(0/2051/1/8)

GIUSTINELLI, LOTTI Maurizio, VISCONTI, ANGELIN

Il finanziamento per il piano impostato con la legge n. 39 del 1982 è passato, per ragioni che non ci sembrano del tutto giustificabili, da 2.750 miliardi agli attuali 5.189 miliardi, senza una sostanziale variazione delle quantità fisiche. Oggi si avverte la necessità di verificare, alla luce delle nuove acquisizioni tecniche, i risultati di tale piano; impegniamo perciò il Governo a riferire in proposito entro il 31 gennaio 1987.

Non vogliamo anticipare alcun giudizio, anche se abbiamo delle opinioni al riguardo; vogliamo tuttavia verificare se la disponibilità espressa dall'onorevole Gava un anno fa, oggi trova ancora corrispondenza, se cioè da parte del Ministro c'è l'intenzione, sulla base di questa nostra proposta specifica, di verificare non lo stato di attuazione della legge n. 15 — perchè esso è già allegato alla tabella 11 — ma di verificarne le implicazioni pratiche, gli aspetti concreti. Non voglio rimettere in discussione le scelte operate con quella legge, ma voglio sapere — e qui interviene un altro potere fondamentale del Parlamento — se in sede di controllo queste scelte, così come si stanno realizzando hanno dato e stanno dando i risultati sperati.

Ancora riguardo alla legge n. 39, vi sono alcuni elementi che credo debbano essere soggetti ad una attenta verifica. Ad esempio — ne faccio solo uno — vi è il capitolo che attiene all'edilizia abitativa. Noi avevamo un programma della legge secondo il quale un alloggio-tipo al 1° gennaio del 1982 doveva costare 75 milioni; abbiamo adesso delle previsioni, per effetto di aumenti e rifinanziamenti dei diversi capitoli, che ne fanno ascendere il prezzo — se i miei dati non sono errati — ad oltre 200 milioni: la lievitazione è quindi molto forte. Avevamo da parte del Ministero dei lavori pubblici un limite massimo per l'edilizia agevolata nel 1984, si era al costo di 1.523.000 lire per metro quadro. Poichè questo programma è stato affidato all'Italposte, a mio avviso, l'elemento di razionalizzazione, che è implicito nell'affidamento di una concessione ad un solo soggetto, doveva portare non all'aumento ma alla riduzione dei costi.

Credo che sia opportuno da parte del Governo mettere la Commissione parlamentare in condizione di compiere una valutazione molto attenta e puntuale.

Analoghe considerazioni potrebbero essere fatte per l'edilizia operativa e cioè per la realizzazione di 1.519 uffici locali alla richiesta di 2 miliardi ciascuno; si tratta quindi di una somma assai rilevante.

Come Parlamento, non abbiamo mai avuto la possibilità di conoscere le variazioni al piano che era stato impostato con la legge n. 39; d'altra parte, il Ministro sostiene che variazioni sostanziali non ve ne sono state e che, quindi, egli non doveva muoversi in questo senso. Tuttavia insisto, perchè ci sono elementi che debbono, come ho già più volte detto, essere valutati proprio per quanto concerne la resa sociale, la produttività, e il valore del programma che è stato impostato

nel 1982. Vengo rapidamente alle questioni che attengono all'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

Qui, prima ancora di esprimere una personale opinione o quella del mio Gruppo, vorrei citare un'affermazione che è nella relazione, laddove si dice che «con il protrarsi dell'attuale stato di cose si rischia il degrado dei servizi». La situazione dell'Azienda di Stato è molto preoccupante e credo che debba essere valutata, al di là dell'utile che essa consegue, con grande attenzione dal Parlamento; ci troviamo di fronte ad una azienda il cui assetto risale al 1925 e che, quindi, credo non possa collocarsi nella logica dello sviluppo dei servizi, qual è quella richiesta dalla tecnologia del 2000.

L'Azienda di Stato, secondo me, soffre in particolare del ritardo della riforma del Ministero; quindi ritorniamo al punto di partenza: un Ministero che possa fare programmazione, indirizzo, coordinamento e controllo; due aziende moderne che possono fare le attività alle quali sono proposte; un'Azienda di Stato che possa essere funzionalmente connessa con le altre aziende pubbliche che operano nel settore.

Quindi, da questo punto di vista, io credo che il problema dell'Azienda, e quello della revisione del piano decennale ad appena due anni dalla sua stesura, siano questioni che debbono essere affrontate con grande tempestività, per le trasformazioni che nel frattempo sono avvenute ma anche per l'esigenza di coordinamento con le politiche attuate dal Ministero dell'industria.

Quest'opera di revisione, a nostro avviso, deve puntare ad una riqualificazione della spesa, ad un'accelerazione dell'ammodernamento che è in atto sulla rete con ritmi, a nostro avviso, non soddisfacenti, allo sviluppo di nuovi servizi telematici e per larga banda, in una strategia di riequilibrio soprattutto tra il Nord e il Centro-Sud.

Più in generale, permangono pesanti i riflessi della mancata unificazione dei gestori, per cui una scelta che voglia dare corpo all'opzione a favore della commutazione pubblica dovrebbe oggi fondarsi su un dato oggettivo che si è verificato nel frattempo, qual è quello costituito da una sensibile riduzione dei costi, dell'ordine del 40 per cento, per puntare allo sviluppo di nuovi servizi di telecomunicazione che originariamente erano stati affidati al piano per la telematica.

Il piano per la posta elettronica (apro qui questo capitolo della posta elettronica, dell'ufficio postale elettronico e così via) ha scarse risorse (sembra che siamo nell'ordine di poche decine di miliardi) e non è collegato a nessun altro intervento; si prevede l'avvio, nel 1987, di alcuni centri (Roma, Milano e Genova), con un programma di espansione che però, per i ritmi che dovrebbero connotarlo, secondo me, non è adeguato alle esigenze che si presentano in questo momento.

Un altro dato preoccupante è costituito dagli elementi relativi alla densità telefonica, la quale evidenzia, anch'essa, i gravi ritardi che si registrano nel nostro paese. Abbiamo mediamente 4-5 anni di ritardo rispetto agli altri paesi dell'Europa industrializzata e abbiamo un Centro-Sud (quindi anche la realtà nella quale ci troviamo: quando si telefona dal Senato, ma credo ormai da qualunque posto pubblico di Roma, non si parla più da soli, si parla con tutti gli altri che concor-

rono a formare una telefonata collettiva) che è in ritardo, rispetto al Nord, di 7-8 anni.

Quindi c'è un problema di investimenti, e di opzioni molto precise, che non può essere affrontato nei termini con i quali il Governo ha inteso affrontarlo, ad esempio, l'anno scorso, quando ha tolto le agevolazioni sociali, ma non per mettere questi 300 miliardi di maggior ricavato sugli investimenti, bensì per darli al Tesoro e quindi per modificare il canone che la Sip deve pagare allo stesso Stato.

Ci sono quindi ritardi della Sip, c'è un ritardo nello sviluppo della rete a fibre ottiche, della interconnessione industria-servizi: sono tutti elementi che caratterizzano un quadro rispetto al quale mi sembra di poter dire che, nel corso di quest'anno, non sono venute fuori grandi novità.

Io vorrei concludere, a questo punto, perchè credo che il nucleo fondamentale delle osservazioni che dovevamo fare lo abbiamo fatto. Le conclusioni sono, anche quest'anno, relative ai limiti seri della legge finanziaria e dello stato di previsione delle poste e delle telecomunicazioni.

C'è uno scarto tra le enunciazioni, tra i programmi, tra le esigenze alle quali si dice di voler aderire e i comportamenti pratici. C'è uno scarto, ad esempio, tra l'aumento del prodotto interno lordo, che viene più volte richiamato, e la quantità di investimenti che viene destinata al settore.

Prosegue per certi aspetti la prassi negativa della rimodulazione dei programmi di spesa (qui ci sono problemi seri di ritardi che attengono alla funzionalità di tutta la macchina pubblica, quali sono quelli che anche questa mattina abbiamo evidenziato nel dibattito sull'altra tabella, quella del Ministero dei lavori pubblici); manca fondamentalemente il piano di sviluppo della telematica; non ci sono sbocchi alla domanda di nuovi servizi nè alla revisione del codice postale; pochissime risorse sono destinate alla ricerca in questa direzione (60 miliardi, mi sembra, nemmeno ben utilizzati); la manovra tariffaria si presenta con quegli elementi di cui parlavo prima.

Rispetto all'anno scorso (ma qui dovrei aprire un nuovo capitolo che non voglio trattare per esigenze di brevità) si è giunti alla costituzione del Consiglio di amministrazione della RAI: però molte questioni che attengono al rapporto tra pubblico e privato, alla presentazione della nuova legge di riassetto dell'emittenza, non sono state ancora affrontate e quindi, anche su questo fronte, prendiamo atto delle dichiarazioni del Ministro rese all'esterno, agli organi di stampa, ma in quanto Parlamento non siamo stati ancora investiti da alcuna proposta specifica.

Se questo è il quadro, le conclusioni, credo, da trarre da parte della nostra forza politica non potranno essere che di un certo tipo. Ma non vogliamo anticipare in questo momento il giudizio: vogliamo attendere la replica dell'onorevole Ministro e considerare anche gli elementi con i quali egli riterrà di misurarsi rispetto alle nostre considerazioni, alle nostre proposte.

Vorrei davvero concludere, esprimendo l'auspicio di un migliore e più produttivo rapporto con il Governo su questi temi, per il loro rilievo, per il peso che complessivamente hanno in relazione alle que-

stioni più generali dello sviluppo del nostro paese. Vorrei quasi stabilire una sorta di equazione, in sostanza, che potrebbe essere paradossalmente legata all'intensità con la quale la Commissione potrà lavorare con l'onorevole Gava: se avremo molte occasioni di lavorare io penso che ci saranno anche possibilità per questo comparto di fare dei passi in avanti; se, come è avvenuto nel corso del 1986 e del 1985, le occasioni di «visite» saranno molto rarefatte, io credo che ne possa conseguire che, sul piano delle riforme, non faremo dei grandi passi in avanti: continuerà sostanzialmente quella politica di gestione dell'ordinario, delle assunzioni e dei capitoli della legge n. 39 che, a mio avviso, ha sostanzialmente caratterizzato questo periodo della nostra vicenda con un impatto, sul piano delle cose concrete, non del tutto positivo, anzi, estremamente preoccupante.

PINGITORE. Innanzitutto, signor Presidente, desidero associarmi a quanto affermato dal collega Giustinelli e far mie le osservazioni critiche generali da lui avanzate. In secondo luogo desidero poi chiedere ragione al signor Ministro della gravissima disfunzione che si è verificata in questi ultimi giorni nell'impianto di meccanizzazione per la corrispondenza e i pacchi di Lamezia, ossia in un impianto che dovrebbe costituire il centro di raccolta di questo materiale non solo per la Calabria, ma per una grandissima parte del Mezzogiorno. Malgrado l'impiego di enormi capitali e le numerose assunzioni di personale avutesi in questi ultimi tempi l'impianto, infatti, non funziona e questo, unito allo sciopero dei TIR per il trasporto delle merci, ha provocato un autentico caos.

Desidero poi chiedere al signor Ministro se intende concretizzare l'impegno, già assunto dal direttore generale della RAI, Agnes, nel corso di una audizione tenutasi presso questa Commissione, di migliorare la rete radiotelevisione nella Calabria. Finora, infatti, tale impegno è rimasto generico, tant'è che le autorità regionali si sono trovate a dover rinnovare la richiesta di potenziamento delle sedi periferiche. Ora che la Rai si è data un nuovo assetto dirigenziale mi auguro che questo impegno possa trovare una più concreta soluzione.

SEGRETO. Potrei anche fare a meno di intervenire a nome del Gruppo socialista perchè, sebbene in funzione di relatore, un mio collega di Gruppo, il presidente Spano, ha già preso parte al dibattito esprimendo, sia pure con alcune riserve, un parere favorevole sulla tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Se intervengo, dunque, è solo per puntualizzare certi elementi presenti in questo bilancio e per soffermarmi su alcuni rilievi che in questa Commissione sono stati mossi. Nella sua relazione, il Presidente ha osservato che con il bilancio ed il disegno di legge finanziaria di quest'anno si tende ad un contenimento delle spese ed a una riduzione del disavanzo. Tale tendenza, che è recepita anche dai documenti riguardanti il Ministero delle poste, ha impedito alle varie esigenze di essere soddisfatte per intero.

PRESIDENTE, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051.* I bilanci dei singoli settori sono stati

ancora decurtati proprio per rispondere alle esigenze che il sindacato nella trattativa col Governo ha rappresentato.

SEGRETO. Senza motivi di polemica alcuna, ma anzi benevolmente vorrei invitare il collega Giustinelli a riconsiderare la situazione in cui le Poste ancora fino a tre, quattro o due anni fa versavano. Se osserviamo attentamente il funzionamento degli uffici locali, sia locali sia principali, non possiamo non renderci conto di quanto le cose siano migliorate.

ANGELIN. Da noi no.

GUSSO. A Mestre stavamo già bene.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Per la verità il programma, specie quello degli investimenti, è continuato secondo le indicazioni contenute nella legge n. 39 più volte ricordata. Devo dare atto però che al Nord si è stati più rapidi e solleciti, anche grazie a tutti gli strumenti urbanistici che in quella zona sono a disposizione.

SEGRETO. Per tradizione, il Nord è stato sempre più rapido del Sud. Comunque, è innegabile che un miglioramento sensibile nell'andamento del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni da qualche anno a questa parte si è avuto. Naturalmente, amico Giustinelli, non è che, se mi metto a cercarle in tutta la Sicilia, disfunzioni non se ne trovino. Voglio anzi fare una prova in tal senso e prendere contatto con i sindacati e con i direttori dei vari uffici postali, anche se già da ora sono sicuro di trovare qualcosa che non funzionerà. Anzichè soffermarci su particolari situazioni, quale quella ricordata dal collega Giustinelli, dobbiamo osservare però la situazione da un punto di vista più generale. In questo caso ci accorgeremo che da alcuni anni a questa parte il miglioramento è stato sensibile e costante fino a raggiungere l'attuale situazione, che a mio avviso, è abbastanza soddisfacente.

Sempre al collega Giustinelli vorrei poi far rilevare che non è possibile parlare contemporaneamente del problema della disoccupazione e della necessità di limitare le assunzioni. Io, e l'ho già dichiarato più volte, non sono un antisetentrionale, ma in questa occasione consentitemi di fare un intervento da uomo del Sud e di portare in questa Commissione l'ambascia delle mie zone. Permettetemi cioè di parlarvi di quanti, non avendo la possibilità di inserirsi nelle industrie di Milano, di Genova o di Torino, cercano uno sbocco occupazionale nei posti offerti dai Ministeri dei lavori pubblici, delle Poste, eccetera. Può darsi, certo, che il personale impegnato in questi settori non consegua indici di produttività ottimali e che nella pubblica amministrazione si lavori meno di quanto occorrerebbe. Certo, anche i sindacati dovrebbero cercare di far fare il proprio dovere ai lavoratori dei vari Ministeri.

Si è parlato a lungo degli aumenti delle tariffe postali; tuttavia non vorrei soffermarmi anch'io su questi problemi. Vorrei invece, anche a rischio di uscire dal seminato, toccare altre questioni. Credo che

tutti noi parlamentari, compresi i compagni comunisti, siamo responsabili nell'aver determinato situazioni che hanno portato alla cosiddetta marcia di Torino. Abbiamo provocato direttamente, o, comunque, non abbiamo fatto nulla contro il determinarsi di certe situazioni, e poi magari soffermiamo la nostra attenzione sui piccoli aumenti delle tariffe postali.

Abbiamo sollecitato il Governo sui problemi della giustizia fiscale; ma una volta messi in moto determinati meccanismi si sono verificate situazioni di scopenso che abbiamo avallato e di cui oggi paghiamo le conseguenze. Non dobbiamo dimenticare infatti che la marcia di Torino può avere un significato simile alle proteste per l'abusivismo edilizio, verificatesi nel Meridione, e certo, portate avanti in modo sbagliato: di ciò sono pienamente convinto. Stiamo perciò attenti a quanto facciamo e a quel che diciamo: quando parliamo di personale, quando affrontiamo le questioni degli aumenti dei costi dei servizi cerchiamo di essere più responsabili, più coerenti, più realisti di fronte alla situazione esistente.

Condivido molte delle osservazioni qui avanzate dal senatore Giustinelli, tuttavia ricordo anche a lui che dobbiamo renderci conto della realtà effettiva del paese. Dobbiamo, è vero, migliorare la professionalità, ma è nostro dovere incoraggiare anche il personale che presta attualmente servizio; rischiamo altrimenti di determinare un arresto di alcuni servizi e altresì di scoraggiare il Governo da nuove assunzioni. In ciò, anche il Parlamento dovrebbe aver un atteggiamento più responsabile. A tale proposito, concordo pienamente con quanto ha detto nella parte finale del suo intervento il senatore Giustinelli, il quale ha invitato il Ministro alla collaborazione.

Tuttavia, non possiamo dimenticare che quando si determinano situazioni difficili, è sempre il Meridione ad essere danneggiato in modo particolare.

Il presidente del Consiglio Craxi ha detto spesso, in questi ultimi tempi, che l'economia del nostro paese procede meglio ma — voglio dirlo con tutta chiarezza — la disoccupazione nel Meridione, sia manuale che intellettuale, è aumentata ancora, e non trova soluzione. Allora, se nella legge finanziaria si stabilisce che non si devono più fare assunzioni, cosa succede nel Meridione?

La realtà è che gli investimenti maggiori vengono fatti nel Settentrione. Non sono, certo, un anti-settentrionale; tuttavia è sempre il Sud a subire le conseguenze di certe decisioni, e mi spiace non essere stato presente stamane perchè avrei voluto dire queste cose anche al ministro Nicolazzi.

La preghiera che vorrei rivolgere, soprattutto agli amici e compagni comunisti, è di tener conto di questi problemi. Nel momento in cui esaminiamo le varie tabelle di bilancio, dobbiamo renderci conto se effettivamente esiste la volontà politica di migliorare e di andare avanti. Per quanto riguarda il Ministero delle poste, posso affermare che questa volontà di miglioramento vi è stata, e, del resto, ho potuto verificare di persona in Sicilia e nel Meridione che la situazione degli uffici postali, sia di quelli dei piccoli centri che di quelli dei capoluoghi, è migliorata di molto ed appare oggi soddisfacente.

Senz'altro, il ministro Gava, anch'egli meridionale, potrà acco-

gliere queste mie sollecitazioni e sono sicuro che lui, come già alcuni suoi predecessori, assumerà nuove iniziative tese al miglioramento dei servizi delle poste e delle telecomunicazioni.

In conclusione, credo che la tabella al nostro esame possa avere il nostro voto favorevole. Certo, il Gruppo comunista non potrà dare il proprio consenso ai documenti di bilancio: questa è la politica, me ne rendo conto.

Le sue osservazioni, senatore Giustinelli, sono pertinenti, hanno un valore politico sostanzialmente valido, ed io le condivido; però nelle conclusioni debbo dire (e penso che anche lei debba essere d'accordo con me) che la situazione postale degli anni passati non è quella di oggi. La situazione postale degli anni passati era una cosa e quella di oggi è un'altra; oggi c'è una situazione per cui, possiamo dire che, in questa Italia moderna e democratica, non siamo inferiori agli altri Stati.

Sono stato in America, in Inghilterra e in Francia, e ne ho visto gli uffici postali: non siamo indietro rispetto a nessuno, cari colleghi. Non facciamo paragoni con gli altri Stati cercando sempre di dire che siamo gli ultimi e siamo i peggiori!

Ho visto parlamentari europei e devo dire che il Parlamento italiano è uno dei più democratici del mondo. Ve lo dico io, onorevoli colleghi: il nostro è uno dei Parlamenti più democratici del mondo! Tant'è vero che siamo stati capaci, noi altri, di lasciare che una lista come la Lega Veneta, contro i meridionali, prendesse voti ed ottenesse rappresentanti alla Camera e al Senato. In uno Stato civile si deve permettere questo? Anzi, io direi che ci dovrebbe essere anche la possibilità di «tagliare qualche testa»! Altrimenti io presento una lista al mio paese, mi presento e dico: «Io sono l'uomo del paesaggio, il passero solitario»; cioè presento una lista, prendo tanti voti e mi faccio eleggere al Parlamento!

GUSSO. Cosa vuol fare, senatore Segreto, uno «sbarramento», per esempio, al 15 per cento?

SEGRETO. Comunque questo Parlamento (anche troppo democratico) è uno dei migliori Parlamenti.

Quindi cerchiamo di non fare sempre paragoni con gli altri Stati dicendo che siamo gli ultimi: noi siamo una democrazia avanzatissima e, secondo me, siamo una delle nazioni più civili e più avanzate del mondo in senso assoluto.

Questo è quello che ribadisco con convinzione qui, dopo quaranta anni di vita politica.

E aggiungo a proposito, concludendo, che io gli occhi li ho aperti; vengo da famiglia operaia, da famiglia, come si dice, «terra terra», e vi debbo dire che le cose sono cambiate, da tanti anni in qua, anche con l'aiuto, anzi, principalmente con l'aiuto del Partito comunista e delle forze operaie.

Ma bisogna anche dare al Ministro quel che è giusto, dire pane al pane, dire le cose come stanno; non bisogna più dire al Ministro che le cose non sono migliorate, bensì che vogliamo migliorare ancora.

Scusatemi se il mio intervento è stato caotico, ma la sostanza del

mio discorso è che c'è un appoggio formale e sostanziale alla tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e al Ministro, in particolar modo, per la sua attività continuamente indirizzata a dare sempre un'impronta migliore rispetto al passato.

COLOMBO Vittorino (V.). Io non ho bisogno di parlar bene della tabella n. 11 e della gestione del Ministero perchè lo ha già fatto il collega Segreto, direi a sufficienza. Certo che, parlando delle poste, si può sempre citare il caso della cartolina partita in tempo di guerra e recapitata in questi giorni...

LOTTI Maurizio. E non parliamo delle tonnellate di posta ferme a Firenze!

COLOMBO Vittorino (V.). Ma al di là del faceto, credo che l'intervento del collega Segreto vada condiviso per l'apprezzamento allo sforzo che si va facendo per migliorare il servizio. Si può vedere, o non vedere quel che si vuole: uno è libero di vedere solo le lettere che restano ferme e un altro è libero di guardare a quelle che viaggiano e che magari viaggiano anche in tempo (ce ne sono, e sono in quantità maggiore!). Quindi le disfunzioni certamente si possono riscontrare, ma l'esistenza di uno sforzo di miglioramento, se si traduce anche in risultati concreti, questo credo che veramente, al di là di ogni scherzo o ironia, sia un dato di fatto che occorre registrare.

I nuovi uffici postali sono qualche centinaio e altre centinaia sono in corso di ultimazione, come gli impianti di meccanizzazione: ho scorso adesso, per curiosità, l'allegato 15 alla tabella che riporta i dati di utilizzazione dei fondi e gli impegni fino al 31 dicembre 1985 dei vari settori del programma, come la meccanizzazione, i servizi amministrativi, la rete telex, i centri radio, gli edifici per gli impianti di meccanizzazione, gli uffici di settore e di quartiere oppure dei comuni non capoluogo, gli alloggi di servizio e devo dire che anche una semplice lettura dei dati di tutto il programma fa rilevare che, anche se non soddisfacente al cento per cento, evidentemente c'è un ritmo di lavoro di una certa sostenutezza che certamente noi auspichiamo possa essere potenziato.

Siamo lieti di registrare che certi nuovi mezzi tecnici, importanti per lo sviluppo del settore, come la posta elettronica, entreranno in funzione nei primi centri operativi nel corso del prossimo anno; se fossero entrati in funzione un anno prima saremmo stati più lieti, però dobbiamo registrare che si arriva gradualmente a utilizzare anche questi nuovi mezzi e quindi a utilizzare le potenzialità tecniche offerte dalle nuove tecnologie, insieme con uno sforzo che è di miglioramento della produttività del sistema, della produttività dell'amministrazione.

Faccio solo una piccola parentesi, signor Ministro, che mi viene in mente ora. Da vecchio dilettante filatelico di un tempo volevo dire che se questo piccolo biglietto da visita dell'Amministrazione postale che è il francobollo (che gentilmente ci viene, ad ogni emissione, trasmesso) potesse essere sempre (anzichè solo qualche volta) all'altezza estetica di una brillante presentazione, credo sarebbe meglio. Alle volte c'è qualche caduta di tono: d'accordo, per carità, l'arte è fatta anche di

gusto e quindi di un vasto panorama di possibilità, ma talvolta mi pare proprio che ci sia qualche disattenzione. Allora, sarebbe bene se si potesse curare anche questa piccola cosa che, ripeto, è modesta ma ha un suo valore emblematico.

Fatta questa parentesi, riprendo dicendo che certamente qui, nel dar atto al Ministro del suo impegno, della sua opera alla direzione del Dicastero e, quindi, anche nel dargli atto dei risultati ottenuti, dobbiamo dargli atto anche di quello che non si è potuto fare perchè indubbiamente il tema della riforma del Ministero e del nuovo assetto da dare alle telecomunicazioni è un capitolo in sofferenza, un capitolo che attende una definitiva soluzione; siamo convinti che questa soluzione — e l'attuazione della soluzione che sarà adottata — condizioni lo sviluppo ulteriore, e condizioni l'efficienza dell'Amministrazione postale, (che deve certamente trovare un assetto di azienda-impresa molto più efficiente di quanto non sia attualmente), condizioni le telecomunicazioni che, da una razionalizzazione oltre che dalla realizzazione del piano di investimenti, potranno pervenire a un risultato concreto.

E qui apro un'altra piccola parentesi per chiedere al Ministro una delucidazione circa le connessioni e le prospettive di connessione esistenti tra il piano delle telecomunicazioni e il piano incentivante del Ministero dell'industria.

Sebbene però, come dicevo, questi temi di vasto respiro restino ancora aperti ed insoluti, di ciò non va fatto carico al Ministro delle poste che anzi a tale problema ha dedicato il suo impegno, arrivando ad un consistente risultato di proposte che, non per colpa sua, non hanno ancora trovato una rapida realizzazione.

Un discorso analogo, a mio avviso, va poi ripetuto anche per un altro settore che pure rientra nelle competenze del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, il settore cioè dell'emittenza radio-televisiva. Anche in questo caso occorre dare atto al Ministro dell'impegno profuso, anche se, come tutti sappiamo, fino ad oggi in materia non c'è ancora, quanto meno ufficialmente presentata, una proposta di legge che invece attendiamo vivamente e che ci auguriamo possa venir formalizzata in tempi brevi e presentata al Parlamento. È con questa modestissima considerazione che esprimo il parere favorevole del Gruppo a cui appartengo alla tabella in esame.

PRESIDENTE, f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Prima di dare la parola al Ministro per la replica, desidero soffermarmi sull'intervento del senatore Giustinelli il quale, in modo critico, si è riferito ai parametri di valutazione riguardanti il personale, i costi degli alloggi e la produttività dei servizi del Ministero. Ora, specie per quanto concerne questo ultimo punto, sono convinto che in effetti ci sia ancora molto da fare dal momento che non è stato finora raggiunto il massimo possibile di efficienza e produttività. Del resto nella fase riorganizzativa di questo settore, in tutti i paesi del mondo, perlomeno in quelli industrialmente avanzati, si incontrano difficoltà rimodulative dovute alla diversa utilizzazione del personale ed alla

evoluzione tecnologica. Con ciò non voglio giustificare la situazione venutasi a determinare, bensì spiegarmi la ragione della complessa fase di transizione che in questo settore come, ad esempio, nel settore distributivo dei trasporti, attraversiamo. A differenza degli altri poi, il nostro paese si porta dietro contraddizioni nell'organizzazione sociale e squilibri economici più forti ed anche questo va tenuto nel debito conto. Se, come giustamente il Governo ha rilevato, si assiste ad una evoluzione della situazione economica, non va dimenticato dunque che altra strada rimane da percorrere.

C'è poi un altro elemento che io ritengo importante e sul quale vorrei un attimo fermare l'attenzione. I dati che in proposito ci sono stati forniti indicano, forse per la prima volta, una sia pur limitata riduzione del personale; si tratta ora di riorganizzare e riqualificare gli organici, così da raggiungere quei parametri di efficienza e produttività che, non a caso, il Governo si è prefisso. Anch'io ritengo che una riorganizzazione di tutto il settore si imponga e mi sembra che si renda necessario motivare di più il personale addetto a questo servizio così da farlo sentire al servizio della società e partecipe di un processo di risanamento finanziario e organizzativo.

I dati riferiti dal senatore Giustinelli relativamente alla legge n. 39 del 1982, se stessero nei termini da lui indicati, richiederebbero certamente spiegazioni ed approfondimenti. Non sono però favorevole, e lo dico subito, all'ordine del giorno che il collega ha presentato. Questo non perchè la questione non mi interessi o non interessi la Commissione, ma perchè dobbiamo riconoscere, mi metto per primo, la nostra inerzia in questo campo. Mai, infatti, abbiamo chiesto al Governo di venirci a riferire sull'argomento. Credo invece che il Ministro, di buon grado, nei tempi opportuni, parteciperebbe ad un incontro con la nostra Commissione teso ad approfondire adeguatamente la questione e a fare chiarezza in materia.

Senz'altro, dunque, resta da vedere se, rispetto all'inevitabile evoluzione dei prezzi, ci siano dei ritardi che sono andati al di là della fisiologia di aggiornamento dei programmi e dei costi, ugualmente però non considero con favore l'ordine del giorno sia perchè esso, sostanzialmente, lascia quasi intendere che vi sia una resistenza da parte del Governo a riferire, mentre ciò non risulta, sia perchè, se anche tale resistenza vi fosse, la Commissione ha tutti gli strumenti per chiedere al Governo di approfondire la questione.

Per quanto invece concerne il tema della telefonia mi trovo d'accordo con il collega Giustinelli. Dobbiamo renderci conto di vivere una fase di congiunzione tra i servizi tradizionali di telefonia di base e i nuovi servizi telematici. Attualmente però, rispetto ad una situazione precedente al 1980 che ci vedeva, se non in vantaggio, ad un livello di evoluzione e di penetrazione tecnologica buona nei confronti di altri paesi europei, dobbiamo registrare un dislivello che va recuperato. In questo settore, quindi, passatemi un'espressione poco utilizzata in politica, ma usatissima dagli autotrasportatori e conducenti di autobus, occorrerà lavorare di punta e di tacco.

RUFFINO. Non alla Ghino di Tacco però!

PRESIDENTE, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051*. No, niente Ghino, comunque se vuole contribuire anche lui o il sergente York che diceva coccodè e ammazzava i tedeschi, va bene lo stesso. Ma qui non si tratta di ammazzare qualcuno, si tratta invece di esaminare l'evoluzione, in termini di produttività, del nostro sistema di comunicazioni, sia per quanto riguarda la trasmissione e il recapito di messaggi sia per quanto riguarda l'utenza della trasmissione telefonica, che concerne soprattutto l'utenza familiare, che costituisce la grande utenza, ma anche l'utenza-affare, certo molto più limitata, ma più ricca per l'economia del servizio complessivo.

Il senatore Segreto ha, con passione ed animosità, espresso la sua preoccupazione e la sua ambascia per il problema dell'occupazione nel Meridione.

SEGRETO. L'80 per cento del personale delle Poste è di provenienza meridionale!

PRESIDENTE, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051*. Certo, si tratta di settori in cui la mancata creazione di posti di lavoro nel Mezzogiorno, per un ritardo che il Meridione ha rispetto al resto d'Italia, ha fatto sorgere problemi drammatici. Ad esempio, nel Nord molti meridionali hanno accettato una localizzazione scomoda, lontana dal nucleo familiare, per la necessità di occupazione, ma subito dopo cercano di ricongiungersi al nucleo familiare e alla loro realtà, problema umano assai comprensibile, e presentano una domanda di trasferimento. Tuttavia, il problema non può essere risolto se non in termini organizzativi, perchè altrimenti l'impiego di alcune persone si tradurrebbe in una sorta di «andata e ritorno» ai fini dell'utilizzazione del posto di lavoro.

C'è quindi una fisiologia negativa che spiega la meridionalizzazione di servizi prevalentemente pubblici. Del resto, è noto a tutti che lo sviluppo industriale del Nord non si sarebbe realizzato senza il concorso dei meridionali. Ad esempio, i milanesi di estrazione meridionale — e la metà dei milanesi è ormai di estrazione meridionale — sono dal punto di vista della capacità e della serietà per quanto riguarda il lavoro, «ambrosiani» quanto gli altri.

Senatore Segreto, non si possono giustificare inevitabilmente assunzioni che vanno affidate all'equilibrio fra l'utilizzazione del personale in questi settori — nei quali, tra l'altro si andrà verso la diminuzione d'opera specie se saranno introdotte nuove tecnologie — ed economicità del servizio. Occorre invece creare nuove occasioni di lavoro in servizi forse non ancora esistenti, dimostrando coraggio, fantasia e capacità di rischio.

In conclusione, invito la Commissione ad esprimere un giudizio favorevole sulla tabella 11 al nostro esame.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ringrazio innanzitutto l'onorevole Presidente e gli onorevoli senatori intervenuti nel dibattito. Cercherò di dare rapidamente qualche risposta alle osservazioni qui formulate. Le affermazioni circa una politica economica

ed industriale sbagliata ed una mancanza di salto di qualità, sono, in quanto affermazioni, da respingere.

Passo invece a fornire una risposta in merito ai contenuti delle osservazioni avanzate. Alcune di queste osservazioni hanno fatto riferimento all'attuazione della legge n. 39 del 1982, alle modalità di tale assunzione e al rifinanziamento che, coi disegni di legge finanziaria e di bilancio, viene effettuato per il 1987; altre riguardano il problema della produttività in rapporto al personale e la grossa questione della riforma.

Dico subito, non per affermazione demagogica o di *captatio benevolentiae* che il primo a non essere soddisfatto rispetto all'andamento complessivo, avendo la responsabilità della vita di due aziende che hanno lo specifico compito di produrre servizi per il cittadino, è proprio il Ministro. Il giorno in cui mi ritenessi soddisfatto — e questo non sarà mai possibile — rispetto alle modificazioni, ai miglioramenti dei servizi o altro, avrei esaurito il mio compito. Non voglio quindi fare una difesa per ragioni corporative; tuttavia occorre rilevare che in tutte le attività umane economiche vi è una percentuale di perdita dovuta all'errore umano. Certo, come hanno detto alcuni senatori, fa notizia la cartolina recapitata dopo 23 anni. A questo proposito, parlando con i dipendenti delle Poste ho detto, scherzando, che ne avrei punito qualcuno perchè la cartolina non è più in regola con l'affrancatura, dal momento che è stata spedita 23 anni fa.

Ma questo dimostra l'esistenza di una coscienza tale che, se si rinviene un oggetto anche dopo molto tempo, esso viene recapitato. La percentuale, rispetto ad un movimento di oltre 7 miliardi di pezzi...

LOTTI Maurizio. Credo che lei voglia fare dello spirito.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Senatore Lotti, non è semplice capirsi, molte volte, in materia di *humor*.

Tuttavia il dato che voglio abbiate presente è questo: rispetto a 7 miliardi di pezzi che vengono lavorati c'è sempre una percentuale di errore. Da quando sono Ministro, ho fatto istituire un ufficio che mi permetta di esaminare le cronache provinciali in cui ci si lamenta di eventuali disservizi, per un immediato e per cercare di capirne le cause. E qui si tocca il problema della riforma. È assurdo, infatti, pensare che il Ministro possa sempre direttamente intervenire e sapere se l'operatore di esercizio non ha fatto interamente o in parte il suo dovere; ma di questo parleremo poi.

Ci troviamo quindi, come ho già detto, nell'ambito di un fenomeno che, come tutte le attività umane, presenta una percentuale di errore. Non esiste la sicurezza assoluta nemmeno per il nucleare; immaginate se vi può essere sicurezza assoluta rispetto ad una lavorazione di oltre 7 miliardi di pezzi, lavorazione che è ora in buona parte automatizzata.

Certo, abbiamo il dovere di eliminare tutti i possibili errori. Tuttavia, non bisogna esagerare, anche perchè il cittadino che si lamenta dei disservizi, e che è disposto a pagare 50.000 lire per inviare una lettera da Roma a Milano, considera poi una misura ingiustificata

l'aumento da 550 a 600 lire della affrancatura per una lettera normale.

Tuttavia, per venire incontro ad ogni sorta di esigenze, nel campo del movimento postale, abbiamo dato vita al cosiddetto «Servizio celere», certo praticando tariffe molto inferiori a quelle dei privati, i quali si organizzano in sorta di cooperative, non hanno assicurazione, non hanno stipendio, non hanno niente (perchè poi, nel fare l'esaltazione di queste cose, bisognerebbe andarle pure a vedere nel merito).

Faremo immediatamente un primo esperimento, sulla scorta del CAI-Post, servizio che abbiamo sperimentato in campo internazionale e che ha avuto un risultato positivo, anche tra capoluoghi di provincia, per cominciare a modificare il servizio; questo per parlare molto rapidamente di alcune cose, anche se avete ragione che il problema non è quello di cercare di correggere un piccolo fatto. Ed io per questo ringrazio il Presidente che, in termini provocatori (in senso buono), ha presentato un disegno di legge analogo a quello che io ho inviato al concerto degli altri Ministeri. Vi confesso che in alcuni momenti, essendovi dissenso sull'assetto da dare al settore delle telecomunicazioni, mentre non vi sono contrasti rilevanti circa la nuova struttura dell'azienda postale e di banco posta, ho anche tentato di dire: «Beh, insomma, cominciamo per lo meno a sistemare l'azienda di banco posta»; naturalmente, se dovessi ritenere fondate le affermazioni del collega De Michelis secondo il quale l'azienda-impresa che andremmo ad istituire avrebbe 100.000 dipendenti in più, l'istituzione di un'azienda-impresa non apparirebbe consigliabile, in quanto la trasformazione che faremmo si appaleserebbe rapidamente inutile.

Ho cercato sempre, in questi due anni, di ottenere il consenso su tutta la riforma al fine di ottenere una rapida soluzione. Ma voi avete più esperienza di me del settore: è possibile che un settore del genere, dotato di queste strutture (sulle quali è stato prodotto anche un *film* che adesso è in proiezione nelle sale cinematografiche) sia concorrenziale? Noi abbiamo un'organizzazione, di tipo burocratico, il Ministro trova notevoli difficoltà anche per spostare un direttore provinciale o un direttore compartimentale. Che cosa, invece, darebbe la possibilità di fare qualche cosa? Solamente l'introduzione di una riforma che, fra l'altro, prevede specifiche responsabilità dell'azienda autonoma senza far capo per tutto al Ministro od al Ministero.

Non sto a ripetere tutto il discorso perchè ne abbiamo parlato altre volte, ma voglio dire che o si fa una riforma strutturale libera da vincoli burocratici o potremo adottare qualche palliativo per cercare di migliorare il servizio, ma in tal modo non risolveremo in maniera definitiva il problema.

Vorrei dire qualcosa, poi, sul problema della legge n. 39 del 1982. A tale riguardo, ho risposto, credo puntualmente, alle osservazioni dell'onorevole Grottola alla Camera (ma non vi voglio tediare perchè il discorso ha richiesto oltre un'ora) il quale, essendo un esperto di *computers*, si era divertito a scomporre tutto il bilancio; per potergli replicare mi fece lavorare un giorno e una notte: io poi non è che sappia manovrare il *computer* come lui...

LOTTI Maurizio. Ci si può valere di chi lo sa fare, però.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Sì, certo, anche se bisogna sempre rendersi conto, mai fidarsi delle cose ricevute: bisogna sempre cercare di capire.

LOTTI Maurizio. Questo è vero.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. E allora, in attuazione della legge n. 39 noi abbiamo potuto portare a termine una serie di opere, proprio nel campo degli alloggi. Cioè, abbiamo già realizzato una serie di alloggi nel nostro paese e prevediamo di pervenire alla costruzione o all'acquisto (perchè per un'aliquota è previsto l'acquisto) di 5.170 alloggi rispetto alla esigenza accertata (questo anche con il nuovo finanziamento, facendo i calcoli al 5 per cento del personale) di 6.000 alloggi.

Mi è stato contestato che tali alloggi costavano 4 milioni e 900.000 lire al metro quadrato: ho risposto che tali cifre potevano andare se avessimo costruito tutti gli alloggi a Roma nella zona della Camilluccia (dove neanche credo che costino tanto). A questo punto sento il dovere di puntualizzare che ci troviamo di fronte al problema degli alloggi: mi è stato portato l'esempio di Lanciano, dove una impresa ha proposto un ribasso del 46 per cento circa; un tale ribasso starebbe a significare che o la nostra cifra base è troppo elevata oppure che l'impresa vuole prendersi l'anticipazione...

GUSSO. E poi fallire!

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*... senza fare l'edificio. Io sono stato giorni fa a Bassano, per esempio, dove ho potuto constatare che, nonostante sia trascorso molto tempo da quando abbiamo appaltato la costruzione dell'edificio, in effetti, siamo ancora solo allo stadio iniziale: e questo per prendere anticipazioni in base alle leggi.

Quello del massimo ribasso quindi è un problema che, secondo me, dev'essere riveduto completamente perchè è impossibile amministrare a qualsiasi livello, sia di ente locale sia di Governo centrale, con il sistema dell'offerta con il massimo ribasso.

Comunque posso dare assicurazione che, a seguito di un'indagine appositamente svolta, ho potuto accertare che l'Amministrazione aveva già posto in essere l'azione per l'annullamento della gara per i lavori di Lanciano per eccesso di ribasso.

Quando si dice, poi, che un ufficio prefabbricato di 200 metri quadrati costa due miliardi, significa poco: è come se si dicesse che l'automobile blindata che non supera tre metri quadrati costa 200 milioni. Si deve tener conto di come noi realizziamo gli uffici, anche prefabbricati. E, quindi, di tutte le attrezzature — che secondo me hanno gran rilevanza — e non tanto della costruzione in sè.

E su questo argomento assicuro il Presidnete che sarò ben lieto di venire non solo io, ma di far intervenire anche gli organi tecnici a fornire le delucidazioni che si vorranno chiedere.

A proposito delle lamentele del senatore Giustinelli circa la mia presenza rara...

LOTTI Maurizio. Quasi unica!

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. ... non posso che far presente che anche a me dispiace non poter intervenire più spesso perchè il piacere di incontrarci in Commissione credo sia reciproco.

Quindi, disponibilità totale: e credo di averlo dimostrato altre volte, nel momento in cui mi avete convocato per altri problemi. D'altro canto credo che un controllo penetrante, pure nei confronti di quelli che devono più direttamente rispondere come organi di amministrazione attiva del Ministero, sia sempre un fatto positivo anche per il Ministro.

A questo punto non posso che prendere atto di una diversa posizione del Gruppo comunista, che saluto comunque come un fatto positivo perchè alla Camera si era semplicemente detto di cancellare le somme da destinare al rifinanziamento della legge n. 39 del 1982, come se le esigenze non ci fossero.

Oggi invece, si propone di destinare tutte le somme ad altro settore, quello delle telecomunicazioni.

Debbo dire subito che non posso condividere questa opinione perchè dobbiamo completare il piano di automazione, dovendo costruire, mi pare, altri 26 edifici periferici. È purtroppo, come quando capita uno sciopero postale: lo sciopero postale non è che duri una giornata o due, perchè quando si è ammucchiata una quantità di materiale questa poi deve essere recuperata nel tempo e quindi uno sciopero anche di dodici ore o di ventiquattro ore ha un effetto, rispetto al tempo, straordinario. Lo stesso vale per il sistema complessivo di automazione.

L'altro riguarda il settore degli alloggi per il quale ho già dichiarato alla Camera dei deputati — e lo ripeto in questa sede — che noi abbiamo approntato un ulteriore finanziamento con una specifica normativa in virtù della quale possiamo predisporre ed attuare un piano integrativo sia per la costruzione di alloggi che di uffici locali. D'altronde, proprio in base alla legge n. 39 del 1982, trattandosi di un piano integrativo, ho il dovere di presentarlo alle Commissioni di merito della Camera dei deputati e del Senato, e poi al CIPE.

Queste cose io le ho già fatte presenti all'onorevole Grottola rispondendogli in sede di Commissione alla Camera dei deputati, e le confermo in questa sede a chi mi ha chiesto informazioni circa lo stato di attuazione del piano delle telecomunicazioni e del piano incentivante predisposto dal Ministero dell'industria. Comprendo benissimo che uno dei problemi principali sia quello del finanziamento del piano incentivante dell'industria, che a tutt'oggi ha un qualche problema di reperimento di fondi. Questa è una delle ragioni per cui in sede di CIPE mi sono preoccupato di non far approvare il piano incentivante dell'industria — non il piano delle telecomunicazioni che è già stato approvato e che va avanti per la sua strada — il quale prevede un investimento sull'arco di 10 anni di 5.000 miliardi di lire. Quindi è necessario reperire il relativo finanziamento, dato che anche il Ministero delle poste ha fornito immediatamente il suo assenso. Di conseguenza, è evidente che non esiste in assoluto alcuna contrapposi-

zione tra il piano decennale ed il piano incentivante preparato dai ministri Altissimo e Zanone. Io chiedo agli onorevoli colleghi di darci una mano per cercare di reperire il relativo finanziamento. Personalmente, mi dispiace di non poter operare un defalcamento nella legge n. 39 del 1982 — come proposto dal senatore Giustinelli — nella parte riguardante la costruzione di determinati uffici ed alloggi.

A questo proposito, devo spendere alcune parole sulla questione degli alloggi che costano 1.100.000 lire al metro quadrato rispetto alle 900.000 lire circa previste dal CER. Debbo ricordare che noi non costruiamo case di edilizia economica e popolare, bensì alloggi di proprietà dell'Amministrazione che, anche per assicurare una relativa mobilità del personale, vengono assegnati ai dipendenti applicati nelle zone nelle quali tali alloggi vengono costruiti. Quindi, vi è naturalmente una piccola differenza di qualità.

Arrivati a questo punto dovrei affrontare la questione relativa al numero di dipendenti e alla loro produttività. Certo, c'è ancora molto da migliorare; in merito a questo aspetto non vi voglio tediare leggendo uno specifico rapporto al riguardo; del resto, il senatore Giustinelli ha già ricordato alcune cose che io dissi quando replicai all'onorevole Grottola in sede di Commissione alla Camera dei deputati.

Inoltre, debbo ripetere le stesse cose che dissi l'anno scorso, attinenti alla spesa relativa al rinnovo del contratto. Questo è un problema che quando, in sede di concerto con il Ministero del tesoro, con il Ministro della funzione pubblica e con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, verrà affrontato, dovrà trovare a monte la relativa copertura.

Passando ad altri argomenti, colgo i suggerimenti, che mi sono stati forniti, attinenti al settore filatelico, un settore di una importanza economica.

E veniamo all'ultima questione concernente la riforma del settore delle telecomunicazioni. Condivido quasi interamente quei suggerimenti che sono stati forniti in quest'Aula. È stato detto: Lei come Ministro ha presentato una proposta di legge, ma finora non è riuscita a farla far propria dal Governo.

Mi auguro che un maggior interessamento da parte vostra ed in generale un maggior impegno da parte delle forze politiche che sostengono l'attuale Governo possano essere da me utilizzati per cercare di pervenire al più presto ad una rapida conclusione della questione.

Senatore Pingitore, circa la situazione del centro di meccanizzazione postale di Lamezia Terme, da informazioni che ho potuto immediatamente assumere — ma poi lo farò con maggior puntualità e con maggior precisione — ho potuto riscontrare uno stato di crisi, determinato dal fatto che alcuni operatori di esercizio, considerati esuberanti rispetto all'organico previsto in quella sede ed avendo quindi ricevuto una comunicazione di trasferimento, hanno manifestato una situazione di protesta.

In un successivo colloquio con i sindacati mi è stato suggerito di eliminare i concorsi compartimentali con vincolo quinquennale. Con una battuta ho risposto che avrebbero dovuto scegliersi il Ministro in Val d'Aosta, dove può darsi che avrebbero trovato una persona in

grado di poter attuare ciò che loro avevano proposto senza essere subissato da altre richieste.

Forse oggi la situazione è cambiata, perchè vi è una più intensa partecipazione ai pubblici concorsi di concorrenti delle regioni del Nord, mentre prima vi era una partecipazione per così dire pressochè «meridionalistica». Comunque, dal punto di vista del personale, il problema è superato con l'assunzione e l'assegnazione al centro meccanizzazione postale di Lamezia Terme di venti agenti straordinari assunti ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 1376 del 1965. Mi auguro che le cose siano effettivamente andate nel modo che mi è stato riferito; sono notizie che — lo ripeto — ho avuto all'ultimo momento, comunque controllerò al più presto di persona.

Quanto al tema concernente la riforma dell'emittenza radiotelevisiva, posso sollo dire che sono riuscito a far varare dal Governo un disegno di legge che si trova attualmente all'esame della Camera dei deputati. Nonostante io sia stato sempre presente durante la sua discussione, non si è riusciti a trovare la maggioranza necessaria per approvare questo disegno di legge. Vi sono dei contrasti con l'opposizione, per cui si è convenuto che il Ministro dovrà presentare uno stralcio di quella normativa. Io l'ho già preparato e mi auguro di poterlo al più presto presentare in Parlamento dopo aver ottenuto il consenso del Consiglio dei ministri. Sul piano parlamentare non mi sposterei dalle iniziative e dalle volontà espresse finora dal Parlamento, dinanzi al quale sono sempre più che rispettoso nel riprendere il discorso partendo anche dal disegno di legge che — lo ripeto — è già all'esame dell'altro ramo del Parlamento da oltre un anno e mezzo e sul quale abbiamo lavorato anche in Comitato ristretto. D'altronde, per snellire i tempi, in una delle prossime riunioni del Consiglio dei ministri cercherò di affrontare e discutere la riforma dell'emittenza radiotelevisiva, per costruire un valido sistema radiotelevisivo misto alla luce di principi generali dettati dalla Corte costituzionale e in parte recepiti dal decreto-legge 6 dicembre 1984, n. 807, convertito nella legge 4 febbraio 1985, n. 10. Ringrazio in particolare il relatore e tutti i colleghi.

Credo di aver dato qualche risposta sulle questioni salienti che sono state sollevate e naturalmente mi auguro che la Commissione voglia formulare parere favorevole sulla tabella 11.

PRESIDENTE, ff. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051. In considerazione della disponibilità manifestata dal ministro Gava, chiedo ai firmatari se intendono mantenere l'ordine del giorno da essi presentato.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, prendo atto del suo parere sull'ordine del giorno, di cui francamente mi dolgo, e soprattutto delle motivazioni che lei ha voluto esplicitare. Io ho ricordato la dichiarazione di disponibilità espressa tredici mesi or sono dall'onorevole Gava in occasione della discussione della legge finanziaria 1986, dichiarazione che personalmente avevo interpretato come un impegno del Ministro a rimettere alla Commissione la documentazione relativa a questo problema. Non credo che il Parlamento, nel voler valutare questo aspetto, intenda compiere un'indebita ingerenza negli affari del

Ministero e tanto meno del Ministro, bensì prendere conoscenza di un problema politico molto semplice. L'onorevole Ministro, a quanto risulta dai verbali, sostiene che il programma non ha subito modificazioni nelle sue quantità fisiche. Il piano di interventi previsti dalla legge n. 39, però, che era partito con uno stanziamento di 2.750 miliardi, dopo un incremento complessivo di 2.439 miliardi, sta per giungere a 5.189 miliardi. Ma allora o era sbagliato il programma...

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ricordiamoci degli anni della svalutazione!

GIUSTINELLI. Ci sono delle tabelle in proposito e possiamo fare i conti. Io comunque non voglio fare riferimento alle cose dette alla Camera o ad altri aspetti, ma solo chiedere agli onorevoli colleghi e al Ministro un chiarimento circa l'allegato 15. In base a tale chiarimento, si potrà stabilire se procedere o meno a questa verifica. In tale allegato che concerne gli alloggi di servizio si dice che lo stanziamento è pari a 710 miliardi di lire, le disponibilità maturate per gli anni 1982, 1983, 1984 e 1985 a 467,5 e che gli impegni di questi anni ammontano a 358,2 miliardi. Mi accorgo però che gli alloggi ultimati sono 68, quelli acquistati 504 e quelli in corso di completamento 3.114. Ora, andando a fare i conti, mi viene fuori un costo medio, per un alloggio di 80-90 metri quadrati, pari a 150 milioni. Ma qui non è un problema di *computer*, nè di pallottoliere; è quello invece di avere una chiave per leggere nel modo corretto questi dati. Se interpreto in maniera diversa gli stessi fattori può darsi infatti che il costo si abbassi. Il Parlamento però deve essere messo in condizione di capire. È quanto richiedo. Per sgombrare il terreno da ogni illazione e sospetto, ho posto una domanda molto semplice all'onorevole Ministro, ossia se egli ritiene (come sembra accada dal momento che chiede altri fondi per questo) che il programma del 1982, alla luce delle nuove acquisizioni tecniche e dei risultati finora ottenuti, debba o no venire integralmente confermato o se invece debba essere sottoposto a verifica. Non c'è dubbio, e concludo, che quando si realizzano nuovi uffici postali, è il caso richiamato dall'onorevole Segreto, un miglioramento per l'utente e per chi lavora nell'ufficio ne dovrebbe derivare. Non mettiamo dunque in discussione — e non ci si faccia dire quello che non vogliamo — la scelta di base operata dalla legge n. 39 o l'opportunità di giungere a quel determinato numero di uffici postali e di alloggi di servizio o di procedere alla meccanizzazione; chiediamo solo se l'amministrazione postale oggi, e in relazione ad un problema di costi, nonchè di resa, e in relazione ai fatti nuovi che stanno maturando, debba o no perseguire in modo pedissequo questa attuazione o se invece non sia il caso di mettere in campo nuove strategie.

Se il Ministro conferma la disponibilità ad approfondire tale tema e se l'onorevole Presidente, a nome della Commissione, si farà carico di convocare di qui a due o tre mesi il Ministro per una discussione seria ed esauriente, ci dichiariamo disponibili a ritirare il nostro ordine del giorno.

GAVA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Su questi pro-

blemi ho già dato alla Camera una risposta molto puntuale e precisa, quindi non torno sull'argomento. Voglio invece aggiungere che, mentre fino all'approvazione della legge finanziaria dello scorso anno, le somme date in aumento servivano esclusivamente per il conseguimento del vecchio programma, di fronte ad un risparmio — se ben ricordo — di 68 miliardi per gli alloggi e di 120 per gli uffici locali e ancora al maggior stanziamento previsto dall'attuale disegno di legge finanziaria, il Ministero è in grado di preparare un piano suppletivo che verrà sottoposto prima alle Commissioni parlamentari e poi al CIPE. Mi assumo quindi l'impegno di predisporre uno schema di programma e di portarlo nelle due sedi di merito, della Camera e del Senato e dichiaro ancora una volta la mia disponibilità a partecipare ad una audizione nel corso della quale suggerisco anche di ascoltare i maggiori responsabili dell'amministrazione delle Poste, i quali possono fornire più numerosi elementi per una valutazione tecnica da parte della Commissione. Anche io, infatti, desidero cercare di evitare che su argomenti così delicati si sviluppino e si eserciti la fantasia.

PRESIDENTE, f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051. Io credo che la Commissione possa prendere atto della disponibilità e dell'impegno assunti dal Ministro; credo inoltre che vi sia la convergenza di tutti i colleghi ad approfondire e chiarire tale questione.

Per quanto mi riguarda, lo dico al Ministro presente, nell'arco dei prossimi due mesi — è inutile darci una data precisa — noi lo pregheremo di rendere concreta questa sua disponibilità con una audizione in Commissione, anche perchè si tratta di una materia molto specifica e concreta nell'approfondimento dei dati anche con l'intervento di tecnici del Ministero in modo che su ciò la Commissione possa far chiarezza fino in fondo e fugare sostanzialmente interrogativi rispetto alle valutazioni del programma, al suo costo ed ai risultati conseguiti.

Credo che ciò sia sufficiente e che l'ordine del giorno possa essere ritirato, perchè sostanzialmente accolto nelle sue implicazioni effettuali.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, prendendo atto della disponibilità sia del Ministro che sua, ritiriamo tale ordine del giorno.

PRESIDENTE, f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione permanente.

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

GIUSTINELLI. Signor Presidente, credo che si debbano ribadire le ragioni dell'opposizione del Gruppo comunista all'approvazione di questa tabella. Credo che tali ragioni debbano essere intese per quelle che noi abbiamo voluto correttamente esprimere, da forza di opposizione che parlava ad una maggioranza e al Governo, attraverso un contributo critico. Io ho avuto l'impressione che da parte della maggioranza ci sia stata sostanzialmente una sorta di applicazione mani-

chea di uno schema, per cui al di là di alcune parziali ammissioni non vi era poi bisogno di andare ad approfondire di molto il ragionamento.

Le questioni sono molto semplici e riguardano la riforma del Ministero. D'altra parte, la stessa iniziativa posta in essere dal presidente Spano, sia pure con i limiti che egli stesso ha richiamato, intende porre in evidenza l'esistenza di questo problema sul quale noi conveniamo perchè, come Gruppo comunista, riteniamo che il problema della riforma di tale Ministero debba essere affrontato il più rapidamente possibile.

Vi sono poi delle questioni che attengono alle aziende. Per quanto riguarda l'andamento delle Poste — a volte si commette l'errore di scambiare il bilancio delle Poste con quello delle Telecomunicazioni — vi sono molti elementi di insoddisfazione. La legge n. 39 — l'ho già detto e non ci torno sopra — non può essere accettata acriticamente, ma deve essere soggetta a verifiche in relazione ai risultati che ha dato.

Per quanto riguarda il discorso dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, è l'amministrazione stessa che rileva con toni di preoccupazione lo stato di una realtà che giuridicamente è legata a norme del 1925 non più rispondenti alla situazione attuale. Qui non bisogna soltanto fare un discorso riguardante l'ASST con tutto ciò che ne deriva in termini di squilibrio fra Nord e Sud — senatore Segreto, la nostra non è certo una posizione antimeridionale, ma anzi noi volevamo esprimere questo tipo di preoccupazione nel rilevare squilibri esistenti — visto che dietro a tutto questo vi sono la partita dell'innovazione, quella degli investimenti e delle tecnologie e quindi tutta la partita dell'industria italiana in relazione a quanto sta avvenendo in altre parti del mondo. Non possiamo certo commettere l'errore di svalutare i risultati che ottiene il nostro paese, ma non dobbiamo neanche commettere l'errore opposto affermando che nel nostro paese va tutto bene e che non abbiamo il problema delle fibre ottiche o quello della larga banda: sarebbe un grave errore.

C'è poi la questione della RAI e delle televisioni private — per ragioni di brevità l'ho sorvolata — con il nodo della riforma per giungere ad un sistema misto che possa effettivamente consentire l'esplicazione di un reale pluralismo.

Sono motivi pesanti e corposi che non possono essere, a mio avviso, letti in chiave semplicistica, perchè questa non voleva essere la nostra opinione, nè il nostro contributo alla discussione del bilancio, nel quale riteniamo che vi debba essere un ampio confronto fra il Governo ed il Parlamento. Cominciamo con l'assumere una decisione in ordine ad una indagine sulle telecomunicazioni; iniziamo a discutere le proposte che il Ministro ci ha preannunziato nella convinzione che in questo campo un ritardo potrebbe essere estremamente negativo per la realtà economica e sociale del nostro paese.

Per tutti questi motivi, confermiamo il nostro voto contrario alla tabella 11 oggi al nostro esame.

MITROTTI. Signor Presidente, richiamandomi alle considerazioni

testè svolte dal senatore Giustinelli, annuncio il parere contrario del mio Gruppo alla tabella 11.

PRESIDENTE, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 2051*. Non facendosi ulteriori osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 11 del bilancio di previsione dello Stato, nonchè sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 2051, resta a me conferito.

I lavori terminano alle ore 19,00.

MARTEDÌ 2 DICEMBRE 1986

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 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

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

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione della tabella 17)

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 1987)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» – Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1987 (Tabella 17) – già approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Segreto di riferire alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 2051.

SEGRETO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 2051*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, prima di iniziare a svolgere la relazione desidero ringraziare i funzionari del Ministero della marina mercantile e dei sindacati confederali che mi hanno fornito alcune valide ed utili indicazioni, le quali mi hanno permesso di stendere una relazione che tocca tutti gli aspetti essenziali della vita della marina connessi alla tabella 17 in esame.

Il Ministero della marina mercantile, istituito con decreto del Capo provvisorio dello Stato 13 luglio 1946, n. 26, è costituito da un gruppo autonomo di servizi strettamente e funzionalmente collegati sotto un comune denominatore: il mare. In tal modo vengono ricondotti ad unità amministrativa interventi che spaziano dalla cantieristica alla difesa del mare, alla pesca marittima, al lavoro marittimo e portuale ed altro. Tutti questi servizi hanno visto dilatarsi negli anni, per effetto di convenzioni internazionali (basti pensare alle conven-

zioni in materia di piattaforma continentale e di zona economica esclusiva) e di specifiche leggi di settore, i compiti e le funzioni dell'amministrazione centrale e periferica del Ministero della marina mercantile. Il moltiplicarsi dei compiti e del coinvolgimento nelle diverse assise internazionali non ha tuttavia comportato, da parte del Parlamento, una pari attenzione per i problemi ministeriali di natura squisitamente organizzativa, che — se appaiono di minor conto — restano il vero fondamento di ogni disegno politico.

Si è così verificato nel tempo un crescente divario fra attese e risposte per quanto riguarda l'amministrazione marittima; divario che ha gravato e grava sul settore e che è bene tener presente quando si esamina un atto quale il bilancio di previsione. Risultano così più comprensibili — grazie a qualche riflessione ed approfondimento — i limiti e le prospettive della manovra complessiva disegnata dal Governo per lo specifico comparto e possibile l'esame di eventuali correttivi da suggerirsi sul breve e sul medio termine. È infatti incontrovertibile che, al di là di ogni espressione verbale, la direttiva di marcia del Ministero della marina mercantile risulta tracciata dalle disposizioni normative ed economiche interessanti il settore.

Il 21 ottobre 1986 l'Assemblea nazionale francese ha adottato il «Bilancio del Mare» per un ammontare complessivo nel 1987 pari a 5.554,1 milioni di franchi francesi; stanziamento che rappresenta lo 0,48 per cento del bilancio nazionale francese. Il 15 per cento di tale stanziamento viene destinato alla ricerca scientifica applicata alle esigenze del settore marittimo. L'impegno finanziario, su base percentuale, è notevolmente superiore a quello in essere in Italia, ove la percentuale delle risorse che affluiscono al settore marittimo non arriva allo 0,40 per cento del bilancio nazionale. Tutto ciò invita a riflettere, perchè gli interessi marittimi della vicina ed amica Repubblica francese non sono sostanzialmente diversi da quelli italiani, considerato che, per sviluppo di coste e per posizione geografica nell'area mediterranea, l'Italia si pone come centro naturale delle rotte che attraversano il Mediterraneo.

Mentre il «Bilancio del Mare» approvato in Francia evidenzia una tendenza espansiva della spesa pubblica per il settore, sia pure contenuta in un aumento percentuale del 2,6 per cento rispetto al 1986, l'investimento globale nel settore portuale ha segnato in Francia un incremento del 38 per cento rispetto al 1986. In tal modo la vicina Repubblica si è dotata di una credibile politica marittima che le consente di guardare con moderata fiducia all'avvenire.

In Italia, al contrario, le previsioni di spesa per l'anno finanziario 1987 comportavano sulla tabella 17 una riduzione complessiva fra spese correnti ed in conto capitale per 314.894.701.000 lire; ed esattamente una riduzione per 114.772.797.000 lire in parte corrente e per 200.121.904.000 lire in conto capitale. Ciò in sostanza stava a significare che la tabella 17 segnava una contrazione di spese di competenza nella misura del 18 per cento circa rispetto al 1986. Della situazione estremamente penalizzante per un settore in crisi ci si è ovviamente resi conto e si è inteso porre rimedio parziale da parte governativa con la nota di variazione (atto Camera n. 4017/17-bis) presentata lo scorso 14 novembre. Con essa si è riportato nel limite di 15.894.701.000 lire

il divario complessivo fra gli stati di previsione per gli anni 1986 e 1987 con una riduzione percentuale fra i due esercizi pari allo 0,90 circa. Questa doverosa misura di riassetto non è però di per sé sufficiente a garantire il settore in un momento di così grave e generale crisi, nè a coprire le reali esigenze di un settore troppo a lungo negletto. Anche le disposizioni della legge finanziaria per il 1987 non modificano questo quadro generale. Gli accantonamenti previsti in tabella B e in tabella C corrispondono rispettivamente allo 0,31 per cento e all'1,72 per cento di ciascun totale. Nè la prospettiva varia se si sommano agli accantonamenti della tabella C per il 1987 sotto la rubrica Marina mercantile quelli relativi al settore marittimo portuale iscritti sotto la rubrica del Ministero dei lavori pubblici per 50.000 milioni; questi ultimi rappresentano il 7,8 per cento dell'accantonamento complessivo per detto Dicastero, ma incidono solo per lo 0,47 per cento sul totale. Dalla somma si leggerebbe pertanto un accantonamento effettivo totale pari al 2,19 per cento; cifra non certo corrispondente ad una reale volontà politica di rilancio del settore. La tabella A e la tabella B, così come la tabella D, non modificano il quadro complessivo di un'amministrazione stagnante sul piano finanziario, se si eccettua il provvedimento di risanamento delle gestioni finanziarie dei porti di Genova, Trieste, Venezia e Savona, approvato da questo ramo del Parlamento e di prossima conversione, di cui però non v'è traccia nel disegno di legge finanziaria 1987 in quanto si sarebbe provveduto alla copertura dell'onere stimato in altro modo. Una parola merita tuttavia la determinazione del contributo ordinario per il funzionamento dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca, che è stato mantenuto nel 1987 sostanzialmente invariato rispetto al 1986, pregiudicando quindi le prospettive di azione dell'Istituto a sostegno di un'attività di grande rilievo sociale.

Proprio per la pesca marittima è da rilevare inoltre che l'accantonamento nel disegno di legge finanziaria 1986 per 32.650 milioni di lire, per l'adattamento delle capacità di produzione della flotta peschereccia italiana alle possibilità di cattura mediante ritiro definitivo di naviglio, rischia di andare perduto in quanto il relativo disegno di legge, anche se approvato entro l'anno dal Parlamento, non potrebbe esplicitare effetti concreti per lo spirante esercizio.

Mi sembra quindi che sia stato giustamente rilevato, nel corso del dibattito alla Camera sulla tabella 17, che l'accantonamento in questione, disposto con legge finanziaria 1986, sia utilizzato per coprire il maggiore fabbisogno per i contributi previsti dalla legge n. 31 del 1985 per pratiche definite nel periodo 1984-1986 ma prive di copertura finanziaria.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Questa era la mia idea, ma purtroppo non è agibile.

SEGRETO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 2051*. Sto solo enunciando la mia interpretazione.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Condivido la sostanza, ma la forma non è agibile.

SEGRETO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 2051*. Inoltre contestualmente dovrebbe prevedersi nella «finanziaria» 1987 un accantonamento almeno di pari importo per gli anni 1988-1989 sempre per il fermo biologico.

Il settore della pesca marittima ha risvolti economici e sociali di notevole rilevanza nel nostro paese e non può quindi essere privato di misure di sostegno progettate in sede comunitaria per uno sforzo di razionalizzazione delle attività pescherecce. Gli incidenti luttuosi che purtroppo fanno balzare all'attenzione nazionale l'attività di pesca marittima e le condizioni in cui obiettivamente si svolge non possono essere dimenticati. Poichè oggi gli accordi internazionali di pesca sono negoziati direttamente dalla Commissione CEE, purtroppo non sempre sensibile alle esigenze di uno Stato membro, diventa vieppiù doveroso impegnarsi per sostenere misure che, nel contesto delle direttive e dei regolamenti approvati in sede CEE, consentano di assistere il settore sia pure nell'ottica di una graduale riconversione. Altrimenti si corre il rischio di privare i nostri pescatori di benefici concessi in altri paesi della Comunità creando un danno ad un settore già particolarmente provato.

È noto, peraltro, che la Commissione CEE si propone di adottare in materia di industria cantieristica una nuova direttiva, assai stringente, direttiva che se dovesse essere approvata senza modifiche sostanziali metterebbe in difficoltà gravissime i cantieri nazionali. È essenziale, quindi, rimanere vigili, se si vogliono difendere gli interessi marittimi del paese; bisogna imparare a muoversi con tempestività e con la flessibilità che le speciali condizioni in cui opera il comparto marittimo richiede.

Anche se è doveroso tendere a contenere la spesa pubblica, non si può nè si deve accettare di perseguire tale obiettivo sacrificando interessi vitali per l'economia del paese; nè si può, nè si deve dimenticare che la difesa della vita marittima è obiettivo centrale per ogni disegno di sviluppo dell'economia nazionale. La via marittima si articola nell'armamento, nella cantieristica e nei porti; settori questi che stentano ad uscire dalla crisi che li attanaglia e che sono seriamente minacciati di soccombenza, mentre vanno sostenuti in attesa della ripresa dei traffici. Già si è accennato al decreto-legge per il risanamento delle gestioni portuali, mi sembra invece opportuno spendere qualche parola sulle leggi in vigore a favore dell'industria navalmeccanica in quanto, nonostante la nota di variazioni di cui alla citata tabella 4017/17-bis, dovrebbe farsi un ulteriore sforzo per aumentare gli stanziamenti dei capitoli 7543 e 7546 rispettivamente di 50 miliardi in conto competenza; particolarmente il capitolo 7546.

L'insieme organico delle leggi n. 848 del 1984, n. 111 del 1985 e n. 1222 del 1985, approvate in attuazione del piano triennale di rilancio dell'economia marittima del paese ha consentito di arrestare una tendenza di rapida diminuzione della flotta nazionale e di crisi cantieristica segnata dalla pressochè totale assenza di commesse e dal

ricorso massiccio alla cassa integrazione guadagni. Tenuto conto dell'apporto delle commesse per l'estero, il volume globale degli ordini all'industria cantieristica nazionale avrebbe dovuto attestarsi, nel triennio 1984-1986 sulla cifra di 3.700 miliardi di lire per una produzione di 800.000-850.000 tonnellate di stazza lorda compensata.

Quasi a scadenza del periodo, i consuntivi in termini di investimenti attuati e di carico di lavoro acquisito dai cantieri nazionali evidenziano che gli obiettivi prefissati sono stati ampiamente raggiunti. Dall'esame dei provvedimenti definiti o in corso di definizione si è però constatato un difetto nell'entità delle dotazioni finanziarie delle vigenti leggi particolarmente di sostegno alla cantieristica. La diversa composizione del carico di lavoro rispetto alle previsioni programmatiche, costituito esclusivamente da commesse nazionali di navi per lo più ad elevata tecnologia, ha fatto lievitare il relativo fabbisogno finanziario; è risultato necessario disporre quindi di un'integrazione degli stanziamenti per gli esercizi finanziari 1987-1988 nella misura complessiva di 450 miliardi di lire. L'aumento pertanto da 150 a 200 miliardi per l'anno 1987 dello stanziamento previsto sul capitolo 7543 varrebbe a dare respiro al settore cantieristico che sta da tempo attraversando la più travagliata crisi della sua esistenza.

Nel corso dell'anno 1985 non è stato possibile impegnare le somme disponibili nella misura di 230 miliardi di lire, in quanto solo nel luglio dello stesso anno intervenne l'assenso della Commissione CEE sulla compatibilità della legge n. 111 del 1985 con il Trattato di Roma. nel mese di agosto 1985 è entrata quindi in vigore la normativa secondaria sulla base della quale gli interessati hanno potuto avviare i relativi atti procedurali. È bene tener presente che nel corrente esercizio finanziario sono stati attivati procedimenti di spesa per 229 miliardi di lire sulla disponibilità residua dell'anno 1985 con pagamenti effettuati pari a 167 miliardi e che lo stanziamento relativo all'anno 1986 è stato utilizzato per un importo di 10 miliardi in termini di competenza e di cassa, mentre sono in corso di predisposizione atti di impegno per altri 50 miliardi su una disponibilità complessiva di 285 miliardi. Alla integrazione del capitolo 7543 dovrebbe corrispondere, a maggior ragione, l'integrazione del capitolo 7546 per dare respiro alle società committenti in una congiuntura economica non certo particolarmente felice, se si intende stimolarne l'iniziativa.

Altri e numerosissimi compiti attengono al Ministero della marina mercantile, preposto anche alla riqualificazione e all'aggiornamento del lavoro marittimo e portuale, alla disciplina della pesca marittima, alla sicurezza della navigazione e alla difesa del mare, all'utilizzazione e gestione razionale delle risorse ittiche e del sottofondo marino, all'uso del demanio e del mare per diporto e per fini ricreativi. Pure a tutti questi ed altri rilevanti compiti, non corrisponde nè un'espansione delle risorse destinate dalla finanza pubblica al settore nè una politica mirata ad una reale ed efficace programmazione economica.

Nel primo semestre 1986, sia pure entro limiti assai modesti si è avuta un'ulteriore contrazione del naviglio iscritto sotto bandiera nazionale, mentre è percepita la situazione finanziaria dei maggiori scali marittimi per i quali si sono rese necessarie immediate ed urgenti misure legislative di risanamento.

Già lo scorso anno, in occasione della discussione del bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile per il 1986, il relatore senatore Pacini ebbe ad evidenziare alcune incongruenze macroscopiche determinate dal dilatarsi delle funzioni amministrative del Ministero e da una generale situazione di ristagno e di crisi della marina mercantile senza effettivi segnali di un'azione contrastante questi fenomeni negativi, riscontrabile nella politica di bilancio. Anche oggi la situazione non risulta corretta.

Vi sono prospettive aperte dalla «legge Finmare», dalla legge sul risanamento delle gestioni portuali e da altri interventi di settore, ma l'unica novità di rilievo è la previsione del fondo per la ristrutturazione del Ministero della marina mercantile, accantonato per gli esercizi 1988-1989; ciò induce a sperare che, sia pure in termini non immediati, si venga facendo strada alla fine l'esigenza di un'opportuna riorganizzazione del Ministero della marina mercantile.

È appena il caso di sottolineare come la presente situazione generale del Ministero della marina mercantile non corrisponde minimamente nè alle esigenze di programmazione del comparto marittimo, disegnate con il piano triennale dell'economia marittima nè ai più modesti compiti di amministrazione ordinaria. Nelle presenti circostanze deve prendersi atto della riduzione dei residui presunti al 1° gennaio 1987 rispetto a quelli esistenti al 1° gennaio 1986. Si dovrebbe passare infatti da 1.766 miliardi 678 milioni del 1986 a 1.259 miliardi 965 milioni nel 1987 con una riduzione nella misura del 29 per cento circa; bisogna tener presente peraltro che la formazione dei residui è determinata in particolare dalla mancata approvazione delle convenzioni con le Società PIN - Adriatica, Tirrenia, Lloyd Italia di Trieste, ed altre - ed al ritardato parere della Commissione CEE sulla compatibilità del nuovo regime di interventi a favore della cantieristica di cui alla citata legge n. 111 del 1985.

La limitazione di mezzi finanziari e la scarsità di personale pregiudicano la puntuale osservanza dei compiti di vigilanza sull'attività e sui beni marittimi e impediscono un'effettiva verifica della rispondenza dei residui conseguiti dal Ministero con gli obiettivi prefissati. Nella perdurante difficoltà di rendere un servizio amministrativo pari alle esigenze proprie delle diverse attività marittime, l'Amministrazione della marina mercantile si trascina sul piano dell'emergenza e delle indilazionabili priorità; fatto che contrasta violentemente con un indirizzo politico amministrativo di programmazione.

Nel presente stato di cose, che coinvolge la responsabilità del Parlamento, le politiche di settore stentano a conseguire le medie auspiccate.

A tutt'oggi un considerevole numero di delegazioni di spiaggia è chiuso, con grave danno per la funzionalità e l'efficienza dei servizi amministrativi periferici e della loro funzione di tutela del demanio.

Pochi giorni fa ho visitato la capitaneria di porto Empedocle e ho potuto constatare di persona che non avevano neanche la carta per scrivere e credo che questa non sia l'unica capitaneria che versa in simili condizioni.

Non risulta infine impostata una moderna automazione dei servizi nè ampliato lo stanziamento di quei capitoli che potrebbero permet-

tere una più puntuale ed efficace politica di relazioni comunitarie ed internazionali.

Ho fatto alcuni riscontri puntuali, avvalendomi anche dei suggerimenti dei funzionari del Ministero della marina mercantile, i quali, assai meglio di me, conoscono le situazioni dei vari organismi in periferia, e ho avuto diversi incontri anche con i rappresentanti delle forze sindacali, al fine di formare una tabella di bilancio che fosse nelle diverse voci articolata meglio di quella al nostro esame, nonostante il Ministero abbia per attività e compiti istituzionali un coinvolgimento diretto e permeante con le attività nelle diverse sedi internazionali.

Da quanto ho premesso si evidenzia in particolare l'insufficienza dei seguenti capitoli di spesa.

Capitolo 1002, «Spese per viaggi del Ministro e dei Sottosegretari di Stato»: lo stanziamento di 17 milioni dovrebbe essere raddoppiato in quanto è essenziale, in questo momento, che la rappresentanza politica si possa attivare nelle diverse sedi internazionali. Più volte si è verificato a Bruxelles ed in altre sedi che decisioni di grande rilievo politico siano state affidate alla gestione esclusiva della burocrazia ministeriale.

Capitolo 1022, «Indennità e rimborso spese di trasporto per missioni all'Estero»: lo stanziamento attuale risulta del tutto inadeguato e andrebbe portato da 33 milioni almeno a 60 milioni.

Capitolo 1095, «Spese per il funzionamento di... consigli, comitati e commissioni», il cui stanziamento di competenza per il 1987 è pari a 15 milioni, andrebbe triplicato al fine di consentire la regolare e periodica convocazione degli organi collegiali.

Capitolo 1105, «Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni...»: la dotazione fissata nel 1987 a 15 milioni è estremamente esigua ed andrebbe raddoppiata.

Capitolo 1108, «Spese per il funzionamento... del Consiglio Superiore del Ministero della marina mercantile»: la dotazione di 6 milioni per il 1987 non risulta sufficiente a garantire l'effettiva funzionalità dell'organo e andrebbe portata a 15 milioni.

Capitolo 1113, «Spese per il Centro Elettronico...»: per questo si prevede per il 1987 uno stanziamento di 1 miliardo a fronte di una dotazione di 3 miliardi necessaria per avviare immediatamente un conveniente programma di automazione dei servizi, in attesa della ristrutturazione ministeriale programmata con la finanziaria 1987 per gli anni 1988-1989.

Capitolo 1555, «Prestazioni del Registro italiano navale a favore del Ministero della marina mercantile»: prevede uno stanziamento irrisorio di 1 milione di lire non certo a garanzia dei servizi resi. Sarebbe opportuno prevederne un congruo rifinanziamento fino al tetto di 50 milioni.

Capitolo 2064, «Spese d'ufficio... per le Capitanerie di porto»: dovrebbe avere una dotazione non inferiore a 5 miliardi in luogo della previsione attuale di 3 miliardi. Si deve infatti tener presente che le pulizie dei locali, un tempo effettuate dal personale militare di leva, dovranno essere appaltate per contratto in tutte le sedi periferiche che, sebbene di diverse dimensioni, si contano nel numero di diverse centinaia. I 3 miliardi della previsione 1987 non sono assolutamente

adeguati all'occorrenza ed è prevedibile conseguenza l'impossibilità di provvedere alla stipula di contratti di pulizia per tutti gli uffici per il 1987.

Capitolo 2547, «Spese relative alla manutenzione ed alla pulizia del demanio marittimo»: lo stanziamento di 40 milioni non può consentire all'amministrazione di difendere i beni demaniali marittimi dal degrado. Non si vorrà pensare di pulire tutte le spiagge d'Italia con una spesa così irrisoria: mi sembra quasi una barzelletta! Anche in relazione all'Anno europeo dell'ambiente 1987, sembra opportuno avviare una nuova politica nel settore provvedendo ad una sostanziale ridotazione del capitolo nella misura del decuplo.

Capitolo 3571, «Contributo ordinario alle spese relative al funzionamento dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima»: l'ICRAP dovrebbe avere una dotazione di 2.500 milioni per il 1987, in luogo dei previsti 1.300 milioni, per consentire una più efficace azione propulsiva nel settore della ricerca applicata alla pesca.

In totale, la spesa di parte corrente del Ministero della marina mercantile andrebbe integrata, a mio giudizio, per lire 5.707 milioni, cui dovrebbe aggiungersi un accantonamento aggiuntivo in tabella B in materia di formazione ed aggiornamento dei quadri della marina mercantile che da 2.000 milioni dovrebbe passare a 4.000 milioni nel 1987. Anche la dizione «gente di mare» dovrebbe scomparire, in quanto la formazione del personale comune rientra nelle competenze proprie delle Regioni e del Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Appare opportuno infatti che, al pari della Francia e di altri paesi della Comunità economica europea, anche l'Italia si doti delle strutture di simulazione per l'addestramento degli ufficiali della marina mercantile alla conduzione di navi specializzate e ad elevata tecnologia.

Per quanto riguarda le spese in conto capitale, si è già sottolineata la necessità di un ulteriore aggiustamento alla nota di variazioni presentata dal Governo il 14 novembre 1986 e si ribadisce l'esigenza che l'articolo 3 del disegno di legge finanziaria venga ulteriormente modificato per consentire una variazione di 50 miliardi aggiuntivi sul capitolo 7546 («Anticipazione di rate di contributo di credito navale prevista dall'articolo 2 della legge 11 dicembre 1984, n. 848») che dovrebbe passare dai 370 miliardi previsti a 420 miliardi per il 1987. Ove possibile, dovrebbe incrementarsi per un pari importo anche lo stanziamento relativo al capitolo 7543 («Contributi per la costruzione, trasformazione, modificazione, riparazione e demolizione di navi mercantili, nonché per l'installazione di apparati motori di propulsione»).

Inoltre, come già accennato, dovrebbe prevedersi l'utilizzazione della somma di lire 32.650 miliardi accantonata con la legge finanziaria n.41 del 1986 per il fermo biologico, al fine di sopperire all'ulteriore fabbisogno per le domande di contributo pervenute in base alla legge n. 31 del 1985 e non evase per carenze di fondi. Per il riposo biologico dovrebbe anche prevedersi in tabella C, nei successivi esercizi 1988-1989, un accantonamento di 50 miliardi.

Infine, lo stanziamento per gli interventi infrastrutturali di riqualificazione ed ammodernamento del sistema portuale nazionale, nella

tabella C del disegno di legge finanziaria sotto la rubrica Ministero dei lavori pubblici, dovrebbe essere integrato con 250.000 milioni di lire in modo da portarlo complessivamente a 3.300 miliardi. È questo un capitolo che, ancorchè iscritto nel bilancio dei lavori pubblici, è di speciale interesse per il Ministero della marina mercantile. Mi dispiace di essere stato assente quando è venuto il ministro Nicolazzi, perchè avrei desiderato maggiori informazioni sulle finalità di questo stanziamento. Una politica portuale di rinnovamento non può infatti prescindere da una congrua disponibilità finanziaria, soprattutto quando si intenda ridisegnare la geografia portuale nazionale con l'istituzione dei sistemi portuali indicati nel Piano generale dei trasporti. In complesso, le variazioni proposte in conto capitale per la cantieristica, i porti e la pesca corrispondono ad esigenze effettive e ad impegni governativi già assunti, che non dovrebbero essere disattesi.

Le variazioni suggerite al bilancio di previsione della Marina mercantile per lire 5.707 milioni per spese correnti e lire 382.650 milioni in conto capitale tendono a dare maggiore credibilità alla politica marittima governativa che non può vedere un'amministrazione come il Ministero della marina mercantile di struttura così contenuta, priva anche di indispensabili mezzi finanziari. Esse tendono ad offrire un quadro rispondente ai programmi enunciati ed in corso di approvazione in Parlamento, in attesa di procedere con urgenza alla progettata ristrutturazione al fine di rendere l'apparato amministrativo della marina mercantile più rispondente alle molteplici esigenze presenti. Non è sufficiente infatti potenziare la periferia ed il corpo delle Capitanerie di porto, quando l'amministrazione centrale non risulta in grado di darsi un modello organizzativo capace di imprimere incisività alla propria azione amministrativa.

Signor Presidente, signor Ministro, colleghi; porti, cantieri ed armamento in un momento di crisi dei traffici mercantili richiedono un particolare sostegno finanziario che, a mio avviso, va concesso non con finalità assistenziali, ma perchè capace di generare investimenti indotti nell'ordine di centinaia e migliaia di miliardi, con una notevole ricaduta sull'occupazione. Uno studio effettuato dall'Istituto ligure per la ricerca economica e sociale ha evidenziato recentemente che il 15 per cento della popolazione attiva di una città marinara come Genova vive sul porto: circa il 3,5 per cento direttamente e circa l'11,5 per cento nell'indotto. Credo che questo dato debba indurre a riflettere sulla dimensione dei fenomeni sociali di competenza del Ministero della marina mercantile.

È tempo che, in luogo di dissertare sull'opportunità o meno di riunire in un solo dicastero le competenze in materia di trasporti si ponga mente alla elaborazione e alla realizzazione di una politica marittima degna di questo nome e delle tradizioni marinare della nostra gente; una politica marittima che si estenda dalla navigazione commerciale al diporto, alla pesca marittima, all'acquacoltura, allo sfruttamento delle risorse del fondo e del sottofondo marino, alla difesa del mare, alla formazione e all'aggiornamento dei quadri ufficiali della marina mercantile. Non va peraltro dimenticato che lo stesso disegno di potenziamento di cabotaggio, enunciato nel Piano generale dei trasporti, se anche passa attraverso necessarie misure di revisione di at-

tuali strozzature di natura burocratico-amministrativa, deve imperniarsi su una rivalutazione della navigazione promiscua fluvio-marittima e sulla considerazione delle idrovie quali appendici naturali della navigazione via mare.

Con ciò non intendo negare l'opportunità di un coordinamento della politica di investimento nei diversi comparti del trasporto: coordinamento che è bene ci sia e che deve essere stringente, secondo sani criteri di programmazione economica.

Anche a questo riguardo è bene tuttavia tener presente che i traffici internazionali devono costituire la base su cui articolare il sistema nazionale dei trasporti, data la scelta liberista della nostra economia; il commercio internazionale evidenzia che la via marittima è il principale mezzo di comunicazione della nostra economia da e per l'estero; la via marittima è centrale per l'economia italiana, risultando ogni diversa considerazione fuorviante e speciosa; la difesa dei traffici marittimi del nostro paese costituisce la difesa dei supremi interessi della nazione; la difesa degli interessi marittimi dell'Italia si attua sia con misure normative ed economiche eccezionali in situazioni di emergenza, che avvalendosi di efficienti strutture amministrative.

Trascurare queste considerazioni sarebbe colpevole ed io mi auguro che voi tutti, onorevoli colleghi, vorrete farvi carico degli interessi marittimi vitali del paese assumendovi le relative responsabilità, affinché non s'abbia a dire un giorno che, per insipienza o per negligenza, si sia determinato da parte nostra l'affossamento della marina mercantile nazionale.

Il voto favorevole sulla tabella 17 con le suggerite variazioni acquisirà in tal modo una valenza politica di costruttiva collaborazione con il Governo per un effettivo rilancio del settore marittimo ed un recupero di quel dinamismo essenziale a garantirne la competitività a livello internazionale in un momento di particolare travaglio qual è quello attuale.

Non facciamo mancare al settore marittimo le necessarie ed indispensabili risorse minime; assicuriamoci, invece, che queste siano spese presto e bene in modo da sortire i migliori risultati.

Da ultimo vorrei far presente al signor Presidente e all'onorevole Ministro che sulla nota di variazioni c'è stato un ulteriore arretramento perchè, ad esempio, alcune spese previste per il 1987 sono state trasportate al 1988. Ho qui la relazione della Corte dei conti, contenente un rilievo sulla Marina mercantile. Non è il caso che la legga tutta, ma ciò è alla base di un giudizio che esprimerò quando si entrerà nel merito dei problemi di carattere sostanziale perchè la Corte dei conti muove appunti che, a mio parere, il Ministero dovrebbe tenere in considerazione.

A conclusione della mia modesta relazione, rinnovo i ringraziamenti a tutti quanti hanno collaborato, ai funzionari del Ministero della marina mercantile, ai rappresentanti dei sindacati confederali. Credo di aver ottemperato all'incarico che il Presidente mi aveva conferito; spero comunque di aver evidenziato, sia pure con qualche battuta che non voleva essere provocatoria, alcune storture presenti nella tabella 17 affinché il Ministro se ne faccia portavoce presso il Consiglio dei ministri.

Si trattava di rilievi necessari, fatti da un componente della maggioranza che anzi, proprio in quanto tale, ha il dovere di indicare gli strumenti essenziali per poter andare avanti ogni giorno con maggiore regolarità. Spesso ho agito nello stesso modo nell'ambito del mio Gruppo e quindi cerco di essere coerente, nonostante ritenga che la tabella 17 sia un documento positivo. Sarà il Ministro comunque ad indicarci la strada su cui andare avanti per completare l'iter di questo provvedimento.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Onorevoli senatori, devo far presente la situazione in cui mi trovo. Purtroppo ho impegni improrogabili nell'altro ramo del Parlamento, legati all'esame del decreto-legge sui porti e del disegno di legge sulla Finmare. Poichè domani, inoltre, dovrò essere a Bruxelles per una riunione dei Ministri europei sulla pesca, se mi è consentito proporre un suggerimento, vorrei chiedere la sospensione dei lavori di questa Commissione per poi riprendere il dibattito al termine di quello che si svolgerà alla Camera, visto anche che l'8^a Commissione del Senato deve esaminare gli altri documenti di bilancio nei termini prefissati.

LOTTI Maurizio. La mia valutazione sull'ordine di lavori contiene anche una valutazione di carattere politico.

Abbiamo ascoltato la relazione del senatore Segreto che è stata molto puntuale nell'evidenziare le carenze del bilancio del Ministero della marina mercantile, così come è stato approvato dalla Camera dei deputati. Voglio ricordare a noi stessi che il senatore Segreto nel concludere il proprio intervento ha invitato la Commissione ad apportare modifiche alla tabella 17.

Devo peraltro sottolineare come sia stata assente tutta una serie di tematiche che riguardano più complessivamente l'assetto del sistema dei trasporti nel nostro paese e il ruolo che la marina mercantile deve esercitare per un effettivo rilancio della presenza dell'Italia nel commercio con l'estero. Valga per tutte una considerazione: si è scarsamente fatto riferimento ai problemi della portualità e a un effettivo rilancio della stessa.

Pertanto la discussione riguarderà certamente le cose che il senatore Segreto ha evidenziato, ma saremo portatori anche di alcune considerazioni che credo dovrebbero interessare il signor Ministro. Per questi motivi, sia per il contenuto della relazione del senatore Segreto che per le carenze che abbiamo riscontrato nella stessa, riteniamo che non sia possibile nè dignitoso per questo ramo del Parlamento concludere l'esame della tabella relativa al Ministero della marina mercantile con i riferimenti in essa contenuti ai documenti di bilancio in assenza del Ministro.

Chiedo quindi che si faccia ogni sforzo per portare a termine la discussione alla presenza del ministro Degan.

PRESIDENTE. Allora, se non ci sono osservazioni, sospendiamo la seduta con l'intesa di riprenderla alla presenza del Ministro alle ore 19,30.

I lavori, sospesi alle ore 17,20, sono ripresi alle ore 19,50.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

GUSSO. Innanzitutto vorrei ringraziare il relatore, senatore Segreto, per aver puntualizzato gli aspetti più significativi dei documenti di bilancio relativi alla Marina mercantile per l'anno finanziario 1987. Ritengo pertanto opportuno non soffermarmi ulteriormente sulle questioni già affrontate dal relatore.

Farò solo alcune considerazioni su uno degli aspetti fondamentali dell'economia marittima. Come tutti sappiamo, i tre grandi settori dell'economia marittima sono i cantieri, la flotta e i porti. Si tratta di importanti settori strategici del nostro paese, che sono, però, settori assistiti. Noi, difatti, assistiamo i cantieri e la flotta, in particolare quella pubblica; da alcuni anni a questa parte assistiamo anche i porti.

Viene a questo punto spontaneo domandarsi se questi settori dell'economia marittima portino necessariamente ad operare in perdita per la loro stessa natura, pur essendo efficientissimi e ben organizzati, oppure se perdano perchè male organizzati, malcondotti, maldiretti o perchè le norme che li regolano sono troppo rigide.

Credo che entrambe le ipotesi che ho qui profilato abbiano una loro validità: almeno due di questi settori, cioè cantieri e flotta, sono inseriti in un mercato internazionale in cui c'è una feroce concorrenza, soprattutto da parte dei paesi in via di sviluppo e dei paesi a regime collettivistico, come dirò più avanti. Tuttavia, è anche vero che si riscontrano inefficienze, rigidità, condizioni operative che li portano ad operare in perdita.

Per quel che riguarda in particolare la cantieristica, è fuor di dubbio che noi produciamo navi a costi superiori non solo rispetto ai paesi dell'estremo Oriente — come il Giappone e, in particolare, Taiwan e la Corea del Sud — ma anche in confronto ai cantieri di numerosi paesi del Nord Europa, soprattutto della Norvegia e della Svezia (anche se non posso offrire al momento dati precisi al riguardo). Ovviamente, produciamo navi a costi superiori rispetto ai paesi dell'Europa dell'Est, soprattutto della Polonia. È vero che abbiamo venduto delle navi all'Unione Sovietica, in particolare delle portachiatte costruite dalla Breda di Marghera, tuttavia occorre tener presente che queste navi beneficiavano dei contributi dello Stato, del credito navale, cioè di quel coacervo di assistenza cui accennavo all'inizio.

Allo stesso modo, per la flotta vi sono alcune bandiere ombra, soprattutto quelle della Liberia e di Panama, o bandiere di convenienza, come quella greca, che richiedono noli molto più bassi rispetto a quelli italiani. Quindi, soprattutto per la flotta pubblica, siamo costretti a dare assistenza per poter in qualche modo galleggiare nel mercato.

Tuttavia, pongo il problema se questo settore sia gestito bene, se i nostri cantieri siano efficienti, se la tecnologia sia ben utilizzata, se cioè produciamo a prezzi superiori perchè gli altri paesi si pongono in una situazione di concorrenza pagando meno il personale ed adot-

tando sistemi non ammessi in un paese industrializzato. Questo è uno dei temi che mi permetto di sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro, per capire se sia necessario che il nostro paese abbia una capacità produttiva che non so quantificare precisamente in questo momento (perchè non dispongo dei dati più recenti), ma che mi pare si aggiri intorno alle 300.000 o 350.000 tonnellate di stazza lorda compensata. Altrimenti, signor Ministro, dovremo forse pensare di ridurre questa capacità produttiva, sia pure con la lentezza e con la gradualità necessarie, con gli ammortizzatori sociali che si ritengono opportuni.

Per quanto riguarda la flotta pubblica in particolare, ritengo che si debba fare un ragionamento analogo. La flotta privata non produce gravi perdite, a differenza di quella pubblica. Pertanto, il quesito che nasce spontaneo è: perchè continuiamo a voler disporre di una flotta pubblica? In sostanza ho il dubbio se valga la pena per il nostro paese di tenere in piedi una flotta pubblica che produce rilevanti perdite. Tuttavia, non credo che sia il caso di porre una domanda del genere in questa sede; ma allora è necessario capire le ragioni per cui si producono delle perdite e per cui la flotta pubblica non riesce a stare sul mercato.

Come ho già detto prima, ci sono le bandiere ombra e le bandiere di convenienza; inoltre, soprattutto da parte dei paesi dell'Est, viene svolta un'azione di *dumping* per cui i minori costi dei noli privati di quei paesi sono assorbiti dai relativi bilanci e noi non siamo in grado di farvi fronte. Non ho un'opinione precisa al riguardo, ma esprimo il dubbio se il nostro paese debba continuare a produrre infinite perdite per questo settore: può anche darsi che alla fine della nostra riflessione si arrivi a ritenere, magari per ragioni strategiche (non in senso militare, ma nel senso di strategia economica), che è giusto ed opportuno disporre di cantieri, qualora questi siano organizzati in modo efficiente.

Vorrei sottolineare che anche per una flotta pubblica bene organizzata ed efficiente sono fisiologiche alcune perdite. Nella flotta pubblica infatti si dà prevalenza al servizio di collegamento con le isole: cito il caso della società di navigazione Tirrenia. È evidente che, soprattutto per il collegamento con la Sardegna, non si possono praticare tariffe tali da rendere gli abitanti delle isole cittadini di serie B rispetto a quelli del continente. Il collegamento tra la penisola e le isole, soprattutto la Sardegna, deve costare all'incirca quanto il medesimo percorso in treno sulla terraferma: la differenza di costo deve essere assorbita dalla collettività nazionale.

A questo proposito, desidero porre con chiarezza la questione se la società di navigazione Tirrenia sia gestita in modo efficiente. La Corte dei conti ha mosso rilievi molto severi alla Finmare e soprattutto alla società di navigazione Tirrenia. Non so chi abbia ragione, ma è certo che bisogna affrontare questo problema di rilevanza nazionale.

L'ultima questione che vorrei affrontare, e concludo, riguarda il settore dei porti. Non ripeto ciò che ho già avuto modo di dire in precedenti occasioni: sottolineo soltanto che anche questo settore rientra nel grande mare dei settori asfittici. Ciò è dovuto al fatto che le nuove tecnologie conseguenti alla sempre crescente sofisticazione della navi-

gazione, che ha portato alle modificazioni e alle innovazioni dei porti, da noi sono state introdotte con molto ritardo perchè si è mantenuta una quantità esuberante di personale rispetto alle necessità. Se il processo fosse iniziato venti anni fa, ai primi albori delle nuove tecnologie, oggi il problema non esisterebbe ed avremmo porti più efficienti. Ma questo è solo uno degli aspetti del problema. Quello che pongo come spunto di riflessione è il quesito se sia ancora valido il principio stabilito dall'articolo 110 del codice della navigazione, concernente la riserva dell'esecuzione delle operazioni portuali alle compagnie o ai gruppi costituiti dalle maestranze addette alle operazioni portuali. Ho già espresso molte volte la mia opinione al riguardo; secondo il mio giudizio, chi ancora non ha riflettuto a sufficienza su questo problema deve fare una considerazione, altrimenti andiamo avanti all'infinito applicando sempre questo monopolio che non ha alcuna ragione di essere. Posso capire che nei porti vi è stata una sedimentazione, per cui non è possibile pensare ad una drastica modifica della situazione, ma ciò richiede ugualmente che ci si ponga come obiettivo di medio o anche di lungo termine il cambiamento di questo istituto che non ha più alcun motivo di esistere. Inoltre è di fronte a noi l'esperienza di Genova di questi giorni relativa al conflitto apertosi tra il consorzio autonomo del porto di Genova e la compagnia dei lavoratori portuali per la gestione del *terminal container*. Si tratta di una questione di potere, questa è la verità, non di una questione economica. Occorre stabilire chi prende le decisioni e io sono dell'opinione che lo debba fare il consorzio: deve decidere il provveditorato al porto, non la compagnia.

ANGELIN. Lei è contro le compagnie e le vorrebbe vedere morte.

GUSSO. Abbiamo sostenuto che il decreto sui porti è un provvedimento che risana i bilanci. Chi non raggiunge il pareggio di bilancio deve lasciare la scena.

ANGELIN. Il conflitto è sul numero dei *containers* previsti.

GUSSO. Non entro nel merito, dico solo che deve essere stabilita l'unicità di comando nel settore dei porti come in qualsiasi attività umana. Non si può avere il potere senza la responsabilità o viceversa: bisogna che chi ha la responsabilità abbia anche il potere.

Mi rammarico che nel settore marittimo sia ormai tutto assistito. Abbiamo provveduto per i cantieri con le leggi sul credito navale e in generale sulla cantieristica; abbiamo provveduto per la Finmare, nonostante io sia contrario alla flotta pubblica, e spero che il provvedimento completi il suo *iter* al più presto. Si tratta comunque di un settore assistito ed è giusto chiedersi se un cittadino debba continuare a contribuire per la sua sopravvivenza.

Ci sarebbero tante altre cose da dire, sulle quali tuttavia non mi soffermo. Mi rendo conto che quello portuale è un settore difficile e che le forze politiche stanno cominciando a muoversi. Pertanto, nonostante queste difficoltà, il bilancio va approvato. Esso in fondo è uno

strumento su cui, a nome del mio Gruppo, esprimo consenso, unitamente al ringraziamento al relatore.

Prima di concludere vorrei presentare comunque il seguente ordine del giorno che ritengo sia stato illustrato nel corso del mio intervento:

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di discussione della legge finanziaria 1987 e del bilancio del Ministero della marina mercantile;

premessò:

che il piano generale dei trasporti prevede fra il 1986 e il 2000 un aumento complessivo della domanda di trasporto delle merci del 45 per cento con un tasso medio di crescita, cioè, del 2,5 per cento all'anno e quindi un "traffico aggiuntivo" gradualmente crescente nel periodo indicato che per la fine del secolo può quantificarsi intorno ai 300-400 milioni di tonnellate all'anno;

che viene ritenuto indispensabile operare perchè questa considerevole quantità di merci aggiuntiva si ripartisca più equilibratamente fra i diversi modi di trasporto in modo da correggere la grave distorsione determinatasi soprattutto negli ultimi vent'anni attraverso l'abnorme sviluppo dell'autotrasporto che copre ormai il 70 per cento del traffico complessivo e che ha determinato i preoccupanti fenomeni del congestionamento stradale, degli incidenti spesso mortali, del danneggiamento all'infrastruttura, dell'alto livello del costo del trasporto, dell'inquinamento dell'aria, degli elevati consumi energetici ed, infine, la necessità di continui interventi di adeguamento della rete stradale ai crescenti fabbisogni;

che per stimolare un graduale spostamento dei futuri incrementi di traffico verso le "infrastrutture alternative" e cioè verso "ferrovia", "mare", e "idrovia" si prevede di agire, oltre che sul sistema ferroviario soprattutto sulla "via d'acqua marittima e fluviale" attraverso: l'istituzione dei sistemi portuali e interportuali, il recupero e lo sviluppo del trasporto marittimo, la promozione del cabotaggio e della navigazione fluvio-marittima, l'utilizzo del sistema idroviario;

che il sistema idroviario della Valle Padana e della Pianura Veneto-Friulana è formato da una rete di oltre 1.000 chilometri in buona parte idonei al transito di natanti commerciali da 1.350 tonnellate ed oltre, imperniata 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 attraverso i porti di Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Venezia, Chioggia, Porto Levante, Porto Garibaldi e in prospettiva attra-

verso quello di Ravenna, rappresenta una grande via d'acqua che attraverso la navigazione di "cabotaggio" e "fluvio-marittima", realizza, grazie all'altra grande via d'acqua che è il mare Tirreno ed il raccordo con lo Jonio, 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 loro "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 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 consistenti;

impegna il Governo ad operare affinché:

1) 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 da assicurare, manufatti da costruire o sostituire, tratti da completare, impianti portuali da realizzare, attrezzature da installare, collegamenti stradali e ferroviari da attuare e così via) e venga definita la fattibilità di eventuali nuove opere sul territorio nazionale attraverso l'approvazione del "piano poliennale per le idrovie" previsto dal piano generale dei trasporti;

2) nei provvedimenti di attuazione delle leggi per il "credito navale" e per la "cantieristica" si confermi il principio 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 all'innovazione tecnologica ed ai mezzi dotati di alta adattabilità alle condizioni delle infrastrutture idroviarie e marittime esistenti, nonchè per le navi *ro-ro*;

vengano adottati provvedimenti ed agevolazioni atti a stimolare la conversione dall'autotrasporto alla navigazione marittima e fluviale (oltre che verso il mezzo ferroviario), come per esempio: esentare dalle operazioni doganali nei porti le merci che hanno origine e destinazione in Italia; applicare tariffe portuali che coprano il costo effettivo di operazioni di sbarco-imbarco rapide, regolari, economiche ed efficienti; assicurare nei porti accosti ed aree per la movimentazione delle merci in regime di "autonomia funzionale"; creare "centri intermodali" per lo smistamento integrato delle merci fra i diversi modi di tra-

sporto; introdurre facilitazioni tariffarie sulle navi per i veicoli che utilizzano il mezzo marittimo; applicare riduzioni fiscali anche per il carburante della navigazione interna; introdurre un "contributo di percorrenza" per il trasporto per via d'acqua; estendere la "cassa integrazione" e la fiscalizzazione degli oneri sociali anche alle aziende della navigazione interna e fluvio-marittima; aggiornare le prescrizioni tecniche in materia di costruzione e ammodernamento dell'infrastruttura idroviaria; incentivare l'addestramento professionale del personale navigante e dei giovani che intendono navigare; procedere alla revisione del codice della navigazione per le parti non più attuali;

4) venga prevista, in sede di attuazione del piano generale dei trasporti, la realizzazione del "collegamento idroviario Adriatico-Danubio", pur proiettato 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-Mare Nero lungo la direttrice Reno-Meno-Danubio e l'asse idroviario, Mare del Nord-Mare Mediterraneo lungo il tracciato Reno-Saona-Rodano».

(0/2059/1/8 - Tab. 17)

Gusso

ANGELIN. Signor Presidente, signor Ministro, mi sembra che siano state numerose le proposte di modifica e le osservazioni critiche che il senatore Segreto, in quanto relatore, ha fatto al bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile. Almeno a me pare di aver capito che lo stesso invito finale a votare a favore del bilancio di previsione sia condizionato all'approvazione delle numerose correzioni suggerite nella relazione.

Ci sembra questo un fatto notevole, che merita di essere rilevato, una relazione il cui contenuto sollecita il Ministro a dare risposte chiare nel merito dei problemi sollevati e dei suggerimenti dati che non possono essere considerati parole al vento. Si tratta infatti di considerazioni serie, risultato di un lavoro di analisi svolto sulla tabella del Ministero della marina mercantile.

Da parte nostra il parere non è favorevole alla tabella 17, come presentata, e non è favorevole alle parti del disegno di legge finanziaria che ad essa si riferiscono. Le ragioni di questa nostra posizione e del nostro voto sono, da un lato, di ordine generale politico, riferendosi alla complessiva manovra di bilancio, che non condividiamo; dall'altro, discendono dal merito, dall'impostazione stessa della tabella 17, oggi al nostro esame.

È sufficiente, infatti, la lettura della tabella 17 e della sua nota preliminare per rilevare ragioni di critica e di dissenso notevoli circa il modo in cui procedono le cose nel comparto della economia marittima. Del resto, il relatore, senatore Segreto, ha documentato abbondantemente gli aspetti critici di tale settore.

Le questioni più importanti relative all'economia marittima hanno costituito occasione — come ricordava poco fa il senatore Gusso — anche in tempi recenti, di discussioni e confronti assai vivaci ed interessanti.

Ho voluto richiamare tali discussioni perchè alcuni aspetti ed alcuni elementi in esse emersi — come, ad esempio, è accaduto in oc-

casione della discussione delle leggi sui porti e sull'armamento, approvate recentemente dal Senato — siano dati come acquisiti alla discussione del bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile.

Pertanto, oggi possiamo, ancor più di qualche anno addietro, atternerci al contenuto specifico della tabella 17.

Nella nota preliminare alla tabella abbiamo rilevato due ordini di questioni che vogliamo evidenziare. Il primo si riferisce alle tendenze negative del settore, manifestatesi nel decennio trascorso, e ai provvedimenti assunti nel tentativo di fronteggiare la crisi. Il secondo ordine di questioni riguarda invece lo stato dell'amministrazione del Ministero, ripetutamente presentato come del tutto inadeguato a far fronte ai propri compiti.

Il primo dato rilevato, e quindi da sottolineare, per quel che mi riguarda, è che il settore continua a subire una crisi molto grave e prolungata. La flotta mercantile nazionale riduce la propria consistenza complessiva del 25 per cento, se si assume come periodo da prendere in considerazione un decennio.

La bilancia dei noli continua a mantenersi deficitaria, arrivando ad un passivo che supera ormai i 2.100 miliardi annui.

L'opinione prevalente degli esperti e degli operatori del settore è che la ragione principale della perdita di posizioni della nostra flotta mercantile nei traffici internazionali sia da attribuirsi all'eccessivo invecchiamento medio delle navi che non sono in grado di competere con le flotte di altri paesi. Fino a questo momento la politica dello Stato, a nostro parere — lo abbiamo detto più di una volta e lo ribadiamo in questa circostanza — in questo settore si è ridotto prevalentemente a sussidi dati all'armamento privato, secondo una logica assistenziale che non può essere confusa con una politica per lo sviluppo.

La stessa legge, recentemente approvata da questo ramo del Parlamento, nata e pensata allo scopo di favorire il rinnovo della flotta pubblica — quella legge che non è particolarmente gradita al senatore Gusso — è stata invece utilizzata per dare l'ennesimo forte finanziamento agli armatori privati, senza garanzia alcuna che tale finanziamento fosse utilizzato per avere navi più moderne o per acquisire nuove linee di traffico e neanche per risanare aziende che hanno dimostrato di essere in crisi.

Per quanto riguarda i porti, nella nota preliminare si rileva che essi registrano una sensibile perdita di traffico in valore assoluto, e ancor più una perdita di traffico in relazione all'andamento del movimento delle merci su scala internazionale.

Le leggi sui porti, che pure noi abbiamo condiviso e approvato, contengono essenzialmente misure per favorire l'esodo dei lavoratori e per il ripiano dei disavanzi di gestione. Esse non affrontano ancora, a nostro parere, in termini completi ed adeguati le questioni relative alla ripresa dei porti, ma si limitano alla premessa di tale ripresa.

A nostro avviso, la legge finanziaria per il 1987 dovrebbe prevedere uno stanziamento per potenziare le capacità operative e competitive dei porti e per favorirne la ripresa. Presenteremo, perciò, prima in Commissione bilancio e poi in Aula un emendamento in tal senso.

Per quanto riguarda l'esodo, sono disponibili dati diversi; sarebbe opportuno perciò che il relatore o il Ministro fornissero una risposta

adeguata. Mentre nella tabella 17 si parla di pensionamento anticipato di 3.500 unità lavorative e di 2.850 lavoratori collocati fuori dal processo produttivo, in seguito ai provvedimenti assunti nel 1984 e 1985, nella relazione al disegno di legge di conversione del decreto-legge riguardante i porti — relazione di cui è stato estensore il senatore Gusso — si indicano invece 4.600 unità lavorative per l'esodo, per cui sarebbe opportuno pertanto avere dei chiarimenti al riguardo, dal momento che non si tratta di una differenza insignificante.

GUSSO. Ho preso in esame i dati del Ministero della marina mercantile del 1982 e 1983 e quelli del 1985, facendo la differenza tra gli uni e gli altri.

L'esodo è cominciato nel 1983 e si conclude nel 1986.

ANGELIN. Il fatto è, comunque, che nella nota preliminare si parla di 3.500 unità, quindi vi è una differenza di 1.100 unità con i dati riportati nella relazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge concernente i porti, una cifra non insignificante, agli effetti della legge che il Parlamento approva, nella realtà economica dei porti. Si tratta di un particolare sul quale volevo richiamare l'attenzione dei colleghi e del signor Ministro per avere oggi, o in un'altra occasione, un chiarimento. Evidentemente, comunque, si sono assunti dati da fonti diverse.

Per quanto riguarda i cantieri, si dice che si registra una caduta di nuove commesse. La quota italiana della produzione mondiale di naviglio si è dimezzata nell'ultimo decennio, passando da 2,8 a 1,4 per cento del totale mondiale. Nel frattempo, si è assai ridotta la stessa capacità produttiva del settore navalmeccanico.

Il senatore Gusso ipotizza un'ulteriore riduzione di capacità produttive dei cantieri nel loro insieme. Io ho invece il dubbio che siamo già molto vicini, se non l'abbiamo già raggiunta, alla soglia di capacità produttiva oltre la quale non ci troveremmo più in condizioni — come si dice nella nota preliminare — per affrontare la ripresa con successo. Si sta, a mio avviso, già ponendo un problema di tenuta della nostra capacità produttiva su una soglia considerata di valore strategico per l'economia nazionale. Pertanto è da valutare se le 300 mila tonnellate di stazza lorda compensata si possano considerare la soglia sulla quale attestare una scelta di piano della nostra economia marittima.

Sempre a proposito del settore naval-meccanico, colgo l'occasione della discussione sui documenti di bilancio per chiedere al Ministro notizie circa l'impegno assunto recentemente, alla Camera dei deputati, di avviare in sede comunitaria una fase di lavoro per una migliore definizione della sesta direttiva, che, da quel poco che conosco si tradurrà in una riduzione, piuttosto forte, del sostegno statale alla produzione naval-meccanica, con il rischio di collocare i nostri cantieri fuori mercato.

GUSSO. Sono già fuori mercato.

ANGELIN. I nostri cantieri competono sostenuti dalla mano pub-

blica, così come gli altri cantieri europei. Il mercato è di una economia marittima assistita.

COLOMBO Vittorino (V.). I cantieri coreani non sono sostenuti.

ANGELIN. I lavoratori dei cantieri coreani sono pagati con salari bassissimi, per cui non li prenderei a modello, come non abbiamo preso a modello i cantieri giapponesi dieci anni or sono.

LOTTI Maurizio. Proprio i giapponesi hanno dovuto chiudere l'industria cantieristica perchè la loro tecnologia trasferita in Corea ha consentito la costruzione di navi a bassissimo costo.

ANGELIN. È un modello che, comunque, non può essere assunto ad esempio, in quanto non riguarda una tecnologia ma una condizione di vita e di lavoro assolutamente inammissibile. Non intendo polemizzare ma voglio solamente aggiungere una considerazione reale. Rispetto a tali questioni, occorre conoscere le finalità precise dell'accantonamento triennale di 450 miliardi predisposto nella tabella C per il recepimento della sesta direttiva comunitaria. Si tratta di sapere se questo finanziamento è disposto per attivare gli ammortizzatori sociali in vista di nuovi ridimensionamenti del settore, come quelli auspicati dal senatore Gusso, o invece se si tratta di fondi disposti a riserva, pronti per la utilizzazione, da destinarsi all'ammodernamento dei cantieri navali per renderli più competitivi mantenendo il settore oltre quella determinata soglia delle proprie capacità di produzione al di sotto della quale non saremmo in grado in assoluto di garantire le necessità dell'economia nazionale.

Complessivamente i provvedimenti per il comparto marittimo sono stati nel passato numerosi anche se a nostro avviso non sempre adeguati e tempestivi. Tali provvedimenti riguardavano l'industria armatoriale, le costruzioni e le riparazioni navali, la ricerca applicata nel settore della propulsione navale, l'industria cantieristica, i porti e la pesca marittima. In linea generale taluni stanziamenti sono stati considerati insufficienti dalla stessa Amministrazione e questa considerazione critica viene accompagnata da altri fatti anch'essi negativi come la riduzione degli stanziamenti nei confronti di alcuni settori dell'economia marittima e la massa ingente dei residui passivi, sui quali è bene soffermarsi anche se brevemente. Infatti, rispetto al bilancio assestato del 1986 — in base ai dati che risultano dai verbali della discussione svoltasi alla Camera dei deputati sul disegno di legge finanziaria e sul documento di bilancio — il preventivo per il 1987 presenta una riduzione di spesa di oltre 300 miliardi, quando il finanziamento è già considerato insufficiente, tale da non far fronte ai bisogni essenziali dell'economia marittima.

In questo contesto i residui passivi ammontano ad oltre 1.250 miliardi. Particolarmente rilevanti sono i residui relativi ai capitoli di spesa per la difesa dal mare; quasi tutto lo stanziamento — 104 miliardi — è rimasto inutilizzato. Quindi, è opportuno conoscere le ragioni del livello elevato dei residui passivi e soprattutto se vi è la possibilità di porvi rimedio. Per esempio, è necessario accertare se pos-

sono o debbono essere semplificate le procedure per l'erogazione dei fondi, senza con ciò ridurre i controlli sulla corretta destinazione degli stessi. Comunque anche in altri momenti è stato evidenziato il carattere dei provvedimenti adottati per l'economia marittima, provvedimenti presi soprattutto per fronteggiare emergenze e per tamponare falle. Adesso è il tempo di passare alla emergenza ed alla ripresa, aggiornando i programmi, disponendo di risorse sufficienti e di un'amministrazione efficiente.

Si tratta di agire — su tutti i settori del comparto marittimo, dall'attuazione degli indirizzi del piano generale dei trasporti per cabotaggio e sistemi portuali, intesi come livelli di trasporto integrato, alla riorganizzazione del lavoro e della gestione dei porti; dall'aumento delle quote di traffico — iniziando con l'applicazione della riserva di carico prevista da accordi internazionali — al miglioramento della offerta modernizzando la flotta.

Per quanto riguarda la spesa marittima devo fare delle considerazioni, anche se molto brevi. In primo luogo devo raccomandare al Governo di impegnarsi — come mi sembra stia facendo per mettere a punto idonei accordi con i paesi vicini, in modo da evitare le numerose ed eccessive tensioni ed il ripetersi di tragici incidenti come quelli che si sono verificati recentemente nel mare Adriatico. Mi sono riferito alla pesca marittima in quanto ritengo che il settore del comparto marittimo meriti un impegno superiore rispetto a quello che si evince dagli stanziamenti di bilancio. Nella nota preliminare alla tabella 17 si afferma che lo stanziamento disposto con le leggi n. 41 del 1982 e n. 31 del 1985 non ha soddisfatto completamente le esigenze del settore: tuttavia si continua, anche in questo particolare aspetto dell'economia marittima, a perseguire la linea di finanziamenti insufficienti.

Nel disegno di legge finanziaria era stato indicato inizialmente dal Governo uno stanziamento di 90 miliardi nel triennio, di fronte ad un fabbisogno ben più elevato indicato dagli operatori del settore e condiviso dalla stessa amministrazione.

Successivamente alla Camera dei deputati, nella Commissione di merito, l'importo è stato portato da 90 a 110 miliardi sempre nel triennio ed infine in Aula è stato aumentato a 180 miliardi per lo stesso periodo. Ritengo che sia opportuno continuare in questo sforzo arrivando a stanziare 225 miliardi come ci riserviamo di proporre presentando degli emendamenti al disegno di legge finanziaria, il cui contenuto è identico a quelli che abbiamo presentato alla Camera dei deputati. Inoltre, intendiamo proporre un aumento dei finanziamenti disposti per adeguare la flotta da pesca alle possibilità di cattura, ritirando una parte del naviglio. Riteniamo che la cifra stanziata nel disegno di legge finanziaria di 36 miliardi e 650 milioni per il 1987 possa essere portata (come è stato suggerito dal Gruppo comunista alla Camera dei deputati) a 100 miliardi per il 1987 e a 100 miliardi per il 1988. Comunque debbo dichiarare la disponibilità del mio Gruppo parlamentare a valutare proposte diverse come quelle suggerite inizialmente dal senatore Segreto.

Devo, infine, invitare l'onorevole Ministro a riconsiderare la questione dei finanziamenti per i porti e per la pesca, raccomandando so-

prattutto di dedicare tutta l'attenzione necessaria per cercare di ridurre i tempi per la concessione dei mutui (elemento richiamato più volte nella nota preliminare e che a mio avviso va riconsiderato). Inoltre è opportuno che il Parlamento abbia maggiori ragguagli sull'attività dell'Istituto centrale per la ricerca applicata alla pesca marittima, del quale non si hanno notizie da tanto tempo.

Sui problemi dell'amministrazione, la nota preliminare insiste in modo considerevole ed io intendo riferirmi ad essi prima di concludere il mio intervento. In quella nota innanzitutto si lamenta un appesantimento del carico del lavoro sulle dotazioni organiche del personale in servizio, che la situazione generale dell'amministrazione non appare in linea con il disegno politico del piano triennale e si ripete che al disegno contenuto nel piano non ha fatto riscontro la progettata ristrutturazione dell'amministrazione: si mette in evidenza che l'amministrazione marittima non ha la possibilità di rendere un servizio rispondente alle esigenze degli operatori marittimi in tempi tempestivi nè di espletare un'approfondita azione di verifica e di controllo sui risultati ottenuti. Infine, viene richiamata la necessità di presenza nell'istanza internazionale, dove vengono elaborate le linee direttive, e si continua così richiamando diversi altri aspetti dell'inefficienza dell'amministrazione del Ministero della marina mercantile. Allora, che cosa intende fare il Governo?

Anche questo è un punto delicato. Si sa che sono allo studio alcuni provvedimenti tendenti a migliorare le condizioni degli uffici periferici. Quali saranno i tempi occorrenti e cosa si intende fare, in modo specifico, per l'amministrazione centrale? Su questi argomenti sono necessari dei chiarimenti ed occorre un preciso programma finalizzato all'elevamento dell'amministrazione ed alla sua rispondenza alle esigenze del comparto.

Concludo sottolineando che ho voluto fare alcune considerazioni, a nome del Gruppo comunista, per partecipare ancora una volta alla discussione sui problemi dell'economia marittima e per motivare il nostro voto contrario alla tabella 17 ed alle connesse parti del disegno di legge finanziaria in esame.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, vorrei rivolgere una sola domanda al signor Ministro in relazione ad alcune notizie riportate recentemente dalla stampa per quanto riguarda il cosiddetto piano per i porti turistici nel Mezzogiorno.

Secondo tali notizie, circa 530 miliardi sarebbero stati messi a disposizione per la realizzazione di 35.000 posti-barca e sembra che ormai la società «Bonifica s.p.a.» del gruppo IRI-Italstat abbia predisposto i programmi, che pare siano stati approvati dal Ministero: quindi dovremmo essere prossimi agli appalti. Quale rapporto intercorre tra questo piano e gli altri interventi programmati in passato?

Inoltre, su questi interventi così incidenti sul territorio e sull'ambiente, in particolare per le coste meridionali, si è ottenuto il parere o il concerto con il Ministero dell'ambiente e con il Ministero dei beni culturali ed ambientali? In ogni caso questo piano è la conseguenza operativa, a mio avviso, di un documento, a dire il vero molto generico, signor Ministro, che circa due anni or sono il Ministro che l'ha

preceduta — senatore Carta — aveva fatto pervenire alla nostra Commissione e a quella corrispondente della Camera dei deputati. In quel documento l'allora Ministro della marina mercantile annunciava di avere in animo di procedere alla realizzazione di un piano per la portualità turistica nel Mezzogiorno, ma poi questa dichiarazione è rimasta lettera morta.

Prego quindi il ministro Degan di fornire alla Commissione gli opportuni chiarimenti.

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

SEGRETO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 2051*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ho ascoltato con molta attenzione gli interventi dei senatori Gusso e Angelin, nonchè il breve intervento del senatore Lotti, e vorrei far presente che non è stata mia intenzione pretendere che la relazione da me svolta fosse completa ed esauriente.

Devo dare atto al senatore Gusso di aver fatto riferimento ai punti basilari del bilancio della Marina mercantile e, dopo aver fatto una valutazione di carattere generale, di essersi soffermato su alcuni punti specifici. Essi possono essere raccolti dal Ministro ed eventualmente anche dalla Commissione in un dibattito che mi auguro si possa svolgere al più presto per fare uscire il settore della marina mercantile dalla attuale situazione di crisi.

Dal suo canto, il senatore Angelin ha avuto il merito della onestà intellettuale. Oltre a fare alcuni rilievi sulla tabella 17 dal punto di vista amministrativo, egli ha posti alcuni problemi politici sul disegno di legge finanziaria e questo è un fatto di grande rilievo. Peraltro molte delle considerazioni critiche del senatore Angelin coincidono con quelle che ho mosso al bilancio della Marina mercantile nella mia relazione introduttiva, per cui sostanzialmente condivido i rilievi che sono stati fatti purchè essi siano interpretati in senso costruttivo, come suggerimenti di miglioramenti e non come critiche fini a se stesse.

Per quello che riguarda la mia relazione, ho messo in luce alcuni punti importanti del bilancio in esame, facendo presente che a mio avviso non si può stravolgere o modificare quanto è stato approvato dalla Camera dei deputati, perchè in questo caso i documenti dovrebbero tornare nuovamente all'esame dell'altro ramo del Parlamento. Tuttavia, la situazione del Ministero della marina mercantile non può proseguire in questo modo e mi auguro che l'anno prossimo si possa imprimere una svolta positiva. I colleghi comunisti hanno preannunciato alcuni emendamenti: personalmente non intendo presentare alcun emendamento per la questione dei tempi cui accennavo prima, pur avendo sollevato alcuni problemi in termini chiari e forse provocatori. Mi auguro che da parte del Ministro si possano ottenere alcune risposte chiarificatrici e che egli stesso possa rimanere a lungo a capo del dicastero. Infatti se un Ministro deve rimanere in carica sei mesi soltanto per poi lasciare il posto ad un altro collega, difficilmente si può dare continuità ad un'azione politica innovatrice. Spero che in oc-

casione del disegno di legge finanziaria per il 1988 si possa tener conto delle indicazioni che sono scaturite in questa sede, sia dalla maggioranza e dal relatore, che dall'opposizione. Signor Ministro, lei conosce perfettamente i problemi della marina essendo nativo di Venezia; se lei mi onorerà della sua presenza in una delle sedi degli uffici della marina mercantile della Sicilia o del Meridione in generale, si renderà conto dell'effettiva situazione e potrà constatare l'inutilità dell'esistenza di questo Ministero qualora non si prendano i provvedimenti necessari a sanare tale stato di cose. È necessario che il signor Ministro prenda le redini del suo dicastero, al fine di risollevare le sorti della marina mercantile che, a mio parere, rappresenta un cardine fondamentale dell'economia italiana.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Gusso ritengo che esso sia troppo lungo e che abbia una portata che travalica le competenze del Ministero della marina mercantile.

GUSSO. È esattamente uguale a quelle dell'anno scorso.

SEGRETO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 2051*. Propongo pertanto di ritirarlo. Eventualmente esso potrà essere presentato in Aula. Comunque, se debbo dire la verità, senatore Gusso, in base alla mia esperienza e per convinzione personale, non credo agli ordini del giorno tant'è vero che non li presento.

GUSSO. Magari, batti e ribatti, qualcosa si ottiene.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Chiedo scusa a tutta la Commissione per il modo un po' «rateizzato» con il quale vi ho obbligato a svolgere il dibattito sul disegno di legge finanziaria e sulla tabella 17, ma mi auguro di poter godere ugualmente della vostra benevolenza.

Ringrazio il senatore Segreto per la sua relazione, nonchè coloro che sono intervenuti nel corso della discussione.

Mi pare che il relatore in sostanza chieda se l'amministrazione della marina mercantile sia in grado di svolgere un'opera di governo del settore. Egli teme che i fondi attuali e gli stanziamenti previsti in tabella siano a questo fine insufficienti.

Direi cosa contraria al vero e alle mie convinzioni se esprimessi parere discorde alle opinioni del senatore Segreto. È obiettivamente vero, peraltro, e non solo per questo Ministero, che noi dobbiamo occuparci della riqualificazione dell'intero comparto della pubblica amministrazione, anche se non è cosa che si possa fare «a volo d'uccello» in questa sede. Credo che il nostro paese nel suo complesso, ivi comprese le istituzioni, soffra in questo momento di qualche squilibrio. Il settore direttamente produttivo, che era entrato in grave crisi, con il sacrificio di tutti coloro che hanno subito le modificazioni sociali (in quanto le modificazioni sociali si subiscono), si è rimesso in movimento per cui, anche se c'è stato un sacrificio della collettività in generale, ritengo che la linea politica seguita sia stata utile. Siamo tor-

nati a far parte dei grandi paesi avanzati, produttori di tecnologie sofisticate.

GUSSO. Siamo al quinto posto.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. È vero, però è altresì vero che in questo sforzo è stata prestata una minore attenzione al sistema istituzionale della pubblica amministrazione e che non ci si è occupati, se non di sfuggita, dei servizi sociali ed economici. Ora toccherà prestare una maggiore e più precisa attenzione proprio a questi aspetti.

Non a caso nella finanziaria sono accantonati fondi in vista della riorganizzazione del Ministero della marina mercantile. Non ho l'illusione di completarla nel corso del 1987, ma intendo dedicarmi a questo progetto di riforma del Ministero per farne non un organo di gestione, ma un organo di governo che sappia pilotare le trasformazioni necessarie in questo settore e che sappia anche recuperare le consistenti competenze che gli sono proprie. Dovrà diventare un organo autorevole, autonomo nell'ambito della politica generale dei trasporti e delle altre competenze spesso trascurate, che pure sono di grande rilievo sia sul piano economico che su quello culturale nel nostro paese. Mi riferisco alla politica del demanio marittimo, a quella della pesca, a quella della difesa del mare, a tutti i settori ai quali occorre prestare grande attenzione e che richiedono perciò una capacità di governo in grado di dare impulso e di fornire un indirizzo generale.

In tal modo si potranno decongestionare anche i residui passivi che ancora gravano su questo bilancio come su tutto il bilancio pubblico, per la verità.

A tale riguardo, a costo di andare contro corrente, debbo dire che non sono mai molto entusiasta nel vedere appostate cifre consistenti per investimenti o per grandi programmi che poi necessitano di anni di preparazione e di gestazione prima di arrivare a compimento. Preferisco piuttosto — è questa la mia personale opinione — tentare di migliorare l'esistente, i meccanismi già in essere.

Con il decreto-legge, che è stato recentemente esaminato dalla Commissione e che ora è in corso di conversione da parte della Camera dei deputati, abbiamo inteso, infatti, «tamponare» alcune situazioni.

E passo a rispondere alle osservazioni avanzate dal senatore Gusso, in particolare all'interrogativo da lui posto per quanto riguarda l'economicità del sistema marittimo. Le osservazioni del senatore Gusso sono state assai realistiche: dobbiamo porci la domanda se il sistema dei trasporti nel suo complesso — che richiama l'attenzione della pubblica opinione solo in occasione di grandi scioperi — sia un settore economicamente produttivo o un settore di servizio. È difficile a questo interrogativo dare una risposta netta, tuttavia l'interrogativo non può essere eluso e la risposta deve indirizzarsi verso il raggiungimento di un tendenziale equilibrio tra costi e ricavi, quindi verso l'economicità, ciò almeno per quanto riguarda il servizio reso agli operatori economici. Per quanto riguarda i servizi alle persone, indubbiamente prevalgono profili di socialità, per cui dei suoi costi si fa carico

prevalentemente la collettività, anche se non totalmente. Sappiamo bene, infatti, che il costo di tale servizio non può essere interamente sostenuto dalla collettività; una quota va addebitata all'utente diretto del servizio, perchè la misura dell'efficienza dei servizi sociali passa attraverso l'equilibrio tra entrate ed uscite. Abbiamo ormai tutti abbandonato l'idea — anche coloro che ne erano fermamente convinti — che si potesse usufruire di taluni servizi sociali senza spesa per l'utente: tale idea è passata nella storia delle illusioni del nostro paese.

Ritengo pertanto che il settore marittimo debba essere programmato in modo tale da rendere economicamente, così come rende in altre nazioni. A questa linea di prospettiva, possono essere affiancate valutazioni più puntuali.

In particolare, l'economicità del sistema deve essere perseguita con forza per quanto riguarda il settore portuale, per il quale non c'è concorrenza. Oggi i nostri porti perdono, oltre che dal punto di vista economico, anche quote di traffico. Questo è un dato che definirei paradossale: infatti, se gestissimo tale settore come un servizio sociale, caricando sulla collettività — cosa che si è fatta prima con la legge Di Giesi e poi con il provvedimento che spero sia presto varato — quasi totalmente i suoi costi, esso non dovrebbe perdere quote di traffico. Invece, ci troviamo di fronte ad una situazione davvero incredibile: strutture economiche che — ripeto — sono contestualmente caratterizzata da *deficit* di bilancio e perdita delle quote in traffico.

Non si tratta solo di un problema di strutture. Certo, non dovete pensare che un ministro si senta orgoglioso per aver approntato un disegno di legge che favorisce l'esodo della manodopera esuberante e il prepensionamento, tuttavia occorre tener conto delle necessità esistenti. Attualmente, i lavoratori portuali sono retribuiti per l'intero mensile, attraverso il meccanismo del salario garantito, che è stato una grossa conquista sociale. Tuttavia, non bisogna dimenticare che le conquiste sociali, man mano che il tempo passa, si logorano anch'esse, per cui si rende opportuno cambiare indirizzo, pensare a nuovi meccanismi che, certo, non eliminino i servizi sociali, ma che vengano loro incontro in maniera diversa. Se è vero, come dicevo, che i lavoratori portuali sono pagati per l'intero mensile, di fatto essi lavorano nove giorni al mese. In questo caso il problema non è tanto quello di migliorare le strutture ma razionalizzare l'impiego della manodopera. Infatti, introducendo innovazioni tecnologiche, le nove giornate lavorative diventeranno cinque, se non addirittura quattro o tre. Un dato come questo è talmente macroscopico che non si può non affrontarlo.

Abbiamo adottato un decreto-legge in tal senso, assai di recente. E potrei, senatore Angelin, fornirle la risposta circa quei dati numerici ai quali si riferiva. Le 3.500 unità lavorative cui si fa riferimento nella nota preliminare sono quelle realmente prepensionate; i 4.600 lavoratori indicati dal senatore Gusso si riferiscono invece ad una perdita di presenze nel settore, perchè sono bloccati i *turn over*: si tratta quindi della somma di questi due dati.

Nonostante tutto ciò, applicando la legge, quindi parametrando quanto si è lavorato nello scorso anno alle 14 giornate lavorative, così come si dice nel decreto, dovremmo esodare già nel 1987 5.000 lavora-

tori, mentre il provvedimento prevede l'esodo di 4.000 unità, il che significa che a parità di traffico non si lavoreranno in media 14 giornate mensili nel 1987, ma 13 giornate, solo quando saranno esodate altre 1.000 unità lavorative, si arriverà alle 14 giornate mensili. C'è da augurarsi, tuttavia, che quote di traffico possano essere recuperate alle strutture portuali italiane; tuttavia questo recupero di traffico non è un dato certo, perchè su di esso incidono molti fattori. Auspico che per i porti che oggi sono stati sovvenzionati a carico della collettività, scaricandoli del *deficit* che hanno accumulato nel corso degli ultimi 3 o 4 anni, si determini questa capacità di recupero.

GUSSO. Era insufficiente.

DEGAN, *ministro della marina mercantile*. Sì, senatore Gusso era insufficiente, però mi auguro che si determini tale possibilità di recupero e che questi quattro porti riescano a riorganizzarsi affinché l'Italia possa riconquistare il mercato italiano che in questo momento è volontariamente tributario, non forzatamente, di strutture portuali straniere. Basterebbe ciò per far conseguire il risultato, che potrà essere accertato alla fine del 1987: o mille lavoratori in meno oppure il lavoro medio del 1987 toccherà non soltanto le 14 giornate ma addirittura le 16 giornate.

Per quanto riguarda i settori della flotta e dei cantieri, la situazione è diversa. Devo dire con molta chiarezza che la concorrenza internazionale in questi campi è addirittura selvaggia per cui nel caso in cui accettassimo la concorrenza internazionale, una politica apertamente liberista ci porterebbe progressivamente alla liquidazione della flotta ed alla chiusura dei cantieri. Su ciò non vi è alcun dubbio. Nessuno di noi vuole che si verifichi tale situazione; pertanto, è necessaria una certa dose di protezionismo.

Rispondendo al senatore Angelin, personalmente devo dire che mi sto battendo contro la sesta direttiva comunitaria anche se in linea di principio contiene indirizzi che non possiamo respingere ma che dobbiamo accettare. Tale direttiva ammette la possibilità di dare un contributo ai propri cantieri pari alla differenza tra il miglior cantiere europeo ed il prezzo — non il costo — stabilito praticamente dai cantieri dell'Estremo Oriente. Naturalmente vi è divergenza e una discrepanza di valutazione sul *quantum* di questa differenza. La Comunità economica europea ha deciso che dovrebbe essere del 26 per cento sulla base di una scelta politica che la Commissione propone ai paesi e che è stata accolta dalla maggior parte. Secondo una linea di divisione internazionale del lavoro, se non vogliamo caricare l'Europa di una serie di costi aggiuntivi di grandi proporzioni, conviene che all'Europa venga attribuita la produzione e la costruzione di navi sostanzialmente ad alta sofisticazione tecnologica mentre quella di navi con tecnologie semplici venga affidata ai paesi asiatici — come la Corea — capaci di conseguire costi nettamente inferiori rispetto a quelli europei. Allora la domanda che dobbiamo porci è se quando si parla dei migliori cantieri ci si riferisce a quelli italiani. Dobbiamo ammettere che non è così; il migliore cantiere non è quello italiano. Pertanto, è necessario compiere uno sforzo per migliorare la competi-

tività all'interno della Comunità perchè continuare a chiedere ed a ottenere direttive diventa sempre più faticoso e difficile quando ci siamo impegnati a procedere ad una ristrutturazione. Infatti, l'Italia, valutando le proprie condizioni, anzichè chiudere definitivamente i propri cantieri come hanno fatto gli altri paesi, ha ritenuto di dover ristrutturare le proprie capacità produttive. Anche la Francia, che non ha ancora chiuso i suoi cantieri, si appresta a farlo. Quindi, siamo praticamente i soli, e in parte la Grecia e l'Inghilterra, a sostenere che è bene che la Europa abbia anche dei cantieri che possano continuare a produrre navi con tecnologie semplici per una ragione di strategia non militare ma economica, cioè per non dover dipendere dall'estero da questo punto di vista. Sono due diverse valutazioni politiche e sinceramente non so quale sia quella giusta. Personalmente mi batto affinché la sesta direttiva comunitaria individui due livelli di contributi, il 26 per cento per le navi ad alta sofisticazione tecnologica e il 36 per cento per le navi con tecnologie semplici, in modo da garantire la presenza di entrambe. Sostengo questa linea per la consapevolezza della situazione italiana e perchè domani ci potremmo trovare improvvisamente in difficoltà nel settore delle navi con tecnologie semplici, cioè può darsi che il mercato internazionale non ci consentirà più di acquistarle. Pertanto, è bene mantenere la possibilità di costruirle.

Fatta questa premessa, comunque in seguito dovremo prendere atto di quella che sarà la direttiva comunitaria e non per un atto di ossequio e di europeismo di maniera, rispetto al quale per la verità l'Italia è campione (ma per l'europeismo concreto). Infatti, una volta perseguita tale linea fino in fondo (vi assicuro che mi batterò in tal senso in tutti i modi utili e necessari perchè sono profondamente convinto che è opportuno che l'Europa nel suo complesso mantenga in maniera continuativa la possibilità di produrre non soltanto navi con sofisticate tecnologie ma anche quelle con tecnologie semplici), dobbiamo anche considerare che non possiamo essere sicuramente i più bravi ed i più intelligenti di tutti in Europa, quando siamo in presenza di paesi come la Francia, la Germania e — sia pure con qualche cautela — l'Inghilterra, che ha assunto una posizione leggermente diversa dalla nostra. Nei confronti di queste nazioni nutriamo un grande rispetto, anche per la Grecia e la Spagna, per cui dobbiamo anche valutare seriamente il motivo che ha indotto tali paesi ad adottare questa scelta e sicuramente avremo l'opportunità di ridiscuterne. Quindi, per quanto riguarda l'accantonamento in tal senso predisposto nella tabella C, anche se vi sono delle cifre consistenti queste sono simboliche.

Devo far presente, inoltre, che la sesta direttiva comunitaria avrà un'enorme importanza anche per quanto riguarda il settore della flotta e dell'armamento. È stato detto, riferendosi al settore dell'armamento, che siamo deficitari verso l'estero di 2 mila miliardi di noli. Non ho fatto i calcoli ma credo di non andare lontano dal vero dicendo che se siamo deficitari nei confronti dell'estero di 2 mila miliardi di noli, probabilmente dovremmo stanziare 2 mila miliardi di sovvenzioni per la flotta e l'armamento. Quindi, anche in questo caso si tratta di garantire una soglia strategica di presenza della nostra bandiera nei traffici internazionali. Tuttavia, devo fare presente con molta fran-

chezza che ormai sono sei i paesi che in Europa hanno fatto la scelta della bandiera di comodo: la Francia, l'Inghilterra, la Grecia — che l'ha sempre avuta — la Spagna — che si sta orientando in tal senso — la Danimarca e — di fatto — la Germania. Allora su questo dobbiamo fare una valutazione realistica delle cose e considerare quali possono essere le linee politiche da seguire. A mio avviso, ad integrazione e probabilmente a correzione del disegno di legge che stiamo per approvare, dovremmo fare una riflessione realistica ed attenta, senza ideologismi, perchè abbiamo tutto l'interesse ad avere un armamento competitivo; e per rendere il nostro armamento competitivo, dobbiamo dare ad esso la possibilità di esistere o attraverso sovvenzioni o attraverso una *deregulation* rispetto alle norme che fino ad oggi abbiamo imposto. Probabilmente non sarà necessario solo questo o solo quello per assicurare spazi nuovi al settore, ma un po' dell'uno e un po' dell'altro. Però, nel momento stesso in cui scegliamo la strada di essere comunque un paese moderno, dobbiamo fare in modo che ci sia una componente di rischio in questo tipo di attività. Non possiamo immaginare di sorreggerla sovvenzionandola *in toto* e del resto la modifica che ho proposto e che è stata accolta, per quanto riguarda ad esempio le convenzioni della Finmare, va in questa direzione.

Colleghi, queste sono le linee sulle quali bisogna muoverci — ripeto — senza ideologismi, con realismo e con gradualità. Prendiamo ad esempio l'Inghilterra: noi ci lamentiamo che la flotta non va bene, ma dobbiamo fare il paragone con il *trend* negativo della flotta di quel paese. Gli inglesi apparentemente hanno abbandonato questo settore con facilità, ma in realtà hanno fatto un ragionamento molto sottile: anzichè vedere i migliori armatori alzare la bandiera di Panama o altre bandiere ombra, hanno inventato una bandiera di comodo, assicurandosi il tornaconto per l'Inghilterra. Nella stessa direzione va il tentativo della Francia di attestare una bandiera di comodo su un'isola del basso Pacifico. Il tornaconto in questi casi deve esistere per forza di cose, se non altro per la possibilità di richiamare la flotta in patria per ragioni strategiche, militari, economiche o semplicemente di comodo. Anche noi dobbiamo valutare questa possibilità.

Infatti sarebbe assurdo sacrificare quello che abbiamo fatto sul versante della pubblica amministrazione, a livello di servizi sociali, per restare in linea con l'Europa moderna nei settori direttamente produttivi e per quelli non direttamente produttivi, ma che aiutano in qualche modo il sistema complessivo ad essere moderno. Si vorrà rinunciare a questo risultato? Come abbiamo fatto per altri settori, dobbiamo accettare gli insegnamenti degli altri paesi per i problemi della marina, considerando le nostre specificità, la nostra capacità produttiva, la nostra storia, probabilmente ponendo la massima attenzione ai problemi sociali del nostro paese: ma — ripeto — dobbiamo muoverci in questa direzione.

Mi sono state poste altre domande specifiche e ci sarebbero molte altre cose da dire. Ad esempio, la gestione del demanio marittimo è un settore di grandissimo interesse. Sono lieto che il Parlamento abbia stanziato 180 miliardi per l'intervento per la pesca. Inoltre la legge n. 41 del 1982 è una buona legge, anche se probabilmente deve essere modificata in qualche aspetto e rifinanziata. Però dobbiamo impe-

gnarci a mettere a disposizione di questi settori le risorse necessarie, perchè sono produttivi ed in linea con i filoni traenti. Ad ogni modo, ritengo che avremo ancora occasione di discutere di questi problemi.

È importante a questo punto sottolineare che per ben governare è necessario conoscere molto di più di quello che sappiamo attualmente. Faccio l'esempio del settore della pesca: pur essendo uno dei paesi principali del Mediterraneo, non conosciamo a sufficienza le specie di pesci che vivono nel nostro mare. Dobbiamo finalizzare il nostro intervento progressivo verso le strutture e rallentare di conseguenza tutta la gestione statale intesa come dovere di intervento. Le strutture devono esistere, gli ammodernamenti devono essere apporati, ma anche qui devono mutare le regole del gioco in favore di una reale professionalizzazione e quindi di una capacità di autogestione del settore.

Per quanto riguarda il quesito posto dal senatore Lotti, voglio dire semplicemente, per notizia, che il piano è stato approvato e che è stata stipulata una convenzione con la società «Bonifiche s.p.a.»; questa intratterà una serie di rapporti con le Regioni, sia pure in termini non formali. È vero che il ministro Carta ha elaborato a suo tempo un piano per i porti turistici nelle aree interessate alla Cassa del Mezzogiorno, però non vi sono mai stati stanziamenti pubblici: si è trattato di un atto di servizio del Ministero, che ora è stato recepito dalla società «Bonifiche s.p.a.» e che lascia ben distinte e valide tutte le competenze attualmente esistenti. È una sorta di studio attraverso il quale il Ministero della marina mercantile elaborerà alcune norme di autoindirizzo e di autogoverno per gestire meglio le concessioni e per avviare alcune attività di iniziativa privata, usufruendo di contributi della Comunità economica europea, della Cassa per il Mezzogiorno e di altri enti, ma non certo del Ministero della marina mercantile. Tengo a precisare che, dal punto di vista della creazione e dell'attività dei porti turistici nel Mezzogiorno, il Ministero della marina mercantile non interviene in prima persona. Comunque mi riservo di approfondire questo problema e di inviare alla Commissione i documenti elaborati dalla società «Bonifiche s.p.a.».

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Gusso, lo accolgo per la parte di competenza del Ministero della marina mercantile.

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

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Segreto.

Poichè non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 17 del bilancio di previsione dello Stato e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 2051, resta conferito al senatore Segreto.

I lavori terminano alle ore 21,25.

MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1986

**Presidenza del Presidente SPANO Roberto
indi del Vice Presidente DEGOLA**

I lavori hanno inizio alle ore 10,15

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1987)» (2051), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» (2059), approvato dalla Camera dei deputati

– Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1987 (Tab. 10)

(Rapporto alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e conclusione)

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 1987)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1987 e bilancio pluriennale per il triennio 1987-1989» – Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1987 (tabella 10) – già approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Vittorino Colombo di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 2051.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la tabella 10 del bilancio di previsione dello Stato per il 1987, che reca lo stato di previsione del Ministero dei trasporti, aggiornata con la nota di variazioni che la Camera dei deputati ha approvato, prevede spese per la parte corrente per 5.179 miliardi e per la parte in conto capitale spese per 1.317 miliardi, per un totale di 6.496 miliardi, con un aumento di 251 miliardi per la parte corrente e di ben 677 per la parte in conto capitale. Il totale di aumento, quindi, rispetto al bilancio assestato del 1986 è di 928 miliardi.

Le voci principali per la parte corrente sono rappresentate, ovviamente, dalla quota del fondo nazionale trasporti che incide direttamente sul bilancio: tale quota è di 3.843 miliardi, 600 miliardi per la gestione

statale di ferrovie e 470 miliardi per sovvenzioni e sussidi per ferrovie e tranvie in concessione o in gestione commissariale governativa.

Per la parte in conto capitale le voci più significative sono rappresentate dal fondo investimento per i trasporti di competenza regionale; 700 miliardi per il settore dell'aviazione civile, 170 miliardi riguardano l'attuazione della legge da noi approvata per gli aeroporti di Roma e di Milano; 68 miliardi per la costruzione di aeroporti, 36 miliardi per la manutenzione; 92 miliardi, come risultato della modifica apportata dalla Camera dei deputati alla legge finanziaria, per l'ammortamento di mutui da accendersi da parte delle ferrovie in concessione o in gestione governativa.

Nel disegno di legge finanziaria, viceversa, i punti principali da segnalare sono, in primo luogo, il fondo nazionale trasporti che, per la parte riguardante il ripiano dei bilanci degli autoservizi di competenza regionale, ammonta a 4.464 miliardi, corrispondenti all'importo 1986, aumentato secondo il tasso di inflazione programmato del 4 per cento. Come dicevo prima, 3.843 miliardi sono da ascrivere al bilancio, perchè altri 600 sono a carico dei fondi regionali di cui alla vecchia legge n.281 del 1970.

Per quanto riguarda le ferrovie in concessione, il disegno di legge finanziaria prevede mutui per 5.000 miliardi di investimenti nel quinquennio, dal 1987 in poi, con uno stanziamento per gli oneri finanziari pari a 800 miliardi che, riferito al 1987, è di 92 miliardi per investimenti pari a circa 575 miliardi.

È da rilevare, al comma 4 dell'articolo 2, la norma che prevede l'utilizzazione rapida di fondi non impegnati della legge n. 17 del 1981 — piano integrativo — per una cifra che non viene precisata, in quanto si tratta semplicemente di uno spostamento interno di fondi non impegnati su progetti di interventi che possono essere rapidamente realizzati e che sono calcolati intorno ai 6.000 miliardi.

La legge finanziaria provvede poi al trasferimento, in favore delle Ferrovie dello Stato, di 2.627 miliardi per oneri di infrastruttura; 1.297 miliardi per sovvenzione a copertura del disavanzo; 730 miliardi per mancati aumenti tariffari; 1.050 miliardi per copertura del disavanzo del fondo pensioni per un totale, a carico della legge finanziaria, di 5.705 miliardi.

Come è noto, un'altra categoria di apporti è invece iscritta in bilancio per un importo complessivo di 6.837 miliardi. I trasferimenti previsti complessivamente dalla legge finanziaria e dalla tabella 10 del bilancio a favore delle ferrovie dello Stato saranno pertanto nel 1987 di 12.543 miliardi; su tale cifra tornerò poi nel corso del mio intervento per fare alcune considerazioni.

Di estremo rilievo nella legge finanziaria, al comma 6 dell'articolo 2, è la normativa, introdotta dalla Camera dei deputati, che prevede lo stanziamento di 10.000 miliardi nel quinquennio, dal 1987 in poi, — e per il 1987 lo stanziamento è di 700 miliardi — per la realizzazione dell'alta velocità tra Battipaglia, Napoli, Roma, Milano, con l'aggiunta dell'eventuale costruzione di ulteriori terminali meridionali. Si precisa poi che una somma non inferiore a 5.000 miliardi è da destinarsi all'adeguamento funzionale — non si dice di che cosa, ma credo si possa evincere dal testo che esso riguarda l'intera rete, altrimenti i 10.000 miliardi sa-

rebbero tutti da destinarsi al Sud — oltre che per nuovi collegamenti nell'Italia meridionale e insulare.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatore Colombo, i 10.000 miliardi riguardano l'adeguamento funzionale delle reti ferroviarie nel Meridione. È questa l'interpretazione autentica del testo.

LOTTI Maurizio. Anche la lettera del comma 6 è chiara.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Nel testo è scritto che tale cifra è da destinarsi all'adeguamento funzionale — e non si dice di cosa — e alla realizzazione anche di nuovi collegamenti della rete dell'area meridionale. A me il periodo non sembrava, contrariamente a quanto dice il senatore Lotti, eccessivamente chiaro.

Tuttavia, se l'interpretazione autentica è quella fornita dal Ministro, non posso che prenderne atto e mi permetto solo di rammaricarmene, per qualche considerazione che farò più avanti.

Per quanto riguarda il disegno di legge finanziaria, è da rilevare una ulteriore norma, prevista nel paragrafo 8 dell'articolo 8, che integra i fondi di investimento per i trasporti di competenza regionale di 100 miliardi per gli anni 1987 e 1988, che si vanno ad aggiungere ai precedenti 300 miliardi già previsti, per cui si arriva complessivamente per questi due anni a 700 miliardi.

Oltre a ciò aggiunge 800 miliardi per il 1989. Per quanto attiene alle tabelle annesse al disegno di legge finanziaria, vanno segnalati nella tabella A, riguardante le leggi pluriennali, i 150 miliardi per il piano di abolizione dei passaggi a livello e nella tabella B, nel fondo speciale di parte corrente, una serie di importanti voci di competenza del Ministero dei trasporti: si va dai 560 milioni per l'istituzione del Comitato per la sicurezza del volo, ai 6.400 per i provvedimenti urgenti per la Direzione generale dell'aviazione civile, agli 8.000 milioni per gli interventi in materia di prevenzione per la sicurezza stradale, agli 8.000 per contributi straordinari ai concessionari di autoservizi di linea, ai 16 miliardi per il 1987 (più 40 miliardi sia per il 1988 che per il 1989) per il rifinanziamento della legge n. 404 del 1985 relativa alla ristrutturazione del mercato dell'autotrasporto, ai 20 miliardi nel 1987 (e 25 per ciascuno degli anni successivi) per autoservizi pubblici di linea di competenza statale, ai 24 miliardi (e 40 miliardi per ciascuno degli anni successivi) per le ferrovie concesse e — è da notare con particolare attenzione — ai 313.600 milioni nel 1987 (340.000 milioni per ciascuno dei due anni successivi) per prepensionamenti nel settore dei pubblici trasporti e ferrovie dello Stato. Per quanto riguarda la tabella C, fondo speciale di conto capitale, sono di competenza del Ministero dei trasporti le seguenti voci: progetti integrati nei sistemi urbani 20 miliardi per ciascuno dei prossimi tre anni, metropolitana di Roma 40 miliardi per ciascuno dei prossimi 3 anni, metropolitane in altri centri urbani 50 miliardi nel 1987, 150 nel 1988, 200 nel 1989. Infine vi è una voce di competenza di amministrazioni diverse, ma di nostro diretto interesse, di 200 miliardi per ciascuno dei prossimi tre anni per interventi connessi con la realizzazione del piano generale dei trasporti.

Di fronte a questa panoramica di stanziamenti occorre rilevare che gli stessi appaiono consistenti e denotano un notevole incremento. Avendo presente lo scenario delineato dal piano generale dei trasporti, ciò non può essere che valutato favorevolmente. Come ricorderete, infatti, è previsto un incremento della domanda di trasporto di persone dell'1,9 per cento annuo, del 2,5 per cento annuo per il trasporto di merci e parallelamente una crescita del prodotto interno lordo del 3,5 per cento; vi è infine la previsione di un incremento degli investimenti per il 7,5 per cento annuo nell'arco dei prossimi quindici anni fino al 2000. Pertanto non si può fare a meno di apprezzare gli sforzi compiuti per mettere a disposizione i mezzi necessari per adeguarsi almeno tendenzialmente a questo scenario.

Tuttavia, osservando i dati relativi al Ministero dei trasporti, si affaccia subito un interrogativo relativo alla capacità di spesa. Secondo dati forse non precisissimi ma che corrispondono sostanzialmente alla realtà, nel settore dei trasporti nel periodo dal 1979 al 1985 il rapporto tra pagamenti e massa spendibile non ha superato il 25 per cento. Pertanto vi è il timore che anche la quantità di mezzi messi a disposizione dai documenti di bilancio del corrente anno non possa trovare adeguata rispondenza in una rapida utilizzazione. Ad esempio, per quello che riguarda le ferrovie dello Stato si deve rilevare che esse nel 1985 hanno effettuato pagamenti per 3.323 miliardi e si prevede che alla fine del 1986 per il corrente anno non si supereranno i 3.400 miliardi con un incremento abbastanza modesto. Se il *trend* rimanesse stazionario anche nei prossimi anni, gli stanziamenti resterebbero in buona parte sulla carta o dilazionati in tempi non apprezzabili.

Di fronte alla tabella 10 del bilancio e al disegno di legge finanziaria occorre fare inoltre un rilievo di altro genere, di carattere politico generale o metodologico o ancora, se volete, logico. Non si vede un adeguamento del disegno di legge finanziaria e della tabella 10 all'impostazione del piano generale dei trasporti. Non dico che con le voci indicate non ci si possa muovere nel senso del piano generale dei trasporti; rilevo però, per esempio, che possiamo enucleare solo due voci che abbiano una diretta corrispondenza con il piano suddetto. Mi riferisco ai 20 miliardi assegnati per i prossimi tre anni ai progetti integrati e ai 200 miliardi destinati ad interventi per il piano generale dei trasporti. Non dico che tutto il resto degli stanziamenti non possa essere inquadrato nella logica del piano, però la struttura rimane ancora quella vecchia. Vi sono altri stanziamenti che non ho citato e che possono inquadrarsi senz'altro nella prospettiva del piano generale dei trasporti, ma l'unificazione logica, politica in funzione del piano ancora non emerge. Credo che questo dipenda dal fatto che ancora non esiste lo strumento istituzionale che dovrebbe essere il centro coordinatore e motore di questa logica, cioè il CIPET. Fino a che non avremo a disposizione quest'organo che con una visione unitaria dell'intero settore sia in grado di stabilire priorità e modelli di coordinamento, indubbiamente anche la realizzazione del piano generale dei trasporti ne resterà fortemente condizionata. In questa sede pertanto non si può fare a meno di esprimere l'auspicio che il disegno di legge che il Ministro ha predisposto, ma che è ancora all'esame dei ministeri interessati per i doverosi concerti, possa approdare quanto prima in Parlamento perchè l'istituzione del CIPET costituisce un passaggio obbli-

gato, forse non sufficiente ma certamente necessario, per entrare nella logica operativa del piano generale dei trasporti.

Credo che anche la riforma del Ministero dei trasporti non potrà avere via libera se non sarà risolto prioritariamente il problema dell'istituzione del CIPET perchè, io credo — non so se sia già successo, ma ritengo che possa accadere anche in questa fase che i problemi di competenza tra diversi settori e quindi tra diverse amministrazioni si farebbero comunque avvertire e farebbero pesare le remore che fatalmente ne deriverebbero. Credo pertanto che la necessità dell'istituzione del CIPET debba essere fortemente sottolineata in questa sede ed in questo momento.

Detto questo, passo molto rapidamente a fare qualche cenno ai diversi settori che interessano la competenza del Ministero: lo faccio telegraficamente perchè si tratta di una materia che i colleghi conoscono bene.

Per quanto riguarda la Direzione della motorizzazione civile si deve dare atto che si sta procedendo, anche con sufficiente alacrità, alla realizzazione dei programmi relativi all'istituzione di centri di prova o di stazioni di controllo. Anche per quanto riguarda l'informatizzazione e la meccanizzazione delle strutture va rilevato che lo stanziamento nella relativa tabella quest'anno passa da 26 miliardi del 1986 a 45 miliardi per il 1987 (capitolo 1567 della tabella 10). Si deve tuttavia rilevare — ad oggi per lo meno — che le 4.000 unità costituenti l'organico, all'incirca, della Direzione della motorizzazione civile al centro e dei 110 uffici periferici sono evidentemente impari rispetto al lavoro da svolgere: rispetto cioè ai 30 milioni di veicoli ed ai 2 milioni circa di patenti annue da rilasciare, nonchè ai 3 milioni circa di carte di circolazione che ogni anno vengono richieste.

A questo proposito non possiamo fare altro che augurarci che le urgenti misure recentemente approvate trovino la più rapida attuazione possibile per poter far fronte alle necessità di una struttura in cui, soprattutto nei centri periferici, ma non solo (nei centri periferici per i disagi dell'utenza, al centro per motivi anche più gravi), le insufficienze si fanno sentire pesantemente. In questo settore, ricordati la legge sui caschi recentemente approvata e il disegno di legge sulla patente comunitaria che è al nostro esame in questo momento, non si può non ricordare che pure al nostro esame è il disegno di legge di delega al Governo per la revisione delle norme sulla circolazione stradale. Pertanto credo che vada ricordata come prioritaria e assolutamente improrogabile una definizione delle competenze in materia di sicurezza stradale, che in qualche misura condizionano la definizione dei provvedimenti legislativi che ho prima citato.

Per quanto riguarda il settore degli autoservizi pubblici di linea, a parte il ripiano dei disavanzi e il fondo investimenti già rilevati, dobbiamo esprimere il nostro compiacimento per l'incremento degli stanziamenti previsti. Sappiamo benissimo che questi non possono essere quantitativamente sufficienti, ma si tratta di perseguire un programma che è molto importante, a mio giudizio, anche per i motivi che ho già esposto. Se in questo settore la capacità di spesa potrebbe essere resa molto più snella, si avverte tuttavia l'esigenza di una continuità prima ancora di

grossi stanziamenti rituali. Credo che a questo proposito sia assolutamente importante e necessaria una revisione della legge n. 151 del 1981.

Conosciamo le vicissitudini del decreto per il ripiano dei bilanci del 1982, 1983, 1984 e 1985; sappiamo che per il 1982 e per il 1983 ci sono certe giustificazioni che non sussistono per il 1984 ed il 1985, per i quali ce ne sono altre. Per i primi due anni mancava il fondo nazionale per i trasporti locali, mentre questo non è accaduto per il secondo biennio. Inoltre, l'attuazione della legge n. 151 ha avuto caratteristiche diverse nelle diverse regioni d'Italia e quindi credo — come ho già detto — che sia assolutamente necessaria la sua revisione, in particolare per quanto riguarda il calcolo dei costi standardizzati e la ricerca di una metodologia in qualche misura impegnativa per tutte le revisioni, per dar luogo a situazioni analoghe in tutto il paese. Tuttavia, ancor più evidente è la necessità di stabilire con certezza l'obiettivo da raggiungere, per essere sicuri che la legge serva a chiudere definitivamente il periodo dei ripiani a pie' di lista. Infatti, oggi non possiamo ancora dire che questa sia completamente una fase superata.

Vorrei ricordare, in relazione alla revisione della legge n. 151 del 1981, che la Camera dei deputati ha approvato in questi giorni il disegno di legge da noi recentemente licenziato circa il ripiano dei bilanci delle linee di autotrasporto persone, di competenza statale. Sappiamo benissimo che si è trattato di un provvedimento di stralcio che ha esaurito la fase conclusasi il 31 dicembre di quest'anno, ma che non reca in qualche modo norme per il futuro. Pertanto auspico che, insieme o parallelamente alla revisione della legge n. 151, vengano stabilite ed approvate analoghe norme legislative per le linee di competenza statale, insieme o contemporaneamente alle norme per le linee di competenza regionale.

Per il settore dell'autotrasporto merci credo che non occorran lunghi discorsi, anche per la scottante attualità e l'evidenza dei problemi del settore. Non occorre qui richiamare ai colleghi, che ne sono ben consapevoli, l'eccedenza di offerta presente nel settore, ossia le circa 200.000 ditte di autotrasporto merci iscritte all'albo.

GUSSO. Senza parlare dei 350.000 veicoli adibiti all'autotrasporto...

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Le ditte sono certamente in larga misura sovrabbondanti rispetto alla pur consistente richiesta di trasporto nazionale. D'altra parte, le facili scorciatoie dei blocchi, del protezionismo o dei provvedimenti comunque dirigistici — grettamente dirigistici perchè a mio giudizio sono controproducenti — non sono praticabili, anche perchè siamo tenuti a procedere sulla strada segnata dalla Comunità economica europea che va viceversa in una direzione liberalizzatrice. Certamente, quindi, bisogna procedere con i disincentivi già elaborati, come del resto rilevano tutti i colleghi. Questo anno viene rifinanziata la legge n. 404 del 1985 con 16 miliardi e si proseguirà nei prossimi due anni. C'è il problema della revisione della legislazione vigente per la ricerca di maggiore professionalità da parte degli aspiranti ad accedere al settore. Tuttavia, sono aperti altri problemi sui quali è inutile soffermarsi, come quello delle tariffe, della parziale liberalizzazione per i piccoli tragitti e così via.

Quel che è certo è che gli interventi sanzionatori pesanti, le cosiddette maxi-multe, possono avere una loro funzione, non dico che non servano a niente. Si tratterà, tuttavia, di valutare attentamente le misure, le proporzioni e così via.

In ogni caso, se gli interventi sanzionatori non si iscrivono in una disciplina di carattere generale si riducono ad essere delle pure e semplici «grida» manzoniane. Il limite di velocità deve essere certo rispettato, così come il limite di carico, ma chi nel nostro paese fa rispettare tali limiti? Ciò vale ovviamente tanto per l'autista della «500» che per i trasportatori di grossi automezzi: la disciplina deve essere valida per tutti. Non si deve cioè discriminare tra le diverse categorie con provvedimenti che assumono un aspetto punitivo, anche quando non hanno intenzione di esserlo, e che provocano la reazione delle categorie interessate.

Per quanto riguarda le ferrovie in concessione e in gestione governativa, ricordavo prima che è stata introdotta nella legge finanziaria una norma che consente mutui per 5.000 miliardi nel prossimo quinquennio, di cui 5-600 miliardi stanziati per il 1987.

Lo stanziamento relativo è stato inserito nel fondo nazionale trasporti della legge n. 151; non so quale sia la motivazione tecnica specifica di ciò, e confesso di non averla neanche richiesta. Tuttavia, condivido questa scelta perchè vedo alla base una motivazione di ordine politico: la competenza delle Regioni in questa materia. Io mi auguro davvero, anche se il testo non lo dice esplicitamente, perchè parla di investimenti ferroviari su progetti accompagnati da relazioni specifiche e di costi-benefici che il disegno sia quello di un risanamento, che secondo il decreto n. 616 doveva essere previo al trasferimento alle Regioni. Questo discorso deve valere per le ferrovie in concessione, per le ferrovie in gestione governativa e, in prospettiva, anche per le linee locali delle ferrovie dello Stato. In questo quadro va rivisto anche il problema dei cosiddetti rami secchi che, per la verità, lo scorso anno, dopo enunciazioni di principio piuttosto impegnative, ha avuto un esito abbastanza anemico.

Senatore Lotti, sono convinto che i 16.000 chilometri di linee ferroviarie dello Stato, ai quali vanno aggiunti i 5.000 chilometri delle linee in concessione o in gestione governativa, siano decisamente troppi per il nostro paese, tenuto conto che le prospettive di un trasferimento dall'autotrasporto merci al trasporto per ferrovia ha una sua logica e una sua convenienza per i trasporti di lunga distanza, ma non certo per trasporti di percorso breve. Pertanto, è comprensibile che le Regioni siano assolutamente restie ad accollarsi la gestione di ferrovie locali, sia perchè attualmente esse versano in situazioni disastrose e tali da gravare chi se ne accollisce di oneri insostenibili sia perchè è molto più facile rivendicare dallo Stato la gestione di una ferrovia locale, anche se in perdita, e rifiutare la chiusura di un ramo secco, che non assumersi la responsabilità di gestire in proprio ciò che non sempre è facilmente gestibile.

Io auspico che questo intervento avvii un processo che serva a chiarire la situazione, in un senso o nell'altro. Indubbiamente sarebbe opportuno che si procedesse nell'esame del disegno di legge di iniziativa governativa, attualmente all'attenzione dell'altro ramo del Parlamento, concernente la legge-quadro per le ferrovie di interesse regionale.

Per quanto riguarda specificamente la norma di cui al disegno di legge finanziaria, vorrei far rilevare che — ho già citato la scelta dei

progetti — sentita la Commissione consultiva interregionale, si procederà a rotazione per non scontentare nessuno. Mi permetto però di far rilevare al signor Ministro che la rotazione prevede un inizio, mentre non è specificato da chi si inizi. Presenterò perciò un ordine del giorno in proposito che contiene una enunciazione di principio secondo cui è opportuno cominciare da quelle linee — e richiamo la legge finanziaria dello scorso anno — in gestione commissariale governativa che vengano riconosciute tali da essere integrate nella rete statale, in vista del loro trasferimento allo Stato.

Ritengo che una valutazione di priorità in tal senso abbia una sua logica.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, sappiamo che già dallo scorso anno il bilancio non è più allegato alla tabella 10, dopo l'istituzione dell'Ente ferrovie. Tuttavia, nella legge finanziaria e nel bilancio figurano le voci di trasferimento dallo Stato all'Ente ferrovie. Ho esaminato al riguardo la tabella, che non è più presente nella finanziaria di quest'anno, ma che era allegata alla finanziaria dello scorso anno, per fare dei raffronti. Se è vero infatti che non dobbiamo più esaminare il bilancio delle Ferrovie dello Stato, è altrettanto vero che vanno esaminati i trasferimenti dallo Stato all'Ente ferrovie. Ho cercato pertanto di ricostruire le varie voci, dal momento che, come ho già detto una specifica tabella per le Ferrovie dello Stato non c'è.

L'onorevole Ministro ricorderà che anche in sede di discussione della legge n. 210 avevo espresso qualche perplessità circa l'esatta corrispondenza delle diverse voci alle direttive CEE, ma non voglio insistere su questo punto, tanto più in questa fase di avvio dell'Ente ferrovie dello Stato. Tuttavia, vorrei solo capire meglio.

Per quel che riguarda la «finanziaria», i dati ci sono e sono abbastanza chiari: gli oneri per le infrastrutture ammontavano a 2.137 miliardi lo scorso anno, ammonteranno a 2.627 miliardi quest'anno; i mancati aumenti tariffari restano a 730 miliardi circa. Il disavanzo del fondo pensioni era costituito da 1.016 miliardi, quest'anno ammonta a 1.050; la sovvenzione a copertura del disavanzo — questo mi pare abbia un maggiore interesse — era di 1.370 miliardi lo scorso anno, di 1.798 miliardi l'anno precedente, mentre quest'anno scende a 1.297 miliardi. In totale nella «finanziaria» si passa da 5.254 miliardi a 5.705 miliardi.

C'è una diminuzione invece nel bilancio e, oltre alla tabella del Ministero dei trasporti, sono andato a vedere anche quella del Tesoro, ma in essa ci sono sostanzialmente due voci, più una terza destinata alla soppressione dei passaggi a livello. Le due voci sono 3.455 miliardi per obblighi di servizio pubblico e normalizzazione dei conti e 3.232 miliardi per l'ammortamento dei mutui. Nella tabella del Tesoro trovo qualche stranezza perchè essa riporta per memoria voci che invece sono state trasferite ormai definitivamente nella legge finanziaria come, ad esempio, i mancati aumenti tariffari — che ho citato — la copertura del disavanzo, la sovvenzione del fondo pensioni e la sovvenzione straordinaria per l'equilibrio del bilancio. Queste voci non devono più far parte del bilancio, ma della «finanziaria» e quindi non so perchè vengano riportate per memoria.

Comunque nel bilancio non c'è un dettaglio delle voci, cosa che, viceversa, da un punto di vista politico sarebbe estremamente interessante

conoscere. Per esempio sappiamo benissimo che le Ferrovie dello Stato hanno l'obbligo di approntare una tariffa tecnico-economica, che il Ministro ha tutto il diritto di non far applicare purchè la differenza resti a carico del bilancio dello Stato sotto la voce degli oneri derivanti dall'applicazione di tariffe di carattere sociale. Eppure non trovo questa voce: per carità, essa sarà certamente nei documenti preparatori, non lo metto in dubbio, ma credo che il Parlamento dovrebbe avere a disposizione alcuni dati essenziali per poter esprimere un giudizio sull'ente e sull'azione di vigilanza esercitata dal Ministro.

Sempre a proposito delle Ferrovie dello Stato, ricordo che il disegno di legge finanziaria prevede una norma per l'utilizzo rapido di fondi già stanziati per interventi previsti nel piano integrativo che hanno trovato ostacoli; in altre parole non è stato possibile alcun impegno di somme a favore di progetti che possono essere rapidamente realizzati. Una norma del genere c'era anche lo scorso anno, sia pure limitata negli obiettivi, però — se non sbaglio — sorsero poi delle difficoltà poichè la norma era generica e c'era il problema della modifica del decreto ministeriale di applicazione della legge n. 17 del 1981 che pertanto non ha trovato alcun seguito. C'è il pericolo che quest'anno si ripeta la stessa esperienza? Mi auguro che il Ministro sia in grado di dirci qualcosa in proposito.

Come per lo scorso anno, tra i progetti da realizzare con storno di fondi all'interno del piano integrativo, si fa riferimento al Brennero. Sono assolutamente d'accordo, ma devo sottolineare che nella dizione, che non propongo di modificare, si deve tener presente che la direttrice va da Bologna al Brennero.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ciò è ormai acquisito.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Ciò che mi auguro è che tra gli interventi non citati ma che devono avere a mio giudizio assoluta precedenza vi siano altri raddoppi di linee come, ad esempio il completamento dell'Adriatica, che certamente è all'attenzione dell'Ente ferrovie, e mi permetto di aggiungere anche la Pontremolese perchè a mio giudizio essa ha una funzione di collegamento trasversale tra le grandi direttrici longitudinali della penisola mentre viene secondo me piuttosto sottovalutata.

Infine, sempre per le Ferrovie dello Stato vorrei soffermarmi sulla voce della tabella A del disegno di legge finanziaria relativa ai prepensionamenti. Credo che tutti i colleghi abbiano letto in questi giorni le notizie sulle dichiarazioni esplosive del ministro De Michelis circa i 100.000 ferrovieri che risulterebbero esuberanti. Non so su quali basi si sia espresso.

GUSSO. Sulla base dei raffronti con gli altri paesi, immagino.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Possiamo fare tranquillamente questo raffronto. Nel 1985 l'Italia aveva 13,3 ferrovieri per chilometro di linea in esercizio; la Svizzera 12,5, la Germania 10,3, l'Austria 11,8, la Gran Bretagna 8,18 e la Francia 6,9. Da questi pochi dati risulta che certamente c'è nel nostro paese abbondanza di personale, superata solo dal Belgio,

però per altri sistemi ferroviari il numero non è fortemente inferiore, salvo i casi della Gran Bretagna e della Francia. Ovviamente bisogna tener conto della conformazione delle linee e di una serie di altri fattori che incidono sulle percentuali citate. Sarebbe interessante anche un raffronto fra le diverse tariffe, ma non intendo soffermarmi ulteriormente su tale punto. Credo che tutti siamo convinti che quello del personale, nel quadro di un recupero della produttività da parte dell'Ente ferrovie dello Stato, sia un problema importante e io sono anche convinto che l'eccedenza del personale sia un problema reale.

Non so però su quali base si possa parlare di 100.000 unità. Ho letto che il presidente dell'Ente ferrovie dello Stato stima in 20.000 unità l'eccedenza di personale attualmente presente in servizio e aggiunge il problema degli 8.000 invalidi o non idonei in qualche modo utilizzati. Il problema esiste, ma evidentemente sarebbe assolutamente controproducente ed inutile, oltre che sciocco, fare del terrorismo. È un problema reale: si tratta del recupero di produttività che passa attraverso un rinnovamento della rete e dei mezzi ed anche attraverso l'adeguamento dell'organico del personale. Ovviamente, parlo di un adeguamento in diminuzione.

Rilevo pertanto che il problema è stato posto concretamente nei documenti di bilancio, con la voce riguardante il prepensionamento di una quota di lavoratori che certamente deve costituire un momento di azione in questa direzione. Ripeto: non occorre fare del terrorismo, ma guardare al quadro complessivo che ovviamente va valutato non solo dal punto di vista del personale, ma anche da quello delle strutture.

Un'ultima considerazione riguarda il settore dell'aviazione civile. Voglio solo ricordare gli investimenti che ho già citato e che sono in corso di attuazione: a parte i 170 miliardi del 1987 per il finanziamento della legge n. 449 del 1985 per gli aeroporti di Roma e Milano, circa 68 miliardi sono in bilancio per la progettazione e la costruzione di aeroporti nel quadro del piano triennale per il settore approvato con decreto ministeriale. Al contrario, non abbiamo ancora notizie, signor Ministro, sui due piani generali per gli aeroporti di cui da lungo tempo sentiamo parlare, ma che non abbiamo ancora potuto prendere in considerazione e che riteniamo assolutamente necessari. Allo stesso modo, attendiamo da tempo il disegno di legge governativo per la riorganizzazione dell'aviazione civile sulla direttrice che prevede di riservare a tale amministrazione le funzioni di programmazione, di coordinamento e di controllo, separandole da quelle di gestione.

Aggiungo — per concludere il mio discorso e per memoria — l'auspicio che l'Azienda autonoma assistenza al volo possa raggiungere la piena funzionalità quanto prima possibile, anche attraverso la ricostituzione del suo consiglio di amministrazione, e che possa avere strada agevole e rapida il disegno di legge attualmente alla Camera dei deputati relativo alla costituzione del Comitato di sicurezza del volo. Ritengo che altri argomenti non debbano essere sottolineati e con questa osservazione invito la Commissione lavori pubblici del Senato ad approvare la tabella n. 10 e la parte del disegno di legge finanziaria connessa.

Per quanto riguarda le ferrovie in concessione ed i mutui da concedere, mi permetto di presentare il seguente brevissimo ordine del giorno:

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

con riferimento all'articolo 2, terzo comma, della legge finanziaria 1987 che prevede la concessione di contributi a ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa commissariale.

invita il Governo,

a valutare prioritariamente, a tal fine, i progetti delle ferrovie in gestione governativa per le quali risulti opportuna la loro integrazione, totale o parziale, nel sistema ferroviario nazionale, in vista del loro trasferimento all'Ente ferrovie dello Stato».

(0/2051/2/8)

COLOMBO Vittorino (V.)

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vittorino Colombo per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, nel corso del mio intervento seguirò l'ordine della relazione svolta dal senatore Colombo passando in rassegna i diversi comparti, esprimendo giudizi e chiedendo chiarimenti.

Per quanto concerne un aspetto di ordine generale, voglio subito affermare, signor Ministro, che il Gruppo comunista ha l'impressione di trovarsi di fronte ad un anno sostanzialmente perso nel lavoro di costruzione di un diverso assetto del settore dei trasporti nel nostro paese. Lei sa bene con quanta convinzione il Partito comunista abbia seguito il lavoro del Ministero dei trasporti nella fase di realizzazione del piano generale dei trasporti ed in quella di riforma dell'Ente ferrovie dello Stato. Questi sono stati provvedimenti significativi, ai quali abbiamo dato un contributo a mio avviso sero ed impegnato; però non possiamo non rimarcare con amarezza il fatto che tutta una serie di obiettivi e di impegni che dovevano essere assolti dal Governo per attuare il piano generale dei trasporti siano stati disattesi.

È evidente che mi riferisco alla definizione di un nuovo quadro di comando del settore, che deve essere idoneo a superare la frammentazione e la concorrenza delle attuali competenze tra i diversi ministeri per riportare ad unicità un settore che non può più essere frammentario se vuole essere in grado di affrontare i complessi problemi del Paese. Mi riferisco altresì ad una nuova strategia non ancora delineata puntualmente; ciò comporta ritardi nella definizione dei compiti del nuovo Ministero dei trasporti. Si tratta di ritardi assai gravi, che provocano pesanti conseguenze nella costituzione dell'organismo di direzione del piano generale dei trasporti, vale e dire del CIPET. Sappiamo anche noi, signor Ministro, che lei ha presentato al concerto dei suoi colleghi un disegno di legge per la riforma del Ministero dei trasporti. Tale disegno di legge, all'articolo 2, se non vado errato, prevede anche la costituzione del CIPET.

Non so — sarà lei, signor Ministro, a dovercene dare adeguata informazione — a qual punto sia arrivata la riflessione del Governo in ordine alla sua proposta; tuttavia lei conosce alcune delle obiezioni che abbiamo mosso alla sua iniziale impostazione, pur nella consapevolezza della difficoltà del compito che la attende, in assenza di un disegno organico di

riforma dell'Esecutivo, all'interno della quale dovrebbe porsi in modo coerente la riforma del Ministero dei trasporti e dei Ministeri che attualmente si occupano dei trasporti.

Le difficoltà che lei, signor Ministro, incontra, difficoltà di ordine istituzionale, ma soprattutto di ordine politico, non possono giustificare il fatto che una riforma tanto attesa non vada avanti, mentre è necessaria e urgente. La nostra preoccupazione deriva soprattutto dal fatto che nel frattempo si stanno determinando situazioni tali da preconstituire condizioni difficilmente rimovibili in futuro per riportare gli interventi nel settore dei trasporti a quella organicità, a quel coordinamento e a quella integrazione che sono invece obiettivi di fondo del piano generale.

Per non lasciare le nostre riflessioni prive della dovuta documentazione-prova, voglio farle un esempio molto semplice: nello stesso disegno di legge finanziaria sono stanziati consistenti risorse per interventi sulla viabilità. Noi abbiamo già espresso il nostro giudizio, come forza politica, sul piano decennale della grande viabilità; avevamo già espresso il nostro giudizio sul programma triennale 1985-87, esprimeremo, nel corso di una audizione che abbiamo già richiesto al ministro Nicolazzi, le nostre perplessità e la nostra avversione ai contenuti del primo programma annuale stralcio del piano decennale della viabilità, con particolare riferimento a quella che mi pare essere una scelta che, nonostante tutto, il nostro paese sta compiendo: quella del massiccio rilancio degli interventi nel settore delle autostrade. Trovo che sia assolutamente deviante, rispetto agli obiettivi di riequilibrio dei diversi modi di trasporto, ipotizzato e voluto dal piano generale dei trasporti, pensare che nel decennio il nostro paese eroghi 27.880 miliardi di contributi alle società concessionarie per realizzare quasi 2.000 chilometri di nuove autostrade, che significherebbero, nella realtà, l'affossamento di tutta una serie di obiettivi e di propositi, che invece il piano generale dei trasporti aveva individuato.

Mi rendo perfettamente conto di ciò che anche il senatore Vittorino Colombo ha detto nel suo intervento, e cioè che non è pensabile, a breve termine, il trasferimento di consistenti quote di traffico, soprattutto per il trasporto merci, dalla strada alla ferrovia. Tuttavia, questa constatazione mi sembra essere un avallo implicito ad una scelta che sta prendendo sempre più corpo. Poichè questa non è la sede, non voglio nemmeno entrare nel merito del come e del perchè si diano 27.880 miliardi alle autostrade in concessione, che poi percepiscono i pedaggi.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. I contributi sono da destinarsi non solo alle autostrade in concessione, ma anche a quelle a totale carico dell'ANAS.

LOTTI Maurizio. Signor Ministro, sono in grado di dimostrarle che la spesa a carico dello Stato per contributi alle autostrade in concessione è di 27.880 miliardi, e sono altresì in grado di dimostrarle che la spesa, che il piano decennale per la grande viabilità prevede, di 47.000 miliardi nel decennio 1987-1996, comprende interventi sulla viabilità statale e sulle autostrade di competenza statale. Pertanto, i 27.880 miliardi sono mirati a contributi per autostrade in concessione. Ripeto che non è questa la sede per svolgere ulteriori considerazioni in ordine a tale prov-

vedimento, sul quale ci riserviamo di intervenire con la dovuta forza e con proposte alternative nella sede opportuna.

Tuttavia, vorrei sottolineare a lei, signor Ministro, che è il depositario della attuazione coerente degli obiettivi del piano dei trasporti, una situazione che, se non sbloccata, se non riconsiderata, anche sotto l'aspetto della legittimità — e mi riferisco al mancato intervento del CIPE nella fase di definizione di questo intervento sulle autostrade — sovvertirebbe un orientamento che, in tanti convegni e nella stessa legge, abbiamo inteso dovesse essere prevalente per il futuro.

Per quanto concerne il rilancio, oltre che della nostra flotta, anche del nostro sistema portuale — ne abbiamo discusso ieri — si registrano gravi carenze nel disegno di legge finanziaria e gravi ritardi che vanno superati.

Ecco allora il nodo centrale, signor Ministro, al quale credo lei debba essere, e so che lo è, particolarmente sensibile ma al quale lei dovrebbe far seguire, nella misura in cui politicamente le saranno riservati spazi, orientamenti ed interventi molto più puntuali. Si corre il rischio, infatti, di vanificare il piano generale dei trasporti; si corre il rischio che questo strumento rimanga un interessante documento di studio e non invece la traccia operativa, concreta, in base alla quale invertire la situazione nel settore dei trasporti nel nostro paese.

La costituzione del CIPET è urgente e sappiamo che lei, signor Ministro, ha dichiarato in altre occasioni la sua disponibilità ad estrapolare, se fosse necessario, la norma relativa.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Ho già provveduto.

LOTTI Maurizio. La ringrazio per questa precisazione.

Sappiamo che già è aperta la discussione in ordine alla collocazione di questo strumento della programmazione, degli investimenti e delle scelte nel settore dei trasporti, presso il Ministero del bilancio o quello dei trasporti. Ne discuteremo anche noi quando sarà il momento: è una discussione che ci auguriamo di fare quanto prima.

Gli argomenti oggetti di questa considerazione iniziale — penso di dire cose che anche altri colleghi di altre forze politiche hanno già detto alla Camera — hanno fatto sì che anche la finanziaria 1987, nonostante alcuni interessanti, ma purtroppo assai timidi, tentativi in direzione diversa, si presenti come una legge dall'impianto sostanzialmente tradizionale.

Infatti, abbiamo ancora tutta una serie di interventi attribuiti ai diversi modi di trasporti; così il Ministero dei lavori pubblici ha la sua parte consistente; il Ministero dei trasporti si vede presente in più settori, come ha fatto rilevare il senatore Colombo. Insomma non vi è stato il salto di qualità: non si è ancora arrivati alla definizione di un fondo unico globale delle risorse destinate al settore dei trasporti, che dovrebbero essere poi utilizzate per finanziare interventi sul piano della programmazione concreta, ritenuti prioritari per arrivare a realizzare gli obiettivi di riequilibrio di cui prima ho parlato.

Ripeto che ci sono alcuni tentativi nel disegno di legge finanziaria. Lei stesso, signor Ministro, ha avuto modo nella discussione alla Camera dei deputati di segnalarli — ritornerò poi sulla questione — tuttavia noi

riteniamo che tali tentativi siano troppo timidi e non tali da fugare i timori che prima ho espresso.

Entrando nel merito dei singoli comparti, giudichiamo positivamente il lavoro che è stato svolto alla Camera per quanto riguarda le ferrovie, perchè se consideriamo qual era il punto iniziale della legge finanziaria, in cui per le ferrovie non si diceva praticamente nulla e non si stanziava una lira, è evidente che vi è stato un grosso miglioramento. Giudichiamo pertanto positivi i recuperi di finanziamento alle Ferrovie dello Stato; è stata corretta una incredibile e, oserei dire, per certi versi provocatoria impostazione iniziale del disegno di legge finanziaria, così come presentato dal Governo; si sono aperti nuovi margini di intervento. Concordiamo sul fatto che si utilizzino in via immediata le risorse della legge n. 17 per affidare interventi sulla base di priorità definite in modo molto rapido; siamo però per una sua rivisitazione in merito al piano integrativo delle Ferrovie dello Stato, tenuto conto che tutti gli interventi elencati per legge presentavano, in modo abbastanza rigido, la relativa assegnazione di risorse. Si tratta allora di considerare se quelle opere, che erano ritenute allora sostanzialmente proritarie, sono ancora tali e di esaminare, poi, come, nell'ambito della rotazione delle risorse destinate al complesso della legge, si possano definire in termini abbastanza attendibili i tempi di intervento.

Riteniamo positivo altresì l'accenno che si fa al Brennero; so che dovrebbero essere firmati proprio nelle prossime ore gli accordi coi Governi della Germania e dell'Austria in ordine alla definizione del nuovo valico: giudichiamo questo un fatto estremamente importante, anche se ci rendiamo conto che, realizzata la nuova galleria del Brennero, occorrerà poi intervenire sull'intero asse, soprattutto fino a Bologna e penso al raddoppio della tratta Verona-Bologna, ma anche all'itinerario della Pontremolese di collegamento del Brennero con il Tirreno via Verona - Mantova - Suzzara Parma - La Spezia. In proposito annuncio la presentazione di un ordine del giorno che forse lei, signor Ministro, ha già avuto modo di leggere e che mi auguro possa trovare la sua piena adesione.

Circa l'alta velocità vorrei un chiarimento su due questioni. Il disegno di legge finanziaria riserva risorse al programma di alta velocità sulla tratta Battipaglia-Napoli-Roma-Milano; vorrei capire la *ratio* che ha portato la Camera dei deputati a questo sovvertimento di carattere per il momento solo nominalistico relativamente alla direttrice (mi auguro che sia solo un sovvertimento nominalistico, considerati i problemi che esistono nel Meridione e il livello di utenza certamente maggiore al Nord) e per quale motivo nella finanziaria nulla si dice sull'altra direttrice ad alta velocità, la Torino-Venezia, che mi sembra essere invece un'altra struttura portante del nuovo sistema ad alta velocità.

A quanto mi risulta l'alta velocità sulla Torino-Venezia dovrebbe realizzarsi attraverso un interessante concorso di risorse pubbliche e private. Io sono del parere che l'alta velocità si presta in modo ottimale all'attivazione di risorse di diversa natura, ma se così è, è assolutamente improponibile che anche sulla direttissima per l'alta velocità Battipaglia-Milano si possa coinvolgere il capitale privato? Questa ipotesi rientra nelle iniziative del Governo e nel potere di indirizzo che lei, signor Mini-

stro, ha nei confronti dell'attività dell'Ente ferrovie dello Stato? Spero che possa fornire una risposta a queste domande.

Sulle ferrovie concesse concordo con le valutazioni fatte dal senatore Colombo. Credo che si dovrà andare molto rapidamente alla definizione del loro destino sulla base di priorità chiaramente individuate e rivolgendosi soprattutto a due obiettivi: innanzitutto il passaggio immediato alle Ferrovie dello Stato di quei tratti concessi che si ritengono essere funzionali alla ridisegnazione del nuovo sistema ferroviario del nostro paese e, in secondo luogo, la definizione in tempi brevi dei rapporti con le Regioni in ordine alla rimanente parte di ferrovie concesse.

Sulla questione dei «rami secchi» debbo esprimere un apprezzamento per la cautela con la quale il Ministro ha proceduto all'abolizione di linee individuate in modo troppo drastico in leggi precedenti, compresa la finanziaria dell'anno scorso. Tuttavia vorremmo che questa riflessione sui cosiddetti «rami secchi» — uso questi termini sempre tra virgolette perchè ritengo che sia assurdo parlare in modo aprioristico della ferrovia come ramo secco, in quanto occorre stabilirne prima la funzione — fosse definita per sottrarre tale materia alle polemiche e ai timori, a volte infondati e a volte no, che vengono espressi da più parti del paese e che anche in questa Commissione hanno trovato ripetuta eco.

Domani, signor Ministro, e affronto un'altra questione, la nostra Commissione sarà chiamata ad esprimere il proprio parere sul piano di innovazione tecnologica e quindi sull'utilizzo di 3.500 miliardi previsti nella legge finanziaria del 1986. Al di là del ritardo con il quale il piano viene portato all'attenzione del Parlamento, rimane il fatto che saremo chiamati a fare un'attenta riflessione sulla delibera dell'Ente ferrovie dello Stato e mi auguro che questa Commissione, sulla scorta dell'importante audizione del presidente Ligato, sia in grado di realizzare quello che ritengo debba essere un obiettivo comune, ossia la consegna all'Ente ferrovie dello Stato del ruolo di ente pubblico economico che agisce sulla base di scelte e di strategie di economicità, di efficienza, di produttività e quindi non come un ente che eroga assistenza al complesso del sistema produttivo nazionale. Proprio perchè ho presente la situazione sia nel comparto elettrico, sia nel comparto meccanico, credo che dovremmo mandare alcuni segnali chiari all'industria del nostro paese. Si tratta chiaramente di intervenire in un settore industriale secondo criteri nuovi, criteri che devono restituire produttività e competitività alle nostre aziende.

Per fare questo, signor Ministro, e arrivo al punto che la interessa, riteniamo fondamentale che il Ministero dei trasporti, ovviamente di concerto con l'Ente ferrovie dello Stato, definisca non dei piani occasionali di intervento, ma un piano a lungo respiro che, quantomeno, consenta al nostro sistema produttivo, in presenza di commesse certe e sulla base di risorse riservate nell'ambito di una visione pluriennale, quel processo di ristrutturazione e di adeguamento di cui ha assolutamente bisogno. Vi è quindi la necessità di un piano poliennale di interventi per l'innovazione tecnologica essenziale non solo agli scopi propri dell'ente, ma anche alla ristrutturazione di un comparto industriale che non è pensabile possa contare in eterno su forme protezionistiche, come non è

pensabile che in eterno non debba confrontarsi sui mercati europei con le altre imprese concorrenti.

Signor Ministro, le dico subito che su questa strada non troverà opposizione da parte della mia forza politica perchè alle battaglie che abbiamo condotto (ad esempio sulla riforma dell'ente) abbiamo creduto e crediamo. Sappiamo anche, però, che questo comporta nell'ambito dell'industria nazionale sia pubblica che privata una serie di processi di trasformazione che ancora non sono stati attivati. Speriamo che tali sviluppi avvengano sulla base di una giusta gradualità, ma non intendiamo mantenere una situazione che oggi si presenta assolutamente inaccettabile. Si continua a dire che le ferrovie vanno a picco, ma quando le ferrovie diventano la mammella che allatta un sistema protetto, effettivamente non si può affermare cosa diversa.

Sulla questione dell'autotrasporto pubblico, signor Ministro, vi sarebbero molte cose da dire. Mi limito solo a ricordare che con i 4.464 miliardi per la gestione rimarranno dei disavanzi non coperti. C'è la vicenda del decreto sul quale lei si trova ripetutamente a dover soccombere — questo è il dato di fatto — e che doveva ripianare, in modo errato a nostro giudizio, il disavanzo dei comuni per il 1982, il 1983, il 1984 ed il 1985 e speriamo che questa prassi si concluda. Però rimane il fatto che il disegno di legge finanziaria avrebbe dovuto tener conto in modo più realistico della reale situazione della gestione di molte aziende di trasporto pubblico. Noi pensiamo, anche per quanto concerne gli investimenti, che i 700 miliardi stanziati per il 1987 non siano sufficienti. A riprova di questo cito le stesse esigenze che lei, signor Ministro, fece presenti già per il 1986 al Ministro del tesoro quando sottolineò giustamente che, se si voleva invertire la situazione dei trasporti pubblici nelle grandi aree metropolitane, occorreva rifinanziare questa parte degli investimenti in modo consistente: e questo non è certamente quanto ci viene proposto con il disegno di legge finanziaria di quest'anno.

Pertanto, esprimiamo il nostro profondo dissenso perchè troviamo ancora una volta conferma che le priorità individuate dal piano generale dei trasporti non hanno poi riscontro nelle scelte effettive. Questo è tanto vero che lo stesso progetto integrato sulle aree urbane, che lei giustamente alla Camera dei deputati ha sottolineato come un successo non tanto personale, quanto della logica del piano, lo riteniamo un successo di proporzioni ancora troppo modeste. Gli stanziamenti fissati per tali progetti, signor Ministro, possono essere tanti o pochi, ma a mio avviso sono modestissimi rispetto al fabbisogno e li considero quasi un'iscrizione per memoria. Qui è in gioco veramente la nostra credibilità: sulle aree metropolitane ormai c'è una tensione acuta anche nell'opinione pubblica perchè viene messa in discussione la stessa qualità della vita. Sappiamo che cosa sta succedendo a Roma, a Milano, a Napoli, a Palermo e nei centri di più o meno grandi dimensioni; siamo a livelli intollerabili di degrado del tessuto urbano, che pongono il nostro paese agli ultimi posti rispetto ai paesi civili. Queste sono le vere esigenze ed è in questa direzione che vanno concentrate le risorse, con una grande capacità progettuale, di gestione degli stessi progetti e di intervento, liberando appunto le risorse necessarie. Signor Ministro, questa è la partita sulla quale si gioca il futuro dei trasporti nel nostro paese: sulle ferrovie e sugli interventi per le aree metropolitane. Non si possono continuare a

proporre 2.000 chilometri di autostrade, dei quali 1.300 assolutamente inutili, servitù territoriali incomprensibili ed il rilancio, ancora una volta, del trasporto su gomma. In tal modo il cosiddetto nuovo corso dei trasporti del nostro paese non è quello del rilancio delle ferrovie, del trasporto marittimo o del risanamento dei centri urbani, ma quello del rilancio in grande stile, come fu per gli anni '50 e '60, del piano autostradale. Questa è veramente un'offesa alla buona fede con la quale le forze politiche, l'opinione pubblica, i tecnici e tanti cittadini hanno guardato agli esiti del piano generale dei trasporti. Quindi le aree urbane devono essere considerate una prioritaria esigenza nazionale: questo significa che bisogna porre mano, sul piano normativo, alla riforma della legge n. 151 del 1981 che deve diventare un grande provvedimento di indirizzo, di sostegno e di finanziamento, nonché di risanamento delle imprese pubbliche: ossia una legge che consideri indispensabili gli interventi sulle aree urbane, a cominciare dalle metropolitane. Signor Ministro, tralascio di soffermarmi sui particolari relativi ai contributi per la metropolitana di Roma; esiste una convenzione: se pensiamo che il problema della metropolitana di Roma e degli altri centri possa essere risolto con un contributo di 50 miliardi, facciamo un'affermazione di buona volontà alla quale non seguiranno i fatti.

Faccio cenno all'autotrasporto stradale pubblico in concessione statale. Abbiamo sanato il periodo pregresso, ma ancora con una serie di riserve sui diversi piani che la mia parte politica sottolinea, pur avendo espresso un voto favorevole al Senato e di astensione alla Camera dei deputati. Si avverte la necessità di sottoporre questo settore ad un rigoroso controllo, signor Ministro, soprattutto per il futuro, e di farlo rientrare nell'ambito delle provvidenze della legge n. 151, come la nostra Commissione ha suggerito all'unanimità. Ma in particolare è necessario riportare chiarezza in questo settore: le voci che circolano intorno a queste società che hanno la concessione per i trasporti sono troppe per lasciare tranquillo il legislatore.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, anch'io le rivolgo una domanda già posta in un precedente intervento. Signor Ministro, ho letto il suo intervento alla Camera dei deputati secondo il quale il piano generale per gli aeroporti dovrebbe essere presentato a giorni.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Lo sta valutando in questi giorni il Consiglio dei ministri.

LOTTI Maurizio. Mi auguro che si riesca a porre mano seriamente al comparto, tenendo conto che si tratta di un settore essenziale e considerando l'accentuata concorrenza tra i vettori. È necessario verificare alcune scelte della compagnia di bandiera ed avviare un'ampia discussione in Parlamento, che ci dia garanzie per il futuro. Voglio solamente dire, signor Ministro, che per l'attuazione della legge n. 449 del 1985 si stanno riscontrando gravi ritardi. Non so se sono bene informato, ma mi risulta che per il momento gli aeroporti di Roma non hanno ancora presentato il piano regolatore che dovrebbe fare da punto di riferimento per gli interventi della legge n. 449; mi risulta invece che per quanto concerne l'aeroporto di Milano-Malpensa sia stato presentato il progetto.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Questo progetto è stato approvato dal comitato previsto dalla legge n. 449 che si è espresso, oltre che sugli aeroporti di Milano e di Roma, anche su altri otto. Negli ultimi quindici giorni c'è stato un intenso lavoro. Invierò al più presto alla Commissione le informazioni necessarie.

LOTTI Maurizio. Signor Ministro, sono contento che per l'aeroporto di Milano, essendovi già stata l'approvazione del progetto, ci sarà il decollo immediato dei lavori. Vorrei però avere una simile assicurazione per l'aeroporto di Roma.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Farò una verifica per vedere cosa è successo.

LOTTI Maurizio. Per quanto riguarda una questione più specifica, signor Ministro, ho letto il disegno di legge che lei ha proposto per la riforma del Ministero dei trasporti. La voce iscritta nella tabella B nel disegno di legge finanziaria assegna 6,4 miliardi per provvedimenti urgenti per la Direzione generale dell'aviazione civile. Questa non è la sede più adatta per discutere sull'aviazione e lo faremo al momento opportuno; però voglio preannunciare fin d'ora che il Gruppo comunista nutre forti perplessità sull'opportunità di trasformare in azienda autonoma l'attuale Direzione generale dell'aviazione civile. A nostro avviso, si tratta di individuare a livello istituzionale una riqualificazione della struttura, attribuendo ad essa compiti gestionali, di coordinamento e di indirizzo per un aumento della produttività economica ed un miglioramento delle prestazioni degli altri soggetti chiamati a operare nel settore del trasporto aereo.

Sulla questione della sicurezza nei cieli italiani, mancano i necessari coordinamenti e raccordi tra autorità militari, sia nazionali che a livello NATO, e autorità civili. L'uso dello spazio aereo italiano è rischioso soprattutto in alcune aree, non essendo il nostro paese coperto da protezione radar sul suo intero territorio. Conosciamo gli incidenti che si sono verificati e quelli che si sono evitati per puro caso: penso, ad esempio, all'Ancona-Falconara.

Signor Ministro, mi consenta, infine, un riferimento personale — non ne faccio mai, ma questo mi sembra doveroso farlo, perchè riguarda una questione di interesse nazionale — sull'incidente di Ustica. Ho presentato nel settembre del 1984 una interrogazione a lei e al Presidente del Consiglio nella quale ponevo alcune questioni che sono quelle diventate poi oggetto di grande discussione dopo che il Presidente della Repubblica, su iniziativa del comitato autorevolissimo che è stato costituito per conseguire la verità riguardo a quell'incidente, ha effettuato pressioni nei confronti del Governo.

Certamente, io non ho la pretesa di pormi al livello del professor Bonifacio, che è il presidente del comitato costituito per conseguire la verità sull'incidente di Ustica; tuttavia credo che una risposta ad una interrogazione del 1984, nel 1986 o nelle primissime settimane del 1987, debba essere data, anche se può essere una risposta ripetitiva di una serie di informazioni già offerte in sede di discussione nell'altro ramo del Parlamento al comitato cui ho fatto cenno.

Per quanto riguarda l'autotrasporto merci, la polemica è aperta. La questione, signor Ministro, è assai seria. Abbiamo apprezzato l'equilibrio con il quale lei ha fatto dichiarazioni in ordine a questo problema. Abbiamo apprezzato meno, però, le dichiarazioni di altri suoi colleghi che invece si sono lasciati andare alla riaffermazione, per partito preso, di alcuni concetti che non stanno alla base della riconsegna della sicurezza al trasporto, sia di merci che di persone, sulle autostrade. I problemi sono altri; gli errori stanno a monte: sono compresi nel piano decennale della viabilità del nostro paese.

Quando si pensa di non intervenire o di intervenire in modo subordinato, sostanzialmente, rispetto all'intervento autostradale, sulla viabilità statale ordinaria, che ha livelli di sicurezza assolutamente inaccettabili — basta leggere i dati ANAS, che io vi risparmio — viene meno, evidentemente, una delle condizioni di fondo della sicurezza del trasporto merci. Se si aggiunge poi che l'85 per cento delle merci, per una scelta errata fatta in passato, è trasportata su strada, risulta ancor più evidente che la situazione di pericolo riguarda non tanto e non solo i limiti di velocità o l'automezzo — che certo rimangono un problema — ma il contesto stesso nel quale il trasporto viene effettuato.

C'è tutta una serie di obiettivi, quindi, che vanno realizzati, non ultimo quello di un intervento sulle industrie che producono gli autoveicoli, che devono essere sottoposti a dei limiti, perchè non si può pensare di produrre autoveicoli che vanno a 120-130 chilometri orari e credere che gli autotrasportatori rispettino sempre e comunque i limiti di velocità di 70-80 chilometri orari, magari sulle autostrade. È opportuno, pertanto, coordinare a livello comunitario la produzione degli automezzi e introdurre normative tali da consentire il rispetto di condizioni di reciprocità tra autotrasportatori italiani che vanno all'estero e autotrasportatori stranieri che vengono in Italia. Non è infatti accettabile una situazione per cui quando gli italiani sono all'estero, vengono sottoposti a tutta una serie di giuste norme di rigore, mentre quando gli autotrasportatori stranieri vengono in Italia sono liberi di fare quello che vogliono e non pagano nemmeno le multe. C'è quindi una situazione normativa che deve essere recuperata.

Vorrei da lei, signor Ministro, un chiarimento e anche la sua opinione personale sulla legge n. 404, relativa alla rottamazione, perchè alla Camera anche noi abbiamo chiesto il rifinanziamento della stessa. Tuttavia da più parti, anche dalla stampa specializzata e da testimonianze di autotrasportatori, viene fatto rilevare che questa legge sta producendo effetti perversi, nel senso che molti mezzi di trasporto obsoleti, superati, ridotti a semplici «ferri vecchi», sono stati poi conteggiati per ottenere il mezzo nuovo con il risultato di immettere in circolazione più mezzi.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Quel che lei afferma, senatore Lotti, non è, per fortuna, completamente vero a causa delle complesse procedure burocratiche, previste dalla legge stessa, che hanno praticamente impedito finora la completa erogazione dei contributi. Esiste la graduatoria, mentre per la assegnazione dei contributi vi devono essere gli opportuni passaggi amministrativi.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge 2051*. Non è stata ancora erogata una lira.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Mi sto appunto preoccupando di questo al momento.

LOTTI Maurizio. Le interruzioni spesso vengono al momento opportuno per chiarire alcune cose. Signor Ministro, le volevo appunto chiedere, di fronte ai giudizi che il mondo dell'autotrasporto ha dato sulla legge n. 404, di fronte ad alcune riflessioni che sulla stessa si stanno facendo, se non sarebbe opportuno che su quella legge si conducesse una riflessione da portare all'attenzione del Parlamento in modo che, non in via improvvisata, ma in maniera seria, si pensi o al suo rifinanziamento o magari alla sua eventuale correzione, qualora questa si renda in alcune sue parti opportuna. Era questo appunto il senso della mia domanda, fermo restando il fatto che, in ogni caso, lei porta, signor Ministro, la responsabilità politica, in quanto Ministro dei trasporti, del fatto che la legge n. 298 del 1974 resta una legge che ha bisogno di una profonda rivisitazione che va compiuta in tempi quanto mai rapidi.

RASIMELLI. Se il provvedimento di rottamazione, in un momento di eccesso dei mezzi disponibili rispetto al potenziale trasporto, fosse stato utilizzato come incentivo per una riduzione...

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Quel che afferma il senatore Lotti non va generalizzato, fino a farlo diventare il vizio principale di questa legge, e le distorsioni messe in luce possono essere facilmente corrette.

Il vero elemento negativo della legge n. 404, concernente la rottamazione, è quello che prima sottolineavo.

RASIMELLI. La legge era solo un'operazione di incentivo al rinnovamento dei parco-mezzi: questo è il nodo della questione. In questo momento invece l'obiettivo che dovremmo proporci è quello della riduzione di questo stesso parco.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Dovreste leggere meglio la legge. La giustificazione che ci ha portato a far varare la legge di rottamazione, che altrimenti sarebbe diventata un puro e semplice intervento integrativo che la Comunità non poteva accettare, era collegata appunto alla riduzione dei mezzi circolanti. Chiaramente la legge si può ulteriormente migliorare, precisandone i limiti; il vero problema non è quindi questo, ma la sua applicazione. Sono preoccupato, attualmente, meno di questo aspetto, che può esistere ma che riguarda casi singoli, di quanto non sia preoccupato del fatto che la legge non riesce a diventare operativa perchè vi è una lentezza nelle procedure amministrative, tanto che sto pensando di chiedere una qualche possibile scorciatoia.

LOTTI Maurizio. Lei sa bene, signor Ministro, che l'intervento sul settore degli autotrasporti deve essere innanzitutto rapido e in secondo luogo deve riguardare più aspetti, e non solo le limitazioni di velocità,

che pure ne rappresentano una parte, ma soprattutto deve essere un intervento che tenda, anche con il sostegno alle imprese, a riequilibrare una situazione che oggi è caratterizzata dalla rottura strutturale della domanda e dell'offerta di trasporto su gomma. Quindi anche i due decreti che lei ha adottato hanno bisogno di essere riconsiderati.

Signor Ministro, scusandomi con i colleghi per la lunghezza del mio intervento, concludo con tre quesiti. Lei ripropone, nella tabella C della «finanziaria», uno stanziamento per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Vorrei sapere se può darci qualche notizia perchè, dopo il clamore suscitato alcuni mesi or sono dal tema, mi pare che si sia entrati in una fase, a mio avviso, di giusta riflessione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Stanno lavorando i centri tecnici di decisione.

LOTTI Maurizio. Visto che questi lavori di studio costano al bilancio dello Stato, come è inevitabile, vorremmo avere il punto della situazione.

C'è una voce della tabella C, sulla quale anche il senatore Colombo mi pare abbia sollevato un interrogativo, che accetto ma che mi risulta un po' misteriosa per non aver avuto delucidazioni in merito al suo utilizzo. Tale voce riguarda lo stanziamento di 600 miliardi, in ragione di 200 miliardi annui per il 1987, il 1988 e il 1989, per interventi connessi con la realizzazione del piano generale dei trasporti. Vorrei capire un po' meglio di cosa si tratta, non avendo notizie in proposito.

Vi è poi una questione dolente, signor Ministro, quella relativa alla sicurezza stradale. Credo che il concerto tra il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro dei trasporti, perchè sia un concerto con un attento direttore d'orchestra, debba essere effettivo. La rivendicazione sterile di competenze più o meno esclusive nel settore fa sì che vi sia una situazione assolutamente inaccettabile di scollamento e di difficoltà legislativa. Abbiamo bisogno di chiarezza, signor Ministro, perchè il tema della sicurezza doveva interessare il nostro paese e gli altri paesi europei nel 1986 quale anno della sicurezza stradale, mentre è stato sostanzialmente trascurato al di là di alcune piccole iniziative che siamo riusciti a prendere. Vorrei conoscere le sue riflessioni nel merito e desidererei un'indicazione circa gli indirizzi che lei, come Ministro dei trasporti, ossia come il Ministro maggiormente interessato, intende dare all'azione di Governo. Nelle cose che ho detto vi è il riconoscimento dei risultati positivi del suo lavoro e del lavoro svolto alla Camera sulla finanziaria, tuttavia molte sono le ombre e gli aspetti negativi che ancora gravano sull'intero sistema dei trasporti. Pertanto, per la prevalenza di questi ultimi rispetto agli aspetti positivi, il voto dei senatori comunisti non potrà che essere contrario al bilancio del suo Ministero.

SEGRETO. Mi pare che nel suo intervento ci siano stati più apprezzamenti che giudizi negativi.

LOTTI Maurizio. Non è una questione di quantità. Prevale il peso specifico delle singole valutazioni.

I senatori comunisti presentano comunque i seguenti ordine del

giorno che si augurano vengano accolti. Al primo dei due ordini del giorno ha aderito anche il relatore, senatore Vittorino Colombo.

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

rilevato che:

la direttrice plurimodale tirrenica è scelta essenziale del sistema italiano dei trasporti secondo le stesse indicazioni del piano generale trasporti;

tale direttrice si realizza mediante il collegamento, attraverso Parma ed il suo Appennino, dei flussi di traffico che provengono dal Brennero con i porti del Tirreno — La Spezia e Livorno e con le infrastrutture viarie e ferroviarie che corrono lungo il Tirreno;

in tale contesto, oltre all'itinerario di grande viabilità Livorno-Civitavecchia-Roma, assume particolare rilevanza il ruolo della ferrovia Pontremolese e la sua connessione con il Brennero, via Parma-Suzzara-Mantova-Verona,

impegna il Governo:

ad intervenire, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 210 del 1985, sull'Ente ferrovia dello Stato perchè vengano predisposti il programma delle opere necessarie per modernizzare l'intera ferrovia Pontremolese, definita l'entità del fabbisogno finanziario relativo e stabiliti i tempi di attuazione del programma stesso;

ad acquisire alla gestione statale la linea Suzzara-Parma e ad intervenire sull'Ente ferrovie dello Stato al fine del raddoppio e della elettrificazione di tale linea e dell'attuazione degli altri interventi relativi al nodo ferroviario di Mantova ed al collegamento Mantova-Verona secondo quanto previsto nel protocollo d'intesa firmato nel 1984 fra l'amministrazione provinciale di Mantova, il comune di Mantova e il Ministro dei trasporti».

(0/2059/1/8-Tab. 10)

LOTTI Maurizio, COLOMBO Vittorino (V.)

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che, in sintonia con le indicazioni generali di programmazione del piano generale dei trasporti e con le esigenze di rilancio del mezzo ferroviario, sia per il trasporto di persone che per quello di merci, occorre accelerare la realizzazione del raddoppio della linea Orte-Falconara, quale fondamentale trasversale per il collegamento Tirreno-Adriatico,

impegna il Governo:

a) a rimuovere, con la massima tempestività, gli ostacoli che impediscono l'avvio di lavori già finanziati con la legge n. 17 del 1981;

b) a provvedere, con uno stanziamento da ripartirsi negli esercizi 1987, 1988 e 1989, alle ulteriori esigenze di finanziamento perchè tale opera possa essere avviata alla completa realizzazione».

(0-2059/2/8-Tab. 10)

GIUSTINELLI, RASIMELLI, LOTTI Maurizio

GUSSO. Signor Presidente, intendo presentare un ordine del giorno

che riguarda, come di consueto ormai, la navigazione interna e più in generale il trasporto per via acqua. È la riproduzione quasi identica dell'ordine del giorno che fu presentato l'anno scorso nella stessa occasione. Esso è tuttavia aggiornato perchè nel frattempo è stato approvato il piano generale dei trasporti. Vorrei solo richiamare l'attenzione su una parte che, secondo me, è fondamentale: qui si è parlato delle ferrovie, si è parlato di autotrasporto delle merci, ma non si è parlato — perchè non è di stretta competenza del Ministero — del trasporto per via acqua. Tuttavia, poichè il Ministro dei trasporti è il «*general manager*» del piano generale dei trasporti, credo che questa sia la sede giusta per richiamare la sua attenzione su tale aspetto.

Esprimo anche un rammarico perchè, mentre si è pensato ad incrementare gli investimenti per le autostrade, per le strade e per le ferrovie, nulla è stato fatto per le vie d'acqua interne che pure, in base alle considerazioni generali del piano, si ritiene utile mettere in moto.

Presento pertanto il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di discussione della legge finanziaria 1987 e del bilancio del Ministero dei trasporti,

premesse:

che il piano generale dei trasporti prevede fra il 1986 e il 2000 un aumento complessivo della domanda di trasporto delle merci del 45 per cento con un tasso medio di crescita, cioè, del 2,5 per cento all'anno e quindi un "traffico aggiuntivo" gradualmente crescente nel periodo indicato che per la fine del secolo può quantificarsi intorno ai 300-400 milioni di tonnellate all'anno;

che viene ritenuto indispensabile operare perchè questa considerevole quantità di merci aggiuntiva si ripartisca più equilibratamente fra i diversi modi di trasporto in modo da correggere la grave distorsione determinatasi soprattutto negli ultimi vent'anni attraverso l'abnorme sviluppo dell'autotrasporto che copre ormai oltre il 70 per cento del traffico complessivo e che ha determinato i preoccupanti fenomeni del congestionamento stradale, degli incidenti spesso mortali, del danneggiamento all'infrastruttura, dell'alto livello del costo del trasporto, dell'inquinamento dell'aria, degli elevati consumi energetici ed, infine, la necessità di continui interventi di adeguamento della rete stradale ai crescenti fabbisogni;

che per stimolare un graduale spostamento dei futuri incrementi di traffico verso le "infrastrutture alternative", e cioè verso "ferrovia", "mare" e "idrovia" si prevede di agire, oltre che sul sistema ferroviario, soprattutto sulla "via d'acqua marittima e fluviale" attraverso l'istituzione dei sistemi portuali e interportuali, il recupero e lo sviluppo del trasporto marittimo, la promozione del cabotaggio e della navigazione fluviomarittima, l'utilizzo del sistema idroviario;

che il sistema idroviario della Valle Padana e della Pianura Veneto-Friulana è formato da una rete di oltre 1.000 chilometri in buona parte idonei al transito di natanti commerciali da 1.350 tonnellate ed oltre, impernata 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 attraverso i porti di Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Venezia, Chioggia, Porto Levante, Porto Garibaldi e in prospettiva attraverso quello di Ravenna, rappresenta una grande via d'acqua che attraverso la navigazione di "cabotaggio" e "fluvio-marittima" realizza, grazie all'altra grande via d'acqua che è il Mare Tirreno ed il raccordo con lo Jonio, 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 loro "tasso di ammortamento" molto contenuti, ma è anche più conveniente per quanto riguarda lo "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 le ferrovie;

che 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 consistenti,

impegna il Governo ad operare affinché:

1) 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 da assicurare, manufatti da costruire o sostituire, tratti da completare, impianti portuali da realizzare, attrezzature da installare, collegamenti stradali e ferroviari da attuare e così via) e venga definita la fattibilità di eventuali nuove opere sul territorio nazionale attraverso l'approvazione del "piano poliennale per le idrovie" previsto dal piano generale dei trasporti;

2) nei provvedimenti di attuazione delle leggi per il "credito navale", e per la "cantieristica" si confermi il principio 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 all'innovazione tecnologica ed ai mezzi dotati di alta adattabilità alle condizioni delle infrastrutture idroviarie e marittime esistenti, nonchè per le navi *ro-ro*;

3) vengano adottati provvedimenti ed agevolazioni atti a stimolare la conversione dell'autotrasporto alla navigazione marittima e fluviale

(oltre che verso il mezzo ferroviario), come per esempio: esentare dalle operazioni doganali nei porti le merci che hanno origine e destinazione in Italia; applicare tariffe portuali che coprano il costo effettivo di operazioni di sbarco/imbarco rapide, regolari, economiche ed efficienti; assicurare nei porti accosti ed aree per la movimentazione delle merci in regime di "autonomia funzionale"; creare "centri intermodali" per lo smistamento integrato delle merci fra i diversi modi di trasporto; introdurre facilitazioni tariffarie nelle navi per i veicoli che utilizzano il mezzo marittimo; applicare riduzioni fiscali anche per il carburante della navigazione interna; introdurre un "contributo di percorrenza" per il trasporto per via d'acqua; estendere la "cassa integrazione" e la fiscalizzazione degli oneri sociali anche alle aziende della navigazione interna e fluvio-marittima; aggiornare le prescrizioni tecniche in materia di costruzione e ammodernamento dell'infrastruttura idroviaria; incentivare l'addestramento professionale del personale navigante e dei giovani che intendono navigare; procedere alla revisione del codice della navigazione per le parti non più attuali;

4) venga prevista, in sede di attuazione del piano generale dei trasporti, la realizzazione del collegamento idroviario Adriatico-Danubio, pur proiettato 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 la direttrice Reno-Meno-Danubio e l'asse idroviario Mare del Nord-Mare Mediterraneo lungo il tracciato Reno-Saona-Rodano».

(0/2059/3/8-Tab. 10)

GUSSO

Un secondo punto sul quale vorrei conoscere il parere del Ministro è quello relativo all'inquinamento a Roma e in generale nel paese a causa dei gas di scarico delle automobili. Prendendo spunto da un articolo apparso sull'ultimo numero dell'*Automobil Club* nel quale si parla del metano, che per molti motivi sarebbe preferibile alla benzina in attesa che arrivi la «benzina verde», non pensa il signor Ministro che valga la pena, in via transitoria, prima di passare appunto alla «benzina verde» o all'utilizzo dell'etanolo, incentivare l'impiego del metano o del gas di petrolio liquefatto? Occorrerebbero solo due provvedimenti. Innanzi tutto bisognerebbe occuparsi del sistema della distribuzione, in quanto oggi uno degli impedimenti principali all'estensione dell'impiego di questo tipo di carburante sta nella difficoltà del suo reperimento. In secondo luogo occorrerebbe predisporre nelle nuove automobili un vano, già progettato, nel quale la bombola possa essere inserita in alcuni casi con facilità, mentre in altri con i necessari adattamenti.

Il terzo elemento riguarda la necessità di non gravare la mano, come oggi si fa, sulle automobili che impiegano il metano.

Infine, vorrei rivolgere al signor Ministro una domanda relativa alla mia città, Venezia. Vorrei sapere se, a livello prevalentemente di studio, il Ministero ritiene che sia fattibile l'utilizzazione del complesso di rete ferroviaria circostante la zona di Mestre e di Venezia, che arriva fino all'interno del porto della città storica, al fine di facilitare il trasporto delle persone, usufruendo di queste infrastrutture già esistenti, sia pure mediante gli opportuni adattamenti ed investimenti.

Presidenza del Vice Presidente DEGOLA

MITROTTI. Signor Presidente, farò una brevissima carrellata che non ha la presunzione di essere esaustiva dei tanti problemi che possono essere recapitati all'interno della tabella 10; nè darò eccessivo credito a quelle indicazioni, per le argomentazioni che con ricorrenza sono state rinnovate in occasione dell'esame delle altre tabelle. Mi curerò invece di sottolineare alcuni aspetti della problematica dei trasporti che più immediatamente confliggono con la vasta utenza e con la più vasta opinione pubblica. Di alcuni di tali temi hanno già fatto cenno i colleghi che mi hanno preceduto; peraltro si tratta di questioni che storicamente ho anche richiamato nel corso di altre discussioni. Tuttavia mi sembra doveroso riprenderle in occasione della discussione specifica del bilancio del Ministero dei trasporti.

Vi è un problema di viabilità ed un problema di sicurezza, derivante dal primo e da questioni connesse. Il problema della viabilità mi sembra sia stato contestato anche per la parte già programmata, che non trova sufficiente riscontro in dati reali. Desidero unicamente sottolineare come ancora non ci si soffermi nella individuazione di percorsi specifici per il trasporto merci e come da tale ritardo derivi una serie di difficoltà per i trasporti residui ed anche per le interconnessioni che il trasporto merci su strada realizza con altri tipi di trasporti. La polemica sui TIR è abbastanza recente; vi è chi ha intravisto nel decreto limitativo delle velocità un intervento risolutivo del problema. La esperienza sin qui condotta, sia pur ridotta in un arco breve di tempo, ha già dimostrato che non è strada unicamente percorribile nè esaustiva quella della imposizione di limiti, anche perchè dalla serie dei verbali redatti dalle forze di polizia addette ai controlli su strada si è ben riscontrato che tra i reati più contestati vi è stato quello della manomissione dei cronotachigrafi. Se a questo si aggiungono la scarsità del personale addetto ai controlli e la vastità della rete viaria ben si evince la limitatezza dell'incidenza del provvedimento sul fenomeno del traffico merci nella sua estensione globale. Vi è stato il tentativo, attraverso il divieto di circolazione per gli automezzi pesanti, di rivitalizzare il trasporto ferroviario, riconnettendo al primo provvedimento quello dell'incremento temporaneo dei trasporti rotabili. Ma anche questo provvedimento ha delineato una scelta particolare, essendo «piovuto» in assenza totale di un sistema organizzativo e di una agenzia per la raccolta delle merci che potesse adeguatamente recapitare un flusso sensibile di prodotti entro l'alveo dei trasporti rotabili. Vi sono alcune proposte che sono state formulate e che io voglio riprendere per memoria e comunque trasformare in sollecitazione al Ministro.

Ho già sottolineato la carenza dei controlli ed in altre occasioni ho avuto il coraggio di denunciare la prassi ricorrente della corruzione degli addetti al controllo su strada: prassi costante per i conducenti di automezzi pesanti è quella di inserire, prima ancora della partenza, alcune banconote nella propria patente e di esibire la stessa in caso di fermo per controllo, col corredo appunto di queste banconote. Non vi è chi tra noi non abbia avuto confidenze a conferma di questa tacita connivenza tra il conducente pressato da obbligazioni di trasporto e da ricerca di utili e il controllore forse mortificato da retribuzioni e riconoscimenti

economici inadeguati. Ignorare questo stato di cose mi sembra precludere ad ogni buon intendere ed ad ogni buona proposta una seppur minima effettualità. Mi sembra quindi necessario ribadire la necessità di un miglioramento dei controlli, nel senso qualitativo ma anche nel senso quantitativo, nonché una razionalizzazione degli stessi in funzione di quei flussi di traffico più meritevoli di controllo, non fosse altro per le implicazioni da essi scaturenti sul traffico ordinario dei passeggeri.

Mi sembra altresì doveroso ricordare anche l'esigenza di una revisione sostanziale delle licenze, perchè attraverso quest'intervento possibilissimo si possa riuscire a depurare la benemerita categoria dei conducenti di TIR dai cosiddetti «tirroristi», che in periodi anche troppo recenti hanno seminato lutti lungo le strade.

Mi sembra altresì utile ricordare l'indifferibilità della riforma dell'organizzazione del trasporto merci d'Italia. Vi è una serie di propositi più che di proposte che è retrodatabile in un arco sufficientemente lungo che ormai ci sta alle spalle. Ritengo sia giunto il momento per un impegno fattivo del Governo che concreti queste attese in disposizioni adeguate. Di certo i tempi richiedono una scelta che deve attestarsi su una dicotomia che non consente altre soluzioni: o si persegue un adeguamento delle strutture viarie in funzione dei volumi di traffico e delle caratteristiche tecniche dei mezzi, e quindi si dimensionano i fattori di sicurezza stradale in relazione a questi parametri, o bisogna seguire la strada inversa, adeguare cioè il trasporto merci ai percorsi esistenti. E parlando di percorsi esistenti intendo accomunare i percorsi stradali a quelli ferroviari e a quelli idroviari, un sistema quest'ultimo scarsamente utilizzato, anche se presenta una potenzialità considerevole, tenuto conto che è capace di sviluppare una rete di trasporti superiore ai 3.000 chilometri.

Credo che queste proposte, se affrontate seriamente, pongano delle obbligazioni riflesse sul piano della spesa, obbligazioni che non hanno riscontro nei documenti contabili al nostro esame, ed è questo un motivo che desidero sottolineare per anticipare sin da ora che la mia parte politica prende le distanze dalla previsione di spesa nel settore dei trasporti e che si oppone a scelte estremamente divaricate dagli obiettivi che ho qui ricordato. Forse qualcuno vorrà sottolineare la buona volontà di intervento attraverso quella serie frammentaria di azioni che in parte ho già ricordato, alle quali potremmo aggiungere anche gli interventi concreti di controlli sin qui effettuati. La polizia stradale, in Abruzzo e in Molise, nei giorni immediatamente successivi all'emanazione del decreto, ha effettuato centinaia e centinaia di controlli. Devo anche sottolineare che mi risultava, per esperienze personali, la particolare operatività del personale addetto ai controlli in questa area.

Tuttavia, tali interventi di certo non possono portare acqua al mulino di pretese solo enunciate e di previsioni solo elencate. La preoccupazione tende a crescere quando addirittura dei fattori di insicurezza stradale diventano oggetto di lancio pubblicitario per l'attività dei trasporti industriali.

Ho proprio qui una pagina del quotidiano «La Gazzetta del Mezzogiorno» che trionfalisticamente così titola: «In Italia ancora a tutto TIR. Oltre il 60 per cento delle merci viaggia su gomma; costi maggiori ma grandi velocità.» Dovrebbe bastare questo titolo, con il relativo sottoti-

tolo, perchè qualche magistrato solerte o qualche pretore d'assalto si dedichi a verificare i termini numerici della grande velocità e a correlare tale velocità con la serie interminabile di luttuosi che le strade registrano. Il dato statistico rilevato unicamente dai decessi avvenuti sul luogo dell'incidente ci dice che in Italia vi è un indice di poco più di un decesso al giorno.

Le compagnie di assicurazioni che gestiscono i sinistri, e che quindi registrano, attraverso la liquidazione dei danni, i decessi avvenuti dopo il ricovero in ospedale, dicono che i decessi giornalieri superano le 3 unità. È un dato strabiliante e allarmante che mi sembra strano non sia stato colto in altri interventi. Io lo sottopongo alle valutazioni del Ministro, al quale chiedo un riscontro specifico, in un raccordo della politica dei trasporti in funzione di un doveroso intervento, quanto meno di contenimento di una mortalità così alta.

All'onorevole Ministro vorrei anche chiedere elementi concreti di valutazione in ordine ad un piano trasporti che tutti auspicano si collochi all'interno di una visione integrata, un piano trasporti però che in questa ottica oggi non è possibile leggere, in quanto sono carenti i provvedimenti sussidiari che possano supportare scelte di tale natura.

Il fattore di sicurezza stradale, quindi, fino ad oggi negletto, può considerarsi invece un obiettivo primario delle scelte del Ministero preposto ai trasporti, una sicurezza che trova in particolare la Puglia come area a rischio.

Ho proprio qui dei dati, onorevole Ministro, che forse meriterebbero di suscitare la sua attenzione, non foss'altro perchè la massa delle deleghe fiduciarie che le hanno consentito di vestire l'attuale carica di responsabilità le viene proprio da questa regione. Le voglio ricordare, onorevole Ministro, che lei verso questa regione porta un debito che, più che da favoritismi, dovrebbe essere sostanziato da concreta attività di Governo. E l'attività concreta di Governo non può prescindere dal prendere atto di questi dati che fino ad oggi non mi risulta siano stati presi in considerazione dal Ministero.

Io intendo, elencandoli, ricordarli al Ministro, per ricordargli anche l'impegno di corrispondere all'atto fiduciario.

Sulle strade pugliesi nel 1985 sono morte per incidenti stradali 433 persone e 6.951 sono rimaste ferite. La provincia dove è più rischioso viaggiare è quella di Bari con 154 morti; seguono Foggia con 84, Lecce con 81, Taranto con 60 e Brindisi con 64 morti. L'Istituto di statistica calcola una media di più di una persona deceduta al giorno, cifra destinata a salire se si considerano gli accertamenti delle compagnie di assicurazione, secondo le quali in Italia le morti per incidenti della strada superano la media di tre al giorno.

Signor Presidente e onorevole Ministro, quando si hanno cariche di responsabilità nel preordinare i mezzi perchè venga tutelata la vita del cittadino, sia essa collocata sulle sue gambe o temporaneamente allocata in una autovettura autonomamente mobile, la responsabilità di chi ricopre cariche di Governo deve prendere atto di questi dati e deve dare dei segnali di recepimento delle esigenze che si manifestano.

GUSSO. Ahimè, il 90 per cento degli incidenti è dovuto a cause dipendenti dall'utente.

MITROTTI. Non ho questi dati, ma abbiamo valutato le varie tabelle statistiche quando abbiamo parlato del casco. Mi sembra che anche in quell'occasione tra le cause degli incidenti prevalessero quelle derivanti da fattori di circolazione rispetto a quelle derivanti da fattori personali del guidatore. Peraltro siamo tutti utenti, siamo tutti automobilisti e di certo non avrò fatto piacere a nessuno sentire la propria autovettura sbandare a causa di un sorpasso effettuato da un TIR ad oltre 100 chilometri all'ora. Se questa è la realtà non vedo come possa mettersi in dubbio che vi è un elemento di rischio che deve essere eliminato attraverso un intervento di migliore disciplina della circolazione stradale.

Ho appena accennato alla capacità del Ministro di curare il proprio elettorato e ho sottomano dei dati per i quali ritengo che la risposta, pur data dal Ministro ad un'interrogazione parlamentare di un deputato comunista, meriti un'ulteriore puntualizzazione. Dal 1983 al luglio 1986 risultavano assunti 1.271 invalidi per le cosiddette «assunzioni delle categorie protette». Prima che io vada oltre, la prego, signor Ministro, di capire lo spirito con cui leggo questi dati. Vengo dal comune di Monopoli la cui stazione ferroviaria è stata gratificata di 12 di questi soggetti. Prego lei o qualche funzionario delle Ferrovie dello Stato di prendere atto di tale situazione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Le Ferrovie dello stato sono un ente autonomo dal 1° gennaio 1986 e ciò è più importante di quanto non appaia. Non sto nemmeno rispondendo alle polemiche, ma alcuni parlamentari pugliesi non tengono conto del fatto che taluni elementi sono cambiati, in particolare il sistema organizzativo e la natura giuridica dell'ente. Pertanto alcune delle cose che mi vengono richieste non sono più di stretta competenza del Ministro dei trasporti.

MITROTTI. Sto richiamando questi particolari perchè mi sembra se non vado errato — che tali assunzioni siano state disposte nell'ultimo periodo di vita dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. No, nel modo più assoluto. Lei ha delle informazioni sbagliate. Lei fa riferimento agli ultimi tre anni e i fatti citati rientrano in quella normativa di legge, che lei dovrebbe conoscere benissimo, alla quale mi attengo scrupolosamente, io come tutti gli altri Ministri.

Se volete giocare con le parole fatelo pure; se volete avere risposte sui fatti, i fatti sono questi.

MITROTTI. Non serve trincerarsi dietro la legge perchè le posso dare la dimostrazione di conoscere benissimo la legge n. 482 del 1968 a cui fa riferimento, sottolineandole innanzitutto che quello previsto non è un obbligo ma una facoltà. Inoltre non ho riferito alcunchè di specifico contro il Ministero; ho solo effettuato un richiamo alla capacità di superiore verifica e controllo del Ministero che mi sembra sia rimasta anche dopo l'istituzione dell'ente autonomo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Visto che lei mi pone una domanda precisa, dovrebbe anche sapere che proprio sulla base di una si-

tuazione di eccedenza in alcune amministrazioni, l'Ente ferrovie dello Stato, su indicazione del Ministero, ha provveduto alla riqualificazione di una parte del personale eccedentario adibendolo, ad esempio attraverso corsi specifici, ad un'attività di informazione dei passeggeri. Si è cercato di fare un lavoro che, a mio giudizio, sarebbe stato giusto fare fin dall'inizio perchè corrispondeva ad alcune esigenze legittime.

MITROTTI. Lei sta confermando la legittimità delle mie considerazioni.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Quando si fanno delle osservazioni sensate cerco di rispondere in maniera adeguata.

MITROTTI. Lei converrà sul fatto che il riferimento non può essere ostativo al collocamento di una categoria che dovrebbe rientrare nelle preoccupazioni prioritarie del Governo. Quello che a volte lascia perplessi è il metodo, è l'assenza di una qualificazione: ciò doveva essere nelle preoccupazioni di chi ha disposto quelle assunzioni *ab origine*. Non ci si deve preoccupare dopo di tale qualificazione. È stato addirittura esortato il personale già presente nelle stazioni affinché custodisse e controllasse nuovi assunti perchè essi necessitavano di un'altra persona in affiancamento per non procurare danni a se stessi e agli altri.

Il fatto che si siano toccate simili punte di improvvisazione nell'effettuare le assunzioni del personale mi sembra debba essere segnalato al Ministero da chi ha avuto testimonianza diretta dei fatti; nè può suonare scandalo o polemica il fatto che se ne parli, anche perchè ciò che avviene sulla pelle degli invalidi non è nemmeno circoscrivibile nell'ambito dell'Amministrazione dei trasporti: dai comuni alle USL, alle aziende dello Stato e del parastato vi è stato — e mi auguro che non si verifichi più — un mercato di invalidi che in altre occasioni, ad esempio nella Commissione lavoro e previdenza sociale di questo ramo del Parlamento, tutti i partiti hanno contestato; tutti, non ve n'è uno che non lo abbia fatto.

Allora mi permetto di chiedere se sono stati effettuati quei controlli che la legge pure impone. Infatti per taluni l'invalidità è ostativa comunque di un qualsiasi incarico, mentre per altri lo stato di salute ottima è ostativo dell'assunzione tramite il canale privilegiato. Mi riferisco a questi casi contrapposti per chiedere un intervento del Ministero al fine di una verifica puntuale nell'interesse dei soggetti aventi titolo e diritto e nell'interesse anche della pubblica amministrazione e degli utenti del servizio. Se avessi voluto fare polemica, mi sarei riferito forse agli indici percentuali numerici delle province dalle quali provengono in gran parte gli assunti e avrei potuto correlare quelle province alle sedi di origine di determinati funzionari della segreteria del Ministro. Evito di fare questi riferimenti perchè essi non devono trovare spazio nel dibattito sul bilancio e sul disegno di legge finanziaria.

Il problema delle ferrovie resta e resta notevole in particolare per l'area pugliese. Mi sono stancato di leggere sulla stampa quotidiana le lettere di protesta firmate da un numero cospicuo di cittadini. Resta una grande fatica viaggiare in treno da Lecce a Bari: tali parole sono riprese da una lettera pubblicata il 4 novembre. Ancora: «Da Palermo a Lecce 16 ore di treno», altra protesta pubblicata il 30 novembre. «È troppo

chiedere un treno per Bari?»: altra protesta del 4 novembre. E mi sono riferito ad un arco di pochi giorni del mese di novembre. Se andiamo a prendere le collezioni dei quotidiani per un periodo più lungo, vediamo che queste lamentazioni ormai sono un segnale costante. Vogliamo fare il punto su una situazione controversa, che ha dato adito ad interpretazioni diametralmente opposte: da un lato l'utenza, sulla base dell'esperienza personale, contesta tempi, orari, razionalità di linee; dall'altro il Ministero si trincerava dietro ipotesi di ri forma che addirittura prevedono che il cittadino sarà avvantaggiato economicamente sul costo dei trasferimenti per ferrovia. Ora, vorrei vedere per l'area pugliese, in particolare per il tratto da Bari a Lecce, dove sta la positività della politica dei trasporti, se ancora viaggiamo su binario unico; da Bari a Fasano, se ancora gli appalti si attardano, se ancora il Ministero non è stato sollecito a scuotere i comuni che dovevano adeguare i propri strumenti urbanistici, se ancora la burocrazia e la lentocrazia bloccano gli appalti allo stadio della revisione dei prezzi e dell'aggiornamento dei progetti.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatore Mitrotti, le chiedo scusa ma sono costretto a recarmi nell'altro ramo del Parlamento perchè in questo momento si sta discutendo sulla fiducia al Governo. Pertanto chiedo che i lavori vengano sospesi e rinviati al pomeriggio.

MITROTTI. Non per scortesia nei suoi confronti, ma credo che non sia possibile sospendere una seduta quando un intervento non è concluso.

PRESIDENTE. Senatore Mitrotti, lei può integrare il suo intervento alla ripresa dei lavori.

Aderendo alla richiesta del Governo, sospendo i lavori della Commissione, avvertendo che riprenderanno alle ore 16.

I lavori, sospesi alle ore 12,40, vengono ripresi alle ore 16.

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori sospesi questa mattina. Prego il senatore Mitrotti di prendere la parola per integrare l'intervento da lui svolto stamattina

MITROTTI. Nel mio intervento ho svolto, un po' a volo d'uccello, un'analisi della situazione dei trasporti e ho riguardato gli stessi fattori di analisi nell'ottica della sicurezza verso cui dovrebbe essere finalizzata la maggior parte degli investimenti governativi. Nel delineare questi elementi, vorrei, ora, parlare anche di dati numerici. Ho già sottolineato la estrema pericolosità degli indici e ho detto al Ministro di prevedere, nella acquisizione di certe cifre, o la possibilità di un ridimensionamento, di una parziale smentita, oppure comportamenti conseguenziali, possibilmente da tradurre in atti dispositivi tesi a migliorare le fasi di controllo della circolazione e la fase di disciplina della stessa. Ho ricor-

dato la vicenda dei TIR e degli eventi relativi e ho ricordato che non può essere considerato soddisfacente un provvedimento che sia solo un tentativo, come quello emanato, specie oggi che già si parla di «marcia indietro» rispetto a quelle norme. Ho preso atto, con piacere, del tentativo, sia pure sporadico e disarticolato, di incentivare il trasporto su rotaia, in occasione del divieto di circolazione dei camion ed io stesso ho evidenziato lo scarso risultato conseguito con un intervento troppo contenuto.

Per quanto riguarda, poi, l'aspetto propositivo, ho anche avanzato qualche suggerimento: ho richiesto maggiori controlli, la revisione sostanziale delle licenze di autotrasporto e la riforma della organizzazione del trasporto merci. In questa occasione ho parlato delle arterie camionabili riservate solo al trasporto-merci e in più ho chiesto che fosse resa competitiva la rete ferroviaria.

Questo è il reticolo delle considerazioni di premessa che ho fatto, dentro il quale intendo adagiare qualche considerazione più specifica, in ordine anche alla normativa già varata che fino ad oggi si è dimostrata non del tutto operativa se non, addirittura, ferma al palo di partenza.

Con riferimento al piano dei trasporti, ho sottolineato la necessità di integrazione e aggiungo che le previsioni in esso contenute meritano una verifica di attendibilità, almeno alla luce delle contrapposizioni che sono scaturite. In particolare, mi riferisco al ponte sullo stretto di Messina, un progetto che non si sa quanto ipocrita e quanto, invece, possibile nella realizzazione; un'opera sulla quale si sono contrapposti pareri autorevoli di enti promotori e di enti gestori dei servizi interessati.

Mi sembra che in occasione di un documento di tale importanza per l'economia finanziaria del nostro paese, qual è il disegno di legge finanziaria, dovrebbe venire da parte governativa un chiarimento, una presa di posizione con un ridimensionamento delle previsioni del piano già esistente o, comunque, con un diradamento delle nubi che si sono innalzate dalle posizioni contrastanti.

Ho anche sottolineato come fosse incomprensibile che di fronte alla negatività del fattore del trasporto-merci, questo stesso fattore fosse usato anche come indicazione pubblicitaria. Ho fatto questo riferimento in relazione ad articoli apparsi su quotidiani. Ho anche detto che tali sottolineature avrebbero meritato l'interesse di qualche pretore «d'asalto», per una giustizia più tranquilla e serena.

Per quanto riguarda in particolar modo il problema delle ferrovie, ho delineato un quadro che trae origine da posizioni assunte dall'utenza, posizioni da me rilevate su organi di informazione: esposti, lettere e via di seguito, sottoscritte da un nutrito numero di cosiddetti pendolari. Ho accanciato la problematica con particolare riferimento all'area della Puglia, un'area ancora in sofferenza di fronte ai traguardi di raddoppio della rete ferroviaria, superati nella stragrande maggioranza del territorio italiano.

Alle segnalazioni, da me colte a piene mani, vorrei ora affiancare alcune considerazioni non di parte in quanto collimano con posizioni assunte da organizzazioni e rappresentanze di ben altra colorazione politica. Intorno al problema ferroviario si sono tenuti incontri, dibattiti, tavole rotonde e non sono mancati i pronunciamenti, in particolare, delle organizzazioni sindacali patrocinanti, specie in questi giorni, azioni di protesta. Le critiche per la gestione dell'Ente ferrovie dello Stato sono

venute, non più tardi del novembre scorso, anche da organizzazioni sindacali fiancheggiatrici della parte politica a cui appartiene l'attuale presidente dell'ente, parte politica che, peraltro, è maggioritaria all'interno del consiglio di amministrazione dell'ente stesso.

Ebbene, è stata la CISL a sottolineare l'esigenza di chiarezza sul trasporto ferroviario, a rivendicare il rispetto dei diritti e delle esigenze degli utenti e dei cittadini. Tutto ciò consente la «sottolettura» di uno stato di carenze che lasciano insoddisfatto il sindacato. La stessa CISL ha sottolineato che la filosofia che oggi regola le scelte del nuovo ente si basa essenzialmente sulla riduzione dei tempi di percorrenza sulle grandi distanze. Non è il mero parametro temporale della velocità sui lunghi percorsi che può orientare la politica di un'azienda come quella ferroviaria, di diretta emanazione statale, se si tiene conto della configurazione antecedente all'attuale: un'azienda che ancor più è nata per fungere da volano ad un processo di sviluppo delle aree meridionali che stentava a prendere quota.

C'è da attendersi quindi — e il Governo dovrebbe assumere questa aspirazione tra i suoi impegni — che una politica dei trasporti accorta confronti utilmente la riduzione temporale della percorrenza sulla lunga distanza con le interconnessioni che tale scelta concreta in ordine allo sviluppo dell'area geografica interessata. Dirò in forma ancora più chiara che risolvere il problema della riduzione dei tempi di percorrenza con la soppressione di fermate in stazioni e quindi in comuni che presentano fenomeni rilevanti di pendolarismo significa bruciare sull'altare pagano della illusione di un contenimento dei costi aziendali l'incenso di scelte chiaramente improduttive, quando non addirittura dannose. Sicchè il dovere del Ministro e del suo dicastero sarebbe quello di effettuare uno studio correlato alla situazione dei luoghi ed alla natura dei fenomeni che coinvolgono l'esercizio del trasporto ferroviario. Accanto alle considerazioni critiche della CISL, si sono fatte avanti analoghe posizioni a sostegno di rivendicazioni che, a parer mio, risultano disattese nei documenti programmatici al nostro esame.

Bisogna considerare che la politica unitaria del territorio e dei trasporti ferroviari fino ad oggi ha finito con il penalizzare le aree geografiche del Sud che, a tutt'oggi, non beneficiano di un adeguato livello qualitativo del servizio ferroviario che possa essere alla pari con le aree del Nord. Basta guardare alla qualità del materiale rotabile; basta prendere atto dei tratti che ancora non beneficiano del raddoppio dei binari o che sono ancora sprovvisti di elettrificazione per cogliere i contorni di un ritardo dell'intervento dello Stato che ha finito con il penalizzare ingiustamente alcune realtà locali e produttive, le quali invece necessitano forse di maggiore attenzione. Al limite, a mio modesto avviso, le popolazioni di queste aree potrebbero rivendicare una riduzione delle tariffe in quanto l'Ente ferrovie dello Stato poco correttamente applica un criterio di uniformità delle tariffe per situazioni di trasporto qualitativamente diverse.

Vero è che l'onorevole Ministro dei trasporti ha pur dichiarato propositi accettabili e condivisibili. Mi riferisco ad uno degli ultimi incontri cui ha partecipato il ministro Signorile, ossia al convegno tenutosi recentemente a Napoli: egli, in quella occasione, ha sottolineato la necessità di un uso articolato delle risorse, l'esigenza di un sistema organizzativo e

funzionale integralmente inquadrato nel processo di riforma e l'auspicio di un'apertura piena e totale all'innovazione tecnologica. Devo ricordare tuttavia il controcanto del ministro De Michelis che ha denunciato un esubero di 100.000 ferrovieri rispetto alle esigenze ipotizzabili, e costatare che non vi è traccia di una trasmutazione di siffatti propositi del ministro Signorile in impegni concreti. Anzi, a voler leggere relazioni e dati dei documenti al nostro esame, vi è la prova di una incapacità e di una indigenza economica che non consentono di ben sperare per il futuro dei trasporti italiani; senza contare che situazioni particolari, quali ad esempio quella della stazione di Bari (di ampio respiro territoriale e di largo interesse economico per la regione e per l'intero paese), non sono state nemmeno sfiorate; le contraddittorie posizioni assunte nell'arco degli anni trascorsi tra l'ex ministro Formica ed il subentrato ministro Signorile, con la parentesi del ministro Casalinuovo, aggiungono poi notevoli perplessità agli interrogativi senza risposta che da anni si agitano, senza attivare alcun contenzioso campanilistico, tra l'area barese e quella leccese.

Non v'è chi non veda quindi come sia necessario ed urgente un impegno governativo a chiarificazione della contesa che, a mio avviso, può trovare soluzione equitativa solo attraverso un contemperamento di esigenze comunque esistenti nelle due aree. Di certo, la funzione sul piano del commercio e dell'economia dell'intera area pugliese assunta da sempre da Bari non può essere cancellata, nè può essere mortificata; è altresì vero che i livelli produttivi della provincia leccese meritano di essere esaltati e di ricevere il supporto di servizi ancora oggi largamente carenti. Auspico pertanto che il Ministro faccia conoscere, all'interno del significativo dibattito parlamentare sulla programmazione economica dello Stato, il suo orientamento ed anticipi le linee di intervento in prospettiva.

Questa mattina ho anche sottolineato come il disagio per i tempi delle linee ferroviarie nel Sud sia esteso ed ho richiamato la denuncia di un cittadino sui tempi di collegamento per via ferroviaria da Palermo a Lecce (18 ore).

Aggiungo che in quest'ultimo periodo, nell'ottica dell'abbassamento dei tempi di percorrenza sulle lunghe distanze, si è proceduto alla soppressione di alcuni convogli diretti al Sud, nel Salento. Il disagio ha avuto un'eco vastissima; i pendolari si sono mobilitati a centinaia per segnalare agli organi di informazione la loro protesta e l'incomprensione per scelte penalizzanti chi di quel mezzo pubblico aveva estrema necessità per svolgere la sua funzione sociale di lavoratore inserito nella politica produttiva.

Sembra quasi che attraverso una politica dei trasporti non sufficientemente ponderata si vogliano porre le premesse per una serie di danni irreversibili. Ciò non è accettabile e un'altra delle richieste che formulo al Ministro è relativa ad una valutazione corretta e correlata delle scelte riorganizzative del servizio ferroviario all'interno della Puglia in raccordo con le esigenze delle singole comunità. È impossibile che in tempi di dichiarata e conclamata democrazia e partecipazione i comuni e i cittadini in genere della Puglia vedano piovare dall'alto decisioni avverso le quali non è stato possibile esprimere alcun parere contrario. Mi auguro che il Governo voglia cambiare atteggiamento per dare, con il coinvolgimento

dell'utenza, un segno dell'attenzione che mostra ai problemi, sottolineando implicitamente la volontà di una soluzione effettiva degli stessi.

Se quello che ho testè ricordato è un disagio specifico della Puglia, vi sono elementi che portano a considerare come esso sia esteso anche oltre i confini di tale regione. Basta controllare, ad esempio, i tempi di percorrenza di alcuni treni (il rapido 959 da Milano a Bari oppure il treno 520 della linea Lecce-Milano) per prendere atto del fatto che i tempi complessivamente impiegati e le soste previste possono far collocare certe scelte, che continuano ad essere mantenute in vita, nel medioevo dei trasporti più che nell'era moderna. Posso comprendere la difficoltà di far quadrare in forma sinergica linee, tempi, incroci del servizio ferroviario (ciascuno di noi è a disagio quando deve affrontare e decifrare l'orario ferroviario), ma quello che non posso capire è che problemi specifici, come quelli delle grandi linee di collegamento tra il Nord e il Sud, conservino ancora oggi quelle caratteristiche negative che si traducono in seri danni per la popolazione. Mi auguro che questa situazione a pelle di leopardo tra aree penalizzate ed aree non dico privilegiate, ma quanto meno meglio servite, possa beneficiare di un intervento governativo che contemperi le diverse esigenze nel segno di una ricercata migliore organizzazione del servizio ferroviario.

Ciò non deve rimanere un auspicio, ma deve costituire una scelta programmatica di un Ministero come quello dei trasporti che tanti apporti può fornire allo sviluppo dell'economia dell'intera nazione.

I disagi che ho qui ricordato si possono associare a quelli che in altre parti del territorio colpiscono gli utenti del sistema ferroviario. Il nostro Gruppo in diverse occasioni ha fatto oggetto di sindacato parlamentare la materia, ma dobbiamo lamentare in questa sede, riprendendo o evocando semplicemente i nostri passati interessamenti, che non abbiamo avuto un riscontro soddisfacente alle sollecitazioni che abbiamo inteso muovere, talchè oggi problemi pur sollevati e pur conosciuti da anni continuano a ristagnare, procurando allo Stato una diseconomia nella gestione del servizio e procurando al cittadino i disagi fisici dei disservizi.

Forse non è senza motivo che proprio in questi giorni «Il sindacato delle ferrovie statali vada senza freni»: è questo il titolo de «Il Sole - 24 Ore» di quest'oggi. Si chiedono perequazioni retributive e vi è l'evidenza di un crollo di produttività delle stesse ferrovie. E mentre in Germania la redditività delle ferrovie supera quella dell'industria manifatturiera e nella Gran Bretagna addirittura la quintuplica, noi abbiamo una redditività in negativo con un indice del 3 per cento circa.

Ci aspettano in questi giorni, quindi, i disagi di un sistema di trasporto, quello ferroviario, che con ogni probabilità sarà in preda al caos. Questa non è una novità perchè ciò accade puntualmente nell'imminenza di particolari festività, quando ci si trova alle prese con un uso impossibile di quei mezzi di collegamento di massa che sono i treni. Questo rappresenta il segnale peggiore che si possa dare agli italiani costretti a lavorare all'estero e che pensano di ricongiungersi alle loro famiglie temporaneamente durante le festività natalizie.

Tornando alla mia regione, analoga alla situazione denunciata per la zona di Bari è quella dei trasporti nell'area tarantina. Anche in questa zona in diverse occasioni è stato sottolineato che i treni in servizio sono

fatiscenti; un «ammasso di ferraglia» è stato definito in alcuni casi qualche convoglio. Senza parlare poi della vetustà degli impianti ferroviari e delle stazioni per l'intera provincia di Taranto, in primo luogo per lo stesso capoluogo ionico.

Il traffico di questa area è regredito a quello degli anni '30. Questo dato dovrebbe suonare ad allarme per quanti hanno responsabilità di Governo. Si tratta di un'area che ha visto lo Stato impegnato in investimenti di singolare portata. Infatti, si è inteso rivitalizzare l'area ionica con la presenza del siderurgico, ma oggi si deve lamentare l'incapacità dei servizi esistenti di adeguarsi alle mutate esigenze. Gran parte del flusso pendolare dei lavoratori che accedono agli impianti dell'Italsider ha dovuto rinunciare al più economico mezzo ferroviario per rivolgersi all'uso del trasporto autonomo, cioè alla propria vettura, oppure affidarsi ai mezzi di trasporto su gomma gestito dalla Regione a costi notevoli. Mi sembra quindi contraddittoria la posizione del Governo che, mentre tenta di recuperare redditività all'economia nazionale, attraverso notevoli investimenti, erode poi possibili utili attraverso una politica di trasporti che assorbe altre risorse unicamente per la fase di gestione.

Sia ben chiaro: non è intravedibile in questa area, così come nelle altre province pugliesi, alcuno sforzo teso ad un ammodernamento tecnologico delle strutture.

Bisogna altresì aggiungere — e vorrei rivolgere questa segnalazione all'onorevole Sottosegretario, per un'attenta verifica — che esistono situazioni abnormi: personale assunto in determinate aree però con provenienza, dal punto di vista della residenza, da altre regioni e province, viene comandato in trasferta nelle province di origine, senza che si provveda ad un trasferimento definitivo, che elida gli oneri di trasferta che sono notevoli se raffrontati ai livelli di retribuzione. Così pure, vi sono casi documentati che nascono da particolari situazioni familiari e costringono gli interessati ad accettare la possibilità di comando o trasferimento temporaneo senza alcun onere aggiuntivo: ebbene, tali casi sono disattesi da ogni considerazione.

Mi sembra allora utile che il Ministero ponga attenzione a questi aspetti del problema e che eviti, ad esempio, che in una città un tale avvocato risulti in trasferimento temporaneo da quattro anni ed eserciti nelle ore pomeridiane la libera professione. E così pure bisognerebbe evitare che il personale assunto al Nord, con nucleo familiare al Sud, si sottoponga a turni di lavoro impossibili che lo costringono ad essere assente dallo stesso nucleo familiare.

La necessità di intervento nel senso che ho qui delineato viene in luce anche se si considera che sul settore del trasporto ferroviario delle aree della Puglia sono calati gli avvoltoi degli appalti pubblici, gente unita in cordate imprenditoriali che hanno bloccato commesse notevoli. La stampa ha denunciato nel caso del raddoppio della Bari-Taranto uno «scippo» di 700 miliardi; imprese di altre aree, avendo assunto appalti nell'area ionica, trasferiscono in quelle stesse aree masse di lavoratori geograficamente estranei all'area stessa, penalizzando ulteriormente quelle forze-lavoro locali che oggi non trovano soluzioni alternative alla possibilità di essere impiegate nelle attività di questi grossi appalti.

Dagli organi di informazione è venuta una dura censura nei confronti del mondo politico, che invece non ha condannato simili opera-

zioni. Io ho ritenuto, per debito personale, ma ancor più per dovere di rappresentanza di queste aree meridionali, di dover denunciare quanto sta avvenendo. Chiedo pertanto al Ministero dei trasporti di inserirsi nella verifica per l'affidamento dei lavori al fine di offrire una tutela, se non risolutiva, almeno fiancheggiatrice dei pochi volenterosi che la ricercano, alle popolazioni di queste aree.

Se da questa rapida rassegna di problemi che ho qui delineato qualcuno può pensare che i disagi siano patrimonio esclusivo dell'area meridionale, devo invece contraddirlo, perchè è proprio di quest'oggi la denuncia che «sulla Roma-Firenze i pendolari hanno bloccato la ferrovia». Ritengo che già nella stessa parola «pendolare» sia insita una certa qualificazione. Quando si dice pendolare, si esprime già il disagio del trasferimento, si indicano lunghi percorsi, rientri a tarda ora, rinuncia a vivere una vita di relazione ed una vita familiare.

In base alle considerazioni che ho testè svolto, ritengo che i fattori che incidono negativamente su questo tipo di cittadino debbano essere coscienziosamente vagliati al fine di non causare danni aggiuntivi a quelli che la stessa condizione di pendolare già provoca.

Voglio, avviandomi alla conclusione, riferirmi ad un altro settore di competenza del Ministero dei trasporti, quello della motorizzazione. La relazione alla tabella 10 ha dedicato ampio spazio nel commentare l'attuale situazione dell'automazione e a delineare le linee prospettiche dei futuri sviluppi.

Prendo atto delle realizzazioni finalizzate a collocare questo settore della pubblica amministrazione all'interno dei paesi europei, ad allinearlo alla normativa CEE. Tuttavia, non posso non sottolineare in questa occasione dibattimentale come i propositi esposti nella relazione e le certificazioni rilasciate dalla stessa siano ben distanti dal «vestire a misura» l'attuale realtà degli uffici della motorizzazione.

Vero è che la meccanizzazione delle procedure ha risolto tanta parte dei problemi precedentemente esistenti.

È vero anche che senza la meccanizzazione sarebbe pressochè impossibile gestire il livello delle afferenze funzionali che vengono recapitate a questo settore. È altresì vero che manca ancora uno sforzo di adeguamento delle strutture a modalità di funzionamento mutate, a qualità di servizi mutati. Faccio un esempio, forse banale: oggi si fa largo uso dei moduli inerenti la meccanizzazione dei dati, ma non vi è un sistema di archiviazione della modulistica che ne consenta la conservazione e ne faciliti la consultazione. Dirò di più: di recente è stata emanata una circolare relativa al trasporto merci e alle autorizzazioni da rilasciare. La materia era ed è controversa. Il Ministero ha pensato di risolverla in anticipo, emanando una circolare in contraddizione con la normativa in vigore. Io vorrei chiedere all'onorevole Ministro se siffatte circolari possono costituire obbligo per i responsabili degli uffici provinciali e in quali sanzioni incorre un responsabile di ufficio provinciale che decide di non applicarle. Vorrei anche chiedere se può essere ritenuta regolare una circolare trasmessa via terminale e senza una firma. Mi permetto, a questo punto, di consigliare al Ministro di essere molto cauto nell'assen-tire a prassi del genere, anche perchè il Ministro stesso si può ritrovare sovraccaricato di responsabilità non sue. Specie su materia controversa o su materia sulla quale si presume di fornire norme regolamentari in con-

trasto con le norme vigenti, dovrebbe essere tassativamente vietata l'avventura di una comunicazione spicciola da affidare al centro di meccanizzazione dei dati e dell'informazioni. Dovrebbe, viceversa, essere curata una valutazione attenta di impiego di questi mezzi.

Devo, altresì, rilevare che all'interno della motorizzazione esiste una situazione di disagio e di sofferenza in fatto di riconoscimenti economici. Se non vado errato, ma posso essere contraddetto dal Ministro o dal Sottosegretario, un dirigente responsabile di un ufficio provinciale ha una retribuzione mensile che dovrebbe aggirarsi tra un milione e trecentomila e un milione e quattrocentomila lire e anche se vi è stato qualche miglioramento, come mi si fa notare, rimane pur sempre nell'ordine di poche centinaia di migliaia di lire. Comunque, io voglio associare la qualifica, la funzione e le responsabilità al livello retributivo; non dobbiamo parlare solo di funzionari dello Stato. Lei lo sa bene, signor Ministro, che vi sono esempi di commessi con la sola licenza elementare che hanno dato la scalata al posto di dirigente; ma non possiamo mettere siffatti dirigenti a fianco dell'ingegnere, vincitore di concorso, responsabile da venticinque anni di una direzione provinciale. In questo caso io direi che la cattiva amministrazione, se non la corruzione, la si vuole a livello ministeriale, se ancora si rimane insensibili di fronte a problemi di questa portata, se ancora non si riesce a condividere il disagio di un funzionario dirigente della motorizzazione che oggi ha una grande responsabilità per tutte le competenze che sono degli uffici della motorizzazione, utilizzati financo dalla Prefettura per le indagini antimafia! Chi ha coscienza e conoscenza della portata, del volume della responsabilità e delle funzioni alle quali un dirigente deve sovrintendere, non potrà che provare vergogna di fronte al mantenimento di una situazione del genere. Se poi questo funzionario deve mantenere una famiglia, va da sé che deve avere la capacità di un'attività sussidiaria o deve avere proventi autonomi per poter sopravvivere.

Allora, i discorsi sui livelli retributivi europei quando mai potremo realizzarli? I livelli europei sono ad una distanza siderale da questo vergognoso stato di fatto.

Sottolineo ancora un'altra vergogna. In quel di Foggia, tempo fa, fu avviato agli uffici della Motorizzazione, dall'ufficio di collocamento, un soggetto che aveva una fedina penale chilometrica proprio per reati di patenti e di carte di circolazione; il responsabile si oppose, ma fu denunciato e il soggetto fu assunto e fece quello che ci si poteva aspettare; ricominciò a prelevare le marche da bollo, i fogli di carta bollata e commise tutta un'altra serie di reati. Io domando se sia possibile che una funzione tanto delicata non rientri in una posizione decisa del Ministero che la salvaguardi anche dai casi limite.

Pongo il quesito alla coscienza dei rappresentanti del Governo oggi presenti in Commissione e mi auguro che il quesito stesso trovi una soluzione positiva e che l'attività degli uffici della motorizzazione sia oggetto di cure più attente e più concrete, anche perchè si prevede un certo sviluppo della motorizzazione. Io ho parlato di funzioni che vengono utilizzate anche da altri apparati dello Stato e alle funzioni attualmente esistenti altre se ne aggiungeranno, nell'ottica di una diversificazione qualitativa e quantitativa degli stessi servizi della motorizzazione. Il salto qualitativo lo si può ben intravedere, a condizione, però, che il

Ministero dei trasporti non assista passivamente ad una spoliazione e ad una frantumazione di competenze.

Desidero cogliere l'occasione, onorevoli colleghi, per lamentare i danni notevoli che il settore della motorizzazione sta accusando a seguito della normativa che ha delegato le province a sovrintendere ai compiti di controllo delle autostrade. Ora, mi sembra che l'ente provincia sia sorto come un fungo nella selva delle competenze della motorizzazione e devo ritenere che la delega di queste funzioni di controllo sia solo un riconoscimento politico, un tentativo politico di rivitalizzazione di un ente locale che risultava svuotato di gran parte delle funzioni precedentemente possedute. Qual è il risultato di questa frammentazione?

Innanzitutto è il caos, perchè può succedere che i funzionari della motorizzazione si presentino nella sede di quella che sapevano essere una scuola guida e trovino i locali chiusi, magari con un cartello sulla porta che dice che la scuola guida si è trasferita in tale via e a tale numero. Questo non dà la possibilità di verificare l'idoneità dei mezzi e del sito, con tutto quello che comporta quando ci si trova di fronte a fatti compiuti. Non vi è una normativa di raccordo di queste funzioni, oggi spezzettate; ma, quello che è peggio è che la visione strettamente tecnica che apparteneva alla motorizzazione civile oggi sta assumendo connotazioni politiche attraverso le quali si stanno registrando concessioni non sempre legittime. Si lamenta la proliferazione delle scuole guida, ma non ci si accorge che quando è l'ente provincia a rilasciare le relative autorizzazioni le tanto comprovate difficoltà, che precedentemente erano state sollevate dalla motorizzazione, vengono superate se non ignorate dall'ente provincia stesso. Il disagio è comunque delle scuole guida regolarmente organizzate e costituite, nonchè dell'utenza e della collettività, perchè dare spazio ad avventurieri in un settore tanto delicato come quello della formazione di un futuro conducente di vetture significa porre le premesse per un danno di cui tutta la collettività sarà chiamata a rispondere.

Mi auguro che questi richiami possano costituire elementi di attenzione per chi ha responsabilità ministeriali.

Mi curerò nel corso del dibattito in Aula, di sostanziare queste critiche con proposte aggiuntive del testo al nostro esame; in modo particolare mi riservo il momento tipicamente dibattimentale di questo problema — la riforma dell'ordinamento delle scuole guida — per tentare di dare un contributo risolutivo degli aspetti che ho sollevato. Sarei estremamente felice se il Ministro prendesse atto che da oggi esistono questi problemi e mobilitasse quindi i funzionari ministeriali nel tentativo di enucleare soluzioni normative.

Devo solo lamentare in chiusura come sulla strada dello avanzamento tecnologico in fatto di procedure e di gestione ministeriale, il Ministero dei trasporti sia tra gli ultimi. Ho sotto mano un prospetto comparato dei vari dicasteri in relazione ai mezzi informatici di cui si sono dotati fin dal 1985 e leggo come quello dei trasporti sia un po' la Cenerentola tra gli altri ministeri, che peraltro non possono vantare le potenzialità dello stesso Ministero dei trasporti. Mi auguro che anche questa notazione serva ai rappresentanti del Governo per sostenere con maggiore decisione e fermezza le scelte tese ad adeguare il Ministero dei trasporti in fatto di strutture tecnologicamente avanzate. Non può la presenza di un solo centro dati o l'esistenza di soli 113 mini-computers dare

senso ad un'esigenza che oggi non può essere più ignorata. Gran parte dei disagi che poi si riflettono anche sul piano dell'informazione parlamentare nascono da un sistema organizzativo del Ministero praticamente inaccessibile dall'esterno, se non addirittura difficilmente percorribile anche da parte di chi opera dentro il Ministero stesso. Quindi mi auguro che venga ricercata, attraverso un adeguamento dell'organizzazione, quella chiarezza e quella trasparenza che senz'altro daranno risultati migliori.

Un altro settore di particolare rilievo per gli aspetti che coinvolgono l'area pugliese è quello dell'aviazione civile. Già in occasione della legge finanziaria dello scorso anno, come lei ricorderà, signor Ministro, ci fu una breve polemica tra me e lei in relazione alla situazione dell'aeroporto di Bari: una situazione di estrema vergogna in fatto di potenzialità delle strutture e di funzionalità dello scalo. Uno scalo, quello barese, attualmente sottordinato, per efficienza e qualità, a scali di capoluoghi meno significativi rispetto a Bari. Esiste poi il problema dell'azienda di gestione dell'aeroporto di Bari o, se si vuole, degli aeroporti pugliesi. Si tratta di una azienda nata male, se consideriamo i tempi di incubazione e di stallo prima del suo avvio. Ma devo aggiungere che è un'azienda che vive peggio, se consideriamo la scarsa significatività dei servizi che essa può rendere in ordine all'esigenza dello scalo pugliese. Se per ipotesi l'Alitalia, società di bandiera, ritirasse la propria partecipazione dal nucleo costitutivo di questa azienda, la stessa non avrebbe significato di esistere, in quanto utilizza attrezzature di proprietà dell'Alitalia. E non voglio entrare nel merito della questione, dei livelli retributivi di quanti sono stati investiti del compito di gestire questa azienda: mi piacerebbe farlo e paragonare questi livelli a quello che ho richiamato poco fa dei dirigenti e dei funzionari della motorizzazione. Probabilmente sarei il primo ad arrossire di fronte a questo raffronto! Voglio ricordare queste discrasie perchè esse lascino un segno e procurino l'attenzione dovuta da parte di chi ha la responsabilità primaria in fatto di gestione dei servizi e di trattamenti perequati.

Devo anche sottolineare che non può essere sufficiente la auspicata riforma del settore per tacitare attese ed esigenze che si trascinano da anni. L'aeroporto di Bari nella nuova collocazione è diventato tale — è bene ricordarlo — mediante una vera e propria azione trasformistica: si è trasformato un capannone di deposito merci in stazione di arrivo ed è stata avviata così l'attività del nuovo aeroporto. Esiste una palazzina a tutt'oggi non utilizzata e nel progetto iniziale ne erano previste altre che non hanno mai avuto corso. Si avverte l'esigenza di un adeguamento di quanto è stato fatto e l'indifferibilità di un intervento di adeguamento alla normativa per la prevenzione degli infortuni di impianti come quello elettrico che in taluni punti è realizzato in forma volante, con fili affidati a paletti di fortuna o abbandonati a vista sul suolo. Vi sono queste situazioni di disagio che tendono a dare una connotazione da scalo da terzo mondo ad un aeroporto che dovrebbe meritare ben altra fisionomia, data la valenza commerciale della città di Bari.

Ho ricordato in modo particolare queste disfunzioni come premessa ad un orientamento del Ministero che non è condivisibile. La relazione sottolinea che, per quanto attiene la funzione di controllo delle gestioni aeroportuali, ci si è orientati a conferire una sempre maggiore delega a

questa aziende, risolvendosi il Ministero unicamente ad una verifica dei risultati complessivi dell'attività svolta in concessione. Non v'è chi non veda la pericolosità della rinuncia ad una funzione di controllo che non può essere cancellata unicamente da un'operazione di verifica del risultato.

Contesto al Ministro la legittimità di queste scelte perchè è un obbligo sancito dalle norme vigenti il controllo reale della gestione di aziende come quelle ricordate. La soluzione della verifica dei risultati può essere la prova del nove del controllo da effettuare, ma non vi può essere rinuncia. Ritengo addirittura che sia perseguibile d'ufficio quel responsabile del Ministero dei trasporti che operasse una scelta rinunciataria come quella delineata nella relazione e, in virtù di queste mie considerazioni, suggerisco di rivedere i capitolati che conferiscono agli appaltatori una più ampia autonomia organizzativa. Mi sembra infatti che questi capitolati si pongano da soli oltre i confini ineludibili della legislazione vigente. Si può di fatto non effettuare un controllo sovraccaricandosi delle responsabilità conseguenti, ma non si può addirittura programmare in un documento come la relazione alla tabella 10 una rinuncia al controllo. Anche su questo argomento la mia parte si riserva di promuovere un'azione specifica.

Vorrei chiudere illustrando brevemente i seguenti ordini del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che il trasporto aereo è uno degli elementi essenziali per lo sviluppo economico della nazione e constatata l'attuale situazione di disagio che esiste in numerosi aeroporti,

impegna il Governo:

ad approntare con urgenza il piano generale degli aeroporti, a definire la giusta posizione degli scali minori, assicurando loro l'efficienza attraverso opportune provvidenze, ed infine a dare particolare risalto all'attività dei voli *charter*, incentrando la propria azione sulla competitività nei confronti delle compagnie straniere».

(0/2059/4/8 - Tab. 10)

MITROTTI

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

esaminati i punti della finanziaria per l'anno 1987, relativi ai trasporti, nonchè presa in attenta considerazione la tabella 10,

impegna il Governo:

a riferire entro il 30 gennaio 1987 le iniziative in atto per privilegiare concretamente il trasporto su rotaia rispetto alla politica finora perseguita a favore degli altri tipi di trasporto merci, nonchè quanto attiene all'ammodernamento del materiale fisso e rotabile utilizzato nel Mezzogiorno, anche in funzione della velocità e della frequenza nei collegamenti; a comunicare inoltre lo stato di attuazione del piano integrativo; infine a riferire iniziative e difficoltà attinenti al funzionamento del nuovo Ente delle ferrovie dello Stato».

(0/2050/9/5/8 - Tab. 10)

MITROTTI

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

constatato il grave ritardo che si verifica nella attuazione degli impegni assunti, con particolare riferimento alla mancata istituzione del comitato attinente alla gestione del piano generale dei trasporti, con la conseguenza di un congelamento degli sforzi di interventi e di investimenti,

impegna il Governo:

a presentare nel termine di due mesi il disegno di legge relativo alla costituzione del CIPET in modo da consentirne una sollecita operatività».

(0/2059/6/8 - Tab. 10)

MITROTTI

Tali ordini del giorno possono essere condivisi dai colleghi e dal rappresentante del Governo, in quanto la materia è stata posta in termini identici a quelli per i quali il Ministro in altra occasione ha già espresso la sua accettazione. Essi si riferiscono appunto al trasporto aereo e si chiede al Governo lo approntamento con urgenza del piano generale degli aeroporti. Inoltre si chiede di riguardare su più vasta scala il problema dei trasporti con l'impegno a riferire entro il mese di gennaio 1987 sulle fasi di attuazione di una politica tesa a privilegiare concretamente il trasporto su rotaia, anzichè quello finora incentivato. Si chiede ancora al Ministero di guardare con favore ad altri tipi di trasporto merci nonchè a quanto attiene l'ammodernamento del materiale fisso e rotabile, specie nelle aree del Mezzogiorno. Si chiede altresì un ragguglio sullo stato di attuazione del piano integrativo, e che il Governo riferisca su iniziative e difficoltà attinenti al funzionamento del nuovo Ente delle ferrovie dello Stato.

Alla luce delle contrapposizioni che in questi giorni stanno sfociando in scioperi programmati dalle organizzazioni sindacali, mi sembra che quest'ultima richiesta sia oltremodo urgente.

Per concludere, con un altro ordine del giorno si sollecita l'istituzione del comitato attinente alla gestione del piano generale dei trasporti perchè il mancato assolvimento di questo obbligo normativamente previsto blocca la possibilità operativa della legge già approvata.

Con quest'ultimo richiamo affido le mie considerazioni alla attenzione del Ministro.

PINGITORE. Spero di essere contenuto nel mio intervento. Sono tra coloro che giudicano il trasporto una forza motrice dello sviluppo e questo è tanto più vero se riferito ai complessi interessi del Sud d'Italia.

Un diverso rapporto mi pare però si trovi nel bilancio del Governo che risponde, invece, alla logica dell'investimento da fare lì dove il rendimento è più alto e più sicuro; il trasporto in tale caso è visto al servizio dello sviluppo e non come uno strumento dello stesso.

Fatta questa premessa, devo altresì affermare che la spesa prevista nella finanziaria 1987 per il settore dei trasporti rappresenta una forte delusione per il Mezzogiorno in genere e per la Calabria in particolare.

Penso che non si ripeterà mai abbastanza che il problema delle zone scarsamente sviluppate riguarda tutta la nazione che per esse paga in termini economici, sociali e anche democratici.

Le gravi questioni che affliggono questa parte del paese non trovano soluzione negli stanziamenti ordinari della finanza pubblica. L'intervento straordinario, che non risolve tuttavia i problemi quando addirittura non li peggiora, tarda a venire e spesso, pur considerato aggiuntivo a quello ordinario, ne diventa alternativo o sostitutivo. Questo comportamento perpetua una emarginazione della parte più povera del paese e la condanna all'arretratezza.

La spesa complessiva per i trasporti, così come suddivisa, e i criteri della sua erogazione appaiono ancora una volta polverizzati, dispersi e poco o niente coordinati, inseriti in più parti. Gli stanziamenti sono distribuiti in capitoli riferiti ai vari Ministeri (tesoro, trasporti, marina mercantile, lavori pubblici).

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, sarebbe interessante conoscere i motivi e i criteri secondo i quali il progetto di alta velocità viene previsto da Milano a Battipaglia, fermandosi qui, e quali sono i motivi e i criteri per cui l'altra metà dei 10.000 miliardi — visto che la prima metà è destinata alla velocità — viene destinata ad un non meglio definito programma funzionale per la realizzazione di nuovi collegamenti della rete meridionale e insulare.

A questo proposito, desidereremmo avere maggiori informazioni.

Credo che l'attraversamento del Brennero dovrebbe essere già nel 1986 una realtà operante per la sua fondamentale importanza per le comunicazioni tra il nostro paese e il Centro Europa.

Tuttavia, non mi sembra giusto che per la sua realizzazione si operi uno storno di 6.000 miliardi non ancora utilizzati dal piano integrativo. Tale storno comporta la sottrazione di centinaia di miliardi al compartimento di Reggio Calabria, con conseguenze in termini di rapporti territoriali, di sviluppo, di emarginazione ed occupazionali. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, vorrei porre all'attenzione di tutti il fatto che la Calabria è la regione con più alta incidenza di disoccupazione, fenomeno che riguarda il 20 per cento della popolazione.

Le forze politiche e le organizzazioni sindacali sono tutte interessate a conoscere il motivo del ritardo dell'inizio dei lavori per le modifiche della trasversale Lamezia-Catanzaro, tracciato che si prevedeva forse di modificare per accelerare i tempi di percorrenza.

Per le ferrovie in concessione è prevista una spesa di 5.000 miliardi per integrazione al fondo di cui all'articolo 11 della legge n. 151 e di 110 miliardi per il riscatto delle ferrovie concesse. Pare che tali cifre siano destinate a progetti già presentati dalle aziende, tra cui sembra non essere compresa la «Ferrovie calabro-lucane», che non avrebbe presentato alcun progetto. Ribadisco ancora una volta, con forza e con indignazione le pesanti responsabilità di quell'azienda: denunce annose e ripetute da più parti. Desidero chiedere al signor Ministro se non ritenga che una parte di quelle somme possa essere destinata alla risoluzione dei tanti problemi della mia regione.

Non sono mai riuscito in tantissimi anni, da cittadino, da contribuente, da amministratore locale, e oggi da parlamentare, a comprendere e a conoscere la logica in base alla quale è mantenuta ancora una pleto-

rica direzione generale di quella ferrovia qui a Roma, lontanissima dalla realtà in cui opera l'azienda e da quei bisogni che deve conoscere e soddisfare. Una ipotesi di progetto per la verità sembra esserci per le ferrovie calabro-lucane. Infatti, corre voce insistente che si voglia abolire il trasporto su rotaie e sostituirlo con quello su strada. Anche su tale aspetto desidereremmo avere informazioni più precise e più certe.

Per quanto riguarda, infine, le comunicazioni aeree, sono previsti 21 miliardi per il comitato di sicurezza al volo e 24 per la direzione generale dell'aviazione civile. Mi domando se esista la possibilità di migliorare le condizioni di agibilità, intendendo tale termine nella sua più vasta accezione, degli aeroporti calabresi.

Signor Ministro, attendo da mesi una risposta ad una mia interrogazione riguardante l'aeroporto di Lamezia; l'ho già sollecitata e mi permetto di sollecitarla anche in questa sede.

Infine, desidero segnalare all'attenzione del Ministro le conseguenze dell'applicazione della legge n. 141, che comportano una seria sperequazione economica a danno di alcune categorie di ferrovieri pensionati tra gli anni 1973 e 1979.

È stato riconosciuto l'errore compiuto in quella legge con la previsione degli aumenti percentuali per fasce annuali. Ritengo che sia doveroso riparare quell'errore e rendere giustizia a quei lavoratori.

SEGRETO. Signor Presidente, cercherò di contenere il mio intervento in tempi ristrettissimi per agevolare il nostro lavoro.

Ho ascoltato attentamente la relazione del senatore Vittorino Colombo, con il quale mi congratulo, che ha puntualizzato fatti importanti della vita dell'amministrazione delle ferrovie. Il senatore Vittorino Colombo ha altresì messo in evidenza i punti salienti della tabella 10 del bilancio avanzando alcune osservazioni e dando alcuni suggerimenti volti al miglioramento di singole voci.

I diversi intervenuti al dibattito, pur muovendo delle critiche, hanno dato atto al Ministro della vitalità di questo Ministero. Ho partecipato per diversi anni, come membro dell'8^a Commissione, al dibattito sui documenti di bilancio e devo dire che la presenza di un Ministro attivo e capace — senza con questo voler recare offesa ai precedenti Ministri — sia decisiva per la predisposizione di una tabella migliore.

La legge finanziaria ed il bilancio di questi ultimi anni sono stati volti al contenimento delle spese. Tuttavia è necessario anche che un Ministro sappia far valere le esigenze del settore che egli rappresenta.

Il ministro Signorile è stato appunto capace di far valere le esigenze del settore che egli rappresenta, come si evince dalla tabella 10, e di ciò gli hanno dato atto il relatore e, pur muovendo alcuni rilievi, i senatori del Gruppo comunista. Devo dare atto anche di un altro fatto: l'onorevole Ministro in queste condizioni, con grande responsabilità ed impegno, ha cercato di portare avanti la conclusione del disegno di legge per la creazione dell'Ente ferrovie dello Stato, votato all'unanimità da tutti, anche dai senatori comunisti che hanno dato un apporto sensibile. Soltanto il senatore Colombo — e lo dico con la mia solita schiettezza — formulò alcune riserve. Il senatore Colombo era sostanzialmente preoccupato — e gliene sto dando atto, perchè anche io oggi ho alcune perplessità — che l'ente non potesse sopravvivere. Questa mattina con il sena-

tore Lotti abbiamo osservato che con la formazione dell'ente le cose si sono fermate. Forse, è solo una mia impressione, ma l'ho avuto allorché il presidente dell'Ente ferrovie è venuto a proporci il piano di innovazione tecnologica. In quel piano, che dobbiamo approvare, mi pare, che si arrivi ad un punto sul quale il ministro Signorile ha iniziato una certa politica che, io sono il primo a darne atto e a ribadirlo in questa sede, non è di parte. Sono certo di quanto sto dicendo per le risposte che il Ministro stesso mi ha dato quando gli ho parlato e riparlato della mia zona. Il senatore Mitrotti ha parlato della Puglia ed ha usato belle parole, mentre io so usare solo parole grossolane, però ugualmente egli ha sbagliato perchè ha trattato di problemi regionali, di zona. Questo errore posso farlo io, ma non...

MITROTTI. Mi permetta una brevissima interruzione. Lei, senatore Segreto, viaggia con i treni elettrificati con due binari, io viaggio ancora con le vaporeiere e con un binario.

SEGRETO. Io voglio dire che il ministro Signorile, pur di andare avanti su un problema di fondo segue una linea di condotta generale, che non è di partito, che non è regionale. Egli ha detto che ci sono rami secchi da tagliare e il primo ramo secco che è stato tagliato riguardava proprio il collegio del Ministro. Ebbene devo e voglio riconoscere che il Ministro applica regole valide per tutti. Allora, qual è la mia preoccupazione? Vengo al punto. Il presidente dell'Ente ferrovie dello Stato è venuto a dire che da questo momento in poi non si eliminerà nessun ramo secco, quello che è stato fatto è stato fatto. C'è una contraddizione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. L'ente, nella sua autonomia di gestione, può anche decidere di non procedere alla ulteriore disattivazione di altri tratti, supportandone, però, tutto intero l'onere.

SEGRETO. Concludo questo discorso e passo al problema del sovraccarico di personale dell'Ente ferrovie. Mi fa piacere che il senatore Pingitore ha parlato con grande senso di responsabilità perchè è meridionale, calabrese del profondo Sud e ringrazio il senatore Colombo che, ad un certo punto ha invitato con il suo senso di equilibrio a non fare dell'inutile terrorismo. Infatti, tengo a precisare che, quando vengono riportate le parole di un ministro, in questo caso del ministro De Michelis, si deve considerare il complesso del discorso. Leggere solo una parte di un discorso può portare a facili travisamenti. Il ministro De Michelis, che ha fatto un discorso di carattere generale, puntualizzando alcune situazioni difforni tra ministero e ministero, ha comunque posto la tematica della discussione del riordinamento dei vari ministeri. La questione del personale è importantissima, è un problema di fondo. Si è detto chiaro: è un problema di fondo perchè la questione del personale significa lavoro a persone che — sappiamo — per la maggior parte sono del Meridione. Infatti il Sud non ha le industrie e quindi, quando parliamo di personale, parliamo soprattutto di impiegati e di operai dei vari Ministeri. Pertanto dobbiamo trattare questo problema con delicatezza perchè abbiamo bisogno in questo momento di occupazione: altro che ridurre l'occupazione!

Cerchiamo di elaborare alcune indicazioni e fare progetti perchè abbiamo bisogno sia di manovali e di operai che di personale di concetto. Come ho già detto al collega delle poste, devo dire al Ministro dei trasporti di non avere alcun timore, magari delle interrogazioni o di qualcuno che può essere in disaccordo, perchè quando si dà occupazione nessuno può opporsi: il lavoro significa pane per i lavoratori...

MITROTTI. In qualche caso significa companatico.

SEGRETO. Parlo della gente che non ha il pane per mangiare. sono di origini modeste e vivo dal mattino alla sera con persone che mangiano due o tre volte alla settimana.

MITROTTI. Mi deve chiarire allora qual è la funzione della moglie di un orefice alle Ferrovie dello Stato a Bari.

SEGRETO: Questo può essere un caso particolare, ma io faccio un discorso di ordine generale. Signor Ministro, debbo dare atto a lei di un'altra cosa importante, senza che il mio intervento possa apparire di parte. Nel momento in cui si è trattato di affrontare la questione dei camionisti, che sono stati additati da qualcuno come assassini, delinquenti, ladri, terroristi, lei giustamente ha preso un atteggiamento pacato ed ha usato un linguaggio che si addice ad un ministro della Repubblica italiana. Indubbiamente i conducenti dei TIR in sciopero hanno dei torti, ma vi sono dei problemi di fondo che lei ha intravisto e per i quali occorre intervenire in maniera positiva. Un ministro deve sapere che ci sono momenti in cui è necessario avere grande senso di misura e di responsabilità ed in questa Commissione devo darle atto di aver avuto questo atteggiamento. Bandiamo i discorsi di grandi parole, che portano poi a conseguenze negative!

Signor Ministro ormai c'è la tendenza, da parte di tanta stampa e di alcuni personaggi, di far apparire il nostro paese ed in special modo il Meridione come un covo di mafiosi, di delinquenti, di ladri, di disonesti e quindi di gente che non merita l'attenzione dello Stato. Lei però deve continuare sulla linea che ha dimostrato di preferire e mi sembra che da parte della nostra Commissione ci siano stati nei suoi confronti riconoscimenti di merito ed indicazioni positive, perchè, insieme ai funzionari del Ministero, lei ha cercato di creare condizioni migliori rispetto al passato per il Meridione.

A tal proposito devo citare la grande questione del ponte di Messina. Ho sentito parlare di fantomatici ponti, ma devo dare atto che non è facile elaborare un progetto, e soprattutto attuarlo, per un ponte da Messina a Villa S. Giovanni. Si tratta di un'opera importantissima, che richiede enormi spese e che, quando sarà realizzata, sarà ricordata nel tempo. Certamente lei ed il Presidente del Consiglio hanno dato in questo senso una svolta importante e nel disegno di legge finanziaria vi sono già i primi finanziamenti per un progetto di così grande avvenire per il Sud ed in particolare per la Sicilia. A nome non solo del mio Partito e del Gruppo socialista, ma anche dei siciliani e dei meridionali la ringrazio perchè con questa sua azione si stanno creando condizioni migliori per una parte del paese spesso dimenticata.

Per questi motivi, a nome dei senatori del Gruppo socialista esprimo voto favorevole alla tabella 10 del Ministero dei trasporti.

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

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e del disegno di legge n. 2051*. Signor Presidente, sarà la mia replica molto breve, perchè gli interventi che si sono succeduti hanno in gran parte sottolineato, precisato o specificato meglio i temi che erano accennati nella mia relazione, magari telegraficamente. Partirò dall'intervento finale del collega Segreto per sottolineare una questione di fondo. Lo ringrazio per gli apprezzamenti e mi associo molto volentieri al riconoscimento del lavoro compiuto in questi anni in tema di trasporti — e certamente ne va dato atto al Ministro — ma proprio per questo si aprono nuovi problemi che chiedono soluzioni. Ovviamente il piano generale dei trasporti è un grosso risultato, però rappresenta anche l'apertura di una fase nuova che richiede una serie di adempimenti. Credo che anche all'Ente ferrovie dello Stato vada dato atto di aver iniziato la sua attività con un dinamismo e un fervore che oggi non consentono di esprimere un giudizio a causa del poco tempo trascorso, ma che fanno ben sperare per il futuro. Tuttavia anche l'istituzione di questo ente pone alla nostra attenzione una serie di problemi. Questo discorso vale in particolare per le Ferrovie, ma un po' per tutti i settori di attività del Ministero.

Non risponderò per tali motivi specificamente ai colleghi. Al senatore Pingitore dirò che per la verità mi pare che il Mezzogiorno nell'insieme delle tabelle del disegno di legge finanziaria non venga trattato male. Anzi, questa mattina mi sono permesso di far presente che, siccome la prima parte dei 10.000 miliardi previsti dalla «finanziaria» è destinata all'alta velocità prolungata fino a Battipaglia con particolare riferimento inoltre ai terminali meridionali, ritenevo che i rimanenti 5.00 miliardi fossero riservati alla riqualificazione funzionale della rete generale. Qui si specifica «per nuovi collegamenti nel Mezzogiorno» e il Ministro mi ha precisato che i restanti 5.000 miliardi sono tutti per il Mezzogiorno. Non mi pare quindi che si possa dire che il Meridione sia stato trascurato. Non faccio valutazioni sommarie, ma mi sembra che il Sud goda di uno spazio idoneo.

Il collega Lotti rileva una contraddizione nei forti stanziamenti attuali o previsti in materia di autostrade rispetto al disegno complessivo del piano generale dei trasporti e del riequilibrio delle intermodalità.

LOTTI Maurizio. Su questo lei sa che esiste un profondo dissenso. Non ci capiremo mai.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. C'è dissenso, ma intanto ci vedo ancora una sorta di residuo di peccato originale...

LOTTI Maurizio. Non c'è alcun vincolo ideologico.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella*

10 e sul disegno di legge n. 2051... un residuo di peccato originale che rende le autostrade un oggetto del demonio. Ciò ha portato ad un blocco che, a mio giudizio, oggi pone esigenze di recupero e di realizzazione di strutture che sarebbero dovute nascere già molto tempo fa'. Comunque, indipendentemente da tutto ciò, come ho ricordato stamattina, anche tenendo presente lo sviluppo delle comunicazioni e la possibilità di recupero delle ferrovie, occorre non dimenticare che la crescita naturale del traffico non ci permette di star fermi. Le ferrovie dovranno recuperare sulle lunghe distanze — non certo sulle medie o sulle brevi — una parte del traffico che auspichiamo passi su rotaia, lasciando in parte la strada. Tuttavia, se anche questi auspici trovassero una sufficiente rispondenza, rimarrebbero le esigenze di sviluppo. Ho ricordato in altro momento dei dati — che ora non ricordo con precisione — circa il rapporto dei chilometri di strade per ogni mille abitanti nel nostro paese e in altri paesi europei. Siamo notevolmente più indietro.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Del 30 per cento rispetto alla Francia, ad esempio.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Non è vero che l'incremento delle ferrovie comporti il blocco dello sviluppo della rete stradale. Con questo non pretendo di difendere ogni singola scelta, però devo ricordare che sia il piano triennale che quello decennale sono stati approvati dal Comitato dei ministri per il piano generale dei trasporti in quanto si inquadrano nel disegno complessivo del settore. Non mi fermo su altri aspetti perchè sono stati solo sottolineati temi che avevo già affrontato.

Esprimo molto rapidamente il parere sugli ordini del giorno presentati. Innanzitutto ricordo che io stesso ne ho presentato uno. Sono poi favorevole all'ordine del giorno del senatore Gusso relativo alla navigazione interna e al cabotaggio. Ho apposto la mia firma all'ordine del giorno del collega Lotti riguardante la linea Pontremolese e il raccordo tra la Pianura Padana e il Tirreno; quindi non posso che essere d'accordo. Sono senz'altro favorevole all'ordine del giorno dei senatori Giustinelli, Rasimelli e Lotti sulla linea Orte-Falconara perchè, a mio giudizio, sia la Pontremolese che la Orte-Falconara rispondono allo stesso disegno.

Per quello che riguarda gli ordini del giorno presentati dal senatore Mitrotti, avevo accennato anch'io al piano generale per gli aeroporti. Non ho parlato questa mattina dei voli *charter*, ma è un argomento che affrontammo già l'anno scorso. Non capisco perchè in Italia non ci debba essere un'attività *charter* e sono pertanto favorevole a questo ordine del giorno.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non c'è un'attività *charter* in Italia perchè non c'è domanda.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Sono s'accordo anche con il secondo ordine del giorno del senatore Mitrotti, in quanto esso consiste solo in una richiesta di informazioni. Devo ricordare al collega Mitrotti e al

signor Ministro che proprio in occasione della discussione sul bilancio dello scorso anno avevo presentato un ordine del giorno in cui si chiedevano, a proposito del piano integrativo, informazioni circa lo stato di avanzamento, gli appalti in corso, quelli conclusi, quelli che non potevano esserlo, ma non è mai venuta una risposta; mi auguro che il senatore Mitrotti abbia più fortuna. Per quanto riguarda l'istituzione del CIPET, il terzo ordine del giorno risponde a quanto anch'io avevo detto nella relazione e quindi esprimo anche su di esso parere favorevole.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Intendo essere rapido e spero non evasivo. Andrò per punti, rinunciando ad un intervento organico, anche se questa sarebbe l'occasione più adatta. Vi è inoltre un altro impegno legato alla finanziaria a cui non ho potuto ancora adempiere: mi riferisco alla presentazione al Parlamento di una relazione sullo stato di attuazione del piano generale dei trasporti, quasi una *summa* sulla situazione della politica trasportistica. Lo farò al termine della sessione di bilancio. In ogni caso i colleghi sanno che domani e dopodomani si svolgerà la terza conferenza sui trasporti.

Cercherò ora di rispondere con ordine alle varie questioni che sono state qui sollevate. Per quanto riguarda la costituzione del CIPET, accogliendo indicazioni e suggerimenti che mi furono rivolti anche in questa sede, perchè tale questione fosse affrontata separatamente dalla complessiva riforma del Ministero dei trasporti, anche se i due provvedimenti sono difficilmente separabili, ho estrapolato dal provvedimento di riforma del Ministero i due articoli che riguardano la costituzione del CIPET che sono stati trasmessi ai Ministri competenti per il necessario concerto. Vi è già stata una riunione della Presidenza del Consiglio per il coordinamento; ritengo che nel prossimo Consiglio dei ministri — non in quello di domani, ma nel successivo — tali disposizioni saranno approvate.

Certo, si tratta di un testo che non mi soddisfa pienamente, perchè continuo a ritenere che il CIPET non sia uno dei normali comitati di programmazione, avendo caratteristiche gestionali più penetranti rispetto alla politica dei trasporti. Se vogliamo costituire un'unità di comando, non dobbiamo ripercorrere la strada dei vari comitati interministeriali esistenti. Tuttavia, poichè l'aspetto più significativo del CIPET, cioè il suo essere un'unità di istruttoria, viene conservato, mi sono impegnato a portare avanti il provvedimento che ne prevede la costituzione, anche per sbloccare la situazione; sarà poi il Parlamento a decidere in via definitiva.

In ogni caso, vorrei che il problema della costituzione del CIPET, almeno per quanto riguarda la volontà collegiale del Governo, fosse risolto prima della terza conferenza dei trasporti.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, vorrei sottolineare che da parte del nuovo ente si stanno dispiegando sforzi significativi volti al completamento di un processo di razionalizzazione e di rilancio. Certo, i problemi da affrontare risultano ancora estremamente complessi, tuttavia esiste la fondata speranza che l'impegno dell'Ente ferrovie valga a garantire la possibilità di una oculata e realistica programmazione degli investimenti.

La prevista scadenza quinquennale rende, da un lato, realistico il

quadro delle somme finanziarie individuate — ci troveremmo altrimenti di fronte ad ipotesi velleitarie — e, dall'altro, consente un impegno di spesa programmata, ed è proprio questa la caratteristica dell'investimento ferroviario; in terzo luogo dà il segno di cosa si intende fare.

La realizzazione delle linee ad alta velocità è una risposta, in un certo senso tardiva, a questioni che si erano già poste negli anni passati, ed è una risposta che la cultura ferroviaria del nostro paese ha accettato. Ricordo infatti che quando diventai Ministro dei trasporti il blocco alla ipotesi della realizzazione di linee ad alta velocità era addirittura compatto, perchè tale ipotesi era estranea al modo di concepire il mezzo ferroviario nel nostro paese. Il fatto che si sia rapidamente per venuti ad una concezione dell'alta velocità non come lusso, ma come una delle risposte da dare per la riqualificazione del settore ferroviario in Italia, rappresenta a mio avviso un grosso passo in avanti.

Senatore Colombo, l'aver impostato la questione nei termini che ho prima delineato, almeno nel disegno di legge finanziaria, non rappresenta una sottovalutazione della componente settentrionale: tutt'altro. Proprio perchè l'asse ferroviario Torino-Venezia e quello Roma-Milano sono ragionevolmente redditizi, nel senso che consentono, forse per la prima volta, un ritorno verificabile degli investimenti, l'attenzione del legislatore nell'impostare un programma di spesa sarà quello di non consentire che, come è avvenuto in altri momenti ed in altri settori, non si segua il mercato.

Nei piani finanziari che ho già cominciato a far approntare, mentre l'Ente ferrovie sta lavorando sul sistema complessivo, ci si troverà perciò, per quanto riguarda le tratte da me indicate, con tutta probabilità, di fronte ad una integrazione di capitale pubblico e privato. Anche in questo caso si renderanno opportuni processi di adattamento molto più difficili di quanto non appaiano a prima vista. Ad esempio, ci si pone l'interrogativo se la gestione del sistema di alta velocità debba essere affidato completamente all'Ente ferrovie. Tuttavia, se così fosse, non si capisce perchè un privato dovrebbe investire il proprio capitale in un sistema alla cui gestione non partecipa. Occorre pertanto prevedere un sistema di gestione mista, che appare assai più complessa e delicata. La cultura ferroviaria attuale è volta a «gestire tutto», ma ciò poi contrasta con l'idea di associare capitali pubblici e privati. Certo, si tratta di problemi delicati che andranno affrontati con grande attenzione.

Per quanto riguarda le linee ad alta velocità nel comparto meridionale, il relativo intervento è a totale carico dello Stato nella previsione che gli investimenti per il sistema di alta velocità necessari nel Mezzogiorno non avranno una effettiva redditività nel breve periodo, per cui non si giustificherebbe in questo caso la presenza di capitale privato. Di qui la scelta del Governo, tesa in sostanza ad anticipare quelli che saranno gli equilibri solo futuri del mercato, ponendo ad immediato e totale carico dello Stato, come ho già detto, le spese per la realizzazione di opere la cui importanza è da tutti condivisa. Tale impostazione sarà forse criticabile, ma certo non è piatta, cioè non è legata puramente e semplicemente alla attuazione di opere, ma tiene conto anche di previsioni di mercato.

Ad analogo criterio, senatore Colombo, risponde quella norma in cui si prevede lo stanziamento di 5.000 miliardi per la ristrutturazione fun-

zionale della rete ferroviaria nel Meridione. Quando poco fa ho fornito l'interpretazione autentica di quella disposizione, avrei forse dovuto aggiungere che essa rappresenta, in un certo senso, il pagamento di un debito. L'impostazione della strategia degli investimenti ferroviari dalla legge n. 17 in poi ha sempre seguito — probabilmente perchè non si poteva fare diversamente — una logica di mercato: tale impostazione è stata troppo improntata al criterio della prevalenza della domanda attuale dei mezzi di trasporto. Si prosegue ancora su questa strada, come si evince, leggendo il disegno di legge finanziaria, da quello stanziamento di 10.000 miliardi esplicitati, e ce ne sono almeno altrettanti, poi, che fanno parte della individuazione di investimenti nell'ambito della legge n. 17, con recuperi negli anni successivi. Tuttavia, i 5.000 miliardi destinati alla ristrutturazione funzionale della rete ferroviaria nel Mezzogiorno consentiranno la ristrutturazione della tratta Battipaglia-Metaponto, che finora era tagliata fuori dagli investimenti, per cui l'anello ferroviario nel Sud non era concluso.

Senatore Mitrotti, per quanto riguarda la linea adriatica fino a Lecce, nel piano degli investimenti dei 5.000 miliardi è prevista l'elettrificazione di tutta la dorsale adriatica, mentre nei piani precedenti si prevedeva solo il completamento e il raddoppio.

Per quanto riguarda il problema della linea Pontremolese — mi si consenta di dare una risposta positiva — esso potrà essere affrontato e risolto nell'ambito della rimodulazione dei piani di investimento definiti in precedenza. Infatti, nel momento in cui è possibile operare una rimodulazione degli investimenti, questa si traduce in credibilità e verosimiglianza del rapporto tra costo previsto e costo reale dell'opera. Per la linea Pontremolese, vi erano delle incompatibilità tra investimenti previsti e costo finale dell'opera: con la rimodulazione degli investimenti questo problema viene superato. Il gioco «a scaricare» sui posteri le difficoltà, contentandosi di rimediare in maniera provvisoria, viene ad essere così anch'esso superato. Credo, da questo punto di vista, che si sia svolto un buon lavoro, sulla base di un quadro di richieste assai precise che il Ministero dei trasporti aveva trasmesso ai ministeri finanziari. Questo mi permette di fare un secondo ragionamento.

Condivido sostanzialmente l'opinione che il disegno di legge finanziaria non abbia risposto, come avrebbe potuto, al quadro di previsioni che il Piano generale dei trasporti aveva tracciato, nel senso che, mentre sostanzialmente, e anche quantitativamente, devo dire che il complesso degli investimenti è stato riaggregato (manderò il documento che i miei collaboratori hanno fatto alle voci di investimento previste nel disegno di legge finanziaria), la verità è, però, che a ciò siamo arrivati in maniera sbrindellata e attraverso un lavoro faticosissimo, direi quasi pedinando ora per ora le autorità finanziarie monetarie e l'amministrazione di competenza e operando costantemente attraverso una riconduzione delle richieste, delle esigenze al blocco di proposte che dal Piano emanavano. Voglio dire che la entità degli investimenti, anche per quello che riguarda strade e autostrade, emerge dallo schema del Piano. In questo senso non condivido le osservazioni che sono state fatte. Oggi abbiamo, solo nel settore ferroviario, tra ferrovie ordinarie e ferrovie concesse, dai 25.000 ai 30.000 miliardi di investimenti, di cui 5.000 per il piano per il Mezzogiorno, 5.000 per l'alta velocità, 5.000 per le ferrovie concesse e

almeno 10.000 per piani interrotti. E sto parlando solo di investimento secco, puro. A questo va aggiunta la quota degli investimenti per infrastrutture metropolitane, di cui una parte cospicua viene a ricadere sulle attrezzature interne alle aree metropolitane.

Contestualmente vi è la situazione del sistema viario italiano. Riconosco che la Commissione è sempre stata molto seria e mi ha aiutato in passaggi importanti. Voi non avete mai fatto il discorso della quantificazione spicciola e dell'apparente semantica delle statistiche. Vi invito a considerare che ci troviamo di fronte a tracciati che sono stati tarati per quote venti, trenta e quaranta volte inferiori allo stato di traffico attuale. Possiamo anche cominciare a moltiplicare le cifre, perchè i rilievi sono molto maggiori di quanto si creda. È un po' come per le ferrovie: la caratteristica del nostro paese, lungo e stretto, ci fa leggere in termini quantitativi, magari eccessivi, un chilometraggio, mentre in termini di reali utilizzazione, rispetto alle quote del traffico, ci accorgiamo che le situazioni in punto di crisi sono non solo la Firenze-Bologna, ma molte di più. Quindi, un investimento significativo nel settore viario era ed è molto importante. Ci troviamo oggi, per quello che riguarda la quota di trasporto, grazie ad errori compiuti negli anni passati, in una situazione patologica, per la quale devo fare un'autocritica. Non parlo della percentuale del 73 per cento di traffico-merci sulle strade; ma tutti gli elementi che sono a nostra disposizione, che sono uno dei risultati del famoso modello che verrà reso pubblico in occasione della prossima conferenza sul trasporto, ci portano ad una angosciata tendenza rispetto alla quale dobbiamo operare in termini correttivi, con piano di tipo addirittura dirigitico.

D'altro canto, ci troviamo di fronte ad un carico comunque presente sulle strade che, considerando i dati a legislazione invariata, quindi a piano non applicato, farebbe diventare l'Italia l'unico paese monomodale nel sistema industriale occidentale, perchè arriveremmo al 92 per cento su strada, percentuale che è intollerabile sul piano strategico ed economico. Se teniamo conto della diversa qualità della crescita della domanda e facciamo interventi di riordinamento, anche con caratteristiche dirigitiche, abbiamo comunque il mantenimento nell'arco di un certo numero di anni del carico su strada che continuerà ad aggirarsi tra il 60 e il 70 per cento. Questa è la situazione e quando dico di fare attenzione alla Firenze-Bologna è perchè si deve tenere conto anche delle esigenze delle Regioni e dei comuni. Però non è questa una risposta che basti come non basta dire di spostare il traffico su acqua. Il problema reale, se lo poniamo, è fare del Piano non un'indicazione di studio ma un dato operativo, sul quale inserire interventi...

LOTTI Maurizio. Mi scuso per la breve interruzione, ma quello che io contesto è che i problemi del trasporto su ruote nel nostro paese si risolvono con proposte di 2.000 chilometri di autostrade, alcune delle quali assolutamente inutili.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Da questo punto di vista siamo nella situazione per cui il piano triennale fa parte del piano generale dei trasporti, mentre il piano decennale deve essere valutato alla luce del piano generale dei trasporti. Lo dice il CIPE. Tutto ciò è a vostra conoscenza perchè è stato oggetto di polemica. Comunque, il piano decennale

è stato approvato con questa clausola. Se volete la mia opinione, non è un grande problema, perchè, alla fine, vi accorgete che le questioni conseguenti, quando scenderemo nel merito, appariranno di minore importanza.

La vera questione rimane un'altra; il vero problema di fronte al quale ci troviamo tutti è quello di cominciare a dare risposte radicali al traffico di attraversamento dei centri urbani, al traffico sulle lunghe distanze, alle intermodalità, nonchè alle esigenze delle aree metropolitane. Tutte cose che fanno parte di alcuni progetti operativi. Il vero problema è quello di affrontare il discorso del piano che io considero non a caso di emergenza: i piani per le metropolitane nelle grandi aree urbane. Voglio soltanto sottolineare il fatto che alcune voci del disegno di legge finanziaria, che sono state iscritte per memoria, avviano invece dei processi e credo che si possa dare atto che questo metodo ha prodotto qualche risultato. Non mi sono mai arreso di fronte alle difficoltà finanziarie ed ho sempre preferito introdurre, nel meccanismo della finanziaria, una serie di aperture che puntualmente si sono poi dilatate. Rispetto a due anni fa, adesso ci sono non solo il piano integrati urbanistici, ma anche il sistema delle infrastrutture metropolitane, l'alta velocità collegata a questo, il rifinanziamento della legge n. 17 del 1981 e quindi tutto il sistema di intervento mirato al traffico urbano che noi avevamo già recuperato negli anni precedenti.

La seconda considerazione è la questione dell'amministrazione delle ferrovie in rapporto all'occupazione. Voglio dedicare alcuni minuti a questo problema, invitando i colleghi a tenere come punto di riferimento gli atti del Governo e non le considerazioni dei singoli uomini di Governo, me compreso. Da questo punto di vista, per quello che riguarda l'eccedenza dell'occupazione, a mio avviso 100.000 unità sono il risultato di un calcolo non esatto. L'ho già detto: a me interessa richiamare l'attenzione delle forze politiche, parlamentari e sindacali, sugli atti del Governo.

A far data dal primo anno di contratto del nuovo Ente ferrovie dello Stato si doveva avviare un'azione di prepensionamento che doveva portare gradualmente ad una riduzione del personale ferroviario, tenendo anche conto che la costruzione di nuovi servizi comportava, dal punto di vista finanziario, una disponibilità contestuale di posti di lavoro con caratteristiche diverse rispetto alle ferrovie tradizionali. Si è avviato questo significativo processo di prepensionamento, che non può non avere come interlocutore il sindacato. In questo senso, devo dire che non ho abitudini di sindacalismo ad oltranza, ma abitudini a cercare di attuare politiche nel modo più semplice e diretto. Questa strada è stata intrapresa e la dimensione di questa azione è rilevante.

In proposito non mi sento di sottoscrivere la tesi del mio collega De Michelis e neanche quella del presidente dell'ente ferroviario: mi sento invece di ragionare sulla base di una ristrutturazione funzionale del servizio ferroviario che da un lato pone seri problemi di riduzione dell'occupazione, ma dall'altro fa crescere una domanda di lavoro come conseguenza dello sviluppo di altri servizi. Il vero problema cui siamo di fronte è quello, per un verso, di un processo di prepensionamento che tenga conto anche di un invecchiamento delle fasce d'età, per un altro verso anche quello della necessità che nel settore ferroviario vi sia una

maggiore mobilità nel lavoro e del lavoro da parte dei dipendenti. Parlo di mobilità nel lavoro come capacità di rispondere, con il movimento degli addetti, alla riorganizzazione dei traffici; parlo di mobilità del lavoro come opportunità e disponibilità ad essere destinati ad un tipo di attività funzionale non necessariamente collegata all'attività ferroviaria, ma anche ad esempio para-ferroviaria. Spero di essere stato chiaro ed anche, in qualche modo, realistico. È in questo modo che a mio avviso si avvia realmente un processo di riorganizzazione e di risanamento, altrimenti si rischia di fare solo un braccio di ferro.

Pertanto come i senatori avranno capito, sono molto fiducioso sui cosiddetti atti di Governo.

Per quanto riguarda le ferrovie ritengo di non avere altro da dire, pur riconoscendo che vi sono diversi problemi, molto seri e delicati, che riguardano la normale attività. Mi auguro che al più presto, magari con il prossimo anno, prima della fine di questo o del prossimo Governo, ci si possa riunire per fare una chiacchierata su alcune questioni delicate e importanti, che riguardano ad esempio l'avvio dei processi di ammortamento. Devo dire che sto tenendo a freno con fatica l'ente su questo punto perchè è un aspetto complesso della sua attività e non è pensabile che l'ente non cominci a procedere con gli ammortamenti.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Vi sono anche obblighi in termini di direttive CEE.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Abbiamo una situazione patrimoniale calcolata intorno ai 150.000 miliardi ed il prossimo anno è importante dal punto di vista delle somme che l'ente deve rendere al fondo investimenti. In questo senso c'è molta consapevolezza e buona volontà, ma anche la comprensione delle enormi difficoltà.

Un'altra questione riguarda il problema della motorizzazione. Sono molto preoccupato per l'applicazione pratica delle innovazioni che, a mio avviso, o possono avere efficacia in tempi reali oppure è inutile attuarle. È necessario accelerare i tempi ed evitare le normali procedure. Infatti, pur con tutta la buona volontà, ogni decreto-legge è un singolo atto e non si può procedere a blocchi su queste cose.

Sulle aree metropolitane devo dare atto alla Commissione, ai cui lavori ho anch'io partecipato, di aver contribuito a capovolgere negli ultimi due anni la politica dei trasporti. Infatti in questo settore nel regime di autarchia degli enti locali vi è stato un'intervento determinante dello Stato che si è occupato degli investimenti, dei servizi e così via. Credo che il nostro lavoro debba proseguire su questa strada.

Ho una sola delusione: che non sia stata capita dai colleghi della Camera l'importanza di un mio suggerimento. Infatti, nonostante in quest'ambito mi muova con prudenza, è stata respinta l'ipotesi di far confluire i fondi per la costruzione di metropolitane nelle procedure di programmazione previste dalla legge n. 151 del 1981. Occorre fare di questo provvedimento una legge reale di programmazione che operi con quattro fondi: un fondo per il ripiano dei disavanzi di esercizio, un fondo investimenti per le infrastrutture, i servizi e il materiale rotabile, un fondo investimenti a guida obbligata e un fondo per le metropolitane. Ciò im-

plica l'unità di comando e la possibilità, attraverso un'equilibrata utilizzazione dei diversi fondi, di seguire una strategia significativa del trasporto metropolitano subregionale e urbano.

In questo momento sono previsti solo tre fondi, ma ce ne vorrà un quarto — e ci arriveremo — perchè le somme attualmente previste per le metropolitane nella tabella C del disegno di legge finanziaria avranno come naturale conseguenza che tra due anni noi ci troveremo ancora a discutere della stessa questione. La stupidità della previsione dei fondi nella finanziaria sta nell'aver creduto che bastassero quattro soldi per le metropolitane. Invece no: inserire tale settore nella legge n. 151, come è stato fatto per le ferrovie concesse, significa agganciarsi a una legge poliennale di spesa, con la possibilità di immediata utilizzazione dei fondi e con la possibilità di fare quello che è indispensabile per le metropolitane, ossia programmare una spesa secondo anni finanziari successivi. Questo è l'unico modo per realizzare opere di tali dimensioni e soprattutto per operare un collegamento reale con il capitale privato; infatti per le metropolitane vale il discorso dell'alta velocità: è uno degli investimenti a ritorno certo.

Non chiedo al Senato di ripensare a queste cose perchè, se il disegno di legge finanziaria deve rimanere così, è bene che rimanga così com'è; tuttavia una riflessione va fatta. Non credo che il prossimo anno potrà passare la legge per l'attuazione delle metropolitane ma, se passerà, non credo sarà sufficiente. La necessità di ricondurre tale aspetto nella legge n. 151 non è stata capita per motivi semantici. Mi è stato addirittura chiesto che cosa fosse la legge n. 151: francamente a quel punto mi sono arreso.

Per quanto concerne i cosiddetti «rami secchi», senatore Colombo, stiamo attenti. Quando, dopo drammatiche riunioni sia qui che alla Camera, abbiamo affermato che la politica dei «rami secchi» doveva essere sostituita dalla politica delle ferrovie ad interesse locale, intendevamo impegnare nello sforzo comune le Regioni e i sindacati. Ebbene, oggi tutte le Regioni italiane — meno due, se non ricordo male — hanno stanziato dei fondi per la gestione di questi cosiddetti tratti locali. Quello che si cercava di ottenere era il passaggio da una visione ferroviaria nazionale ad una visione ferroviaria regionale. Si intendeva, inoltre, ottenere che il sindacato ragionasse in termini di diversa armatura ed equipaggio. Anche a tale riguardo nelle diverse realtà si sta ormai lavorando completamente sulla riorganizzazione del traffico in questi tratti, nella logica prospettata e secondo un preciso impegno finanziario inserito nel bilancio delle Regioni. Dove le Regioni non hanno agito così, non ho revocato i decreti di chiusura dei tratti ferroviari. Pertanto, quando le Ferrovie dello Stato affermano che non bisogna chiudere tali linee, non dicono una cosa sbagliata perchè una parte del loro *deficit* viene oggi coperta dall'intervento regionale.

Oggi le Regioni rivendicano la gestione diretta di alcune linee; per altre cercano di formare delle società di gestione; per altre ancora preferiscono la gestione delle Ferrovie dello Stato a cui partecipano secondo gli statuti regionali e le disponibilità di bilancio. È cambiata completamente la logica del sistema: dalla logica del «ramo secco» si è passati finalmente a quella della gestione delle ferrovie ad interesse locale. Detto

questo, potrete capire l'importanza del collocamento delle ferrovie concesse nella legge n. 151.

Accetto l'ordine del giorno del senatore Colombo, come pure tutti gli altri ordini del giorno presentati, come raccomandazione. Sostanzialmente li condivido, però voglio ribadire che viene data priorità non tanto al passaggio delle linee locali alle Ferrovie dello Stato, che è già nelle cose, quanto alla riconduzione delle ferrovie concesse a una struttura di gestione del trasporto a guida obbligata regionale. Con ciò rispondo al senatore Pingitore per quanto riguarda le linee calabresi e lucane. Non ci sono figli e figliastri: alcune Regioni hanno già presentato al FIO il piano di ristrutturazione, altre ancora non lo hanno fatto, ma tutte con il Governo e con l'amministrazione centrale hanno avviato piani di riorganizzazione del settore. Direi pertanto che stiamo a buon punto.

Per quanto concerne la questione sollevata dal senatore Lotti circa il ponte sullo stretto di Messina, non so se tale progetto si realizzerà mai e comunque il fatto che se ne parli meno sui giornali è un buon segno. Infatti anche se alcuni parlamentari fanno della politica spettacolo, gli organi tecnici (ossia la commissione nominata dalle Ferrovie dello Stato, quella nominata dall'ANAS e il Consiglio superiore dei lavori pubblici) sono ormai al termine del loro lavoro. Pertanto al più tardi entro la fine del prossimo mese di gennaio ne avremo i pareri definitivi, almeno così mi è stato comunicato dai presidenti delle commissioni. Sono pareri complessi, non hanno un tono trionfalistico e del resto, come sapevamo, rimangono aperte alcune questioni mentre altre si sono risolte positivamente.

In base al lavoro svolto dalle commissioni tecniche ora citate potremmo anche decidere di rinunciare al progetto di un ponte sullo stretto. La cosa certa è che l'alternativa non è tra ponte e *tunnel*, come si continua a dire, ma tra il ponte — che allo stato attuale è la struttura per la quale esistono minori controindicazioni — e la rinuncia a qualsiasi progetto di collegamento stabile della Sicilia con il continente. Ciò tuttavia sarebbe un fatto grave. Questa è la vera situazione. Chiunque pensa di far parte di partiti o di *lobbies* non ha capito assolutamente niente: si iscrive a partiti destinati ad essere sconfitti.

Questa è la vera questione ed esamineremo, al termine del nostro itinerario politico, le possibili decisioni.

Per quanto riguarda il piano generale dei trasporti, i 200 miliardi possono significare moltissimo o niente: tutto dipenderà dalla legge attuativa che sarà varata. La mia proposta, così come l'impegno assunto dal Ministro del tesoro al riguardo, è di considerare questi fondi (la cui utilizzazione potrà essere in conto capitale o in conto interesse, ma con una possibilità assai maggiore per gli investimenti) come un quadro di interventi che si sottrae alla specificità dell'amministrazione e interviene su tutti i nodi ferroviari. Tale quadro è, cioè, destinato a diventare il primo ed il vero fondo globale di piano.

Vorrei spiegarvi perchè ho abbandonato, ad un certo punto, il discorso dell'articolo unico e del capitolo unico. Si trattava, in quel caso, di una operazione di pulizia semantica, di lettura: le diverse amministrazioni venivano citate con la quota di loro competenza nell'ambito di una certa strategia. Tale aspetto permane; tuttavia, nell'ipotesi dell'articolo

unico mancava un momento di direzione che non fosse semplicemente dichiarativo.

Viceversa, con questo tipo di intervento vi è per la prima volta un'attribuzione di fondi ad un organo di programmazione: ciò finora non era mai avvenuto, o, per essere più precisi, si era verificato, in qualche misura, per il FIO. Tuttavia, la debolezza del FIO consiste nel fatto di non avere caratteristiche di programmabilità. Ho sempre criticato il FIO per il carattere «a pioggia» dei suoi investimenti. Abbiamo per la prima volta, invece, un intervento che non è sostitutivo di quello delle amministrazioni, ma che si pone davvero in termini di alternativa e di direzione.

LOTTI Maurizio. Ad una condizione: che si tratti di fondi per la contrazione di mutui.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non tutti, senatore Lotti. Anche per questo, mi accontenterei, per esempio, il primo anno di spenderne la metà.

COLOMBO Vittorino (V.), *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 2051*. Si fa presto a spenderli per gli interporti!

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Abbiamo in questo settore una notevole presenza di capitale privato. L'interporto è uno dei pochi esempi in Italia in cui si ha, da un lato, una robusta presenza di capitale privato e dall'altro l'intervento ferroviario. Per gli interporti, perciò, finiremo con lo spendere meno di quanto pensiamo. Io penso invece ad interventi in settori che hanno una fortissima valenza di intermodalità che possono diventare interventi costrittivi o orientativi rispetto all'attività dell'amministrazione.

Per quanto riguarda la questione della sicurezza ho chiesto alla Presidenza del Consiglio di assumere, e non da ora, il coordinamento. La questione della sicurezza, onorevoli senatori, è un tipico problema che compete al Parlamento; il rallentamento nella definizione di un nuovo codice della strada ha pesato fortemente sulla sicurezza, perchè la mancanza di chiare indicazioni per quanto riguarda il coordinamento e l'ordine delle priorità nell'esercizio dei poteri di controllo si è tradotto in difficoltà tra i vari ministeri per la pura e semplice attribuzione di competenze.

Senatore Mitrotti, il paradosso è che tutte le osservazioni che lei ha fatto, criticando il Ministro dei trasporti per la sicurezza stradale, trovano nello stesso Ministro dei trasporti forse, un responsabile come membro del Governo, ma un incompetente in termini di leggi. Per quel che riguarda infatti il traffico stradale, in termini di legge non ho competenza alcuna. Sono abituato, come tutti sanno, a non tirarmi indietro di fronte alle mie responsabilità, ma in questo caso non ho poteri. È paradossale che per la sicurezza stradale io non abbia competenze dirette. La competenza del Ministro dei trasporti si esercita solo sul veicolo e sul luogo, ma non sul veicolo in movimento.

LOTTI Maurizio. Il CIPET ha competenza anche per quanto riguarda la sicurezza della strada.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatori Lotti, il CIPET può essere una gigantesca operazione di immagine o operativa.

LOTTI Maurizio. Vorrei ricordarle ancora, onorevole Ministro, la mia interrogazione sull'incidente di Ustica presentata nel settembre 1984.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Per quel che riguarda il Ministero dei trasporti, vorrei farle presente che avevamo già dichiarato di essere favorevoli alla Commissione di indagine e abbiamo stanziato un apposito capitolo per i fondi destinati a tale indagine e per il recupero del relitto.

LOTTI Maurizio. Sarebbe importante il recupero del relitto.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La Presidenza del Consiglio si è orientata nel senso che prima delineavo. L'opinione di tutti è che il recupero del relitto dell'aereo inabissatosi nelle acque di Ustica non comporterà grandi novità rispetto alle conoscenze attuali; tuttavia, se si vuole, si può veramente chiudere in maniera non equivoca questa vicenda, per cui va comunque fatto.

LOTTI Maurizio. Vorrei anche avere una risposta per quanto riguarda il problema assicurativo e quello delle famiglie dei deceduti. Credo di aver diritto ad una risposta alla mia interrogazione dopo più di due anni dalla sua presentazione.

MITROTTI. Anche io attendo una risposta circa i problemi da me sollevati per quanto riguarda l'aeroporto di Bari.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatore Mitrotti, le rendo noto che i problemi da lei sollevati sono stati positivamente risolti. È stata infatti approvata una convenzione quindici giorni fa. L'aeroporto di Bari è quindi operativo, per quanto mi riguarda.

Ripeto che accetto gli ordini del giorno illustrati come raccomandazione perchè alcuni di essi presentano problemi di applicazione per cui sarà opportuno riesaminarli in altra sede.

LOTTI Maurizio. Le ricordo, onorevole Ministro, che vi è un ordine del giorno, da me firmato, riguardante la linea Pontremolese. Colgo anche l'occasione per ribadire il voto contrario del Gruppo comunista ai documenti di bilancio.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatore Lotti, per quanto riguarda la linea Pontremolese vale quello che dicevo prima nel corso del mio intervento: i problemi saranno risolti poichè la finanziaria ci consente una rimodulazione degli interventi.

PRESIDENTE. Prendo atto che i proponenti non insistono per la votazione degli ordini del giorno.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione permanente. Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato, senatore Vittorino Colombo.

Poichè non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 10 del bilancio di previsione dello Stato e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 2051, resta conferito al senatore Vittorino Colombo.

I lavori terminano alle ore 18,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare preposto all'Ufficio Centrale e dei resoconti stenografici delle Commissioni

DOTT. GIOVANNI LENZI