

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1991 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 1991-1993 (n. 2547)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici
per l'anno finanziario 1991
e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti
per l'anno finanziario 1991
e relative Note di variazioni (Tabelle 10, 10-bis e 10-ter)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni
per l'anno finanziario 1991
e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)**

**Stato di previsione del Ministero della marina mercantile
per l'anno finanziario 1991
e relative Note di variazioni (Tabelle 17, 17-bis e 17-ter)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1991) (n. 2546)

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

MERCOLEDÌ 28 NOVEMBRE 1990
(Antimeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 10, 10-bis e 10-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 17, 17-bis e 17-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)» (2546), approvato dalla Camera dei deputati

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

PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) Pag. 5, 8
- Senesi (PCI) 13
- LOTTI (PCI) 14
- MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione 6
- MARNIGA (PSI), relatore alla Commissione 8
- NIEDDU (DC), relatore alla Commissione 13, 14

MERCOLEDÌ 28 NOVEMBRE 1990
(Pomeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 10, 10-bis e 10-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 17, 17-bis e 17-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)» (2546), approvato dalla Camera dei deputati

(Rapporti alla 5ª Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 17)

PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) Pag. 40, 47, 48
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.) 22, 28
- BISSO (PCI) 28, 33, 35 e passim
- CHIMENTI (DC), relatore alla Commissione ... 23
- MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), relatore alla Commissione 41
- NEPI, sottosegretario di Stato per i trasporti .. 28
- PATRIARCA (DC) 36, 39, 40 e passim
- SANESI (MSI-DN) 35, 48
- VISCONTI (PCI) 48
- VIZZINI, ministro della marina mercantile .. 32, 33, 35 e passim

GIOVEDÌ 29 NOVEMBRE 1990

(Antimeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazione (Tabelle 10, 10-bis e 10-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)» (2546), approvato dalla Camera dei deputati

(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 10)

PRESIDENTE (Bernardi - DC)	Pag. 49, 56, 60 e <i>passim</i>
BERNINI, ministro dei trasporti	58, 60, 63 e <i>passim</i>
CHIMENTI (DC), relatore alla Commissione	58
GAMBINO (PCI)	58
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.)	55
REZZONICO (DC)	56
SANESI (MSI-DN)	49, 63, 67
SENESI (PCI)	51, 64
VISCONTI (PCI)	67

GIOVEDÌ 29 NOVEMBRE 1990

(Pomeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)» (2546), approvato dalla Camera dei deputati

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

PRESIDENTE (Bernardi - DC)	Pag. 69, 78, 85 e <i>passim</i>
ANDÒ (DC)	95
BISSO (PCI)	83
GAMBINO (PCI)	82, 84
GIUSTINELLI (PCI)	104
MAMMÌ, ministro delle poste e delle telecomunicazioni	89, 99, 100 e <i>passim</i>
MARNIGA (PSI), relatore alla Commissione	78
NIEDDU (DC), relatore alla Commissione	99, 101
PINNA (PCI)	86, 89, 100 e <i>passim</i>
PRANDINI, ministro dei lavori pubblici	70, 72, 74 e <i>passim</i>
SANESI (MSI-DN)	69, 70, 75 e <i>passim</i>
VELLA (PSI)	94
VISCONTI (PCI)	71, 72, 74 e <i>passim</i>

MERCOLEDÌ 28 NOVEMBRE 1990

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

I lavori hanno inizio alle ore 12,15.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 9, 9-bis e 9-ter**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 10, 10-bis e 10-ter**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 11, 11-bis e 11-ter**)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 17, 17-bis e 17-ter**)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)» (2546), approvato dalla Camera dei deputati (Rapporti alla 5^a Commissione) (Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 (tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 (tabelle 10, 10-bis e 10-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 (tabelle 11, 11-bis e 11-ter), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1991 (tabelle 17, 17-bis e 17-ter) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Mariotti di riferire alla Commissione sulle tabelle 17, 17-bis e 17-ter del disegno di legge n. 2547 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 2546.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'evoluzione della legislazione concernente le attribuzioni della Marina mercantile ed i profondi cambiamenti in corso nel nostro e negli altri paesi evidenziano una radicale trasformazione della realtà socio-economica anche nei settori di competenza dell'Amministrazione marittima. Ciò rende improcrastinabile la necessità di adeguare strutture e dotazioni finanziarie alla complessità dei compiti di rilevante interesse pubblico che il Ministero è chiamato ad assolvere.

La situazione di inadeguatezza strutturale e finanziaria, individuata da tempo nelle più qualificate sedi, rende difficile per l'Amministrazione marittima concretare gli interventi di politica economica di sua competenza, soprattutto in settori che tutelano interessi pubblici di primaria importanza, quali quelli della difesa dell'ambiente costiero e marino, della pesca, del demanio.

Quanto si afferma non costituisce novità.

In questa sede, senza tornare troppo indietro nel tempo e riferendoci quindi alla sola legislatura in corso, abbiamo reiteratamente illustrato una situazione che necessiterebbe di interventi più radicali di quelli che vengono previsti.

Uno dei più urgenti sembra essere quello del potenziamento delle strutture e della dotazione di personale.

Al riguardo, è da considerare positivo il fatto che nel disegno di legge finanziaria approvato dalla Camera siano stati riconfermati gli stanziamenti per la riorganizzazione del Ministero e per il potenziamento degli organici delle capitanerie di porto.

L'impegno finanziario (peraltro di modesta entità) che il bilancio dello Stato dovrà sostenere sarà certamente compensato dai risultati conseguenti alla realizzazione di una struttura amministrativa più qualificata ed efficiente per la tutela di interessi pubblici di primaria importanza.

Non è venuta meno, inoltre, l'esigenza del contenimento della spesa pubblica in generale e permangono, quindi, per quanto riguarda il Ministero di cui stiamo trattando, i pesanti condizionamenti costituiti dalla carenza di fondi. Ciò ha comportato necessariamente l'individuazione degli interventi nei settori di maggiore rilievo per i riflessi di carattere economico e sociale ad essi stessi collegati.

Nel quadro a tinte scure che sto illustrando, una luce proviene dal settore dell'industria navalmecanica ed armatoriale. Infatti, il rifinanziamento della legge n. 234 del 1989, previsto nel disegno di legge n. 5046, all'esame della Camera, consentirà di proseguire nell'opera di ristrutturazione e razionalizzazione del settore stesso.

A tale proposito, sarà utile rivedere, alla luce dei risultati, la ripartizione dei fondi tra i vari comparti, onde evitare che ve ne siano alcuni privilegiati rispetto ad altri, dove fortissima è l'esigenza di congrue misure soprattutto a difesa dei livelli occupazionali.

Di particolare interesse sono inoltre gli interventi per la difesa del mare e delle coste, finalizzati sia alla sorveglianza dell'ambiente marino e alla prevenzione degli inquinamenti, sia all'istituzione di riserve marine e al completamento dei programmi di acquisizione di mezzi e

attrezzature. In linea con gli interventi per la difesa del mare va visto anche l'ulteriore finanziamento per le infrastrutture logistiche delle capitanerie di porto.

Al riguardo, si ritiene necessario indicare l'esigenza di prendere in esame la situazione di alcuni porti, il cui sviluppo e le cui nuove attività rendono indispensabile la ristrutturazione o la stessa riallocazione delle infrastrutture logistiche.

Particolare rilievo assumono gli interventi nel settore della pesca marittima, con il rifinanziamento del terzo piano triennale della pesca e dell'acquacoltura di cui alla legge n. 41 del 1982. Obiettivo prioritario del piano è quello di programmare una politica di settore finalizzata allo sfruttamento razionale delle risorse biologiche del mare, allo sviluppo dell'acquacoltura e delle strutture a terra, al potenziamento della ricerca scientifica applicata nel campo biologico, statistico, economico, e tecnologico.

Relativamente alla pesca, ritengo necessario che il Ministro chiarisca le misure sul fermo biologico, che vede per il 1992 e 1993 la soppressione della voce relativa. Particolari misure dovrebbero essere inoltre adottate a favore dei pescatori che svolgono la loro attività tramite aziende di piccolissime dimensioni, che rischiano di essere estromesse dal settore.

Eguale rilevante è l'intervento a favore del cabotaggio, settore che, se adeguatamente incentivato, comporterà effetti decisamente positivi per l'economia commerciale ed industriale del paese.

Anche in questa occasione insistiamo sul concetto che il rafforzamento della componente marittima del trasporto delle merci consentirà infatti l'alleggerimento del traffico su strada, la conseguente riduzione dei consumi energetici e il non peggioramento dell'inquinamento atmosferico.

La recente approvazione della legge sul sistema idroviario padano-veneto pone, tra l'altro, le premesse per l'integrazione fra trasporto marittimo e vie d'acqua interne. L'obiettivo dovrà essere quello di estendere la rete delle idrovie, interessando un numero maggiore di regioni.

Passando ad un esame analitico delle voci presenti nel disegno di legge finanziaria, si rileva che il provvedimento non reca, nell'articolato, disposizioni concernenti il settore della Marina mercantile. Previsioni di spesa sono invece contenute nelle tabelle allegate allo stesso disegno di legge finanziaria.

La tabella A, relativa al fondo speciale di parte corrente, per finanziare disegni di legge in corso di esame, prevede appositi stanziamenti, per il triennio 1991-1993, per i seguenti provvedimenti: costituzione del catasto del demanio marittimo; riorganizzazione del Ministero della marina mercantile; potenziamento degli organici dei sottufficiali, sottocapi e comuni della categoria dei nocchieri di porto; rifinanziamento della legge relativa alla definizione della gestione degli istituti contrattuali dei lavoratori portuali (rate ammortamento mutuo).

Per quanto concerne la costituzione del catasto del demanio marittimo, è previsto uno stanziamento di 60 miliardi per il triennio 1991-1993, finalizzato all'attuazione di un programma di aggiornamento

e ammodernamento dell'inventario dei beni del demanio marittimo e alla costituzione della relativa banca dati.

La tabella B, relativa al fondo speciale di conto capitale, per finanziare i provvedimenti in corso di esame, stanziava complessivamente 385 miliardi nel 1991, 550 miliardi nel 1992 e 670 miliardi nel 1993 per interventi a favore del cabotaggio, delle infrastrutture logistiche delle capitanerie di porto, per la difesa del mare, la pesca marittima e l'industria cantieristica ed armatoriale.

Altri stanziamenti sono contenuti nelle tabelle C ed F, allegate al disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Mariotti per la sua esposizione.

Prego il senatore Marniga di riferire alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter del disegno di legge n. 2547 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 2546.

MARNIGA, relatore alla Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, va premesso che lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, ammontante nel 1990 a 4.600 miliardi di lire, è largamente inferiore ai livelli che vengono auspicati e richiesti dallo stesso Ministero dei lavori pubblici. Nel settore delle spese marittime, come in quello delle opere idrauliche, così come per l'edilizia pubblica varia, i fabbisogni di intervento vengono indicati come molto superiori a quelli delle somme stanziare.

Del resto, anche se una grandissima parte, certamente preponderante, del patrimonio di opere pubbliche è di competenza locale e regionale, non si può certo sottovalutare l'esigenza di una manutenzione ordinaria, oltre che di una ricapitalizzazione adeguata del patrimonio proprio dei Lavori pubblici.

Come anche lo scorso anno è stato sottolineato, per poter rendere efficiente ed efficace l'allocazione delle risorse da parte del Ministero occorre una revisione dell'assetto legislativo in modo tale da migliorare procedure e organizzazione del sistema.

Sia pure con le difficoltà determinate dall'affollamento di provvedimenti che attendono l'esame parlamentare, alcuni passi importanti sono stati compiuti.

Si pensi solo alla legge n. 183 del 1989, concernente il regime dei suoli, che attendeva l'approvazione del Parlamento da numerosissimi anni per comprendere quanto faticosa e lunga si presenti la strada per risolvere gli annosi problemi di questa Amministrazione.

Fatta questa premessa, occorre prendere atto dei vincoli generali di finanza pubblica. Di fronte all'incalzare pressante dei fabbisogni propri delle singole amministrazioni, si pone lo sbarramento delle scarse risorse e delle priorità di risanamento della finanza pubblica, che non consentono di spingere oltre la soglia delle più strette necessità le richieste e le concessioni di nuovi stanziamenti.

L'esigenza di promuovere una politica economica di risanamento globale che miri a controllare l'andamento della spesa pubblica ha imposto al Governo un comportamento rigido circa l'impostazione del bilancio annuale per il 1991 e triennale per il 1991-1993.

Come è noto, il disegno di legge di bilancio deve essere redatto sulla base della legislazione vigente e prescindere, quindi, da ogni implicazione del disegno di legge finanziaria, i cui effetti formano oggetto di un'apposita «Nota di variazione» al provvedimento stesso.

In particolare, oltre alla necessità di procedere ad un risanamento di medio periodo della nostra economia, risulta necessario perseguire una severa politica di bilancio che incida sull'entità del disavanzo e sulla qualificazione della spesa.

Fermando lo sguardo sulla struttura e sulla dinamica dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici conviene, innanzitutto, analizzare le poste che si presentano come più consistenti. Dal punto di vista della classificazione economica, la spesa è ripartita in 331 miliardi di spesa corrente e 4.119 miliardi di spesa in conto capitale.

Una parte della spesa corrente, peraltro inferiore alle metà di quella complessiva, è destinata ad alimentare la spesa per le manutenzioni ordinarie; la restante finanzia invece essenzialmente le spese per il personale.

La spesa in conto capitale è strutturata in due fondamentali blocchi: quello dell'investimento diretto da parte degli organi del Ministero e quello del trasferimento ad altri soggetti investitori.

Nel complesso, le grandezze di bilancio riferite al 1991 (4.450 miliardi) sono inferiori di circa 200 miliardi a quelle assestate del 1990 (4.660 miliardi). Va peraltro notato che mentre la spesa corrente registra un incremento di valori (da 297 a 331 miliardi) quella in conto capitale subisce una modesta flessione (da 4.362 a 4.119 miliardi).

Quanto all'articolazione settoriale della spesa, occorre evidenziare che l'impegno finanziario più cospicuo è diretto agli interventi nel settore dell'edilizia abitativa (2.227 miliardi) e a quello dell'edilizia pubblica varia (1.166 miliardi).

Si tratta di comparti che, nel primo caso, sono mediati dalle Regioni e dagli Istituti autonomi case popolari e sono diretti a soddisfare le esigenze di alloggi dei privati cittadini. Nel secondo caso, viceversa, riguardano il patrimonio immobiliare pubblico.

Di importi enormemente più modesti risultano gli stanziamenti disposti per i comparti dei servizi generali (214 miliardi), delle opere marittime (171 miliardi), delle opere idrauliche (228 miliardi), delle opere igienico-sanitarie (212 miliardi) e degli interventi per calamità naturali (137 miliardi).

Un accenno va fatto sulla dinamica di queste voci tra il 1990 e il 1991.

In particolare gli stanziamenti diretti alle spese di trasferimento, che comprendono soprattutto gli interventi nell'edilizia abitativa, subiscono un incremento: dai 2.499 miliardi del 1990 si passa ai 2.646 del 1991; per l'edilizia abitativa, da 2.175 miliardi del 1990, si prevedono nel 1991 2.282 miliardi.

Quanto alla categoria dei beni immobili a carico diretto del Ministero va osservato che si passa dai 1.396 miliardi del 1990 ai 1.599 del 1991.

Va aggiunto però a queste voci di stanziamento il volume considerevole dei residui che il Ministero espone. Al 1° gennaio 1991 è infatti iscritto un volume di ben 6.721 miliardi. E questa è una cifra certamente sottostimata pochè ogni anno tra il bilancio di previsione e

quello assestato, con l'accertamento definitivo delle somme impegnate e non pagate, questo volume di iscrizione registra sistematicamente una lievitazione.

Naturalmente la concentrazione più elevata di queste poste si deve registrare nelle opere immobiliari a carico diretto dello Stato (5.221 miliardi). I trasferimenti in conto capitale, infatti, che in termini di competenza sono quantitativamente maggiori, presentano un livello di residui (1.376 miliardi) proporzionalmente molto più basso. Ciò è dovuto, come è noto, anche alla più rapida velocità di smaltimento della spesa per trasferimento.

Quanto alle previsioni di cassa, tenuto conto della struttura della spesa rappresentata per più del 90 per cento da spesa in conto capitale, non raggiungono il 70 per cento della massa spendibile. Ciò significa che fatta la somma dei residui presunti (6.721 miliardi) e della competenza (4.600 miliardi) si raggiunge una massa spendibile di 11.321 miliardi, che si prevede di trasformare in veri e propri pagamenti per soli 7.912 miliardi (pari al 69,88 per cento).

In altri termini, mentre lo smaltimento della spesa corrente è previsto al livello dell'83,65 per cento (374 miliardi di pagamenti su 447 miliardi di massa spendibile), quello della spesa in conto capitale è indicato al 69,32 per cento.

Le previsioni pluriennali indicano un aumento di stanziamenti nel 1992 e una flessione nel 1993 ma, ovviamente, non scontano le misure previste dagli interventi dei procedimenti legislativi da approvare nel frattempo.

Più precisamente, a fronte degli stanziamenti dell'ordine di 4.600 miliardi sul bilancio 1991 a legislazione vigente presentato a luglio (4.450 miliardi dopo la finanziaria) si pongono i 4.760 miliardi di bilancio 1992 e 4.016 miliardi del bilancio 1993.

Un ultimo accenno va fatto agli effetti attesi dagli accantonamenti di fondi speciali.

Alla tabella A sono previste modificazioni per la legge sull'equo canone: nel 1991, nel 1992 e nel 1993 sono previsti 5 miliardi.

Questa voce - già presente nella legge finanziaria 1990 con l'accantonamento di lire 15 miliardi per l'anno 1991 e 20 miliardi per l'anno 1992, ma eliminata nel complesso dagli atti di contenimento della spesa pubblica per ridimensionare il debito pubblico cresciuto a livelli troppo elevati - è stata inserita nel provvedimento in esame con un accantonamento simbolico, al fine di consentire la presentazione di un apposito provvedimento di rilancio dell'edilizia residenziale pubblica allo scopo di riequilibrare il mercato delle abitazioni, allentando le forti tensioni sociali che si sono sviluppate soprattutto nelle grandi aree urbane.

Sarà la legge finanziaria successiva a rimodulare e calibrare le quote necessarie alla copertura delle spese recate dal provvedimento già in predisposizione.

La voce in questione coinvolge anche un altro accantonamento (di conto capitale) inserito nella proposta di legge finanziaria 1991 con analogo quantificazione simbolica e allocato nella tabella B alla voce: «Fondo per interventi nell'edilizia residenziale» per un importo di 5 miliardi per ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993.

Nella tabella B vi è un altro fondo, quello per interventi nell'edilizia residenziale, che prevede 5 miliardi per ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993.

Il predetto accantonamento trova giustificazione nelle considerazioni testè svolte.

Alla predetta voce sono state aggiunte - quale emendamento approvato dall'Aula della Camera dei deputati - le seguenti parole: «Rifinanziamento della legge 16 ottobre 1975, n. 492, per la proroga del contributo alle cooperative degli appartenenti alle Forze armate e alle Forze di polizia».

Passiamo all'ulteriore finanziamento della legge 9 gennaio 1989, n. 13, per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati. Tale iniziativa, già presente nel provvedimento di legge finanziaria 1990, ha avuto in Aula, alla Camera dei deputati, un aumento negli importi come segue: 35 miliardi nel 1991, 40 nel 1992 e 40 nel 1993.

Per gli interventi per l'edilizia storico-artistico monumentale sono previsti 50 miliardi per ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993.

Già presente nella legge finanziaria 1990 - con l'accantonamento di lire 40 miliardi per il 1990, 50 miliardi per il 1991 e 45 miliardi per il 1992 - l'iniziativa relativa alla tutela del patrimonio storico-artistico e monumentale risulta bisognevole di risorse ben più elevate rispetto al contenutissimo accantonamento preordinato.

Il crollo della Torre civica di Pavia nel corso del 1990 e i più recenti eventi relativi alla Torre di Pisa - chiusa al pubblico per problemi di statica - manifestano lo stato di degrado in cui versano gran parte degli edifici.

Il Ministero dei lavori pubblici in sede di predisposizione delle proposte per la formazione del presente disegno di legge finanziaria aveva avanzato una richiesta di complessivi 600 miliardi, ripartiti in 100 miliardi per il 1991 e 250 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993 al fine di avviare una programmazione formata con il concorso delle popolazioni utenti e stabilire - mediante la forma del concorso in capitale - un nesso inscindibile tra l'interesse alla conservazione e l'interesse alla fruizione del monumento.

Da ciò emerge quanto carenti siano le risorse assegnate, nella considerazione altresì che per la Torre di Pisa è risultato necessario predisporre un decreto-legge la cui copertura va a gravare sull'accantonamento in questione per l'importo di lire 60 miliardi.

Per quanto riguarda la rubrica «Amministrazioni diverse» c'è il capitolo per il proseguimento degli interventi finalizzati alla salvaguardia di Venezia, per il quale nel 1991 non è previsto nulla, mentre sono previsti 250 miliardi per il 1992 e altrettanti per il 1993.

Per tale iniziativa - già presente nella legge finanziaria 1990 con un accantonamento di lire 100 miliardi per il 1990 e di lire 250 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992 - esiste il relativo provvedimento di utilizzo (atto Senato n. 2372) assegnato in sede deliberante, la cui approvazione potrebbe consentire il recupero della quota 1990.

Infine, l'ANAS, pur essendo una azienda autonoma statale, non svolge un'attività di carattere industriale che le consenta il perseguimento dei propri fini istituzionali, ma opera quasi esclusivamente per

il raggiungimento di scopi di interesse collettivo rientranti, quindi, nei fini propri dello Stato. Questa caratteristica fa sì che la maggior parte delle sue entrate siano costituite da contributi a carico del bilancio statale.

Da quanto precede appare chiaro che l'ANAS ha natura di azienda composita a fine prevalentemente erogativo, in cui i processi di natura produttiva hanno funzioni complementari e di scarso rilievo: solo una minima percentuale (1-2 per cento) delle sue entrate proviene, infatti, dal pagamento da parte degli utenti di servizi resi dall'Azienda (pubblicità, licenze, concessioni).

Il compito principale dell'ANAS è quello di costruire e mantenere in esercizio le strade statali.

A tal fine assume vitale importanza il contributo di cui alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, modificata dall'articolo 3 della legge 21 aprile 1962, n. 181, che viene inserito in bilancio quale risorsa per la gestione delle spese di funzionamento e di investimento. Tale contributo comprende, a partire dal 1992, la quota di ammortamento (300 miliardi per il 1992 e 600 miliardi per il 1993) di parte del complessivo programma di 8.000 miliardi di mutui da contrarre nel quadriennio 1991-1994.

Opere di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio stradale esistente per impedire il degrado e consentire un più elevato livello di sicurezza per gli utenti, nonché il completamento degli interventi - iniziati con i piani stralcio precedenti - sulla grande viabilità nazionale per la realizzazione di itinerari fondamentali, accompagnato da una opportuna razionalizzazione e integrazione della rete autostradale in concessione per evitare la congestione della maglia autostradale primaria, da realizzare mediante contributi alle società concessionarie, sono solo alcuni degli obiettivi che l'ANAS deve portare a compimento nel breve periodo per consentire alla collettività un servizio rispondente alle esigenze moderne.

Ad evitare che opere già programmate ed in via di completamento debbano essere interrotte o accantonate per mancanza di disponibilità finanziarie, con inevitabili riflessi negativi sui costi di realizzazione futuri, e ad evitare che il degrado del patrimonio stradale diventi ancor più preoccupante per mancanza di investimenti da destinare alla manutenzione ordinaria e straordinaria, occorrerebbe prevedere risorse che possano premiare tutti gli sforzi che l'Amministrazione ha posto in essere per aumentare le infrastrutture su richiesta degli utenti. Infatti la realizzazione delle opere stradali ed autostradali connesse con i campionati mondiali 1990, e previste dalla legge n. 205 del 1989, con le celebrazioni «Colombo '92» e con la realizzazione degli interventi per la ricostruzione e rinascita della Valtellina previsti dalla legge n. 102 del 1990 - finanziate con le risorse destinate all'ANAS per l'esecuzione del piano decennale - ha determinato nell'Azienda una grave carenza di risorse finanziarie, che precluderebbe la possibilità di dare attuazione ad interventi già programmati per la rete viaria statale ed autostradale.

Queste, signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sono le considerazioni che ho cercato di svolgere in merito alla tabella del Ministero dei lavori pubblici e che mi inducono a chiedere alla Commissione il mandato a redigere un parere favorevole.

Presidenza del Vice Presidente SENESI

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Marniga per la sua esposizione.

Prego il senatore Nieddu di riferire alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter del disegno di legge n. 2547 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 2546.

NIEDDU, relatore alla Commissione.. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la manovra finanziaria per il triennio 1991-1993 si colloca in termini di rigorosa coerenza con gli obiettivi del contenimento della spesa e del rientro del disavanzo pubblico, anche in vista del Mercato unico europeo del 1993.

Lo stato di previsione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 è stato predisposto nella linea del documento di programmazione economico-finanziaria, elaborato dal Governo ai sensi dell'articolo 3 della legge finanziaria del 1988 e nel rispetto dell'articolo 13 della suddetta legge, che impone la riduzione del disavanzo nella misura del 15 per cento annuo al netto degli oneri impropri.

Per contenere il disavanzo entro i limiti fissati dalla norma, il progetto di bilancio prevede, relativamente alle entrate, l'acquisizione di maggiori risorse per 357 miliardi di lire, quale effetto di una dilatazione della domanda, e la realizzazione di ulteriori proventi per 700 miliardi di lire, derivanti dall'aumento delle tariffe dal 1° gennaio 1990, nonché l'incremento per 97 miliardi di lire dei rimborsi dei costi per le prestazioni rese alle altre amministrazioni dello Stato, all'Istituto nazionale della previdenza sociale, relativamente al pagamento delle pensioni, e alla Cassa depositi e prestiti, relativamente alla gestione del risparmio.

Tenendo presente l'obbligo di ridurre il disavanzo nella misura del 15 per cento (che ammonta, in questo caso, a 118 miliardi), le maggiori entrate, corrispondenti a 968 miliardi, saranno utilizzate in larga parte per fronteggiare le maggiori spese e per ridurre il disavanzo.

L'obiettivo del risanamento del *deficit* dello Stato, perseguito dal Tesoro per il triennio 1990-1992, è un obiettivo cui l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni tende da tempo e che è stato in buona parte perseguito. Infatti, l'analisi dei dati finanziari del decorso quinquennio evidenzia un sostanziale miglioramento della gestione amministrativa dell'Azienda. Nel 1985 si è registrato un miglioramento del *deficit* di oltre 570 miliardi, ammontante a circa il 25 per cento della previsione, mentre nel 1986 si è determinato un minor disavanzo di circa 420 miliardi. Nel 1987 si è registrato un miglioramento, a consuntivo, di circa 254 miliardi, mentre nel 1988 il miglioramento è stato di circa 445 miliardi ed anche il consuntivo del 1989 ha confermato la tendenza degli anni precedenti, anche se in misura inferiore. Per il 1991 l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è fermamente intenzionata a proseguire nell'impe-

gnativo cammino del risanamento del bilancio, anche mediante l'adozione di concrete iniziative volte al progressivo miglioramento dei servizi.

Delle spese correnti, la cui lievitazione è stata contenuta al di sotto del tasso programmato di inflazione, la maggior parte è destinata al personale (9.862 miliardi), a conferma della particolare connotazione della struttura operativa del servizio postale, che deve utilizzare forza-lavoro in notevole quantità.

Le unità di ruolo in servizio alla data del 1° aprile 1990 erano circa 241.000, con una carenza, rispetto all'organico, di 33.000 addetti. La carenza è quanto mai grave nel settore del recapito; il Governo si è comunque fatto carico della situazione.

LOTTI. Esistono dati relativi a confronti con altri paesi per quanto concerne il rapporto tra il numero dei dipendenti e i servizi prestati dalle diverse amministrazioni postali?

NIEDDU, *relatore alla Commissione*.. Di dati al riguardo ve ne sono di certo. È indubbio, comunque, che il numero degli addetti italiani, in rapporto al volume dei servizi prestati, è superiore a quello di altri paesi. Tuttavia, non ci si può limitare a questa constatazione. Sarebbe invece più opportuno analizzare le cause che hanno prodotto la situazione attuale. Del resto, sarebbe troppo semplicistico dire che l'addetto italiano è peggiore dell'addetto francese o tedesco. Occorre, invece, esaminare attentamente le diversità nell'organizzazione del lavoro e nella tipologia dei servizi. Bisogna, insomma, accertare le cause reali che impediscono al servizio postale di recapitare una lettera da Milano a Palermo anziché in ventiquattro o quarantotto ore, come sarebbe naturale, in cinque, sei o sette giorni.

Non è sufficiente, d'altro canto, dire che in altri settori dell'Azienda vi è un esubero di personale per metterci la coscienza a posto.

Come dicevo, una delle carenze più gravi, riscontrabile soprattutto nelle aree del Nord e del Centro-Nord, si registra nel settore del recapito. Infatti, con la legge finanziaria del 1988 è stata introdotta una disposizione che bloccava il cosiddetto adeguamento automatico degli organici, che costituiva una misura quanto mai valida; si tratta, semmai, di vedere come veniva applicata. Quel meccanismo consentiva ad un'azienda che produce servizi (non ad un'amministrazione burocratica, si badi bene) di seguirne l'andamento dinamico incrementando gli organici in relazione al documentato e dimostrato aumento del traffico e del lavoro. Ora, la sospensione dell'efficacia della norma ha fatto sì che nuovi insediamenti industriali ed abitativi fossero privi del servizio di recapito della corrispondenza, non essendo stato possibile all'Amministrazione istituirli. A fronte di questa situazione, il Governo ha presentato un provvedimento volto al mantenimento del blocco, che tuttavia prevedeva una deroga per il settore del recapito. Purtroppo, a seguito di emendamenti approvati dalla Camera dei deputati, questa possibilità è venuta meno. Lo stesso affidamento del servizio espressi a società private aveva lo scopo di reperire altro personale per il settore del recapito, in modo tale da coprire le vacanze e le carenze riscontrate; ciò in relazione agli indici parametrici, cioè allo strumento che

consente di misurare la quantità di tempo impiegata per ogni operazione eseguita. Si potrà dire che il metro è inadeguato e le stesse organizzazioni sindacali hanno riconosciuto l'esigenza di modificare gli indici parametrici per adeguarli meglio al tipo di servizio attuale, tenuto conto delle nuove procedure regolamentari dell'automazione e delle nuove strumentazioni tecnologiche. Il Ministero ha incaricato un'organizzazione privata di condurre uno studio al riguardo, che però non è stato ancora completato.

Le spese per il personale, rispetto al 1990 «assestato», fanno registrare un aumento del 7,5 per cento circa, imputabile in larga misura all'incremento della scala mobile e soprattutto ai rinnovi contrattuali.

Per quanto concerne le maggiori spese di gestione o di esercizio, le aree di maggiore intervento di spesa sono individuabili nel trasporto delle corrispondenze con gli accollatari (con un aumento di 21.746 milioni di lire) e nella manutenzione, nel noleggio e nell'assistenza al centro elaborazione dati (con un aumento di 40.300 milioni di lire).

La quota degli investimenti è stata notevolmente contenuta: 800 miliardi sono stati iscritti per la parte straordinaria (di questi, 600 miliardi sono riferiti alla legge n. 39 del 1982, mentre i restanti 200 miliardi sono riferiti al piano delle telecomunicazioni) e 497 miliardi sono stati previsti a carico del bilancio delle poste e delle telecomunicazioni con un aumento complessivo di circa 53 miliardi rispetto al 1990. Si tratta di una misura assolutamente esigua rispetto alle esigenze dell'Amministrazione. Negli ultimi esercizi gli investimenti sono stati penalizzati anche in relazione al blocco deciso nel 1990 dal Ministro, a seguito dell'impegno assunto dal Governo in sede di IX Commissione della Camera, che propose di sospendere l'utilizzo delle risorse di cui alla legge 10 febbraio 1982, n. 39, per le quote del 1990 e del 1991 in attesa di una nuova riprogrammazione degli investimenti straordinari. Il programma è attualmente all'esame dell'altro ramo del Parlamento (atto Camera n. 4659) con una proposta di rifinanziamento della legge n. 39 del 1982 per 3.065 miliardi, che comprendono sia la quota di 1.105 miliardi (505 più 600) precedentemente «congelata», sia nuovi finanziamenti per 2.500 miliardi. È, questo, un provvedimento di grande importanza, perchè gli stanziamenti della legge n. 39 del 1982 riguardano undici settori di attività, che vanno dalla meccanizzazione agli edifici postali, alla ricerca scientifica, al risanamento degli uffici.

Anche il volume dei finanziamenti ha subito variazioni per effetto dell'aumento dei costi e per una più appropriata definizione delle opere che hanno accolto le innovazioni tecnologiche nel frattempo introdotte sul mercato degli edifici e degli impianti.

Gli stanziamenti, in base alle disposizioni contenute nelle varie leggi finanziarie, sono stati progressivamente incrementati, passando da 2.750 miliardi nel 1982 a 3.531 miliardi nel 1984, a 4.519 miliardi nel 1986, a 5.189 miliardi nel 1987, a 5.246 miliardi nel 1988 e a 6.531 miliardi nel 1989.

Va anche sottolineato che nella realizzazione delle opere l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha sempre tenuto in

debito conto la riserva di commesse e di lavorazioni in favore del Mezzogiorno.

Come si è detto, il contenimento del disavanzo denota la tendenza al risanamento finanziario, pur visto nell'angusta ottica di bilancio del servizio postale di Stato. Però, per poter cogliere le cause di fondo di questo squilibrio finanziario occorre tener presenti i condizionamenti normativi che gravano sulle capacità gestionali dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni.

Da un lato, infatti, per ragioni di mercato le spese subiscono tutti gli effetti negativi della sfavorevole congiuntura e dell'inflazione, mentre, dall'altro, i proventi mal sopportano le conseguenze di decisioni prese a sostegno di altre attività economiche (ad esempio, la legge sull'editoria) e l'inadeguatezza delle tariffe, che, essendo influenzate da finalità sociali, sono costantemente fissate in misura generalmente inferiore ai costi di gestione.

È assolutamente indispensabile (e di questo ci siamo spesso fatti portavoce) che il peso di tali scelte gravi direttamente sulla collettività nella forma di rimborso da parte del Tesoro.

Talune iniziative al riguardo sono già state assunte: la recente decisione - parzialmente assentita dalla Commissione tecnica consultiva per l'editoria - porterà a raddoppiare le tariffe delle stampe dal 1° gennaio 1991 e forse a triplicarle dal 1° luglio 1991.

L'incidenza di tali oneri sul bilancio dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è stata, del resto, di 575 miliardi nel 1984, di 650 miliardi nel 1985, di 692 miliardi nel 1986, di 760 miliardi nel 1987, di 850 miliardi nel 1988 e di 976 miliardi nel 1989, mentre si prevede che sarà di 1.135 miliardi nel 1990 e di 1.160 miliardi nel 1991.

Vi sono, inoltre, altri oneri impropri, riferiti, innanzitutto, alla progressiva necessità dell'Azienda delle poste e delle telecomunicazioni di organizzare autonomamente il trasporto degli effetti postali dopo il sistematico rifiuto delle imprese di autolinee pubbliche e private a svolgere il servizio e, in secondo luogo, al mantenimento in esercizio di uffici postali a basso livello di traffico che, invece, in base all'articolo 3 della legge finanziaria del 1988, dovevano essere chiusi se le prestazioni giornaliere erano inferiori alle tre ore.

Le spese per garantire la sicurezza della custodia dei fondi e dei valori e del loro trasporto gravano anch'esse sul bilancio dell'Azienda postale e a mio parere sono oneri impropri; si tratta degli stanziamenti per coprire le spese del funzionamento della polizia postale di recente istituzione.

Le tariffe delle stampe credo che meritino un discorso a parte, a proposito del quale si innestano le considerazioni critiche che poc'anzi sono state fatte. Infatti, con la tariffa attuale, il trasporto di un quotidiano dal Trentino alla Calabria, con un peso fino a 100 grammi, costa 6 lire, compresa la consegna a domicilio; il costo è di 35 lire a copia se si tratta di un settimanale con un peso inferiore a 200 grammi. Il risultato che si pensa di raggiungere a breve è di aumentare la tariffa da 6 lire a 12 lire; credo di poter dire che non si tratta di un grande risultato; tutti comprendiamo le motivazioni culturali, etiche e sociali di una tariffa così agevolata per il trasporto della stampa di informazione,

che rappresenta effettivamente un momento di crescita culturale del Paese. Tuttavia le norme attualmente in vigore permettono di contrabbandare come stampa di informazione quella valanga di stampe commerciali, pubblicitarie e propagandistiche che oggi rappresentano oltre il 50 per cento del vettore postale. È facile, allora, dire che le poste non funzionano; e sulla base di queste considerazioni a poco a poco si stanno svendendo i servizi ai privati, che hanno ottenuto quelli che producono il maggior reddito, mentre alle Poste resteranno soltanto i servizi con la minor resa, quelli che certamente non sono appetibili dai privati.

Tutti gli anni, in occasione dell'esame del bilancio e della finanziaria, ripetiamo che il sistema delle stampe è veramente dannosissimo e va modificato, però, purtroppo, non c'è ancora un parametro chiaro che stabilisca quali sono le stampe che contengono meno del 70 per cento di pubblicità, tenendo anche conto della pubblicità redazionale.

Pertanto, nel momento in cui facciamo un confronto tra l'Italia e gli altri paesi europei, bisogna confrontare non solo il tasso di produttività - che negli altri servizi è certamente maggiore - ma anche il fenomeno delle stampe e delle tariffe delle stampe. Ricordo che in Germania e in Francia le stampe pagano una tariffa maggiore rispetto a quella normale e ciò vuol dire che in questi Paesi i canali postali non sono intasati. Con l'occasione voglio proporre al Presidente che la Commissione programmi a breve scadenza una audizione dei sindacati postelegrafonici per fare un'analisi obiettiva sulle motivazioni che rendono difficilmente comprensibile all'opinione pubblica che le Poste italiane abbiano dei risultati così negativi rispetto agli analoghi servizi degli altri Paesi.

Credo che le considerazioni fatte dimostrino in modo inequivocabile che il disavanzo non costituisce un indicatore della validità o meno della gestione, e ritengo perciò opportuna la revisione della riduzione automatica del 15 per cento del disavanzo, attribuendo invece alla legge finanziaria il compito di determinarne annualmente la misura, sulla base delle condizioni economiche generali ed aziendali, perseguendo, comunque, l'obiettivo di realizzare il pareggio entro il 1995.

Naturalmente tutte queste considerazioni non possono prescindere dalla esigenza di assicurare servizi di qualità.

Gli ultimi dati statistici hanno evidenziato un miglioramento dei tempi, per quanto riguarda il movimento della corrispondenza, ma siamo ancora molto lontani dalle 24 o 48 ore previste dagli altri paesi europei dalla impostazione alla consegna.

Va anche sottolineato che, a parte quelli tradizionali e quelli di immagine, l'Azienda postale produce una gamma vastissima di servizi, molti dei quali sono efficienti. Basta ricordare quelli di bancoposta che negli ultimi anni hanno registrato una significativa espansione, diventando veramente competitivi sia nel settore del risparmio, sia nel settore dei conti correnti postali.

L'Azienda postale, nel breve periodo, punta sull'ampliamento dei servizi telematici (posta elettronica e sportello elettronico) e sulla espansione dei servizi di posta celere. I posta celere, che rappresentano un momento di confronto con l'imprenditoria privata, hanno ottenuto

un buon successo. Anche nel 1989 il bilancio di tali servizi appare estremamente positivo: sono stati accettati complessivamente, sia per il servizio internazionale e cioè il Cai-post, sia per le utenze interne, oltre 900.000 oggetti con un fatturato che ha superato i 23 miliardi di lire; tale *trend* positivo ha trovato conferma anche nei primi mesi del 1990 ed ha ulteriori possibilità di espansione. Questo è un servizio atipico in quanto l'Amministrazione delle poste è in condizione di accettare un plico in un certo luogo e recapitarlo in un altro posto entro 24 ore; la spiegazione di ciò è nel fatto che tale servizio è anche fisicamente separato dal resto del servizio postale, non è condizionato negativamente dalle stampe.

Attualmente la rete nazionale del servizio di posta elettronica è costituita dal Centro di gestione di Roma-Fiumicino e da otto impianti ubicati a Roma, Milano, Genova, Bologna, Torino, Cagliari, Brescia e Padova.

Entro la fine del 1990 è prevista l'attivazione degli impianti di Bari, Napoli, Palermo, Venezia, Catania, Lamezia Terme e Pescara.

Nell'anno 1989 è stato registrato un traffico complessivo di 11.377.379 pezzi di corrispondenza.

Nel primo quadrimestre del 1990 il traffico ammonta a 5.871.355 invii con un incremento di oltre il 55 per cento rispetto al primo quadrimestre dell'anno precedente.

Ma la grossa novità, che investirà non soltanto i fruitori dei servizi postali propriamente detti, ma anche tutti i pensionati INPS, è data dalla realizzazione del portafoglio elettronico.

Si tratta di una carta a microprocessore che sarà fornita a tutti gli utenti che attualmente ricorrono ai servizi offerti dal bancoposta. Il titolare della carta potrà eseguire versamenti o prelievi di denaro, in tempi rapidissimi e senza perdersi nei meandri di procedure spesso complicate; si potranno effettuare riscossioni o pagamenti di titoli postali o di altre amministrazioni.

Il volume di lavoro che sarà assorbito dal nuovo sistema elettronico interesserà 550.000 operazioni annue di sportello ed oltre 13 milioni di pensionati.

Il «pensionato telematizzato» potrà così riscuotere, a sua scelta, tutta la somma, o parte di essa, nel giorno, nell'ora e nell'ufficio che gli resterà più comodo.

Il 1991 vedrà impegnata l'Azienda postale anche nelle seguenti iniziative: apertura in città campione di sportelli per il cambio della valuta estera alle stesse modalità e condizioni offerte dagli istituti di credito; studio di fattibilità e successiva adozione di offerta di servizi finanziari, cogliendo l'occasione di decentramento da parte del Tesoro nella negoziazione dei titoli di Stato; trattamento tariffario differenziato e concorrenziale per grandi speditori di fatture, impostate in uffici indicati dall'Amministrazione e pre-lavorate; ristrutturazione del movimento fondi, coordinando le attività postali con quelle del sistema bancario.

Nel settore delle telecomunicazioni, quelle che continueranno ad essere gestite dall'Amministrazione postale, gli obiettivi si possono così sintetizzare: potenziamento delle reti ed impianti per il collegamento con gli uffici; ammodernamento dei sistemi esistenti con l'introduzione

progressiva delle tecnologie elettroniche; miglioramento dei servizi e offerta all'utenza di nuove prestazioni di tipo telematico.

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

A conclusione di questa relazione si innesta il discorso della riforma dell'Amministrazione postale di cui è investita la Camera dei deputati. È un provvedimento che deve essere varato in tempi brevi se si vuole far sopravvivere l'Azienda postale non solo come un gestore di servizi sociali, ma come impresa capace di competere nel mercato postale, dove è ormai massiccia la presenza di organizzazioni private ed in quello finanziario, dove gli istituti di credito sono sempre più agguerriti.

Dopo l'approvazione della riforma delle Ferrovie credo che ci troviamo di fronte ad un importante riferimento, che può certamente agevolare il superamento delle difficoltà che fino ad oggi ne hanno ritardato il varo. La scelta dell'ente pubblico economico - una volta stabilita la netta separazione tra potere politico di programmazione, di coordinamento, di controllo e l'attività gestionale - consentirà un corretto equilibrio tra costi e ricavi; un equilibrio che dovrà caratterizzare la serietà e la capacità gestionale dell'Azienda, che dovrà essere amministrata a crescita autoalimentata, per cui l'ente non dovrebbe più praticare prezzi politici, erogazioni a titolo gratuito o tariffe agevolate senza che venga assicurato il rimborso della differenza da parte del Tesoro.

Con la riforma l'ente avrà la possibilità di costituire o di partecipare a società per azioni per svolgere in maniera più efficiente e sicuramente più economica alcune attività di supporto come, ad esempio, la manutenzione, il trasporto, e la sicurezza dei valori.

Il rapporto di lavoro dei dipendenti dovrà essere assoggettato, pur essendo una impresa pubblica, alle norme di diritto privato con tutti i prevedibili vantaggi che per il personale e per l'ente potranno determinarsi. In altre parole l'Azienda, prima ancora di cambiare volto, dovrà cambiare filosofia gestionale.

Naturalmente un cambiamento radicale dovrà coinvolgere anche la dirigenza, che dovrà riciclarsi e qualificarsi passando dalla attuale responsabilità degli atti a quella, certamente più impegnativa, sul conseguimento degli obiettivi fissati dal consiglio di amministrazione.

La concreta e puntuale attuazione delle linee di riforma pretende una dirigenza più motivata, più consapevole delle proprie prerogative, economicamente più soddisfatta e prevedibilmente più giovane.

Oggi l'età media di un dirigente postelegrafonico è superiore ai 60 anni e ciò è inevitabile in quanto la selezione per il livello apicale (dirigente superiore) avviene, per la metà dei posti, mediante concorso per titoli e per l'altra metà per anzianità. Tale passaggio alla dirigenza si realizza dopo 20-25 anni di attività nella carriera direttiva, con tutta una serie di impedimenti e di remore burocratiche che, nei fatti, hanno determinato l'attuale mancanza di oltre il 55 per cento dei direttori provinciali, con il risultato che province come Torino, Genova, Cagliari ed altre importantissime sono prive di titolari e quindi prive di guida autorevole, sicura e motivata.

Con questi criteri non è possibile avere una dirigenza che sia veramente adeguata alle necessità di una azienda che deve essere competitiva, efficiente ed altamente produttiva; bisogna anche dire che nel passato non è stato fatto molto per superare questa situazione.

Lo stesso disegno di legge che assieme ad altri colleghi avevo presentato per dare una prima concreta risposta a questo problema è ancora fermo in questa Commissione e non ha ancora ottenuto il consenso del Senato.

Il bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici prevede per il 1991 un avanzo di gestione di 317 miliardi, con un ulteriore miglioramento, rispetto ai risultati del 1990, di oltre 34 miliardi.

Nel quadro delle prospettive della programmata riforma delle telecomunicazioni, nel triennio 1991-1993 vengono anticipati, per un totale di 200 miliardi all'anno, gli stanziamenti precedentemente riferiti agli anni successivi, relativamente al finanziamento degli investimenti previsti dal piano decennale di sviluppo e potenziamento dei servizi di telecomunicazione (articolo 8, legge 22 dicembre 1984, n. 887, per le innovazioni tecnologiche).

L'ASST continua e sviluppa suoi programmi di ammodernamento degli impianti, sulla base della più avanzata tecnologia, assicurando uno *standard* di qualità certamente non inferiore agli altri paesi europei.

Tutte le iniziative sono finalizzate alla realizzazione della rete integrata sia per i sistemi trasmissivi, sia per gli impianti di commutazione. Tale obiettivo viene perseguito mediante lo smantellamento di quelli in servizio da tempo, tecnicamente superati, con la progressiva, crescente introduzione di centrali elettroniche e sistemi numerici su cavi a fibra ottica, realizzando reti sempre più automatizzate.

L'Azienda di Stato per i servizi telefonici si sta impegnando molto anche per il potenziamento dei settori della ricerca e dello sviluppo, in tema di nuove tecniche di commutazione, di trasmissione, di manutenzione e di gestione seguendo, con tempestività, le continue innovazioni tecnologiche.

Naturalmente il tutto va considerato nel rispetto delle linee fondamentali del disegno di legge per la riforma delle telecomunicazioni, per il quale, dopo le dichiarazioni rese dal ministro Mammì e con gli emendamenti annunciati, sembra possano essere superate quelle difficoltà che fino ad oggi non ne hanno consentito l'approvazione.

Se il 1990 è stato caratterizzato per questa Commissione dal varo della tanto contrastata legge di riforma dell'emittenza radiotelevisiva e dalla legge di riforma delle Ferrovie, c'è da augurarsi che nel 1991 possano vedere la luce le riforme dell'Amministrazione postale e del settore delle telecomunicazioni.

Con questi auspici propongo l'espressione di un parere favorevole sul disegno di legge finanziaria, per la parte di competenza della Commissione, e sulla tabella 11, relativa allo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Nieddu per la sua esposizione.
Il seguito dell'esame congiunto dei documenti di bilancio è rinviato alla seduta pomeridiana già convocata per oggi, 28 novembre 1990, alle ore 15,30.

I lavori terminano alle ore 13,50.

MERCOLEDÌ 28 NOVEMBRE 1990

(Pomeridiana)

**Presidenza del Presidente BERNARDI
indi del Vice Presidente MARIOTTI**

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 9, 9-bis e 9-ter**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 10, 10-bis e 10-ter**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 11, 11-bis e 11-ter**)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 17, 17-bis e 17-ter**)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)» (2546), approvato dalla Camera dei deputati
(Rapporti alla 5^a Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 17)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (tabelle 10, 10-bis e 10-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (tabelle 17, 17-bis e

17-ter)» - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Chimenti, di riferire alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter del disegno di legge n. 2547 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 2546.

CHIMENTI, relatore alla Commissione. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, spero che non verrà considerato ozioso premettere alla relazione tecnica sulla tabella 10 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria delle brevi riflessioni che consentono di inquadrare economicamente e socialmente il fenomeno dei trasporti nel nostro paese. Lo faccio, per non essere accusato di plagio, con un puntuale riferimento al «Conto nazionale dei trasporti - anno 1988. - Primi elementi per l'anno 1989», opera pregevolissima e documentatissima per la quale va rivolto un pubblico apprezzamento alla Direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti.

La rilevanza fondamentale del sistema trasporti nel nostro paese credo possa essere adeguatamente rappresentata da un dato che a prima vista ha dell'incredibile: nel 1988 il prodotto interno lordo è stato di 1.088.000 miliardi e la spesa consolidata globale dei trasporti - comprendente le spese correnti e in conto capitale - è stata di 274.000 miliardi, pari al 25 per cento del PIL. Nello specifico i 274.000 miliardi si compongono di 117.000 miliardi di spese di autoconsumo di trasporti individuali; di 47.000 miliardi finanziati con risorse pubbliche e di 110.000 miliardi finanziati con altro tipo di risorse. Va rilevato che l'incidenza della spesa pubblica sul totale della spesa consolidata nazionale per il settore risulta nel 1989 del 17,2 per cento, con un incremento nel decennio 1979-1988 del 4,1 per cento.

Un secondo gruppo di dati che confermano che ci troviamo in presenza di un settore strategico anche nei confronti dell'occupazione è il seguente. Nel 1989 nel settore operavano 1.184.000 addetti (872.000 lavoratori dipendenti e 112.000 lavoratori autonomi), con una incidenza pari al 5,12 per cento sul totale degli occupati nel nostro paese senza calcolare l'indotto in settori collegati, con un incremento del 18,3 per cento delle unità di lavoro nel periodo 1980-1989 a fronte di un aumento delle unità di lavoro registrato nello stesso periodo per l'intera economia italiana del 4,86 per cento. Vi è pertanto un incremento differenziale del 14 per cento circa e il tasso di crescita fatto registrare a mio parere dovrebbe convincerci ancora di più a puntare su questo settore per lo sviluppo dell'occupazione.

Un altro dato che vale la pena di riprendere è quello che si riferisce all'andamento della produttività, proprio per sottolineare quanto il sistema e i vari sottosistemi abbiano da recuperare per seguire i più generali ritmi di crescita e quanto vasto per qualità e quantità dovrebbe essere l'intervento nel settore.

Prendendo in considerazione il decennio 1980-1989 rileviamo che il tasso annuo medio di crescita degli indicatori di produttività del sistema economico è dell'1,73 per cento, mentre il settore dei trasporti indica un tasso annuo medio di crescita della produttività pressochè vicino allo zero.

Un ultimo gruppo di dati sull'andamento dei traffici può indicarci una strada da seguire: si rileva infatti una inversione di tendenza rispetto all'ultimo ventennio per quanto riguarda il traffico interno di merci su media e lunga distanza, con un lieve recupero del trasporto ferroviario che occupa il 12,13 per cento dell'intera quota, mentre nel contempo si registra il rallentamento - che è quasi un arresto - dell'autotrasporto, la cui quota di mercato nel 1989 è quasi identica a quella del 1988 (62,6 per cento). La stessa indicazione forniscono i tassi annui medi di crescita del traffico interno di merci su media e lunga distanza che si è portato, per le Ferrovie, dallo 0,07 per cento nel decennio 1970-1980 all'1,39 per cento nel decennio 1980-1990, mentre per l'autotrasporto è sceso dal 6,62 per cento del decennio 1970-1980 al 3,46 per cento del decennio 1980-1989. Siamo cioè in presenza di un processo di contrazione della crescita del trasporto stradale cui non sono certo estranei alcuni vizi non superati del sistema, che apre automaticamente spazi ad un recupero del trasporto ferroviario delle merci.

Il bilancio assestato per il 1990 riportava una previsione per il Ministero dei trasporti di 7.447 miliardi; gli stanziamenti di competenza per lo stato di previsione del 1991 diminuiscono di 785 miliardi, consistendo in 6.662,4 miliardi. La diminuzione della spesa corrente è pari a 381,4 miliardi (da 6.206 nel 1990 a 5.824,6 nel 1991); di questi, 278 sono dovuti a vincoli imposti dalle leggi o da oneri inderogabili, mentre 103 miliardi sono ascrivibili a scelte discrezionali (meno 97 miliardi di adeguamento alle esigenze di gestione e meno 5 di trasporto di fondi nello stato di previsione del Tesoro).

La diminuzione delle spese in conto capitale è di ben 403 miliardi (837,8 nel 1991 a fronte di 1.240,7 miliardi nel 1990) quasi integralmente per vincoli legislativi o inderogabili. È importante osservare che la spesa funzionale «trasporti e comunicazioni», che rappresenta la parte quasi esclusiva della spesa del Ministero dei trasporti, non è sostenuta esclusivamente da questo ministero, ma anche da altri sei dicasteri: Tesoro, Lavori pubblici, Poste, Difesa, Marina mercantile e addirittura dai Beni culturali. La spesa complessiva dei sei ministeri per questa funzione ammonta a circa 29.000 miliardi e il 70 per cento di tale somma è stanziata sullo stato di previsione del Ministero del tesoro, che gestisce circa 20.000 miliardi. Nello stato di previsione del Ministero del tesoro ci sono infatti stanziamenti dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato, del fondo di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, dell'Azienda autonoma di assistenza al volo, del porto di Genova.

Tornando all'analisi della spesa, va evidenziato che il Ministero dei trasporti è essenzialmente un centro di spesa corrente: le spese correnti, infatti, ammontano a 5.824,6 miliardi, pari all'85 per cento delle spese complessive del Ministero e all'1,16 per cento delle spese correnti del bilancio dello Stato. Di questi 5.824 miliardi, 428 sono destinati a spese correnti di funzionamento (spese per il personale, per i servizi informativi); il resto, pari a 5.396 miliardi, è destinato a vere e proprie erogazioni di servizi. A proposito delle spese in conto capitale (837,8 miliardi, pari al 15 per cento delle spese del Ministero e all'1,09 per cento del totale delle spese in conto capitale dello Stato) rilevo che i due terzi del totale di tale cifra costituiscono investimenti diretti del Ministero. Dal punto di vista economico-funzionale, faccio presente che

la parte più rilevante delle spese correnti per servizi (5.396 miliardi) è destinata ai trasferimenti e viene gestita dalla Motorizzazione civile-trasporti in concessione: 400 miliardi per sovvenzioni di ferrovie, tranvie extraurbane, funivie ed altro; 950 miliardi per gestione diretta di ferrovie e servizi di navigazione lacuale; 3.879 miliardi per il fondo nazionale trasporti per il ripiano dei disavanzi delle aziende pubbliche e private.

Relativamente alle spese in conto capitale, 328 miliardi vengono destinati a beni e a opere immobiliari, 95 per spese di impianto, 18 miliardi per il centro prove veicoli, 103 per il fondo comune rinnovo impianti ferrovie concesse, 52 per infrastrutture per lo stretto di Messina, 60 per aeroporti e 507 miliardi vengono destinati a trasferimenti in conto capitale (20 per metropolitane, 250 per la metropolitana di Napoli, 45 per interporti e intermodalità, 10 per la navigazione sui laghi e 180 per contributi sui mutui).

La consistenza presunta dei residui passivi al 1° gennaio 1991 è valutata in 2.465,3 miliardi ed evidenzia una diminuzione di 691,268 miliardi rispetto al 1990; sappiamo come il dato presenta caratteri di provvisorietà e pecca di significatività, ma lo accogliamo come una speranza e un impegno a velocizzare la spesa. Osservo con qualche compiacimento che è prevista una riduzione dei residui passivi di 205 miliardi per i trasferimenti di spese correnti e in conto capitale, di 40 miliardi in acquisto di beni e servizi e di ben 338 miliardi in beni e opere immobiliari, ma rilevo con profonda preoccupazione che a fronte di 838 miliardi per investimenti per il 1991 giacciono 2.351 miliardi di residui passivi, di cui 1.440 per beni e opere immobiliari.

Vengo ora al disegno di legge finanziaria. Il capo III del disegno di legge finanziaria per il 1991 reca: «Disposizioni per il settore trasporti» e consta di un unico articolo, l'articolo 11, che contiene disposizioni relative al Fondo nazionale trasporti e all'ente Ferrovie.

Il Fondo nazionale trasporti, come ben si sa, assicura il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto sia pubbliche che private nelle regioni ordinarie; lo stanziamento ammonta complessivamente a 4.621 miliardi e tale cifra tiene conto del livello dei prezzi al mutare del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, pari al 5 per cento. Concorrono a determinare la cifra complessiva 3.879,3 miliardi pari al contributo per il 1990, senza tener conto dell'aumento disposto in sede di assestamento 1990 pari a 53 miliardi; 531,7 miliardi a valere sul fondo comune regionale; 210 miliardi per l'adeguamento all'inflazione.

La disciplina del finanziamento dell'ente Ferrovie dello Stato è definita dall'articolo 17 della legge istitutiva, la n. 210 del 1985; nel finanziamento dell'ente la normativa italiana è vincolata a rispettare le prescrizioni CEE in materia di trasporto ferroviario, di trasparenza dei rapporti tra Stato ed ente e il riconoscimento dell'attività di trasporto ferroviario come un'attività imprenditoriale, anche se esercitata da soggetti pubblici.

Nel 1991 gli apporti previsti sono: 10.830 miliardi riportati nel bilancio dello Stato sullo stato di previsione del Ministero del tesoro per contributi compensativi degli obblighi di servizio pubblico e della normalizzazione dei conti (lettera *a*) dell'articolo 17 della legge n. 210); 1.500 miliardi per oneri di infrastrutture (lettera *b*) dell'articolo 17),

mentre nel 1990 vi era una previsione di 2.360 miliardi per la ricerca; 500 miliardi per il 1992 e altrettanti per il 1993 come contributo statale sul capitale e sugli interessi su mutui che l'ente Ferrovie dello Stato è autorizzato a contrarre, con garanzia dello Stato, sino a 5.000 miliardi (2.000 per rinnovi e miglioramenti e 3.000 per investimenti), sulla base della lettera c) dell'articolo 17 della legge n. 210 (sia detto per inciso che l'ente Ferrovie dello Stato può utilizzare l'apertura di crediti bancari in attesa di mutui); 438 miliardi per sovvenzione straordinaria a fronte dei 658,4 miliardi previsti per il 1990 (lettera d) dell'articolo 17); 730 miliardi per compensare i mancati aumenti tariffari di anni precedenti; infine 1.610 miliardi per compensazioni a copertura del fondo pensioni.

Per chiarezza faccio presente che il totale degli stanziamenti previsti in finanziaria è di 5.278 miliardi, a fronte di 6.358 miliardi nel 1990; il complesso degli stanziamenti per l'ente Ferrovie dello Stato previsto nell'ambito della manovra di bilancio 1991 (disegno di legge di bilancio e disegno di legge finanziaria) ammonta invece a circa 16.100 miliardi a fronte di 15.373 nel 1990 e a 15.659 nel 1989; il complesso degli stanziamenti presenta un miglioramento di 735 miliardi rispetto al 1990. Vengo ora alle tabelle. Nella tabella A sono allocati gli stanziamenti per il fondo speciale di parte corrente per il finanziamento delle leggi che si prevede siano approvate nel triennio 1991-1993: sono previsti 437 miliardi per il 1991, 812 per il 1992 e 932 per il 1993. Va notata una consistente riduzione rispetto alla finanziaria 1990 (meno 245 miliardi per il 1991 e meno 360 miliardi per il 1992).

Gli accantonamenti sono comunque finalizzati alle leggi relative al CIPET e a misure urgenti per l'incentivazione all'associazionismo nell'autotrasporto delle merci, agli ulteriori interventi delle Regioni per il ripiano dei *deficit* delle aziende di trasporto (rate ammortamento mutui, con 100 miliardi nel 1992 e altrettanti nel 1993) ed alla ristrutturazione del Ministero dei trasporti, una nuova finalizzazione che salutiamo con particolare apprezzamento e con un grande augurio.

La tabella B reca gli accantonamenti per interventi di investimento; per il settore trasporti sono previste le seguenti destinazioni: concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali per la costruzione di sistemi ferroviari passanti; investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali (rate di ammortamento mutui, con 50 miliardi per il 1991, 100 per il 1992 e 100 per il 1993); sotto la voce amministrazioni diverse sono previsti interventi volti alla realizzazione degli itinerari ciclabili e ciclopedonali nelle aree urbane, per i quali sono previsti 20 miliardi per il 1992 e 30 miliardi per il 1993.

Sono previsti, inoltre, l'istituzione di un fondo programmazione e progettazione per progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e di impianti tecnologici nelle aree urbane e per il piano dello Stretto di Messina (60 miliardi nel 1991, 70 miliardi nel 1992 e 60 miliardi nel 1993); gli interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (40 miliardi nel 1992 e 40 miliardi nel 1993); l'istituzione del fondo interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (40 miliardi nel 1991, 175 miliardi nel 1992 e 225 miliardi nel 1993); il conferimento alla società «Stretto di Messina» per l'esecuzione del

progetto di massima (10 miliardi nel 1991, 15 miliardi nel 1992 e 15 miliardi nel 1993).

La tabella C reca gli stanziamenti di spesa la cui quantificazione annua è rimessa alla legge finanziaria. Sono riconfermati, per il 1991, i 180 miliardi per l'ammortamento dei mutui contratti dalle ferrovie concesse e in gestione commissariale governativa e vengono rimodulati a 350 miliardi per il 1992 (con un aumento di 90 miliardi) e a 600 miliardi per il 1993 (con un aumento di 340 miliardi) rispetto alla legge finanziaria del 1990.

La tabella D prevede finanziamenti, su base annuale, di leggi di spesa per investimenti. È previsto uno stanziamento di 150 miliardi per il 1991 per il completamento della linea metropolitana di Napoli.

La tabella F prevede la quota di competenza di ciascuno degli anni 1991, 1992 e 1993 per le leggi di spesa pluriennali.

Nel rilevare che non si modificano gli interventi per il piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello nelle linee ferroviarie dello Stato, per il programma nazionale per l'alta velocità, per il completamento di adeguamento del sistema intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico e per la realizzazione di nuovi approdi e delle infrastrutture necessarie di collegamento dello Stretto di Messina e che sono previsti (con 15 miliardi per il 1991, 77,5 miliardi per il 1992 e 90 miliardi per il 1993) interventi per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità, faccio presente che è invece prevista una rimodulazione per gli interventi a favore dei parcheggi (con una diminuzione di 100 miliardi per il 1991) e per il rifinanziamento degli interventi per gli aeroporti di Fiumicino e della Malpensa (con una diminuzione di 300 miliardi per il 1991 ed un aumento di 300 miliardi per il 1994, il che comporta uno slittamento di spesa di tre anni).

Onorevoli colleghi, nel ricordare che nel corrente anno hanno visto la luce le leggi relative al sistema idroviario, agli itinerari ciclabili, all'intermodalità e le nuove disposizioni in materia di trasporti, lo stato dei lavori parlamentari ci induce a sperare che problemi annosi (come quelli del CIPET, della riforma dell'ente Ferrovie dello Stato, delle ferrovie concesse) possano trovare in breve una loro sistemazione legislativa. Uguale speranza vorremmo nutrire per l'importante provvedimento sui trasporti rapidi di massa, per il quale credo occorranza una decisa spinta politica e (perchè no?) una più concreta capacità decisionale.

Mi siano consentiti, infine, due modesti suggerimenti e due domande al rappresentante del Governo.

Veniamo, per primo, ai suggerimenti.

Innanzitutto, nell'ambito della prevista riforma del Ministero, si dovrebbe porre mano alla creazione di un vero e completo sistema informativo dei trasporti; la sua indispensabilità non credo abbia bisogno di altre parole.

In secondo luogo, l'attenzione e la preoccupazione con cui tutti diciamo di guardare all'enorme consistenza dei residui passivi e ai conseguenti danni sul piano del minimo di programmazione dovrebbero indurre il Ministero ad uno studio approfondito sulle cause reali di impedimento o di rallentamento della spesa; se dovessimo limitarci a

sostenere che sono «le solite», e quindi ben note, sarebbe colpevole negligenza e inammissibile pigrizia non porvi rimedio in tempi brevi. Richiamo, a tal proposito, con un giudizio positivo, le nuove norme introdotte nelle «Disposizioni in materia di trasporti» con riferimento ad opere concernenti reti ferroviarie e impianti aeroportuali.

Veniamo ora alle domande.

La prima riguarda il rinnovo contrattuale degli autoferrotranvieri. Gli accantonamenti previsti a tal fine nella legge finanziaria del 1990 per gli anni 1991 e 1992 vengono ridotti, nel disegno di legge finanziaria, per il corrispondente biennio, di ben 1.160 miliardi (nella legge finanziaria del 1990 erano infatti previsti 2.260 miliardi per il biennio 1991-1992, mentre nel disegno di legge finanziaria per il 1991 sono previsti, per lo stesso periodo, 1.100 miliardi), non compensati certamente dall'accantonamento, riferito al 1993, di 740 miliardi. Cosa accade, in realtà?

La seconda domanda (non venga considerata monomaniacale) riguarda il trasporto pubblico locale. È ben vero che le modifiche introdotte alla Camera consentono di dire che almeno uno sguardo è stato rivolto ai due problemi di fondo (il concorso dello Stato negli oneri per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto ed un nuovo meccanismo per gli investimenti, con la possibilità di accensione di mutui), ma a ben guardare credo che nessuno possa sostenere che gli interventi proposti diano una risposta ai problemi via via accumulatisi sulla strada del trasporto pubblico locale. Sappiamo già ora che il fondo di parte corrente si dimostrerà insufficiente per il 1991. Le manovre contabili, gli impinguamenti di fondi non portano ad un effettivo risanamento, che si realizza, invece, attraverso la modifica dei meccanismi che portano alla formazione della spesa e alle risorse per farvi fronte. Se non vogliamo concorrere, pertanto, ad allargare uno spaventoso buco nero o a mettere definitivamente al tappeto il sistema del trasporto pubblico locale, occorre che il Governo manifesti una sua disponibilità (e, ancor meglio, proprie indicazioni) per quanto concerne la riforma della legge n. 151 del 1981.

Su questi due temi, onorevole Sottosegretario, mi permetta di attendere non già rassicurazioni, bensì concreti impegni e conseguenti iniziative.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Le assicuro, senatore Chimenti, che mi farò portavoce presso il Ministro delle sue proposte e dei chiarimenti da lei stesso richiesti.

PRESIDENTE. Essendo già state svolte nella seduta antimeridiana le altre relazioni, dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. La stesura iniziale del disegno di legge finanziaria per il 1991, con riferimento all'economia marittima, si caratterizzava per consistenti tagli a tutte le attività attribuite per legge al Ministero della marina mercantile. Infatti, venivano cancellate, ridotte o posticipate le voci seguenti: il potenziamento degli organici dei sottufficiali, la riorganizzazione del Ministero della marina mercantile, l'aiuto all'armamento per il cabotaggio, il rinnovamento degli istituti contrattuali dei

lavoratori portuali, il riordinamento degli organici degli ufficiali di ruolo ordinari e delle capitanerie di porto; inoltre, slittavano al 1992-1993 i 10 miliardi relativi al fermo della pesca, al 1992 (con una riduzione di 20 miliardi) gli accantonamenti per le infrastrutture logistiche, al 1992 gli accantonamenti per la difesa del mare, al 1992 le quote relative al cabotaggio (perdendo così i 10 miliardi relativi al 1991), al 1993 gli accantonamenti riferiti al catasto del demanio marittimo. Per quanto riguarda la pesca, venivano stanziati 100 miliardi per il 1991, mentre nulla si prevedeva per il 1992 e per il 1993.

Va rilevato come la nuova modulazione dell'industria cantieristica ed armatoriale trovi invece una soluzione più adeguata. Attraverso tale modulazione si recuperano, infatti, 115 miliardi e vengono fissati (così credo di poter dire) un meccanismo ed un livello di stanziamento che permettono di far fronte alle esigenze più impellenti del settore, vale a dire a quegli obblighi ormai stabiliti sia per attività già definite, sia per contratti la cui rottura comporterebbe pesanti conseguenze per l'industria cantieristica.

La scelta del Governo, o meglio dei Ministeri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica (mi riferisco a questi due dicasteri perchè, avendo seguito il dibattito svolto in Commissione alla Camera dei deputati, ho potuto constatare che il Ministro aveva, su molti tagli, manifestato perplessità e dissenso, ragion per cui non ritengo di dover coinvolgere in queste scelte l'intero Governo: diamo a Cesare quel che è di Cesare), rinvia nel tempo, in definitiva, la soluzione di problemi urgenti e decisivi non solo in rapporto al modo in cui giungeremo al 1993, ma anche con riferimento al modo in cui si intende affrontare la fase recessiva di cui tanto si parla dopo un ciclo assai lungo e sostenuto di espansione economica.

Un dato è certo: che in vista del 1993 e delle scadenze che ci interessano con riferimento al settore in oggetto, tenuto conto della recessione economica, se un'economia aperta di mercato come quella italiana non vorrà vedere ridotta sempre più la sua partecipazione sul mercato mondiale, dovrà, già nel breve periodo, misurarsi con una nuova impennata dei livelli di competitività sia dei servizi che dei prodotti manifatturieri. Nel settore di nostra competenza, quindi (penso ai servizi di linea, di collegamento con le Isole, di cabotaggio tra porto e porto nazionale, al servizio portuale, a tutto ciò che deve essere realizzato in termini di servizi a supporto del turismo nautico, alla produzione manifatturiera, quale quella dell'industria delle costruzioni e delle trasformazioni navali), le attività sono tutte fortemente insidiate. La politica del rinvio, dei tamponamenti, dell'assistenzialismo, elevata a dignità di politica economica, congiuntamente, sovente, all'inefficienza della burocrazia prepara, per aspetti fondamentali (che definirei anzi strategici) del sistema marittimo portuale le condizioni per un nostro possibile ulteriore arretramento.

La battaglia condotta alla Camera dei deputati ha fatto sì che fossero introdotte alcune positive modifiche, migliorando gli stanziamenti e gli accantonamenti relativi a diverse voci che avevano subito dei tagli. Viene così garantito, ad esempio, il finanziamento del nuovo piano triennale per la pesca (su cui mi soffermerò più avanti), ma non invece per il fermo biologico. Si recuperano le spese (la questione non è forse

tra le più importanti, ma vi faccio ugualmente riferimento) per gli enti portuali di Genova e di Trieste e vengono ripristinati gli stanziamenti del 1990 per la difesa del mare.

Pur tenendo conto che il dibattito svoltosi in Commissione nell'altro ramo del Parlamento è servito a correggere la posizione che il Governo aveva assunto fissando quegli accantonamenti e considerandolo un fatto estremamente positivo, ciò nondimeno il disegno di legge finanziaria non costituisce, a giudizio del nostro Gruppo, lo strumento idoneo per dettare indirizzi di politica economica in grado di far uscire (pur nella necessaria gradualità) l'economia marittima da quella perdita di ruolo che sta relegando in spazi di mercato sempre più marginali questo comparto dell'economia nazionale.

Infatti, il «Lloyd's Register of Shipping», in data 30 giugno 1989, forniva a tale proposito un dato significativo: l'incidenza della flotta italiana sul totale della flotta mondiale si è ulteriormente ridotta all'1,9 per cento, per cui, rispetto alla flotta mondiale, quella italiana costituisce ormai cosa assai relativa. Inoltre, dai dati dell'Istat si ricava che la partecipazione della «bandiera» italiana al traffico nei nostri porti (cioè al traffico da noi stessi prodotto) ha oggi un'incidenza del 20 per cento rispetto al 22 per cento di qualche anno fa (il che costituisce un dato particolarmente significativo) e al 35 per cento del 1960.

E ancora: va peggiorando lo squilibrio della bilancia dei noli. Ritengo opportuno, a tale riguardo, allargare il concetto a tutte le modalità di trasporto. Il massimo che si è toccato lo scorso anno per i noli marittimi è stato di 2.150 miliardi e di 1.060 miliardi per quelli terrestri (mi riferisco al trasporto «su gomma»), mentre l'elemento nuovo è costituito da 150 miliardi di passività per quanto concerne il trasporto aereo. Dai dati che ho citato sono escluse le passività del trasporto ferroviario.

Presidenza del Presidente BERNARDI

(Segue BISSO). L'ammontare di queste passività è ormai divenuto notevole, in quanto raggiunge i 5.000 miliardi di lire (ferrovie escluse). Mi preme sottolineare (e ciò determina, dal nostro punto di vista, ulteriori preoccupazioni) che questa perdita di ruolo è continuata pur in presenza di una situazione di mercato e di sostegni finanziari da parte dello Stato estremamente favorevole.

Basti pensare al forte sviluppo dei traffici che raggiunge il volume *record* di 3 miliardi e 900 milioni di tonnellate. Siamo ad un volume mai raggiunto, che si avvicina al livello di 4 miliardi di tonnellate di merci trasportate.

Siamo in presenza di un sostanziale equilibrio tra domanda e offerta di stiva nei principali settori del trasporto marittimo e tutti sappiamo quanto ciò sia di aiuto ai noli, oltre alle migliaia di miliardi dati a partire dal 1983-1984 all'armamento, ai cantieri e ai porti.

Seppur in presenza di una situazione estremamente favorevole come da tempo non conosceva l'economia marittima, lo stato della flotta dei porti e dei cantieri continua ad essere al di sotto delle necessità. Basti pensare che la Finmare per ordinare i traghetti ha

dovuto ricorrere all'estero. Ciò significa che per quanto riguarda il sistema dell'economia marittima ci troviamo di fronte a grossi nodi strutturali non risolti negli anni scorsi che si ripropongono oggi. Tra questi nodi si ripropongono a mio modo di vedere con priorità assoluta i seguenti.

Il primo riguarda l'inadeguata dimensione delle imprese armatoriali e gli squilibri sul piano tipologico rispetto alle altre flotte. La soluzione di questo problema, che non è nuovo ma che non ha fatto un passo avanti, richiede certamente ancora degli incentivi all'industria armatoriale e noi non siamo qui per dire che tali incentivi devono cessare. Vorrei tuttavia sottolineare che gli incentivi devono essere più selettivi, ad esempio con riferimento alle caratteristiche tipologiche delle navi; non basta concedere degli incentivi lasciando poi che siano i singoli secondo le proprie convenienze a determinare cosa costruire. C'è qui un problema di ordine più generale se è vero che la nostra flotta manifesta un limite anche dal punto di vista della tipologia e quindi un limite rispetto alla massa delle merci da trasportare.

Ripeto quindi che siamo favorevoli agli incentivi purchè siano selettivi in riferimento alle caratteristiche tipologiche delle navi da costruire e agli incentivi in favore della concentrazione, il consorzio e la fusione delle imprese armatoriali affinché possano meglio competere sul mercato. Un altro nodo strutturale che gioca in termini negativi, che secondo noi è tutt'altro che risolto, è quello portuale. Dopo tutte le battaglie che ci sono state siamo ben lontani, lontanissimi, dall'aver sciolto i nodi inerenti alla produttività e ai costi portuali, che permangono ancora del tutto inadeguati, collocando in tal modo gran parte se non tutta la portualità nazionale al di fuori o ai margini del mercato.

Il permanere di una siffatta realtà annulla ogni possibilità di aumentare la vendita di servizi portuali; la merce che dovrebbe passare per i porti nazionali si indirizza verso il Centro Europa. Ciò avviene perchè nessun armatore è disposto a subire le penalizzazioni che derivano dal tempo di permanenza nei porti per le operazioni di sbarco e di imbarco della merce, oltre che dal costo che egli deve pagare per tali operazioni. Questa situazione spinge le grandi compagnie internazionali a non servirsi della nostra portualità e quindi a evitare il sistema portuale italiano, mentre gli armatori italiani puntano ad ottenere autonomie funzionali richiedendo poi allo Stato consistenti contributi per attrezzarle a seconda delle proprie esigenze.

Un'altra conseguenza che deriva dal non aver sciolto questi nodi concerne i disavanzi, i bilanci in rosso che ritornano, degli enti portuali. Tra questi spicca lo stato di indebitamento del porto di Genova, che se non sbaglio è arrivato nuovamente intorno ai 260 miliardi di *deficit*, dopo le discussioni accanite che avemmo in questa Commissione nel momento in cui approvammo la legge per l'azzeramento dei debiti.

Quando vedo che il disegno di legge finanziaria prevede dei tagli e nessuno stanziamento per la portualità, non credo che con ciò si faccia un risparmio: l'assenza di stanziamenti è al contrario uno spreco di risorse, prima o poi saremo chiamati a rispondere su come far fronte a questi 260 miliardi e credo che in questa direzione si stia muovendo giustamente il presidente dell'ente portuale di Genova. In questo

contesto, aver addirittura pensato di tagliare 7 miliardi che sono dovuti all'ente portuale per spese di manutenzione e riparazione per conto dello Stato mi sembra che sia stata una scelta sciocca se non persino al limite della provocazione. Nella legge finanziaria non sono indicati stanziamenti nè per infrastrutture nè per garantire la riforma delle gestioni portuali, nè per risolvere l'acutissimo problema di quella parte dei fondi centrali finalizzati alle liquidazioni dei lavoratori per fine rapporto di lavoro, nè per incentivare la trasformazione delle compagnie in imprese.

Per i porti scontiamo purtroppo il prevalere di un orientamento che ha visto in tutti questi anni privilegiare il fattore lavoro trascurando tutte le altre componenti che sono altrettanto decisive. Il problema dell'eccedenza di manodopera era reale, e giusto fu quindi incentivare l'esodo tramite prepensionamento; l'errore è stato quello di pensare che ciò fosse sufficiente per un recupero di produttività e di costi. Ma non era così, non può essere e non sarà così. Il problema vero allorchè poniamo la questione dei costi e della produttività, consiste nel compiere l'intera operazione portuale in unità di tempo sempre più contenute. Questo è un punto di principio che può essere risolto da una giusta combinazione tra l'uomo, la sua capacità professionale, gli spazi operativi e il livello economico degli strumenti adoperati cui si applica la forza lavoro umana, o meglio a cui la forza lavoro umana viene applicata. I tempi delle operazioni di imbarco e di sbarco sono fondamentali affinché il porto non penalizzi la nave, aumentandone i costi e riducendone la produttività.

C'è poi il problema dei tempi entro cui la merce sbarcata raggiunge il mercato di consumo: la merce è un capitale e finchè sta ferma il capitale non si realizza. Il caricatore da tempo è sempre più attento ai tempi entro i quali il suo prodotto giunge sul mercato di consumo, perchè è sul mercato di consumo che realizza il valore trasferito nel prodotto più il valore aggiunto al prodotto stesso. La gestione operativa del ciclo portuale è quindi decisiva e su questo problema ritorneremo allorchè affronteremo il problema della riforma delle gestioni portuali, spero prima della fine di questa legislatura. Intanto mi permetto di spendere una parola: cerchiamo di affrontare presto questa riforma e che si trovino su questo, come su altri punti della riforma, soluzioni ottimali; noi siamo per lavorare in questo senso.

In un tale contesto si colloca la trasformazione delle compagnie in imprese, con bilanci separati e con quegli incentivi che ne permettano il decollo. In proposito vorrei dire che non si devono ostacolare i rilasci delle licenze di concessione per la funzione di impresa, perchè questo è il problema dinanzi al quale molte compagnie si trovano nel momento in cui si parla della loro trasformazione in imprese.

Un'altra questione importante riguardante il fondo per la liquidazione di fine rapporto, per il quale la finanziaria stanziava 30 miliardi rispetto a 270 miliardi complessivi.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. 30 miliardi sono un limite di impegno e quindi equivalgono a 300 miliardi.

BISSO. Però l'onere di spesa parte dal 1993.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Dal 1993 parte l'ammortamento e quindi i mutui si possono accendere anche prima.

BISSO. I 30 miliardi messi in termini di limiti di impegno sono sufficienti a far fronte alle liquidazioni dei lavoratori che andranno in pensione? Sarei grato se il Ministro mi fornisse una risposta.

Vengo ora al cabotaggio, che è un altro grosso nodo non ancora risolto e che è uno degli elementi che pesa effettivamente sul conto dell'economia marittima italiana. Fiumi di parole sono state spese per indicare gli innumerevoli vantaggi rispetto al trasporto su gomma ed io non spenderò una parola a questo riguardo, però nessuna iniziativa concreta ha preso corpo e gli stessi finanziamenti assegnati al cabotaggio con la finanziaria del 1990 sono rimasti lettera morta e solo in parte recuperati. Anche il disegno di legge sul cabotaggio presentato dal Governo è da tempo fermo alla IX Commissione della Camera e non capisco per quali ragioni.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Io neanche.

BISSO. Allora siamo in due a non capire perchè non decolla ed io avrei interesse ad una chiarezza sul perchè questo disegno di legge continua a stare fermo, anche considerato il valore dell'incidenza che può avere il trasporto cabotiero ai fini del riequilibrio del sistema trasportistico italiano. In tali circostanze dobbiamo considerare un successo il fatto che la Camera dei deputati abbia confermato gli stanziamenti della legge finanziaria 1989-1990, anche se soltanto per una parte.

Come in altri casi la separazione tra analisi, dichiarazioni e comportamenti pratici ha qualcosa che allibisce. Se giungeremo al 1993 o 1994 in condizioni di difendere questo traffico, questo mercato tutto nazionale, molto sarà dovuto alla lungimiranza dell'armamento pubblico. Il progetto predisposto e da tutti riconosciuto validissimo e qualificante del ruolo delle imprese pubbliche, gli investimenti programmati con riserva per la costruzione dei 5 traghetti costituiscono un primo nucleo di una moderna flotta cabotiera cui seguirà la costruzione di altre 7 o 8 navi.

Noi pensiamo che occorreranno iniziative finalizzate e forme di collaborazione e di intese tra armamento pubblico e armamento privato per dare basi sempre più solide e moderne a questa modalità di trasporto. Quello che però ci sembra decisivo a questo riguardo è il rifinanziamento della legge n. 234 del 1989, oltre che la rapida approvazione del decreto-legge che il Ministro ha presentato, che speriamo di poter approvare prima della fine dell'anno, anche se la settima direttiva della CEE ha spostato al 1993 la scadenza degli aiuti lasciando inalterati i livelli previsti dalla sesta direttiva, agganciandoli però all'andamento di mercato. Questo è un fatto molto positivo che sta a significare che la battaglia condotta in quella sede un po' da tutte le parti è servita; è decisivo che la legge decolli oltre che il suo rifinanziamento.

Vengo ora alla cantieristica. La prosecuzione del ciclo espansivo nell'economia mondiale e il conseguente sviluppo dei traffici che hanno raggiunto il volume *record* di quasi 4 miliardi di tonnellate, il sostanziale equilibrio tra domanda ed offerta di stiva nei principali settori del trasporto marittimo, la riduzione della capacità produttiva al livello mondiale e comunitario della cantieristica, l'esigenza di un rinnovamento strutturale della flotta mondiale sia per problemi derivanti dal suo invecchiamento sia per le nuove tecnologie hanno in questi ultimi anni rilanciato - assieme ai finanziamenti dello Stato - la domanda di costruzione di nuovi vettori.

Anche l'industria cantieristica italiana ha quindi beneficiato del modificarsi del quadro istituzionale. Pur tuttavia, nella principale industria cantieristica nazionale (la Fincantieri) permangono problemi e difficoltà. Infatti, mentre, ad esempio, nel settore delle costruzioni mercantili si ha un carico di lavoro che, a detta dei dirigenti, copre l'intero 1993, al punto che si è dovuta rifiutare la costruzione di traghetti per la Finmare, continuano ad esserci lavoratori in cassa integrazione. Inoltre, la ristrutturazione non ha ancora pienamente risolto i problemi connessi ai costi e ai recuperi di produttività, dato che la VI direttiva CEE, pur spostando di tre anni l'azzeramento dei contributi statali, obbliga la cantieristica a stare sul mercato senza consistenti aiuti dello Stato. Abbiamo davanti a noi ancora tre anni; il problema, però, dovrà essere affrontato e risolto.

Attraversano invece una crisi profonda le divisioni militari e delle riparazioni e grandi trasformazioni navali. Per entrambi i settori occorre definire, a nostro avviso, un piano di riconversione dettato da criteri di politica industriale, secondo gli indirizzi della CEE e della legge n. 234 del 1989, Titolo II, purtroppo mai finanziata, il che rappresenta un concreto ostacolo al processo di ristrutturazione. Riteniamo che la legge n. 234 del 1989 debba essere finanziata, in modo tale che si possa far fronte ai reali problemi del settore.

Per tutti questi motivi, diventa necessaria, a nostro parere, una più attenta azione di indirizzo e di controllo da parte dei ministeri competenti, soprattutto perchè è lo Stato a spendere migliaia di miliardi. Perchè? Perchè una politica che punti alla riduzione strutturale della spesa pubblica (come si vorrebbe fare, ma in realtà non si fa, con il disegno di legge finanziaria) e dunque ad un minor ricorso all'indebitamento passa attraverso la soluzione di nodi non risolti e ciò richiede non solo priorità rispetto alle quali non derogare, ma anche controlli e verifiche sulla redditività economica e sociale (penso, ad esempio, all'occupazione) dello stesso investimento pubblico.

Per quanto concerne la difesa del mare, ho già avuto modo di dire che sono stati recuperati i relativi stanziamenti. Prima ancora di porsi il problema della loro adeguatezza o meno (personalmente, non credo siano sufficienti), occorre porsi il problema del modo in cui le somme verranno spese e del controllo della qualità del servizio prestato nell'opera di difesa del mare dagli inquinamenti, nonchè della sua ricaduta economica (mi riferisco alla pesca e agli aspetti turistici e sociali).

Reputo importante che con il prossimo rinnovo delle concessioni si determini un cambiamento che vada in direzione della qualificazione e

dell'efficienza del servizio. È necessario che abbia fine la conferma automatica delle concessioni. Bisogna dire basta. Si apra, finalmente, un concorso che valuti bene i pregi e i limiti di ciascun operatore; si dia la concessione a chi è più meritevole, essendo il servizio che gli operatori sono chiamati a svolgere estremamente importante. La si faccia finita con i mercanteggiamenti che vi sono stati in passato in più di un caso.

Per quanto concerne la pesca, nel triennio 1991-1993 sarà operante il terzo piano triennale di cui alla legge n. 41 del 1982, attualmente in corso di predisposizione presso il Ministero della marina mercantile. Il testo originario del disegno di legge finanziaria stanziava 100 miliardi per il 1991 e nulla prevedeva per il 1992 e per il 1993. La battaglia condotta alla Camera dei deputati ha fatto sì che l'accantonamento fosse portato a 300 miliardi, vale a dire al 50 per cento di quanto lei stesso, signor Ministro, disse, nella Conferenza di Bari, che occorreva per far fronte alla ristrutturazione e all'attuazione di un piano triennale piuttosto impegnativo. Infatti, lei aveva chiesto un accantonamento di 600 miliardi.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Avevo chiesto il doppio per ottenere almeno la metà.

BISSO. Speriamo che tutto il resto possa essere completato con la legge finanziaria del prossimo anno. Comunque, la ristrutturazione del comparto dell'economia ittica potrà partire sulla base del piano in via di ultimazione. Il problema che si pone, a questo punto, è quello dei tempi di completamento del piano stesso.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. È già stato trasmesso al CIPE.

BISSO. Speriamo, allora, che il CIPE non lo tenga fermo due o tre anni, altrimenti sarà in gran parte annullato il valore della battaglia condotta per l'aumento dei finanziamenti.

Quella che invece non potrà partire è la riconversione delle reti pelagiche derivanti, poichè mancano risorse. Infatti, sono disponibili solo 80 miliardi per rendere operante la relativa legge. A tale proposito, il nostro Gruppo presenterà nelle sedi opportune alcuni emendamenti. Del resto, quando affrontammo il problema sia in Commissione che in Aula ponemmo la questione di una riconversione che andava sostenuta anche in forza del fatto che l'abbandono di determinati sistemi costa alle imprese centinaia di miliardi nel complesso.

SANESI. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi senatori, ancora una volta l'entità degli stanziamenti per il Ministero della marina mercantile e per l'intero settore nel suo complesso è inadeguata all'importanza che l'economia marittima ha nel contesto dell'economia nazionale. Sarebbe stato necessario da parte sua, signor Ministro, un ripensamento complessivo sul comparto dell'economia marittima.

Interventi come quello della riforma del cabotaggio sono essenziali nell'ottica di un generale riequilibrio del trasporto merci tra le diverse

modalità di trasporto, a favore, appunto, di quello marittimo e ferroviario. Altrettanto essenziali sono da considerare, inoltre, la riforma dei porti ed il sostegno ad una ristrutturazione delle industrie cantieristiche ed armatoriali che assicurino al settore competitività ed efficienza entro il 1992, in vista del Mercato unico europeo che sarà operante a partire dal 1° gennaio 1993.

Purtroppo, si registrano iniziative contraddittorie, cui faceva riferimento poco fa il collega Bisso, come, ad esempio, il sostegno all'acquisto di naviglio all'estero da parte di armatori nazionali. È altresì preoccupante il taglio dei finanziamenti a suo tempo indicati per il potenziamento delle capitanerie di porto, i cui compiti aumentano, mentre, di contro, restano fermi organici e strutture. È dunque essenziale recuperare nuove risorse finanziarie, affinché possa essere portato avanti un provvedimento che trasformi le capitanerie di porto in un vero e proprio corpo di guardia costiera con funzioni di controllo del demanio marittimo, delle coste e delle attività marittime in generale.

Per tutti questi motivi, signor Ministro, siamo contrari ai documenti finanziari al nostro esame. Quella che ci accingiamo a concludere (lo abbiamo ripetuto fino alla noia) è una *routine* noiosa e defatigante, che torna indietro nel tempo - nel 1988 - quasi a negare le innovazioni introdotte nella discussione dei documenti di bilancio, che torna ai fondi negativi perchè si possano assumere quelle decisioni che ci sono state sottoposte. La deformazione professionale mi fa comprendere che con questo disegno di legge finanziaria si è ritenuto di diminuire il *deficit* dello Stato limitandosi a tagliare le spese. Non si è pensato, però, che tagliando le spese in conto capitale si sarebbero annullate le stesse capacità di rientro di quelle spese finalizzate. Aumentano, invece, le spese di parte corrente.

Il discorso vale per tutti gli stati di previsione, poichè si è operato indiscriminatamente in una certa direzione. È, questo, un modo di malgovernare conforme ai tempi, per noi inaccettabile. Pertanto, voteremo contro.

PATRIARCA. La dettagliata relazione e l'intervento articolato del senatore Bisso hanno offerto l'occasione per fare il punto della situazione del comparto della marina mercantile nel nostro paese.

Nel mio intervento, mi limiterò a sottolineare alcuni aspetti che possono anche apparire secondari, ma che sono comunque rivelatori della necessità di un maggiore coordinamento ed impulso, per i quali l'iniziativa da parte del Parlamento rimane uno degli aspetti preminenti e più importanti.

Purtroppo, devo far rilevare al Ministro che nel recente periodo si è verificata una sorta di intasamento di provvedimenti nell'altro ramo del Parlamento, che si trova a dover esaminare un certo numero di disegni di legge la cui mancata approvazione genera quegli stati di confusione, di crisi e di preoccupazione che risultano evidenti nell'intero settore. Abbiamo avuto modo più volte di sollecitare il Ministro ad una ripartizione più equa dei disegni di legge tra le due Camere, anche al fine di consentire un'analisi maggiormente equilibrata dei provvedimenti. Purtroppo, però (non si sa per quali particolari motivi), ci

troviamo di fronte, come ripeto, ad un intasamento dell'altro ramo del Parlamento, che ha attualmente all'esame la legge di riforma delle gestioni portuali, la legge sul cabotaggio ed i disegni di legge concernenti la legge n. 234 del 1989, provvedimenti che sono tutti vitali per la soluzione di quei nodi di cui parlava poc'anzi il senatore Bisso con riferimento alla situazione del comparto dell'economia marittima. Ci auguriamo comunque che la Camera dei deputati operi con sollecitudine non solo con riferimento al decreto-legge concernente la legge n. 234 del 1989, ma anche con riferimento al provvedimento che individua nuove priorità in ordine al rifinanziamento della stessa legge n. 234 del 1989, che rimane una legge fondamentale non solo ai fini del recepimento della VI direttiva CEE, ma anche perchè ha tracciato un quadro esauriente degli interventi nel settore della cantieristica e dell'armamento.

Il senatore Bisso lamentava che sul piano dell'armamento vi è una sorta di squilibrio, che vede l'armamento italiano penalizzato rispetto ai più sofisticati sistemi di armamento degli altri paesi. Ebbene, anche questo dato era stato tenuto in grande evidenza nella legge n. 234 del 1989. Infatti, quando avevamo legato gli incentivi a processi di innovazione tecnologica ci era sembrato di privilegiare una sorta di naviglio specializzato che indubbiamente costituisce uno degli aspetti più importanti ai fini dell'eliminazione dello squilibrio esistente tra il nostro armamento e quello mondiale.

Restano comunque insoluti importanti nodi e problemi. Discuteremo sulle indicazioni fornite non tanto quando esamineremo il decreto-legge concernente la legge n. 234 del 1989, che prevede soltanto una sorta di adeguamento alle riserve formulate in sede comunitaria, quanto in occasione dell'esame del provvedimento sul rifinanziamento della stessa legge n. 234 del 1989. In quella sede dovremo affrontare problemi cui si è fatto cenno anche nella discussione odierna. Mi riferisco, in particolare, al Titolo II della già citata legge n. 234 del 1989, relativo alla riconversione, che dovremo trovare il modo di finanziare; si tratta, infatti, di una delle indicazioni contenute nella direttiva comunitaria che abbiamo recepito. Al Titolo II della legge n. 234 del 1989 è mancata, difatti, quella provvista finanziaria che può renderlo attuale in un momento di grave crisi di alcuni segmenti del settore dell'industria cantieristica, peraltro già ricordati dal senatore Bisso.

In questi giorni, con riferimento a certi temi, si è levata una serie di proteste. Mi riferisco, in particolare, alla sorte dei bacini meridionali, la cui ventilata assegnazione ai privati ha determinato una rivolta delle maestranze, che hanno richiamato l'attenzione del Governo sui problemi dell'intero comparto delle riparazioni navali e delle trasformazioni. Mentre vi sto parlando è in corso un convegno sulla riconversione dell'industria bellica (e, in modo particolare, dell'industria bellica navalmeccanica), promosso dalle organizzazioni sindacali del settore. Si tratta di un comparto che in passato aveva garantito all'industria cantieristica in generale una certa tranquillità e che oggi si trova a dover affrontare una serie di gravi problemi, lanciando preoccupanti segnali di allarme. Mi riferisco, in particolare, ai cantieri di La Spezia e di Ancona, che, stante il nuovo clima venutosi a creare a livello

internazionale, non potendo più dedicarsi in misura analoga al passato alla produzione di vettori con caratteristiche belliche hanno oggi l'esigenza di procedere ad una riconversione delle produzioni. Quindi sarà necessario, in accordo con il Ministero della difesa, operare queste opportune riconversioni tentando comunque di sfruttare gli strumenti legislativi *in itinere*, che possono costituire un importante veicolo per dare concretezza all'attuazione del Titolo II della legge n. 234.

Per quanto riguarda invece il problema della cantieristica nel suo complesso, è vero che lo sviluppo dei traffici nell'ultimo periodo, la riduzione complessiva della capacità produttiva dei cantieri sul piano mondiale hanno reso meno drammatica la crisi del nostro settore delle costruzioni navali, però è anche vero che rispetto alle indicazioni della direttiva CEE vi è da operare una sorta di taglio all'occupazione, una ulteriore espulsione dal settore di migliaia di lavoratori, per i quali da tempo è stato ipotizzato il prepensionamento come è accaduto per il settore siderurgico. C'è stata una serie di tentativi, per la verità non secondari nonchè un coerente sforzo da parte delle autorità finanziarie e del Governo di tener conto di questa necessità; sia alla Camera che al Senato in occasione della discussione di provvedimenti sulla GEPI sono stati presentati emendamenti da parte di tutti i Gruppi politici intesi a raggiungere questo importante obiettivo per consentire ai nostri cantieri di acquisire dimensioni ottimali per farli uscire dalla difficile situazione di crisi in cui si trovano. Purtroppo, questi provvedimenti non hanno trovato sufficiente copertura e pertanto rimane drammaticamente aperto questo problema, che deve essere riguardato attentamente e per il quale è necessario che il Governo, in occasione dell'esame dei provvedimenti in corso, trovi l'opportunità per intervenire, non foss'altro almeno per la cantieristica meridionale che trova maggiori difficoltà a collocare l'esubero di manodopera. È un problema che rimane aperto anche nella vertenza in corso per il contratto dei metalmeccanici e noi ci auguriamo che comunque si trovi una soluzione, tenuto conto anche della volontà unanime del Parlamento di recepire questa importante indicazione.

Per il resto rilevo che indubbiamente questa «finanziaria» ha trovato già nell'altro ramo del Parlamento alcuni importanti ed opportune correzioni, anche in una congiuntura estremamente difficoltosa, che hanno comunque consentito di dare a questo Ministero alcuni apporti di carattere finanziario che possono consentirgli di sostenere taluni settori importanti e strategici nella propria dimensione.

Devo comunque ricordare la necessità di portare avanti il disegno di legge di ristrutturazione del Ministero, per il quale sono state già previste delle somme nel disegno di legge finanziaria. Il provvedimento è stato assegnato all'esame della nostra e della 1^a Commissione, dove, purtroppo, ha avuto una battuta d'arresto, ma è comunque necessario proseguire il cammino alla ripresa dei lavori anche perchè questo provvedimento, oltre ad un disegno complessivo delle funzioni del Ministero e ad un'equa distribuzione dei compiti, prevede la nascita di una nuova direzione generale della nautica da diporto, che indubbiamente è uno dei settori di maggiore sviluppo, e consente al Ministero di poter acquisire il personale necessario per il funzionamento della struttura stessa e in modo particolare consente alle capitanerie di porto

maggiori dotazioni di sottoufficiali e di nocchieri di porto che sono così importanti e determinanti in tale attività di servizio.

Mi auguro che anche il nuovo piano triennale della pesca corrisponda all'attivazione del piano precedente; se anche sono stati cancellati per gli anni 1992 e 1993 gli stanziamenti relativi al fermo biologico, ritengo che nel piano triennale della pesca si terrà certamente nella dovuta considerazione questo elemento importante, ormai acquisito alla politica della pesca, quale la necessità di operare il fermo biologico per consentire il ripopolamento del mare e per evitare lo sfruttamento delle risorse marine oltre le stesse capacità dell'ambiente. Sono convinto che nell'elaborazione del piano si rafforzerà questo istituto, consolidatosi nel corso degli ultimi anni, che ha dato e certamente potrà dare notevoli contributi positivi al risanamento complessivo del parco ittico.

Ritengo che il Ministero della marina mercantile debba anche esprimere il proprio orientamento e la propria indicazione rispetto alla necessità dello sviluppo del cabotaggio, contenuto in un apposito disegno di legge anch'esso fermo presso la competente Commissione della Camera dei deputati; lo sviluppo del cabotaggio, che è un modello differenziato di trasporto, potrà certamente contribuire a quel riequilibrio del trasporto nel nostro paese che tutti auspichiamo. Tuttavia, anche in questo caso è necessaria una politica coordinata; abbiamo letto dai giornali l'annuncio dell'amministratore delegato della Finmare, il dottor Rosina, dell'approntamento di una nuova flotta cabotiera che aprirà nuovi traffici tra Genova e la Sicilia.

Signor Ministro, ci rendiamo però conto che questo programma ha suscitato notevoli preoccupazioni non solo nel settore dell'armamento, pubblico e privato, ma in modo particolare nel settore dei cantieri. Non è vero infatti quello che diceva il collega Bisso, che i nostri cantieri pubblici hanno il portafoglio commesse pieno fino al 1993, perchè ad esempio il cantiere di Castellammare a metà 1991 ha esaurito il pacchetto delle sue commesse; nel momento in cui i nostri cantieri hanno carenza di commesse non ci possiamo permettere il lusso di affidare commesse ad un paese terzo, anche se della Comunità.

Quindi, è molto importante che a questo riguardo il Ministro svolga un'indagine perchè tre navi sono già state commissionate e ne rimangono un paio; comunque esistono delle difficoltà da parte di qualche cantiere del gruppo Finmare ed è necessario che in tale situazione la «finanziaria» armatoriale non affidi lavoro all'estero quando ci sono le potenzialità per poterlo realizzare nei nostri cantieri.

BISSO. Deve rispondere la Fincantieri su questo.

PATRIARCA. Poichè il problema è stato sollevato anche dai sindacati è necessario fare una verifica.

Signor Presidente, per la verità noi avremmo desiderato ascoltare in Commissione, anche in maniera informale, l'amministratore delegato della Finmare per farci spiegare esattamente questo programma, che indubbiamente rispetto alla politica generale del trasporto nel nostro paese è di grandissima positività, ma che va a determinare alcuni squilibri sulla commessa dei vettori e sulla funzione di altre società

collegate, o addirittura con società della stessa Finmare: mi riferisco alla Tirrenia, che da anni copre queste tratte e che a tal fine ha compiuto anche una sorta di ristrutturazione.

Quindi, la tratta Genova-Palermo affidata a questa nuova società non dovrebbe contrastare con l'attività della Tirrenia, nè dovrebbe contribuire ulteriormente al peggioramento della situazione già gravida di difficoltà della stessa Tirrenia: in questi giorni ci sono state grandi agitazioni dei sindacati in questo settore ed è necessario che l'amministratore delegato della Finmare anche rispetto a questi dati fornisca al Parlamento e al Governo le opportune assicurazioni, affinché si evitino comunque provvedimenti che - pur rispondendo ad esigenze di grande validità - comportano complessivamente una sorta di difficoltà in ordine ad altri settori. Spero che sia il Ministro sia in modo particolare il Presidente della Commissione accolgano questa esigenza così che al più presto possibile si possa avere un'audizione che ci possa tranquillizzare al riguardo.

PRESIDENTE. Lo avevo già proposto e lo riconfermo.

PATRIARCA. È necessario però che tutto il problema del cabotaggio venga affrontato in una discussione organica, nella quale possiamo indicare le direttrici per lo sviluppo del settore, tentando anche un opportuno coordinamento con il cabotaggio realizzato da aziende private, per evitare duplicazioni, difficoltà e concorrenze che indubbiamente possono portare alla crisi e all'impoverimento di alcuni soggetti operanti nel settore.

Ritengo infine che la tabella che è stata sottoposta al nostro esame, tenuto conto di una serie di articolazioni, meriti il nostro apprezzamento e il nostro voto favorevole. Sono pure particolarmente interessato al funzionamento del settore della difesa del mare, anche perchè è nato durante la mia permanenza al Ministero della marina mercantile e ha dato risultati apprezzabili. Il collega Bisso parlava della necessità che non ci siano conferme automatiche delle concessioni, ma mi pare che sia in atto una nuova gara che si dovrebbe svolgere proprio in questi giorni e quindi la sua è una preoccupazione non fondata, perchè nella nuova gara l'armamento pubblico e quello privato potranno corrispondere alle esigenze di intervenire in un settore che indubbiamente ha conosciuto momenti di incertezza per la novità negli interventi, ma che complessivamente ha dato e sta dando risultati assai significativi per la salvaguardia del nostro mare, per liberarlo da quegli inquinamenti che ne turbano non solo la sua vita naturale ma anche il suo rapporto con lo sviluppo industriale e turistico di una vastissima zona.

Confermo, quindi, il voto favorevole del nostro Gruppo sul bilancio e sul disegno di legge finanziaria, con l'augurio che i nodi e le preoccupazioni che abbiamo espresso trovino nella grande determinazione del Ministro quella risposta che ci sembra la più coerente rispetto alla necessità di andare avanti sempre più per questo particolare settore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare sulla tabella 17, dichiaro chiusa la discussione e do la parola al relatore per la replica.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, Signor Ministro, onorevoli colleghi, gli interventi su questa parte della manovra di bilancio hanno arricchito gli aspetti toccati nella relazione: ci si è soffermati soprattutto sulla necessità di una politica del mare di vasto respiro, la quale accanto alle attività tradizionali, pur interessate dall'innovazione tecnologica, deve comprendere i nuovi interventi per la difesa del mare.

Sotto tale voce vanno inserite le iniziative per la salvaguardia dell'ambiente marino con tutte le sue ricchezze. Il mare è di per sé una ricchezza che moltiplica i suoi benefici effetti grazie all'intelligenza e all'opera dell'uomo; proprio sull'intelligenza dobbiamo investire tendendo ad adeguare alle esigenze del mondo d'oggi le iniziative dei vari settori.

I colleghi che sono intervenuti nel dibattito si sono soffermati significativamente sui provvedimenti relativi alla portualità, al cabotaggio, alla cantieristica oltre che sui punti cui ho già accennato. Con loro sono d'accordo e sollecito la rapida approvazione dei disegni di legge che da troppo tempo giacciono alla Camera dei deputati: mi riferisco al disegno di legge sulla portualità e a quello sul cabotaggio.

Sul rifinanziamento della legge n. 234 del 1989 sarà opportuno intervenire con particolare attenzione e voglio pure ribadire quanto già accennato nella relazione: che non sia cioè una pura e semplice operazione di sostegno ma un'occasione per il rilancio dell'attività e per la difesa dell'occupazione; pertanto cerchiamo di qualificare la spesa in questa direzione.

Mi pare necessario ancora un cenno alla nautica da diporto e conviene inoltre ribadire l'impegno per una rapida discussione ed approvazione del disegno di legge sui porti turistici.

Voglio fare un'altro brevissimo riferimento all'attività di ricerca, perchè non deve accadere che un paese immerso nel mare come il nostro e di grandi tradizioni scientifiche e tecnologiche non riesca attraverso i suoi cantieri, che sono in maggior parte in mano pubblica, a dare risposte a richieste come quelle di una società della Finmare, la quale chiede naviglio nuovo per il trasporto veloce di passeggeri e di merci e che non riesca a trovare un tale prodotto sul mercato italiano.

Mi auguro che sia possibile dare risposte al riguardo anche e soprattutto incentivando la ricerca, attraverso il contributo del CETENA. Sarebbe inoltre opportuno che in una delle prossime audizioni della Commissione si procedesse ad un'analisi degli investimenti compiuti con la legge n. 234 del 1989.

Fatte queste considerazioni, raccomando ai colleghi l'espressione di un parere favorevole sulla tabella 17, relativa allo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1991, e sulle parti ad essa connesse del disegno di legge finanziaria.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, vorrei innanzitutto ringraziare il relatore e gli onorevoli senatori intervenuti nel dibattito e premettere che mi limiterò, nella replica, ad alcune brevi osservazioni riguardanti il dibattito stesso.

Partirò dalle questioni connesse all'economia marittima, intesa nel senso del traffico navale e della portualità. Per l'attività svolta in questi mesi e rispetto agli stessi stanziamenti previsti nel disegno di legge finanziaria, posso affermare che il Governo ha raggiunto, nel complesso, risultati positivi.

Infatti, come la Commissione ricorderà, con riferimento alla legge n. 234 del 1989 era pendente, in sede comunitaria, una procedura di infrazione che è stata poi sbloccata, per cui si potrà dare avvio all'attuazione della VI direttiva CEE, che scadrà il 31 dicembre di quest'anno. È certamente positivo che io stesso possa presentarmi al dibattito sui documenti finanziari in Commissione al Senato all'indomani dell'approvazione all'unanimità, da parte del Consiglio dei Ministri dell'industria della CEE, della VII direttiva comunitaria, di un atto che è stato definito dallo stesso commissario CEE per la politica della concorrenza, sir Leon Brittan, un successo della Presidenza italiana, ad onta di quanto su di essa si andava da talune parti dicendo. Questo riconoscimento ci è stato dato pubblicamente da sir Leon Brittan nella conferenza stampa tenutasi al termine dei lavori del Consiglio dei Ministri, essendo stato possibile per la Presidenza italiana riassorbire, attraverso una mediazione, le riserve formulate da parte della Germania, della Danimarca e dell'Olanda. L'aver fatto riferimento non al massimale decrescente in modo meccanico, ma al divario dei costi di produzione tra i vari cantieri europei, per un verso, e, per altro verso, ai costi dei cantieri dell'Estremo Oriente ha consentito di raggiungere un'intesa per i tre anni di durata della direttiva che non può non essere valutata positivamente.

Si tratta ora di compiere un salto di qualità in un settore che, tutto sommato, ha richiamato, per così dire, in passato risorse in nome delle esigenze di una certa socialità, per cui i cantieri non lavoravano e si dovevano dare risposte. Oggi è necessario un passaggio differente. Voglio qui dichiarare che prima di erogare qualunque somma destinata al rifinanziamento della legge n. 234 del 1989 il Ministero della marina mercantile fisserà dei criteri che saranno resi pubblici prima dell'emanazione dei decreti di erogazione, in modo tale che ogni singolo finanziamento sia adeguatamente motivato. Infatti, è necessario fare in modo che la nostra flotta compia un salto di qualità in termini di presenza e non che ci si limiti a far lavorare i cantieri comunque e a tutti i costi. Del resto, i due aspetti sono strettamente connessi.

La diminuzione dei fondi per il cabotaggio ha una sua ragione. Non ho condotto una battaglia perchè vi fossero stanziamenti per i cosiddetti aiuti positivi, poichè ritengo che un ragionamento in tal senso, legato alla liberalizzazione del cabotaggio, debba essere fatto a livello europeo per giungere ad un'armonizzazione delle legislazioni dei singoli paesi membri e che la materia non possa, a livello comunitario, essere di esclusiva competenza dei ministri dei trasporti marittimi, ma debba essere di competenza anche dei ministri finanziari. Infatti, va da sé che se il problema è quello di uniformare i regimi fiscali per la tassazione dei marittimi da un lato e delle unità navali dall'altro, un mutamento del regime fiscale in vista di una uniformità non può non legarsi a politiche di bilancio che non possono essere decise dai ministri, per così dire, di merito, ma che devono invece essere decise dai ministri finanziari. Se,

ad esempio, l'idea fosse quella di considerare il reddito dei marittimi prodotto fuori del territorio nazionale esente da tassazione (come è del resto previsto dalla legislazione del Regno Unito), è chiaro che il Ministero della marina mercantile potrebbe limitarsi a prese di posizione e ad auspici, poichè il problema dovrebbe essere affrontato nell'ambito della politica di bilancio nel suo complesso per collegare il singolo intervento alle esigenze di bilancio di tutti i paesi della CEE, impegnati peraltro in politiche restrittive e in tagli di spesa a fronte di una recrudescenza dei fenomeni inflattivi. A noi spetta un compito fondamentale che richiede pochi investimenti e molta buona volontà: quello di far diventare leggi della Repubblica atti, ragionamenti politici e proposte che non «giacciono», ma che sono oggetto di esame da parte dell'altro ramo del Parlamento. Le riforme della portualità e del cabotaggio, a mio avviso, sono strettamente connesse tra loro e devono pertanto essere portate avanti insieme.

Ho già avuto modo di esporre, in questa ed in altre sedi, la mia opinione sulla riforma della portualità e sull'esigenza di un ritorno al mercato che non significa abbandonare la natura pubblica dell'ente o rinunciare al principio della pubblicità dei porti, nè un modo di agire che in nome di un malinteso concetto della pubblicità dei porti induce a ritenere che tutto ciò che si muove nei porti italiani debba necessariamente essere gestito dalla mano pubblica. Si occupi, la mano pubblica, di programmare, di controllare, di gestire il demanio e di fornire servizi essenziali; in banchina torni invece l'impresa. Infatti, se non si ristabiliscono queste regole è inutile, a mio avviso, parlare delle grandi competizioni interne ed internazionali che il Paese deve affrontare.

Anche per il settore del cabotaggio devono essere fissate delle regole di fondo. Le aree per il cabotaggio non possono, del resto, essere le stesse aree doganali previste per il traffico internazionale. Devono essere dettate regole precise anche per quanto riguarda il carico e lo scarico delle merci. Si può anche non parlare di autonomia funzionale; tuttavia, bisogna porsi in linea con quanto succede e succederà in Europa.

Lo stesso dibattito sul lavoro portuale è un dibattito ormai arcaico, che, se portato avanti in termini analoghi a quelli del passato, ci vedrà discutere mentre la riserva non ci sarà più, poichè sarà stata superata dagli eventi. Il principio della trasformazione delle «compagnie-istituzione» in «compagnie-impresa» se opportunamente attuato può vedere 6.500 lavoratori portuali, dotati di una grande professionalità, occupare gli spazi che il mercato affida loro e far sì che i prezzi siano in linea con l'andamento del mercato e tali da consentire di sbloccare determinate situazioni.

In questo quadro è stato previsto il completamento della manovra complessiva sul lavoro portuale, cui, personalmente, non ho mai addebitato l'intero onere della crisi della portualità italiana. Per rispondere ad un'osservazione del senatore Bisso, dirò che nel nuovo stanziamento è compresa anche parte dell'intervento statale per i trattamenti di fine servizio per i lavoratori che non vadano in pensione anticipatamente, ma che tuttavia non potrebbe esservi compreso tutto, poichè nessuno può trovare ragioni logiche in virtù delle quali debba essere esclusivamente lo Stato a farsi carico di accantonare tutti i fondi

necessari per il trattamento di fine servizio. Anche l'utenza dovrà fare la propria parte. Con lo stanziamento previsto ci mettiamo in condizione di aprire un tavolo al quale il Governo, per la parte che lo riguarda, può sedere non solo per mediare, ma anche per fare la propria parte fino in fondo.

Vorrei ora soffermarmi sulle questioni connesse allo sviluppo del settore del cabotaggio e al recente progetto della società Finmare. Chiarirò subito che, per quanto riguarda il Ministero della marina mercantile, la Finmare ha avuto una direttiva politica, in base alla quale il progetto potrà andare avanti se si rivelerà adeguato in termini di capacità di stare sul mercato. Ho detto chiaramente all'amministratore delegato della società che non ci sarà una sola lira di finanziamento pubblico per lo sviluppo del progetto. Ho motivo di ritenere che lo stesso presidente dell'IRI abbia assicurato all'amministratore delegato della Finmare che non ci saranno fondi di dotazione ai fini dello sviluppo del progetto. Si tratta, infatti, di un'iniziativa che si colloca sul mercato assieme ai privati; ad essa parteciperanno settori significativi dell'armamento privato e potranno parteciparvi anche consorzi o associazioni di trasportatori, nonché altri settori dell'economia pubblica. È una scommessa che il nuovo soggetto fa, al di fuori delle sovvenzioni e delle convenzioni, sulla propria capacità di stare sul mercato.

Noi non abbiamo un sistema di linee in concessione; è quindi evidente che se ci sono comparti del trasporto marittimo non più all'altezza della situazione e dei tempi e non più rispondenti alle esigenze del mercato, questi saranno sopravanzati da nuove iniziative. L'importante è che lo Stato non intervenga determinando una turbativa della libera concorrenza attraverso fondi pubblici, poichè si tratterebbe di un'operazione poco corretta, che creerebbe difficoltà in situazioni venutesi a creare per la capacità di alcuni imprenditori di stare sul mercato. Posso dunque assicurare che da parte del Governo non vi è alcuna intenzione di utilizzare denaro pubblico o fondi delle Partecipazioni statali per favorire questa iniziativa, le cui linee di fondo devono essere decise da coloro che vi investono capitali a rischio. Non dovrà certo essere il Ministro della marina mercantile a stabilire se debba essere data priorità all'Adriatico o al Tirreno, a Catania o a Palermo, oppure ancora alla linea Genova-Palermo. In quest'ultimo caso, peraltro, potrebbero ingenerarsi dei sospetti, poichè il Ministro *pro tempore* è un deputato di Palermo. Posso invece assicurare la Commissione che ho avuto in visione il relativo progetto solo dopo che lo stesso era stato approvato dalla società. È un progetto al quale si lavorava già prima che io stesso assumessi l'incarico di Ministro della marina mercantile. La verità è che il tratto Genova-Palermo è particolarmente significativo ai fini dello sblocco di una serie di situazioni.

Il nuovo soggetto non potrà confondersi con quei soggetti che oggi operano in convenzione o con sovvenzioni dello Stato. Occorrerà inoltre individuare tutte le compatibilità possibili. Per quanto mi riguarda, ho invitato l'amministratore delegato della Finmare ad incontrarsi con rappresentanti della Fincantieri per vedere se la stessa Fincantieri possa essere capocommessa della costruzione delle navi,

producendo in Italia ciò che conviene (personalmente, sono convinto che i motori possano essere prodotti in Italia) e facendo produrre all'estero ciò che i cantieri italiani non sono in grado di produrre. Tuttavia, ciò riguarda soltanto la prima fase del progetto, poichè la seconda dovrà essere attuata nei cantieri italiani. Certo è che fino a quando in un cantiere italiano vi sarà la possibilità di un'ora di lavoro per poter consegnare le navi nei tempi utili previsti dal progetto nessuno potrà pensare di far costruire le navi all'estero, anche se ci si deve misurare con i problemi posti dalla crisi e dal ricorso alla cassa integrazione, dovendo noi rispettare, per le costruzioni di unità navali, il *plafond* comunitario. Alla cassa integrazione si fa ricorso prevalentemente nel settore delle riparazioni; ora, non si possono trasformare le ore-lavoro del settore delle riparazioni in ore-lavoro del settore delle costruzioni navali.

PATRIARCA. Alla cassa integrazione si fa ricorso anche nel settore delle costruzioni navali. Infatti, a Castellammare di Stabia su 2.200 dipendenti 1.200 sono in cassa integrazione, anche se l'orientamento iniziale era quello di mantenere in servizio un migliaio di addetti ricorrendo, per gli altri, al prepensionamento.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. Convengo con la sua osservazione, senatore Patriarca. Ho già avuto modo di dichiarare che nel settore della cantieristica si deve fare ricorso al prepensionamento, trattandosi di un impegno assunto dal precedente Governo. Aggiungo che a seguito di un incontro avuto qui a Roma con rappresentanti dei lavoratori dell'industria cantieristica in occasione della recente manifestazione dei lavoratori metalmeccanici ho inviato ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale una lettera in cui sottolineavo che siamo di fronte ad un impegno assunto dal precedente Governo e ad un processo che non può essere arrestato, poichè, stante l'esigenza di una ristrutturazione complessiva del settore, il ricorso al prepensionamento (non solo in alcune aree del Meridione, ma in tutto il paese) consentirebbe di risolvere alcuni problemi, riportando i cantieri alla piena produttività. Si pone, peraltro, anche il problema della caduta delle commesse militari; la questione, comunque, non può essere affrontata soltanto dal Ministro della marina mercantile.

Ritengo che se sarà approvato questo «pacchetto» legislativo (che non costa molto, anzi poco) si potrà davvero puntare ad uno sviluppo serio del settore.

Il cabotaggio sarà inevitabilmente oggetto di un processo di liberalizzazione, da attuarsi con una certa gradualità. Il processo potrà essere più lungo per quanto riguarda le Isole; tuttavia, nessuno può pensare di sottrarre, per un tempo infinito, il cabotaggio alla logica della liberalizzazione del settore dei trasporti. Questo ci impone di fare subito ciò che può essere fatto ai fini della qualificazione della flotta. Infatti, quando, nel 1993, entrerà in funzione il collegamento stabile nel Canale della Manica intere flotte di traghetti guarderanno al bacino del Mediterraneo per la ridislocazione e il riutilizzo delle navi, dato che vi

sarà certamente una caduta del trasporto marittimo. È un aspetto con cui dobbiamo prepararci a fare i conti.

Per quanto riguarda la portualità (lo dico con estrema franchezza), rispetto alle diseconomie e alle difficoltà del comparto sono convinto che l'attuale organizzazione della funzione di governo nel settore dei trasporti non consenta di fare di più e meglio.

Fino a quando ci saranno tre Ministri che devono occuparsi per competenza specifica di singoli pezzi del sistema dei trasporti, sin quando mancherà un quadro unico di comando della politica dei trasporti, mi sembra difficile fare alcune scelte. Infatti, è difficile decidere di investire su un porto o su un altro se non si conosce quali sono i collegamenti e come funzionerà l'intermodalità nel settore dei trasporti. Se il CIPET vedrà la luce, potrà essere una prima positiva risposta a questi problemi, ma credo che un reale processo di integrazione non possa che portare alla riorganizzazione delle funzioni di governo affinché guardino davvero ad un'unica responsabilità per il settore dei trasporti.

Lo dico senza l'ombra di poter essere sospettato di puntare al superministero perché non è pensabile che il Ministero della marina mercantile possa occuparsi di strade, autostrade e di strade ferrate.

Venendo agli altri punti, vorrei dire che considero importante per il settore della pesca che già nel mese di novembre si sia pronti per discutere al CIPE il nuovo piano triennale, che è stato approntato con un processo nuovo rispetto al passato: cioè attraverso una serie di *workshop* con tutti gli operatori del settore e con il mondo della ricerca, che è culminata in una conferenza nazionale della pesca tenutasi a Bari. Il progetto è stato approvato all'unanimità dagli organismi ministeriali dei quali fanno parte anche le categorie; se è consentito dirlo è un piano rivoluzionario per il modo in cui sarà gestito, con un'amministrazione che per la prima volta applica le nuove norme che consentono di realizzare un accordo di programma con le associazioni di categoria. È un piano che non parte da una logica di prescrizione e di divieto, ma che cerca di creare le condizioni per cui verso gli obiettivi desiderati vi siano delle scelte che diventino economicamente convenienti per gli operatori. È un piano la cui dotazione finanziaria, per quanto può apparire insufficiente, è di 300 miliardi e voglio ricordare che il piano precedente aveva una dotazione di 120 miliardi; all'interno del piano rimoduleremo il disegno di legge per la riconversione del settore della pesca con reti derivanti.

Il Governo aveva fatto un tentativo di intervento immediato, ma purtroppo le vicende parlamentari e l'andamento della sessione di bilancio hanno impedito che arrivassimo per tempo a tagliare il traguardo dell'approvazione prima dell'esame del disegno di legge finanziaria. Questo non significa che la risposta viene affidata soltanto al decreto-legge che il Senato dovrebbe approvare domani mattina in via definitiva, ma significa che quel disegno di legge sarà rimodulato sulla base dell'intesa per cui il decreto-legge e l'intervento strutturale per la riconversione dovevano camminare assieme. Nei prossimi giorni, sulla base delle disponibilità finanziarie, faremo delle ulteriori riunioni con le categorie per cercare di entrare meglio nel merito di una logica che essendo ormai quella del piano triennale potrà probabilmente consenti-

re il più ampio ventaglio di scelte. Ribadisco che per altro sull'uso di queste reti si sta andando, ormai, verso un divieto a livello comunitario, per tutto il bacino del Mediterraneo e per tutti i mari della Comunità.

Lungo la strada abbiamo recuperato gli stanziamenti per la ristrutturazione del Ministero ed effettivamente per la prima volta, come ha notato il senatore Bisso, i miei toni alla Commissione trasporti della Camera erano stati preoccupati perchè ritenevo che non fosse tecnicamente gestibile per il Ministro della marina mercantile una legge finanziaria così come era partita; ma per fortuna qualcosa è migliorato.

Vorrei aggiungere qualcosa sulla parte che riguarda la difesa del mare, per la quale stiamo espletando una serie di procedimenti per la gara, superando lo schema che era stato seguito in precedenza e che trovava la sua giustificazione nell'urgenza e nella novità. Tuttavia salderei l'intervento dei 300 miliardi per la pesca con quello per la difesa del mare, perchè un intervento per la razionalizzazione della pesca si colloca anche in una visione complessiva della difesa dell'ambiente marino che non può essere visto in un unico contesto.

Restano gli altri problemi più specifici che sono i programmi, le sedi delle capitanerie, il catasto del demanio marittimo: tutti mi sembra richiedano risposte in termini di ammodernamento della Amministrazione, per renderla sempre più funzionale rispetto alle esigenze del settore. Infine restano alcuni temi che vanno sviluppati come quello della nautica da diporto, sul quale mi auguro che presto potremo riprendere il cammino interrotto per dotare il nostro paese di una portualità turistica, certamente non assistita, ma sburocratizzata rispetto all'attuale regime.

Non so se ho risposto a tutti gli specifici quesiti che erano stati posti. Se così non fosse, resto a disposizione della Commissione ritenendo per il momento di non avere altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Vorrei far rilevare al Ministro che nella prima conferenza del mare le Commissioni parlamentari furono coprotagoniste, essendo state chiamate a riferire sul punto di vista legislativo e sui vari provvedimenti in esame che riguardavano il mare. Quest'anno, invece, sono stati invitati i singoli parlamentari e non le Commissioni come tali. Chiederei al Ministro che in occasione della terza conferenza si ritorni al sistema utilizzato per la prima conferenza del mare.

VIZZINI, *ministro della marina mercantile*. La strada che era stata scelta era quella di invitare i rappresentanti dei Gruppi parlamentari, ma non avrei alcuna difficoltà a correggere questa impostazione.

PRESIDENTE. Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5ª Commissione permanente sulle tabelle 17, 17-bis e 17-ter del disegno di legge n. 2547 e sulle parti ad esse connesse del disegno di legge finanziaria.

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

VISCONTI. Annuncio che il Gruppo comunista presenterà un rapporto di minoranza.

SANESI. A nome dei senatori del Movimento sociale, mi riservo di presentare un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, non facendosi ulteriori osservazioni, il mandato a redigere il rapporto resta conferito al senatore Mariotti.

I lavori terminano alle ore 17,50.

GIOVEDÌ 29 NOVEMBRE 1990

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

I lavori hanno inizio alle ore 9,40.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 9, 9-bis e 9-ter**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relativa Nota di variazioni (**Tabelle 10, 10-bis e 10-ter**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (**Tabelle 11, 11-bis e 11-ter**)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)» (2546), approvato dalla Camera dei deputati
(Rapporto alla 5^a Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame della tabella 10)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (tabelle 10, 10-bis e 10-ter); Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame della tabella 10.

SANESI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, noi ci rendiamo conto che le difficoltà nel settore del trasporto mal si conciliano con l'ineludibile esigenza di ricomposizione della finanza

pubblica, ma - come affermavo ieri per quanto riguarda la Marina mercantile - non si può non tenere conto che tagliando le spese in conto capitale si toglie il respiro ad un settore che io ho sempre definito - e continuo a definire - il più importante per la vita socio-economica dell'Italia.

L'incapacità di individuazione dei grandi obiettivi strategici e di sviluppo per la comunità nazionale, quella di una razionale gestione, quella quindi della ricerca delle politiche di supporto ci fanno comprendere come siano gravi i nostri ritardi sul piano infrastrutturale. Se è vero che l'Italia è uno dei paesi più industrializzati del mondo, è ancor più vero che a questi livelli si è giunti in virtù della volontà e capacità di produttori e lavoratori ai quali lo Stato, semmai, ha fatto passare le sue carenze sistematiche e croniche non fornendo loro una organica intelaiatura di sostegno allo sviluppo.

Quindi la questione dei trasporti è «centrale» per lo sviluppo economico e sociale dell'Italia, e ciò richiede una forte capacità programmatica che fino ad oggi è mancata. E non è certo con questo disegno di legge finanziaria che si mettono insieme i «cocchi»!

Siamo ormai vicini al 1° gennaio 1993, e comparando la nostra situazione con quella dei paesi comunitari, possiamo verificare la gravità dei nostri ritardi nei confronti degli altri! Si è scoperta da poco tempo l'intermodalità, si è alla riscoperta delle idrovie, si fa continuo riferimento al piano generale dei trasporti; ma, evidentemente, manca una cultura di governo se non si danno risposte a queste esigenze.

Se qualcuno di noi crede che aver approvato la riforma dell'Ente ferrovie dello Stato significhi aver risolto il nodo centrale del problema, sbaglia! Io non voglio addentrarmi nel problema del costo del treno per chilometri, ma se pensiamo che ad una cattiva gestione si sono aggiunte responsabilità specifiche nell'azione del Governo, evidenziate da una sproporzione negativa tra spese correnti e spese d'investimenti, c'è un costo politico dei beni e dei servizi che rappresenta un peso insopportabile per il risultato finale dell'impresa.

La pesantezza burocratica rende inefficaci ed inefficienti le risorse finanziarie annuali destinate agli investimenti, che per poter attuare il piano triennale dovrebbero attestarsi oltre i 9.000 miliardi annui! Io sono pronto a scommettere, onorevole Ministro, che se non arriveremo a questi investimenti fallirà anche il piano triennale.

Certezza di finanziamenti e loro efficacia, loro utilizzo, in un rapporto di libero mercato, non condizionato e quindi corretto, mercato improntato a trasparenza e concorrenzialità, sono le condizioni che debbono essere assicurate dall'azione del Governo e dell'Ente delle ferrovie dello Stato. Occorre una integrazione del sistema «alta velocità» con quello europeo e quindi un adeguamento del piano decennale per quanto attiene alle trasversali ed al corridoio adriatico, in armonia con le previsioni CEE di sviluppo della rete «alta velocità».

Ed infine, signor Ministro, è necessario il mantenimento degli impegni. Non si può sottoscrivere una convenzione, che prevede anche il rifacimento della Faentina, e poi disattenderla. Non fa onore al Governo e ci fa sentire in debito con coloro che da oltre trentacinque anni attendono la soluzione di un problema che solo chi non ha vissuto non può giudicare con obiettività.

Ecco il perchè del mio riferimento iniziale ad una finanziaria che torna indietro nel tempo, riproponendoci vecchi schemi. La mentalità è la stessa: si crede che, spendendo meno, si possa ottenere di più. Non è così, ed il tempo che è sempre galantuomo fornirà la sua sentenza.

SENESI. Signor Ministro, ieri abbiamo ascoltato con interesse la relazione del senatore Chimenti nella quale erano contenuti alcuni quesiti - ed io penso di porne altrettanti - cui spero lei dia delle risposte in mattinata. Prima, però, desidero cogliere l'occasione per ricordare un breve passaggio del documento di programmazione del Governo contenente le linee di politica economica a medio termine, che, come lei sa, fu approvato a maggioranza perchè noi non ne condividevamo l'impostazione: anche se per taluni aspetti le intenzioni sembravano buone, sappiamo che vanno poi sempre verificate negli atti concreti. Da una lettura di un passaggio specifico, dove si indicava la realizzazione di infrastrutture nei settori prioritari, risulta che la maggioranza del Governo denunciava il fatto che c'era stato uno spostamento delle politiche di investimenti dal centro alla periferia, tanto è vero che il rapporto tra gli investimenti dello Stato e quelli della periferia scendeva dall'1,2 all'1 per cento, mentre salivano gli investimenti delle amministrazioni locali dall'1,5 al 2,5 per cento, e questo spostamento veniva indicato come un aspetto prevalentemente locale con scarsa efficacia sul sistema dei trasporti.

Tutti gli impegni assunti in quel documento davano poi dei criteri sui quali, sostanzialmente, avremmo potuto trovare una intesa unanime - credo - se fossero stati perseguiti fino in fondo nelle scelte che oggi stiamo esaminando. Ma l'impegno del Governo era ancora più alto, più nobile; diceva che, entrando l'Italia nell'Europa, i criteri di selezione delle spese per gli investimenti dovevano essere finalizzati ad una politica europea nel nostro paese, tant'è che veniva indicata addirittura l'istituzione di un apposito fondo di investimenti per l'Europa che avrebbe dovuto riequilibrare le differenze territoriali in materia di infrastrutture esistenti nel nostro paese.

Sono partita da questo documento perchè, se un Governo approva le linee programmatiche triennali di politica a medio termine, la logica vorrebbe che i bilanci e le leggi finanziarie triennali interessati e conseguenti a questo atto contenessero poi delle cifre corrispondenti agli impegni assunti. Nella realtà invece, se andiamo ad esaminare le cifre, troviamo delle profonde differenze, cioè gli impegni assunti nell'approvazione di quelle linee programmatiche sono decisamente disattese da quello che troviamo nel disegno di legge finanziaria.

Ora la cosa che ci preoccupa, signor Ministro, non è tanto la incoerenza tra quello che la maggioranza approva e quello che poi sottopone a se stessa per un nuovo esame: è indubbio che si possa cambiare, ci sono modifiche dovute a vari fenomeni. Noi viviamo in Italia, non all'estero, e sappiamo benissimo che le condizioni possono mutare.

Quella che però non può mutare è la politica degli investimenti nel settore dei trasporti, perchè per costruire una linea ferroviaria o una linea metropolitana occorre un certo numero di anni.

Gli stanziamenti previsti per le aziende pubbliche di trasporto ancora una volta sono inferiori al fabbisogno, e ciò determinerà una «schizofrenia» per cui lo Stato autorizzerà i comuni ad accedere a dei mutui per pagare i disavanzi delle aziende di trasporto, con la conseguenza di irrigidire ulteriormente i bilanci comunali e di limitare le risorse da destinare ad altre finalità. Infatti i bilanci degli enti locali non sono elastici; e le stesse direttive della Cassa depositi e prestiti in materia sono abbastanza rigide, indicano determinate griglie, e fuori da quelle griglie gli enti locali non potranno uscire.

Questo stato di cose va affrontato: non possiamo mettere la testa sotto la sabbia per non vedere la voragine nel disavanzo delle aziende dei trasporti, di cui fra l'altro nelle relazioni ufficiali si riconosce di non saper valutare l'entità esatta. Le stime oscillano fra i 5.000 e i 6.000 miliardi (cifre, ripeto, mai accertate in documenti ufficiali), e questo dimostra che il settore del trasporto urbano è ingovernabile. Infatti, se si calcolano i 4.600 miliardi che vengono attribuiti come fondo integrativo in base alla legge n. 151 del 1981, si va oltre i 10.000 miliardi. Il risultato è che la spesa individuale del cittadino in questo settore è pari alla metà della spesa pubblica complessiva che viene sostenuta. Ciò significa che nel settore del trasporto pubblico urbano il fallimento è completo.

Possiamo chiamare tutti come correi nella responsabilità. Quando per anni si è perseguita una politica di diminuzione continua degli investimenti in questo settore, altro non poteva rimanere che il dilagare dell'aumento della spesa di gestione. Mancano gli indirizzi. Questa volta lasceremo ai comuni la scelta; di anno in anno ci si palleggia la sede dove verranno decise le politiche di rientro della spesa in questo settore, senza stabilire almeno dei piani programmatici concordati con le Regioni e con gli enti locali.

Vorrei ora porre, signor Ministro, alcuni interrogativi sui quali gradirei avere delle risposte.

Il Parlamento ha approvato delle leggi che non riusciamo a capire come verranno attuate. Prendiamo, ad esempio, la questione degli autoferrotranvieri. Nel 1989 la categoria degli autoferrotranvieri ha sottoscritto un contratto alla presenza dei Ministri interessati. La cifra appostata aveva una determinata entità, e fu fatto il primo decreto a copertura della spesa di 190 miliardi per il 1989. Mi risulta che manca il secondo decreto a copertura della spesa di 260 miliardi per il 1990. Allora io chiedo: dove si trova l'appostamento di questa spesa? Esaminando i documenti non siamo riusciti a trovare i 260 miliardi che devono coprire il costo del contratto per il 1990.

Ho fatto fare poi una ricerca sulla legge n. 270, che ha previsto il prepensionamento per la categoria degli autoferrotranvieri, con la quale lo Stato si è accollato degli oneri economici. Dalle ricerche fatte abbiamo visto che questa legge è andata a regime con le altre leggi concernenti anticipazioni di pensionamenti per altre categorie. La legge prevedeva che lo Stato avrebbe sostenuto una spesa di 208 miliardi annui dal 1988 al 1992 per un piano quinquennale di fuoruscita di questi lavoratori per prepensionamento. Ebbene, non siamo riusciti a capire quale cifra agirà nel 1991 per il prepensionamento degli autoferrotranvieri; infatti la somma prevista nei documenti finanziari è talmente modesta che non potrà certamente coprire la spesa per il

prepensionamento degli autoferrotranvieri inidonei. Eppure il prepensionamento degli autoferrotranvieri costituisce uno degli atti fondamentali che sono stati previsti anche per ridurre il disavanzo dell'azienda. Noi però, ripeto, non sappiamo come viene applicata la legge e non conosciamo le risorse destinate a questo scopo. Vorremmo, signor Ministro, che alla Commissione venissero forniti dei chiarimenti in proposito, perchè a seconda delle sue risposte noi presenteremo degli emendamenti.

Per quanto riguarda gli investimenti nel settore, siamo passati dai 130 miliardi in conto capitale, come prevedeva la legge n. 151, a 50 miliardi in conto interessi per l'accensione di mutui per tutto il territorio nazionale. Questa cifra, signor Ministro, è di per sé una testimonianza! Nei rapporti che fa il suo Ministero per il rinnovo del parco rotabile si dice che vi è un fabbisogno di 1.000 miliardi annui per rinnovare il parco di 3.600 autobus all'anno. Mi si dica quanti autobus verranno rinnovati nel 1991 con 50 miliardi in conto interessi. Lascio ai colleghi il giudizio.

Passo ora ad altri settori. Abbiamo approvato la legge n. 122 del 1989 sui parcheggi che, al capitolo concernente progetti integrati per un piano pluriennale di infrastrutture, impianti tecnologici e linee metropolitane nelle aree urbane, prevedeva i seguenti finanziamenti: 150 miliardi nel 1989, 250 miliardi nel 1990 e 350 miliardi nel 1991. La legge è stata approvata con tanto di copertura finanziaria. Ora, non solo non sappiamo quali finanziamenti sono stati spesi nel 1989, ma nella finanziaria 1991 non sono previsti finanziamenti per i parcheggi. I parcheggi e le aree di interscambio sono necessari per attuare una manovra tendente a diminuire l'uso delle automobili nelle città e ad incrementare l'uso dei mezzi pubblici; una manovra che, abbinata ad altre misure tendenti a rendere più veloce e quindi più commerciale il mezzo pubblico, costituisce un'alternativa per l'uso dell'automezzo privato. Non si capisce perchè le cifre appostate sono disattese dal documento in esame.

Nel settore del trasporto merci avevamo predisposto, con la legge n. 240 del 1990, un programma di finanziamenti tutti coperti (almeno, così si disse in sede di discussione): erano previsti 40 miliardi per il 1990, 45 miliardi per il 1991 e 107 miliardi per il 1992.

Al presente, signor Ministro, gli appostamenti che ci sono nel disegno di legge finanziaria 1991 per l'applicazione della legge 4 agosto 1990, n. 240, non sono nemmeno la metà di quanto previsto per il 1991: ci sono 15 miliardi a fronte dei 45 programmati. Io chiedo da chi, come e perchè sono state completamente modificate le cifre approvate dal Parlamento, perchè anche in questo caso siamo nel campo delle leggi che dovevano essere applicate e fatte rispettare; non ci troviamo nel settore delle proiezioni triennali ma dinanzi ad atti che il Parlamento ha già approvato: il che ci lascia veramente perplessi.

Per quanto attiene, poi, agli impegni che il Governo ha assunto con altre organizzazioni - parlo in questo caso della categoria degli autotrasportatori - lei, signor Ministro, insieme al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, ha sottoscritto un protocollo d'intesa nel quale sono stabiliti aumenti agli stanziamenti già autorizzati e sottoscritti nel precedente protocollo in virtù dei quali la categoria, tra esonero fiscale

e contributi per l'associazionismo, avrebbe dovuto percepire oltre 600 miliardi. Queste cifre non le abbiamo trovate nel bilancio. È vero che nel protocollo c'è scritto che il tutto deve avvenire entro il 1991 e quindi è chiaro che da oggi al 1991 si possono fare una serie di manovre di bilancio e arrivare al 31 dicembre 1991 rispettando il protocollo stesso. La cosa che ci preoccupa, però, è che gli stanziamenti contenuti nella proposta in esame non prevedono nemmeno la modesta cifra dell'avvio dell'associazionismo. Gli stanziamenti per l'associazionismo sono stati spostati dalla tabella A alla tabella B, passando quindi dalla spesa corrente alla spesa in conto capitale, e il provvedimento all'esame dell'altro ramo del Parlamento non è stato approvato, per cui siamo fortemente preoccupati - più per l'onore della sua firma, signor Ministro, che non per la nostra parte politica - che quel protocollo possa provocare ulteriori fermi nel nostro paese se non modificheremo le cifre appostate in questo disegno di legge finanziaria.

Come ricorderà, nel corso di un incontro informale ebbi modo di farle presente le tensioni esistenti all'interno di questa categoria e lei mi illustrò l'ipotesi cui stava lavorando. Ora noi come Gruppo condividiamo la direttiva dell'intervento nel Brennero per risolvere uno dei problemi più gravi della categoria; siamo tuttavia fortemente preoccupati per il contenuto di questo bilancio che non corrisponde assolutamente agli impegni che il Governo ha assunto, soprattutto per la categoria degli autotrasportatori.

Che dirle, quindi? Che il Governo non ha rispettato gli impegni? Se non verranno mutate le cifre, questo probabilmente avverrà. Noi non potremo far altro che esprimere un giudizio negativo. Staremo attenti alla sua risposta perchè, sulla base della risposta che ci darà, misureremo gli emendamenti da presentare.

Per quanto riguarda il trasporto urbano, come ho già detto, occorre invertire la rotta, signor Ministro. È vero che la settimana scorsa abbiamo varato un disegno di legge che prevede un rifinanziamento per le Ferrovie - tardi, ma l'abbiamo fatto - ma ora vorremmo capire, dal momento che è ancora in vigore la legge 17 maggio 1985, n. 210, perchè il disegno di legge di riforma è stato approvato solo da questo ramo del Parlamento, in quale direzione verranno spese le somme stanziare, quali saranno le priorità che verranno stabilite. Mi auguro, quindi, che il Ministro metta in condizione questo ramo del Parlamento, anche attraverso contatti con l'attuale Commissario, di conoscere in quale direzione le Ferrovie spenderanno quelle cifre.

Per il trasporto urbano, se da una parte è stato risolto il problema degli interventi per le ferrovie concesse, è ancora aperta tutta la partita delle grandi infrastrutture per le aree urbane. Non voglio farle l'elenco delle proposte e dei progetti per metropolitane che mi è giunto proprio ieri fra la posta, le voglio semplicemente dire, signor Ministro, che la Cassa depositi e prestiti concederà a titolo di mutui per le metropolitane solo 100 miliardi di lire e che il fondo investimenti per le metropolitane prevede per il 1991 altri 40 miliardi. Ora 140 miliardi, anche se dati in conto interessi, sono molto pochi per realizzare reti. Quindi le annuncio che presenteremo un emendamento specifico affinché gli enti locali - comuni, province e regioni - nonché le società pubbliche siano messi in condizione di realizzare quei pochi progetti esistenti in Italia proposti

dagli stessi enti locali perchè, per rendere equilibrata una politica, occorre partire dagli investimenti in queste grandi infrastrutture. Non sarà certo con l'aumento del numero degli autobus che risolveremo il problema del traffico nelle aree urbane. Questo è chiaro e ormai assodato in tutte le sedi e quindi gli enti locali devono essere messi in condizione di realizzare i loro progetti.

Su tale emendamento c'è una formale - e spero anche sostanziale - adesione dei Gruppi della maggioranza ed io mi auguro che esso possa modificare l'attuale impostazione che il disegno di legge finanziaria ha dato al trasporto nelle grandi città. Vedremo poi, nel corso della discussione e dell'esame dei vari emendamenti, se anche la maggioranza avrà un ripensamento delle politiche proposte.

MARIOTTI. Signor Presidente, signor Ministro, non sarà il mio un intervento rituale, cioè volto ad un esame generale della situazione del trasporto in occasione del dibattito sui disegni di legge finanziaria e di bilancio. Il relatore nella sua documentata relazione, ricca di dati significativi, ha già svolto egregiamente questo compito. Il riferimento a tale impostazione è per me d'obbligo, com'è d'obbligo riconoscere a lei, signor Ministro, l'impegno volto a risolvere non pochi dei problemi che ci stanno di fronte.

Le grandi trasformazioni della nostra epoca, il vertiginoso aumento del volume di traffico, le esigenze sempre più avvertite degli operatori economici, degli amministratori pubblici e dei cittadini in genere impongono la scelta di misure urgenti ed efficaci. Alcuni passi sono stati compiuti. Mi riferisco, ad esempio, all'approvazione al Senato del disegno di legge sulla riforma delle Ferrovie dello Stato. Mi auguro che con opportune modificazioni - che peraltro abbiamo già indicato in quest'aula in sede di discussione - il provvedimento diventi presto legge dello Stato con l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento.

Colgo anche l'occasione per esprimerle apprezzamento per la posizione assunta, volta a garantire la scelta effettuata in sede di elaborazione del piano decennale delle Ferrovie e, in tale contesto, della fase triennale. Si conferma infatti, coerentemente con un impegno pianificatorio razionale e di vasto respiro, la scelta di garantire il potenziamento delle trasversali ferroviarie - la Pontremolese e la Orte-Falconara in primo luogo - per l'indispensabile riequilibrio territoriale e per l'armonico e funzionale sviluppo della rete ferroviaria.

Desidero poi raccomandare l'urgenza delle procedure per la realizzazione dei valichi alpini, con la priorità del valico del Brennero. Oltre a queste scelte di dimensione strategica, raccomando una attenzione specifica alle aree metropolitane sia per la modifica della legge n. 151 del 1981, sia per la creazione di una rete di metropolitane leggere, accanto a quelle già realizzate, che mi auguro possano essere ampliate nei maggiori centri urbani.

Ciò per dare risposta alle crescenti esigenze delle aree metropolitane intese non soltanto come grandi agglomerati, come grandi centri, ma anche come connessioni tra centri minori che vedono crescere sempre di più il problema del trasporto in relazione alle aumentate esigenze di mobilità della popolazione del nostro tempo.

Questi sono alcuni degli aspetti che ho voluto particolarmente sottolineare. Come ho detto, mi rifaccio volentieri all'impostazione che il relatore ha dato, anche in ragione dei dati che ci ha fornito i quali ci hanno permesso non soltanto una valutazione di carattere generale, ma anche una valutazione particolare relativamente ad alcuni settori.

REZZONICO. Sarò brevissimo, anche perchè la relazione del collega Chimenti mi esime dal toccare alcuni argomenti. Ne affronterò soltanto due, con carattere di orientamento.

Il primo è quello del cronico *deficit* degli enti locali nel settore del trasporto. Io ritengo che non sia possibile continuare a caricare sul *deficit* dello Stato il *deficit* del sistema dei trasporti locali, che matura senza controllo, per cui alla fine ci si trova a doverlo ripianare distraendo a questo scopo, nel bilancio dello Stato, fondi per investimenti nel sistema dei trasporti che sono necessari ed opportuni.

A mio avviso, occorre prestare una particolare attenzione al disegno di legge sull'autonomia impositiva degli enti locali, esplicitando in quella sede una volontà precisa di dare autonomia impositiva agli enti locali anche per quanto riguarda un sistema di tassazione i cui proventi siano destinati a coprire il *deficit* sociale dei cosiddetti trasporti di massa. Dato anche il livello dei consumi che esiste nel nostro paese, penso che non sia opportuno caricare il bilancio dello Stato di oneri che in questa misura sono oneri impropri.

Se questa scelta fosse accettata da tutte le componenti politiche presenti in Parlamento e nel Governo, si avrebbero maggiori risorse da destinare ai tre settori strategici, che sono quello dell'alta velocità, quello del sistema delle metropolitane leggere e quello delle ferrovie secondarie e delle ferrovie in concessione.

E qui vorrei conoscere l'opinione del Ministro su una metodologia che abbiamo seguito con la finanziaria precedente. Quando abbiamo esaminato la finanziaria per il 1990 e la legge di accompagnamento sui trasporti, abbiamo rivolto in particolare la nostra attenzione ad alcune poste di bilancio ed abbiamo mosso delle critiche per l'insufficienza di tali poste. Le modalità con le quali il Parlamento e il Governo hanno operato sulla finanziaria del 1990 hanno portato la scorsa settimana, in questa stessa Aula, ad un risultato finale molto più significativo e migliore rispetto alla impostazione di partenza.

Ebbene, io ritengo che la scelta che è stata fatta quest'anno dal Governo di non presentare leggi di accompagnamento alla finanziaria specifiche per settore non ci esima dal riconoscere la necessità di un provvedimento che, pur non definendosi legge di accompagnamento alla finanziaria per il 1991, di fatto raccolga tutte le istanze che sono maturate in questi giorni, soprattutto per quanto riguarda alcuni settori specifici, quali le ferrovie in concessione e il sistema delle metropolitane leggere. Un disegno di legge in tal senso potrebbe colmare le carenze che abbiamo denunciato anche per sostenere l'azione del Governo in questo settore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione nella tabella 10.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. Il primo è dei senatori Gambino, Pinna, Chimenti, Patriarca, Visconti, Mariotti, Nieddu e Andò. Ne do lettura:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

premessò che ha in corso un'indagine conoscitiva sullo stato dei trasporti e dei collegamenti interni ed esterni delle due isole maggiori, Sicilia e Sardegna;

constatato, attraverso il sopralluogo già effettuato in Sardegna, lo stato di grave arretratezza e discontinuità in cui versa l'intero sistema in conseguenza della mancata realizzazione delle diverse infrastrutture;

considerato altresì che le condizioni complessive dei trasporti in Sicilia sono rese precarie, oltre che dalla strozzatura dello Stretto di Messina, dall'assenza in vaste aree dell'isola di moderne infrastrutture di trasporto;

ribadito l'impegno della Commissione stessa a completare in breve l'indagine conoscitiva attraverso il sopralluogo in Sicilia;

impegna il Governo:

a riequilibrare a favore delle due isole maggiori, nell'ambito dei piani e dei programmi di settore, la ripartizione delle risorse finanziarie stanziata dalla legge finanziaria e dal bilancio triennale all'esame del Parlamento».

(0/2546/1/8)

Segue l'ordine del giorno dei senatori Gambino e Chimenti. Ne do lettura:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

premessò che:

il Parlamento nazionale con legge n. 111 del 25 febbraio 1971 stanziava le risorse necessarie per la costruzione dell'aeroporto della Sicilia sud-occidentale (Agrigento);

lo studio di fattibilità commissionato dal Ministero dei trasporti è stato concluso;

che la direzione di Civilavia ha investito l'assessorato regionale al turismo e trasporti della Regione siciliana per esprimere un'indicazione sull'ubicazione di tale infrastruttura e che tale assessorato ha inserito la costruzione dell'aeroporto di Agrigento nelle scelte prioritarie del piano dei trasporti della Regione siciliana stessa;

considerato che la realizzazione di tale infrastruttura contribuirebbe notevolmente a far uscire quel territorio dall'isolamento e dalla marginalità, oltre che costituire una precondizione indispensabile per avviare un moderno processo di sviluppo economico e sociale;

impegna il Governo:

ad intraprendere i passi necessari per coinvolgere positivamente la Regione siciliana nella costruzione di tale infrastruttura ed assicurare i finanziamenti necessari».

(0/2547/1/8-Tab. 10)

CHIMENTI, *relatore alla Commissione* Il primo ordine del giorno si ricollega anche all'indagine conoscitiva che stiamo svolgendo sullo stato dei trasporti in Sardegna e in Sicilia, e tende a far sì che la nostra azione non resti isolata e priva di connessione con un'azione successiva. L'ordine del giorno chiede quindi che il Governo si impegni nella direzione di un riequilibrio nella ripartizione delle risorse finanziarie a favore delle due isole.

GAMBINO. Il secondo ordine del giorno in realtà si illustra da sè. Esso chiede che il Governo, alla luce anche degli impegni e delle proposte assunte dalla Regione siciliana attraverso il suo assessore regionale al turismo, allo sport e ai trasporti, si impegni ad includere tra le opere prioritarie la costruzione dell'aeroporto di Agrigento, considerando che su questa struttura esiste un impegno dello Stato assunto con la legge del 1971 che è stato disatteso. Anche in rapporto ai nuovi programmi tendenti ad affrontare e a definire il piano degli aeroporti di terzo livello, si intende impegnare il Governo a compiere gli opportuni passi d'intesa con la Regione affinché si possa procedere in tempi rapidi all'allestimento di questa importante infrastruttura. Tengo a sottolineare che questa struttura, oltre ad essere necessaria alle esigenze complessive della Sicilia, consentirebbe ad un terzo del suo territorio e della sua popolazione di uscire dalla forma di isolamento nella quale purtroppo è costretto a vivere e che ne impedisce lo sviluppo economico e sociale, oltre che turistico e commerciale.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno sui trasporti insulari, devo dire che noi ci siamo sempre ispirati (parlo per il mio periodo di responsabilità) a questa scelta, quindi siamo coerentemente convinti che l'ordine del giorno debba essere accolto.

Anche sul secondo ordine del giorno il parere del Governo è favorevole, precisando che l'indicazione di un aeroporto nei pressi di Agrigento è contenuta nel piano nazionale degli aeroporti che sta per vedere la luce, oltre che negli impegni precedenti. È chiaro che si tratterà di un aeroporto di opportune dimensioni e capacità, e quindi non ci si devono fare delle illusioni in proposito. Si tenga presente che la Sicilia con gli aeroporti di Catania, di Palermo, di Trapani e di Agrigento arriverà ad avere tanti aeroporti quanti ne ha metà della Germania. Quindi manteniamo l'impegno, nel rispetto degli opportuni limiti dimensionali.

Sono d'accordo di procedere d'intesa con la Regione siciliana per quanto riguarda il passo concreto dell'individuazione del sito. Solo l'individuazione del sito ci consentirà di dar seguito ad un progetto di fattibilità e poi al progetto esecutivo. Quindi la collaborazione con la Regione siciliana è addirittura obbligatoria perchè senza il suo apporto il sito non è individuabile.

CHIMENTI, *relatore alla Commissione*. Nella mia replica mi atterrò alla misura degli interventi dei colleghi Sanesi, Senesi, Mariotti e Rezzonico, che ringrazio per l'apporto dato alla discussione, essendo convinto che il metodo che abbiamo seguito stamattina non sia frutto di disinteresse, bensì della capacità che abbiamo di essere tanto vicini ai

problemi, che sono oggetto del nostro continuo lavoro, da non essere costretti ad interventi logorroici che ripetono cose già dette senza aggiungere nulla di concreto.

Pur nella sua brevità, il dibattito ha toccato i problemi fondamentali del settore dei trasporti. La maggior parte delle richieste di chiarimento e di impegno sono state rivolte al Governo, pertanto io mi limiterò a dire qualche cosa su alcuni punti.

È emerso - e non poteva essere altrimenti - che il problema centrale del sistema dei trasporti, al quale non siamo riusciti a dare una risposta dal punto di vista sistematico (è corretto ricordare il lavoro fatto, ma è altrettanto corretto considerare con attenzione ciò che non siamo riusciti a portare a termine), è certamente quello del trasporto pubblico locale. In questa fase io voglio limitarmi - essendo relatore anche sui disegni di legge di riforma della legge n. 151 del 1981 - a fissare, se possibile, un «paletto» sulla 151. E mi rivolgo in particolare alla collega Senesi.

Il fondo nazionale dei trasporti, per la parte corrente, ha subito, nel decennio dal 1982 alla previsione per il 1991, una evoluzione in termini di spesa da 2.922 a 4.621 miliardi.

Non so se rientriamo con l'inflazione, credo di sì ma non dobbiamo dimenticare che, a prescindere dal fatto se seguiamo o meno il ritmo dell'inflazione, la legge n. 151 del 1981 fissava degli obiettivi. Anzi, all'articolo 6, commi 3 e 4, stabiliva che i disavanzi gestionali non coperti da trasferimenti regionali dovevano rimanere a carico delle aziende o degli enti locali senza comportare ulteriore aggravio per il bilancio dello Stato. Si tratta del solito problema che affrontiamo bene quando ne parliamo in linea di principio e affrontiamo molto male quando, con provvedimenti legislativi dettati dalla necessità, ci comportiamo difformemente da quanto stabilisce una legge precedente; è quello che ha fatto il Parlamento nel corso di questi anni.

Voglio ricordare che già nel 1987, con la legge n. 18, si procedette al ripiano dei disavanzi dal 1983 fino al 1986, che con la legge finanziaria del 1988 e con la legge n. 160 del 1989 ci siamo impegnati ad introdurre un criterio di omogeneità tra le regioni e ad addossare agli enti locali l'onere finanziario e che anche l'anno scorso avevamo iniziato a lavorare su un provvedimento relativo al ripiano dei debiti. Questa finanziaria a sua volta si occupa di tale questione e al riguardo dobbiamo essere molto chiari.

Avendo avuto stamattina la possibilità di parlare brevemente con il Ministro, credo che la strada che egli ha intenzione di intraprendere sia quella giusta; si intende infatti bloccare qualsiasi incentivo al ripiano a pié di lista, sistema questo che incoraggia gli sprechi e le incoerenze. Faccio questa affermazione perchè per lungo tempo sono stato amministratore locale e ho subito le catastrofiche conseguenze di un certo comportamento. Continuando ad agire come si sta facendo, si avalla la mancanza di responsabilità a livello periferico e ciò si ripercuote sulla mancata assunzione di responsabilità da parte del Parlamento. Voglio sperare che anche sulla base di tali indicazioni si trovi un accordo generale sulla riforma della legge n. 151 del 1981.

Dagli interventi dei colleghi risulta che si rimprovera al Dicastero dei trasporti una scarsa capacità di programmazione. Credo che ciò per

larga parte sia vero, ma nel contempo ritengo che questo dipenda molto poco dal Ministero o dal Ministro stesso. Non se ne abbia il ministro Bernini, ma si tratta di un fatto connaturato al sistema dei trasporti, così come ho cercato di dire tra le righe nella mia relazione. Dicevo infatti ieri che ben sei ministeri più uno, quello direttamente interessato, spendono soldi in questo settore senza che vi sia un momento di raccordo e di unificazione della spesa. È anche per tale motivo - e concludo - che il provvedimento sul CIPET, che abbiamo licenziato da più di un anno, merita maggiore attenzione e una spinta decisiva perché possa produrre i suoi effetti. In caso contrario rimangono solo azioni disarticolate e che comunque non obbediscono ad un indirizzo centrale e programmatore.

Ho sentito in questa sede - e li condivido - apprezzamenti per l'azione del Ministro; di conseguenza lo inviterei ad essere puntuale nelle risposte. Infatti siamo stati tanto parchi nelle domande da poter richiedere una maggiore attenzione nella replica. Inoltre inviterei il Ministro ad utilizzare il massimo della forza politica che riesce ad esprimere soprattutto per quanto riguarda i due citati provvedimenti sul CIPET e sul trasporto pubblico di massa che meritano la più alta attenzione.

A conclusione della replica, propongo l'espressione di un rapporto favorevole sulla tabella 10 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Signor Ministro, mi inserisco tra la replica del relatore e la sua per scongiurarla insieme a tutti i Gruppi politici interessati affinché il provvedimento di istituzione del CIPET giunga finalmente alla conclusione del suo *iter*. Ieri persino il Ministro della marina mercantile, che dalla nascita del CIPET vedrebbe diminuite le sue competenze, invocava la creazione di questo organismo unitario. È infatti veramente allucinante la vicenda di un comitato voluto dal legislatore e dal legislatore bloccato. Credevo che il disegno di legge fosse stato già portato all'esame dell'Aula, mentre vengo a sapere che è ancora all'ordine del giorno dei lavori della Commissione trasporti della Camera. Al riguardo non sappiamo più a chi appellarci.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio per il contributo qualificato che avete fornito con questa discussione. In particolare vorrei ringraziare il relatore, senatore Chimenti, che mi spiace di non aver potuto ascoltare personalmente.

È vero che sono state fatte delle domande precise, ma queste servono a non scoraggiarci, anche se ce ne sarebbe motivo, in un settore nel quale, negli ultimi tempi, ci siamo trovati di fronte ad una duplice difficoltà. Infatti, nel confuso comparto dei trasporti quasi contemporaneamente sono venuti tutti i nodi al pettine e ci siamo incrociati con la più severa delle condizioni finanziarie.

Tuttavia, di fronte a questi due elementi profondamente negativi, occorre non tralasciarne alcuni positivi. Innanzi tutto abbiamo le idee più chiare in materia di programmazione, di valutazione delle esigenze ed anche per quanto concerne i congegni operativi e le procedure, e - quasi incredibile a dirsi - bene o male sono ricomparse le risorse. È

stata una lotta improba della quale alcune volte dovrei andare orgoglioso ed altre vergognarmi.

Devo dire che ho registrato tra questi aspetti positivi uno decisivo, cioè la collaborazione fra il Governo e il Parlamento, secondo i rispettivi ruoli ma anche al di là di essi, e così si è potuto procedere ad alcuni adempimenti fondamentali.

Vorrei ricordare rapidamente che abbiamo aggiornato il piano generale dei trasporti che sta per essere presentato al CIPE. Questa guida è sempre più rassicurante e necessaria.

Vorrei sottolineare che ho potuto finalmente diramare il provvedimento di riforma del Ministero, predisponendone - questa è stata la scelta - il suo completamento. La riforma diramata in questo momento è allo stadio finale e sarà all'esame del Consiglio dei Ministri quanto prima.

Abbiamo compiuto una battaglia per il CIPET consistita in due azioni, la prima attraverso l'approvazione di un emendamento che ha modificato il testo iniziale, la seconda per il particolare impegno profuso per l'ottenimento della approvazione.

Tale riforma, licenziata in Commissione, ha incontrato difficoltà procedurali imprevedibili e non fondate, secondo noi. Nel mese di dicembre finalmente approderà nell'Aula della Camera dei deputati. Annuncio ciò in modo non certo disinteressato nel senso che mi appello fin d'ora, qualora riuscissimo ad approvarlo nell'Aula di Montecitorio, alla vostra comprensione perchè al Senato possa affrontare l'iter conclusivo.

Anche nel settore delle ferrovie è in atto una riforma che è ancora a metà strada. In questa sede desidero esprimere la mia soddisfazione per l'approvazione da parte del Senato della riforma della legge istitutiva dell'Ente ferrovie dello Stato e vorrei ricordare come fino a pochi mesi fa nessuno credeva in questa riforma. Abbiamo elaborato un piano di ristrutturazione dell'Ente che da alcuni è considerato faraonico, da altri confuso; oggi è oggetto di reinterpretazione da parte del nuovo amministratore, con tutto il mio consenso. Costituisce un punto di riferimento fisso per il recupero del ruolo delle ferrovie e per gli obiettivi espliciti in esso contenuti.

Vorrei ricordare come nel mese di luglio 1989 il documento di programmazione era carente per quanto riguardava obiettivi riconosciuti più volte come prioritari nell'ambito del settore dei trasporti; non nominava i valichi, le metropolitane, l'alta velocità. Oggi la programmazione ha acquisito questi ed altri elementi che ci agganciano all'Europa.

Abbiamo ottenuto le prime risorse finanziarie con il disegno di legge recante disposizioni in materia di trasporti, collegato alla legge finanziaria 1990, la cui definitiva approvazione è tuttavia molto recente. In ogni caso, sono ricomparsi i fondi.

Ho sopportato, non solo all'interno ma anche all'esterno, una lunga stagione di ironie, dal mio punto di vista infondate, sulla possibilità di ricevere risorse. Erano infondate se è vero, come è vero, che la prima tranche di 9000 miliardi è stata reperita nelle ultime ore. Chi ironizzava era poco informato e forse anche non disinteressato.

La legge che abbiamo approvato sul sistema idroviario rappresenta un passo importante non solo per le risorse stanziare, che sono state

subito accorpate con l'intervento per il risparmio energetico, ma anche perchè crea le premesse per una gestione unitaria della rete, superando alcuni localismi, trovando punti di intesa con le Regioni. Nel nostro paese, nelle aree dove è possibile svolgere questo intervento, abbiamo trovato una base organica per il trasporto idroviario che, senza enfasi e senza eccessive illusioni, offrirà un contributo significativo sia per alleggerire le strade, sia per favorire corrette localizzazioni o, molte volte, riorganizzazioni industriali.

Anche in materia di trasporto aereo abbiamo compiuto notevoli passi avanti, con la legge di accompagnamento, attraverso la quale abbiamo consentito l'avvio di un piano di investimenti, indispensabili - senza per questo creare ingiustificato allarmismo dal punto di vista della sicurezza - per consentire l'assistenza al volo adeguata e quindi condizioni ben vigilate.

Abbiamo riordinato le idee in materia aeroportuale: presto verranno ripresi i lavori avviati in occasione dei mondiali di calcio, nonchè le opere per i due grandi aeroporti di Milano-Malpensa e di Roma-Fiumicino che erano assistiti da una legge speciale e dove non si spendevano soldi da tempo immemorabile.

In materia di autotrasporto delle merci si è ormai raggiunta, sul piano strategico, una convergenza unanime fra Parlamento, Governo e categorie interessate, anche in sedi internazionali, riconoscendo la priorità dello spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia, degli incentivi alla aggregazione ed all'associazionismo delle imprese del comparto dell'autotrasporto conto terzi, del sostegno all'esodo. Per adesso sappiamo quello che si deve fare per risolvere il problema, poi vedremo come reperire le risorse.

In questa occasione vorrei comunicarvi che il Ministero dei trasporti aveva formulato, prima che i competenti Ministri finanziari si mettessero all'opera, un documento contenente proposte di riordino delle proprie tabelle e capitoli di bilancio per favorire il controllo della gestione. Tali proposte hanno avuto una accoglienza solo parziale ma rappresentano la testimonianza inequivocabile che abbiamo predisposto un riordino delle nostre tabelle ed una ricompattazione che consentirà di individuare e di avviare il primo sistema di controllo della gestione.

Resta un unico vero punto debole nel sistema dei trasporti, cioè il trasporto pubblico locale. Sapete meglio di me quanti provvedimenti in materia esistano. Stimolati da quella grande forza che è l'indigenza, quando è stata varata la legge finanziaria, abbiamo ritenuto che fosse necessario fornire una risposta organica. Abbiamo discusso dell'argomento con gli enti locali ed abbiamo elaborato una proposta che comprende in sé tre esigenze fondamentali: il riordino della gestione, la ripresa degli investimenti, la sistemazione del pregresso. Ho ammesso davanti a questa Commissione come la linea del Governo in materia sia stata a lungo oscillante fra la ipotesi della abolizione del fondo e la sua ripresentazione.

Allora con il consenso dei colleghi del Consiglio di Gabinetto ed in seguito ad una istruttoria abbiamo messo a punto un disegno di legge che dovrebbe avere un *iter* piuttosto veloce e che affronta contemporaneamente questi tre ordini di problemi.

Quanto all'esercizio, l'intenzione è quella di metter fine a due situazioni assolutamente incongrue e ormai incontenibili: una è rappresentata dal «pié di lista», l'altra dal riparto del fondo con criterio storico. Mi rendo perfettamente conto che si tratta di proponimenti nobili, ma difficilissimi da realizzare. Infatti se porre termine alla base storica significa agevolare le imprese di alcune regioni in precedenza sottodimensionate, ciò tuttavia metterà in evidenza in modo clamoroso i disordini presenti nella spesa di alcune aree del nostro paese, particolarmente nel Lazio e nella Campania, che si troveranno di fronte ad una situazione veramente difficile. Il nodo è arrivato al pettine e noi proporremo di ripartire il fondo in modo progressivamente ridotto, ma i sogni basati su disponibilità di 500 miliardi l'anno sono già finiti.

La cura si fonderà su piani di gestione biennali preventivi predisposti dalle Regioni: chi non prepara il piano non vedrà nemmeno i soldi. Pagheremo solo sulla base di piani regionali preventivamente presentati e valutati. Con questa soluzione si realizza un sistema di collaborazioni quasi coatte tra Regioni, comuni ed imprese; all'interno di questa logica unitaria del sistema dei trasporti dovrebbe trovare ospitalità e applicazione non solo il principio dell'integrazione, ma anche la cessazione di clamorose duplicazioni a carico dello Stato. Faccio tale affermazione perchè vi saranno sindaci che insorgeranno chiedendo autobus e magari anche treni: nessuno glielo potrà impedire, ma deve essere chiaro che lo Stato potrà garantire un elemento del sistema di trasporto, mentre l'altro sarà a loro spese. Ribadisco che ripartiremo le risorse del fondo in base ad una programmazione preventiva di chi ha la responsabilità e la competenza del settore.

Per quanto concerne il capitolo degli investimenti, non è più previsto l'investimento per l'autotrasporto collettivo pubblico, ma per il trasporto locale di insieme. Cominciamo così ad anticipare lo spirito del CIPET ed integriamo le risorse destinate al trasporto locale, qualunque sia la loro destinazione operativa, strada o rotaia. Con le risorse attualmente esistenti riusciremo a disporre nel triennio di circa 1.000 miliardi cui si aggiungeranno 2.500 miliardi provenienti dal piano di risparmio energetico così come è stato approvato.

SANESI. Così si presume.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. È vero, però non è aleatorio presumerlo perchè è una scelta fatta dal Governo e dalla maggioranza, che deve essere garantita dal Parlamento e che, d'altra parte, si aggiunge ad analoghi provvedimenti di altri paesi della Comunità destinati a contenere il consumo energetico.

Il nostro comparto, che è un grande divoratore di energia, è l'unico che può viceversa diventare davvero un grande risparmiatore della stessa. La proposta che facciamo sul trasporto locale (uno spostamento dalla strada alla metropolitana) è appunto un'occasione concreta di enorme risparmio energetico. Nella nostra proposta intendiamo destinare le risorse per un terzo agli autobus e per due terzi agli impianti fissi.

Tale scelta, combinata con quella che abbiamo appena fatto con la legge di accompagnamento che accelera le procedure, consentirà la

formazione di società di servizio e potrà mandare a regime un cospicuo volume di investimenti e di opere.

Arriviamo così al terzo punto da affrontare che riguarda il pregresso, comprendendo in esso anche l'anno 1991 perchè la cura che abbiamo proposto non avrà effetti prima del 1992. Riteniamo, in base ai vari elementi e ai conti fatti, che il pregresso accumulato salga a 5.500 miliardi e che il *deficit* annuo in questo momento si aggiri intorno ai 1.000 miliardi (dico «si aggiri» perchè, se mettiamo in moto meccanismi di ripiano o prevediamo oneri finanziari più elevati, automaticamente questo si eleva). Al riguardo abbiamo pensato ad un'ipotesi di ripiano articolata e non definita e l'abbiamo presentata in modo problematico nella riunione interministeriale che si è svolta a palazzo Chigi, anche se il problema verrà risolto compiutamente solo nel Consiglio dei ministri.

Comunque gli elementi a cui ci affidiamo sono i seguenti. Innanzi tutto chiediamo la partecipazione degli enti locali e delle Regioni; l'idea di rimborsare «a babbo morto» il 100 per cento di questo *deficit* non mi sembra accettabile perchè è vero che non dobbiamo perdere tempo a stabilire di chi sono state le colpe, ma è anche vero che, se non cambia qualcosa nei comportamenti (e si può toccare con mano che spontaneamente non cambia se non in peggio), non avremo mai l'eliminazione radicale del riprodursi del *deficit* che non solo crea il problema del piè di lista, ma deforma anche tutta la valutazione economica e amministrativa delle varie esigenze.

SENESI. È già successo con Stammati.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. In risposta all'intervento della senatrice Senesi mi ero appuntato la seguente frase: «Noi non riteniamo utile uno Stammati numero 2».

Vorrei ora soffermarmi sul modo di recupero della cifra a carico dello Stato che immaginiamo progressivamente minore, legata com'è ad una minore partecipazione. È inutile illudersi di porre oggi a carico degli enti locali il pregresso del 1987; abbiamo di fronte a noi due ipotesi che, combinate, ne generano una terza.

La prima ipotesi prevede l'utilizzo, man mano che si riduce, di aliquote del fondo per l'esercizio per alimentare il servizio di mutuo; quindi questo fa carico di diritto sullo Stato perchè quest'ultimo spende una parte di fondo; di fatto però rende obbligatoria la compartecipazione delle istituzioni locali interessate perchè avranno un fondo minore. L'altra è un'ipotesi impositiva, invocata stamattina dal senatore Rezzonico e che mi è stata indicata anche da altri parlamentari dell'altra Commissione, per la verità non della stessa parte politica del senatore Rezzonico ma dell'opposizione. Tale ipotesi comporterebbe un prelievo fiscale *ad hoc*. Infine vi è una terza soluzione che discende dalle due precedenti ed alla quale probabilmente ricorremo. Infatti per un verso non c'è dubbio che si può ricorrere ad una forma indolore di partecipazione degli enti locali allo smaltimento del passato e alla destinazione progressiva di una parte del fondo a pagare il pregresso.

Dall'altro, indubbiamente è più efficace per l'amministratore (è chiaro che mi riferisco agli aspetti regionali) ricorrere all'imposizione

per convincersi ad una razionalizzazione il più possibile efficiente di questo trasporto.

Nelle prime due parti del provvedimento che vi ho illustrato, a livello della istruttoria del Ministro e non ancora del Consiglio dei ministri, ho detto qualcosa di abbastanza definito. L'ultima parte è obiettivamente indefinita tranne, purtroppo, l'importo da ricoprire. Solo allora penseremo di completare, anche per il settore del trasporto locale, una impostazione che ci auguriamo organica, così come ho sottolineato prima per altri comparti, e che affronti contemporaneamente i problemi dell'esercizio, della eliminazione alla radice della possibilità di sorprese nella gestione, dei limiti finanziari e contributivi della funzione locale rispetto alla funzione pubblica. Si devono eliminare le sorprese: dobbiamo sapere prima quali saranno i costi. Inoltre, occorre affrontare il problema del pregresso che ha assunto dimensioni non solo enormi ma destinate ad aggravarsi nel tempo.

Dalle affermazioni fin qui rese si potrebbe ricavare che il Ministro dei trasporti non nutre molta fiducia sui proventi dell'applicazione del decreto-legge n. 310 del 1990 sulla finanza locale che consente agli enti locali di ricorrere ai mutui. Conoscendo gli enti locali e le loro esigenze, nonché la procedura che deve dichiarare una sorta di emergenza finanziaria totale per consentire allo Stato di assumere questi ripiani come anche la eliminazione dei cespiti patrimoniali comunque disponibili, ritengo, a titolo personale, che non sia quello il canale più efficiente. In tal modo significa solo pagare *una tantum* una parte del pregresso senza aver affrontato in modo organico le ragioni dell'insorgere di tale disavanzo.

Un provvedimento governativo sul trasporto pubblico locale dovrebbe essere presentato al Consiglio dei ministri prima della fine dell'anno poichè è stato già deliberato dal Consiglio di Gabinetto.

A questo punto, ritengo che abbiamo completato il chiarimento delle idee intorno al groviglio del sistema dei trasporti.

Implicitamente ho risposto ad alcune domande degli intervenuti ma restano aperte altre specifiche richieste. Ad esempio, che cosa è successo del decreto-legge relativo al contratto degli autoferrottranvieri? È una storia recente che abbiamo condiviso; non esprimo mai giudizi sulla onerosità poichè bisogna prima di tutto giudicare il rendimento di un determinato settore. Non so se ci sarà un recupero; sta di fatto che è un obbligo vigente al punto tale che già da un anno stiamo pagando questo aumento. Il Governo aveva ritenuto di formulare una previsione ottimistica sulla possibilità di reperire le necessarie risorse ma ad un chiarimento successivo ciò non si è reso possibile e pertanto gli stanziamenti previsti nella legge finanziaria sono rientrati.

A questo punto abbiamo un congegno finanziario complesso sul quale non voglio certo stendere un velo pietoso; per recuperare in fase finale alcuni fondi nella finanziaria abbiamo elaborato congegni che auspico si snoderanno in maniera favorevole.

Non abbiamo ancora presentato, senatrice Senesi, un decreto di 260 miliardi perchè tale cifra, nelle more della promulgazione della legge di accompagnamento sui trasporti, non avrebbe avuto la necessaria copertura finanziaria. Tuttavia il decreto è pronto, lo abbiamo

già presentato al Consiglio dei ministri e rappresenta il seguito di quello elaborato in precedenza.

Il relatore ha richiamato il problema dei residui passivi. I residui passivi rappresentano una sorta di piccolo contrappasso per il Ministro dei trasporti che deve invocare soldi da una parte e spenderli da un'altra. È una situazione che una volta era solo mortificante sul piano morale dell'efficienza ma adesso diventa istigazione per altri a pretendere risorse senza rispettare gli impegni precedenti. I residui molte volte dipendono in gran parte dalle procedure urgenti, come voi sapete e mi insegnate. Con il provvedimento di accompagnamento collegato alla finanziaria 1990, appena approvato dal Senato, abbiamo eliminato alcune difficoltà procedurali per le opere ferroviarie e per le opere di investimento nel settore aeroportuale.

Ho un debito particolare di risposta verso la senatrice Senesi in materia di prepensionamento degli autoferrotranvieri. Vorrei ricordare che sta operando la legge n. 270 del 12 luglio 1988 e che le relative risorse sono garantite dall'articolato del disegno di legge finanziaria.

Per quanto riguarda la legge n. 122 del 24 marzo 1989 relativa ai parcheggi, ritengo sia una materia che rientra nella competenza del Ministro per i problemi delle aree urbane.

PRESIDENTE. Al riguardo vorrei comunicare che il ministro Conte mi ha informato di non poter essere presente nella seduta odierna a causa di concomitanti impegni in altra sede.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda la legge n. 240 del 4 agosto 1990 che concerne gli interporti vorrei chiarire che i 45 miliardi previsti per il 1991 per l'intermodalità sono allocati nella tabella F.

Per quanto riguarda le risorse per onorare gli impegni per l'autotrasporto comprendo la sorpresa di vedere nella tabella B somme che dovevano essere altrove. Fanno parte di quella riserva di autonomia del congegno finanziario e di un nuovo modo di procedere. Ai 257 miliardi previsti saranno aggiunte altre risorse fino ad arrivare a 545 miliardi, quindi aumentando considerevolmente il fondo della legge oggi in discussione in sede legislativa alla Camera, destinata all'aggregazione e all'esodo. Viene invece finanziata diversamente la voce destinata ad incrementare il volume del *bonus* fiscale per sostenere i conti delle imprese.

Avremo occasione in un altro momento di parlare dell'estensione del comparto che potrà avvenire solo con la partecipazione degli interessati. Alcune situazioni non comprendono altissime emergenze e faccio un esempio per tutti, emerso dalle trattative in corso, tutt'altro che facili.

Probabilmente il 1° dell'anno potranno viaggiare di notte solo camion ecologici e questo si sa da un anno e mezzo; infatti gli austriaci ne hanno comprati parecchi, mentre gli italiani ne hanno comprati 20, anche se non credo che il rinnovo del parco sia stato solo di 20 unità: vuol dire che, nonostante la prospettata limitazione, i nostri camionisti hanno preferito comprare veicoli non ecologici. Una volta si diceva che

non erano sul mercato, ma oggi questi sono offerti dall'industria e costano circa 25 milioni di lire in più rispetto ad un camion normale; ma sono comunque gli unici che possono girare anche di notte e quindi acquistarli sarebbe stato un segno di preveggenza. Ora, invece, stiamo faticando per ottenere «all'italiana» delle proroghe, accontentandoci di documenti che comprovano la prenotazione. Il problema comunque rimane e va seriamente affrontato.

Al senatore Rezzonico credo di aver dato riscontro dicendomi onorato di constatare che ci avevamo pensato anche noi: è sempre la carestia che aguzza l'ingegno.

Al senatore Sanesi credo di aver dato risposte adeguate per quanto concerne la programmazione; mi resta da aggiungere una specificazione sulla realizzazione della Faentina.

Recentemente in un'occasione molto importante, in cui ci siamo occupati dell'avvio della variante di valico tra Bologna e Firenze, accompagnata dalla quadruplicazione della ferrovia nel sistema delle opere di contorno, il Governo ha assunto nuovamente un impegno per la Faentina, che, tuttavia, non trova manifestazioni di entusiasmo da parte dei gestori delle Ferrovie perchè questa linea comporta investimenti significativi con ritorni probabilmente incerti.

SANESI. Erano stati già spesi 40 miliardi.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Infatti il Governo aveva assunto un impegno.

Devo ringraziare il senatore Mariotti: ho preso nota *toto corde* delle sue indicazioni circa il Brennero e gli interventi nelle aree metropolitane. Spero che avrà voluto cogliere nelle risposte precedenti qualche riscontro alle sue istanze.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione degli ordini del giorno.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2546/1/8 presentato dal senatore Gambino e da altri senatori, accolto dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2547/1/8-Tab. 10, presentato dai senatori Gambino e Chimenti, accolto dal Governo.

È approvato.

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

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

VISCONTI. Annuncio la presentazione da parte dei senatori comunisti di un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno ulteriori osservazioni, il mandato a redigere un rapporto favorevole sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter del disegno di legge n. 2547 e sulle parti collegate del disegno di legge n. 2546 resta conferito, a maggioranza, al senatore Chimenti.

Il seguito dell'esame congiunto dei documenti di bilancio è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,25.

GIOVEDÌ 29 NOVEMBRE 1990

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993**» (2547), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)**» (2546), approvato dalla Camera dei deputati
(Rapporti alla 5ª Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame congiunto)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1991 e bilancio pluriennale per il triennio 1991-1993» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 e relative Note di variazioni (tabelle 11, 11-bis e 11-ter) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1991)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame delle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Dichiaro aperta la discussione.

SANESI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, anche per il 1991 i documenti finanziari dimostrano che quelle del Governo sono e restano dichiarazioni di intenti, con l'aggravante (l'ho ripetuto per le altre tabelle e ritengo opportuno affermarlo nuovamen-

te) che i criteri informativi, che dovevano essere nuovi rispetto al passato, ci riportano alla situazione *quo ante* 1988.

Malgrado le sue affermazioni ottimistiche, signor Ministro, nel corso degli incontri nella nostra Commissione, i residui passivi aumentano.

Debbo però precisare che la situazione in generale è estremamente preoccupante: il problema delle risorse idriche, ad esempio, resta una drammatica esigenza avvertita da tutto il paese; noi però non facciamo nulla.

Il «pacchetto casa» che fine ha fatto?

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Alle ore 17 si terrà una riunione proprio su questo argomento.

SANESI. La sua puntualizzazione mi consente di fare una battuta: alle ore 17, cioè tradizionalmente all'ora in cui si beve il tè, si chiacchiera molto ma non si conclude nulla.

Comunque, si ha l'impressione di uno scadimento del ruolo svolto dall'Amministrazione dei lavori pubblici.

Ne è riprova la penalizzazione che si è avuta con la legge n. 155 del 1989, la quale riduce ad un anno, oltre quello di iscrizione, il mantenimento in bilancio delle somme in conto capitale non impegnate. Quindi la situazione esistente dovrebbe far sorgere anche in lei, signor Ministro, qualche preoccupazione e ritengo che ad essa non sia semplice porre rimedio.

Tra l'altro la legge n. 155 (che può essere apprezzabile perchè riconduce nell'alveo di una trasparenza amministrativa) avrebbe avuto bisogno di un periodo di tempo maggiore per la sua applicabilità. Provenendo da un rappresentante dell'opposizione, tale affermazione è sicuramente vera: è difficile che l'opposizione dichiari che era necessario un maggiore rodaggio per l'applicabilità di una legge.

Infatti la natura delle opere esige procedure e tempi che non potranno essere conformi a quelli sottesi dall'indirizzo legislativo. Quindi, siamo certi che, al fine di recuperare quelle somme, sarete costretti ad adottare un «marchingegno all'italiana». Signor Ministro, se lei vorrà recuperare quelle somme dovrà far galoppare la sua fantasia e compiere un lavoro veramente arduo.

Così andiamo avanti senza esaminare, anzi senza analizzare i motivi che generano i ritardi nella realizzazione di opere pubbliche. Tali ritardi, per sillogismo, generano i residui passivi.

I problemi aumentano ogni giorno: ad esempio, si aggravano quelli di tante grandi città italiane nelle quali gli sfratti esecutivi non si contano più e nelle quali l'assessore alla casa è costretto a promettere che ci sarà l'intervento del Ministero dei lavori pubblici. È questa la triste realtà italiana, come ho avuto modo di constatare lunedì scorso a Firenze. Ogni giorno aumentano i problemi e quotidianamente le situazioni si fanno drammatiche.

Signor Ministro, la attendiamo alla nuova normativa sugli appalti e la invitiamo a definire idonee procedure per una programmazione concertata, unita ad una interdisciplinarietà nella progettazione.

Volevo fare solo queste precisazioni perchè ritengo che dal punto di vista finanziario non vi siano fatti nuovi. È ferma convinzione della mia parte politica che i pochi interventi che si potranno realizzare si dovranno immediatamente porre in essere perchè il popolo italiano ha bisogno che in questo settore si registrino fatti chiari e precisi.

VISCONTI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, intendo calibrare il mio intervento facendo riferimento alla relazione che accompagna la tabella 9 ed a quella che il relatore ha svolto di fronte alla nostra Commissione.

Anzitutto debbo richiamare una considerazione di carattere generale: noi giudichiamo inadeguata la manovra finanziaria del Governo rispetto ai nodi che dovevano essere sciolti: ripiano del disavanzo, eliminazione della distorsione strutturale della nostra finanza, derivante dal rapporto tra entrate e uscite.

Soprattutto vi è da dire che la manovra non tiene conto di quanto anche recentemente si sta delineando con molta nettezza: mi riferisco alla fase recessiva che abbiamo di fronte. Il «Governo ombra» ha in un certo senso capovolto l'impostazione, cercando di fornire risposte (che a mio parere sono più convincenti) per aggredire i nodi esistenti.

Ho voluto fare queste precisazioni per chiarire il mio punto di vista rispetto al problema al nostro esame. Affrontare in maniera diversa la questione della spesa significa non guardare più principalmente alla sua quantità, bensì alla sua qualità.

E guardare alla qualità significa partire innanzitutto dalle grandi opzioni, ovvero individuare con esattezza le priorità, visto che le risorse disponibili sono alquanto esigue. Occorre quindi fare riferimento alle grandi opzioni che abbiamo di fronte: sviluppo, occupazione, Mezzogiorno, trasporti. È proprio facendo riferimento a queste opzioni che si devono individuare le antinomie di carattere generale da affrontare: il rapporto tra risorse e sviluppo, il rapporto tra pubblico e privato, il rapporto tra le aree a forte sviluppo e le aree marginali. Ciò significa, secondo noi, affrontare altresì le specifiche antinomie tra territorio ed espansione, tra nuovo e recupero, alienazione o rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio disponibile, nonché il rapporto che deve esservi tra occupazione e disoccupazione. Occorre inoltre affrontare il problema (peraltro richiamato dallo stesso relatore) del degrado del patrimonio edilizio pubblico.

Se si guarda alle antinomie e alle opzioni prima richiamate, ci si accorge che affrontando determinati problemi si possono dare risposte a molte domande che vengono dal paese.

Per quanto concerne le manutenzioni, è da sottolineare che, in buona sostanza, siamo di fronte ad una domanda in espansione, ad una domanda di cui altri paesi tengono opportunamente conto, tant'è vero che con riferimento ad essa è nata una scienza: la terotecnologia.

Noi, invece, su questo terreno cominciamo appena a balbettare.

Altrove si conducono studi e si fanno valutazioni.

Il 5,6 per cento degli occupati opera già oggi nel settore delle manutenzioni. Al di là dei 14.000 miliardi che si spendono per il recupero e la manutenzione del patrimonio artistico vincolato, vi è una spesa per manutenzioni che ammonta a 23.000 miliardi. Si tratta dunque

di un settore in espansione sul quale dovremmo puntare decisamente; infatti, solo se si svilupperà la cultura delle manutenzioni potremo individuare esattamente i settori di intervento e l'entità degli stessi interventi.

Un'altra questione da affrontare, alla quale ha fatto riferimento il Ministro e che è stata ripresa dallo stesso relatore, è quella dell'emergenza idrica. Signor Ministro, nella sua relazione sono contenuti accenni e spunti estremamente interessanti. Ebbene, se si guarderà a questa emergenza nell'ottica di una cultura diversa, vale a dire quella della manutenzione e della programmazione, si riuscirà forse a trovare una soluzione, anche con i pochi fondi disponibili. Se invece si seguirà una certa linea, sviluppata di recente dalle Partecipazioni statali, la soluzione si allontanerà sempre di più. Se si affronterà questa emergenza con la cultura delle manutenzioni, forse il fabbisogno del Mezzogiorno non ammonterà ai 50.000 o 60.000 miliardi di cui tanto si parla. Affrontare tale emergenza nel modo da me prospettato significa, innanzitutto, intervenire sull'esistente, rendersi conto degli sprechi e delle perdite (che talora toccano la misura del 40 per cento), programmare ed intervenire in maniera razionale nell'area napoletana; infatti, ad erogare l'acqua sono tre soggetti, ciascuno dei quali non sa cosa fanno gli altri due, con la conseguenza negativa di depauperare financo la falda freatica e con pesanti ripercussioni sul settore dell'agricoltura. Tutti pompano acqua, tutti spendono denaro, ma dai rubinetti delle abitazioni di Napoli esce acqua sporca, mentre l'acqua pulita viene utilizzata nelle industrie dell'area napoletana.

Ci si rende quindi conto che è la stessa filosofia sottesa al ragionamento complessivo che sta alla base delle previsioni di bilancio a portare a tagli attuati in un modo tale da non poter essere da noi condiviso. Si riducono o si fanno slittare di uno o due anni alcune poste di bilancio senza che se ne comprenda la motivazione, basandosi sul solo criterio della proporzionalità, su un criterio che non ci convince affatto. Rispetto alla legge finanziaria del 1990, vi sono stati tagli di 1.200 o 1.300 miliardi con riferimento alla tabella A e di 7.500 miliardi con riferimento alla tabella B, con modeste attenuazioni ottenute a seguito di taluni emendamenti introdotti dalla Camera dei deputati, per effetto delle quali sono state modificate le previsioni relative ad alcune poste di bilancio e ne sono state introdotte di nuove.

I tagli, che riteniamo indiscriminati, ci sono e sono sostanziosi. Ci batteremo anche qui al Senato, attraverso la presentazione di emendamenti, per modificare la logica attuale. Non intendo, in questa sede, fare un elenco dei tagli, bensì limitarmi ad alcune osservazioni, allo scopo di comprendere fino a che punto vi sia uno scarto tra ciò che lei, signor Ministro, dice e ciò che lei fa.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. O subisco.

VISCONTI. O subisce.

Come affrontare, innanzitutto, il grosso nodo cui lei stesso, signor Ministro, fa riferimento, vale a dire l'enorme scarto tra programmazione finanziaria e programmazione degli investimenti? La soluzione più banale è quella di «avvicinare» i residui di competenza e quelli di cassa.

Mi spiego: con i tagli non ce la si fa a spendere, per cui si riduce la competenza. È una soluzione estremamente banale, a parte il fatto che i tagli dovrebbero essere effettuati in maniera discriminata. Un'altra strada c'è; è la strada che, in un certo qual senso, lei stesso, signor Ministro, indica, ma che è tuttavia incompleta. In buona sostanza, lei sostiene che per aumentare il tasso di spendibilità si deve pervenire ad un diverso assetto istituzionale e ad una riforma delle procedure. Ora, le sembra che ciò possa essere sufficiente? È sufficiente riformare il Ministero e le procedure, senza intraprendere una terza azione, della quale sono fermamente convinto, qual è la programmazione? Infatti se procedessimo alla riforma del Ministero e delle procedure senza adottare una adeguata programmazione, non riusciremmo certamente ad ottenere quegli effetti positivi che noi tutti auspichiamo. Un risultato utile potrebbe derivare da un attento esame dei programmi attualmente in corso di svolgimento.

Indubbiamente vi sono alcune difficoltà, anzi spesso si registrano dei veri e propri fallimenti dei programmi, da addebitare a problemi procedurali: si richiedono troppi pareri e troppi *nulla-osta*.

Ora, guardando altri moduli operativi sperimentati di recente ci rendiamo conto che in buona sostanza gli effetti non si discostano da quelli che si possono ottenere seguendo procedure ordinarie. Voglio fare solo l'esempio dei Mondiali di calcio, problema che affronterò anche sotto altri profili. Se analizziamo i programmi in corso, ci accorgiamo che essi incontrano numerose difficoltà: troppo spesso è la fase propedeutica ad essere carente. Ad esempio, molto spesso per le opere marittime vi sono modificazioni in corso, difetti di progettazione di programmazione, problemi derivanti dal parere dei vigili del fuoco, eccetera. A volte i problemi derivano dalla mancata intesa tra i vari ministri interessati: penso all'edilizia demaniale, che spesso incontra difficoltà derivanti dalle scelte programmatiche, all'edilizia penitenziaria, agli alloggi da assegnare a soggetti appartenenti alle Forze armate, alla Polizia di Stato, all'Arma dei carabinieri, alla Guardia di finanza, alla Guardia forestale, al Corpo degli agenti di custodia, alle capitanerie di porto.

Vi sono poi alcuni programmi che non riescono ad uscire dalla fase di progettazione; in proposito voglio fare solo due esempi: la città di Venezia ed il ponte sullo Stretto di Messina. In particolare ricordo che per Venezia la prima legge fu approvata nel 1973, e che oggi parliamo di revisione dei programmi senza che in realtà sia stato realizzato un solo intervento. Cioè si parla già di una seconda legge per la salvaguardia di Venezia. Per il ponte sullo Stretto di Messina stiamo studiando ormai da decenni, ma ancora non abbiamo esattamente inquadrato il problema. Non voglio poi richiamare l'ultimo accordo di programma sottoscritto da diversi ministri e da vari rappresentanti degli enti locali.

Non capisco quale coerenza vi sia tra questo accordo e gli altri programmi relativi al ponte sullo Stretto di Messina.

Non è quindi sufficiente riformare l'assetto istituzionale, ma non è neppure possibile continuare a percorrere la strada della deroga o dell'adozione di moduli operativi estremamente discutibili. Bisogna, invece, percorrere la strada della programmazione che, se vogliamo

veramente arrestare il processo di spoliazione del Ministero dei lavori pubblici, dovrà tenere conto del fatto che gli interventi sul territorio sono complessi e devono essere gestiti in modo unitario. Tra l'altro non possiamo limitarci a fare affermazioni di principio in tal senso, senza agire concretamente.

Voglio inoltre, fare riferimento alla questione relativa al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Lei, signor Ministro, ha affermato che il suo Ministero sta vivendo «l'anno zero» e che quindi *incipit vita nova*. Vorrei però capire quali sono i segni che dovrebbero dimostrarci che effettivamente stiamo percorrendo una nuova strada. Lei infatti ancora non ci ha spiegato esattamente quali dovrebbero essere il ruolo e la funzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici: certo sono mutate le competenze e conseguentemente i rapporti, ma la situazione non è chiara.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Voglio ricordare che la competenza è stata da voi trasferita nell'ambito della Presidenza del Consiglio; troppo spesso i parlamentari dimenticano le innovazioni che adottano.

VISCONTI. Possiamo anche tornare indietro, ma bisogna capire esattamente dove vogliamo andare. Da anni ci stiamo battendo affinché sia istituito un Ministero del territorio, cioè un Ministero nell'ambito del quale si riassumano quelle competenze che oggi vengono svolte trasversalmente e con difficoltà, generando quegli effetti negativi noti a tutti noi.

In sostanza, l'intenzione può essere condivisa, ma non emergono segnali concreti quale via si vuole seguire. Dobbiamo invece decidere subito in quale modo affrontare questo grande problema. Signor Ministro, dobbiamo sciogliere questo nodo al più presto perchè esso influisce soprattutto nel settore degli investimenti. Comprendo la preoccupazione da lei avanzata in ordine ai residui passivi. Lei, infatti, ha lanciato un grido di allarme, ammonendoci che con la nuova legge il suo Ministero perderà quei fondi di competenza che non sarà in grado di smaltire entro un anno. Mi rendo conto anche del fatto che gli stessi provveditori alle opere pubbliche lavorano sui residui, ma la questione deve comunque essere affrontata e risolta al più presto.

Il problema degli investimenti è, infatti, estremamente rilevante, anche perchè dobbiamo tener conto che stiamo inaugurando la nuova fase degli investimenti per le grandi infrastrutture.

Mi dispiace polemizzare con il relatore, ma debbo precisare che esaminando criticamente gli investimenti e tenendo conto dell'inflazione, ci rendiamo conto che gli importi diminuiscono ogni anno. Sono sette anni che, in termini assoluti, gli investimenti si mantengono stabili, ma se teniamo conto dell'inflazione, ci accorgiamo che vi è stata una diminuzione netta che oscilla tra il 5 ed il 6 per cento.

Nel momento stesso in cui ci troviamo di fronte ad una massa spendibile di queste proporzioni, che non si è in grado di spendere nei tempi necessari, con ricadute negative dal punto di vista sociale, avvertiamo l'esigenza che si faccia qualcosa e al più presto. Ma come?

Modificando le procedure? Signor Ministro, ho letto attentamente la sua proposta, che spero sia esaminata al più presto affinché si affronti la questione. Al riguardo, posso tuttavia anticipare alcune considerazioni.

Le chiedo, innanzitutto, se per arrivare a questo parto fosse necessario tanto tempo. Infatti, già nel luglio del 1989 venne consegnata alla Presidenza del Consiglio dei ministri la relazione interinale sulle procedure e le modalità relative agli appalti e alle forniture. Si poteva quindi arrivare non dico in pochi giorni, ma comunque in pochi mesi ad un articolato che in buona sostanza rinviasse - e giustamente - ad un regolamento e alla specificazione di tutta la parte attuativa, a quattro decreti-legge e a quattro decreti del Presidente del Consiglio, mettendo il Parlamento in condizione di affrontare in tempi brevi il problema e di avviarlo a soluzione. Il Ministero dei lavori pubblici avrebbe potuto, intanto, anticipare lo spirito della proposta? Personalmente, credo di sì. Del resto, l'articolo 17 della legge n. 55 prevedeva, a tre mesi dall'entrata in vigore della legge stessa, l'emanazione di un decreto in cui venissero fissati i cardini dell'omogeneità dei bandi e degli avvisi di gara e dei capitolati speciali. Si potevano anticipare altre misure?

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo abbiamo fatto. Mi riferisco al bando unico. La relativa proposta è stata trasmessa alla Presidenza del Consiglio, che a sua volta l'ha trasmessa al Consiglio di Stato. Il decreto è già stato fatto.

VISCONTI. Ma il bando unico ancora non c'è.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'è ancora perchè deve essere sottoposto all'esame del Parlamento. Il Governo però ha già ottemperato alla legge.

VISCONTI. La norma sul bando unico, comunque, non è ancora operante.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma sta per diventarlo.

VISCONTI. Da marzo sono ormai passati otto mesi.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. La legge sulle opere pubbliche vige ormai da centoventi anni. La mia proposta arriva dopo centoventi anni.

VISCONTI. Il problema, signor Ministro, è di trovare il modo di anticipare alcune misure.

SANESI. È la burocrazia ad impedirlo.

VISCONTI. Il Ministero dei lavori pubblici avrebbe dovuto applicare una legge che il Parlamento aveva a suo tempo approvato; mi riferisco alla legge n. 80 del 1987, ormai superata, che non sapremo mai se fosse una buona legge o se dovesse essere modificata. Era una legge in cui erano contenute talune previsioni che dovevano essere

sviluppatate, poichè ponevano talune questioni che ci troveremo a dover affrontare quando esamineremo il provvedimento concernente le procedure. Quella legge fu boicottata e non potè dunque avere quegli scarsi effetti positivi che poteva determinare, sia pure per un periodo di tre anni.

Sono state, invece, ripercorse strade ormai vecchie, di cui sono noti i difetti. Citerò due esempi: quello del porto di Ancona (su cui abbiamo presentato un'interrogazione) e quello dell'ANAS. Nel caso del porto di Ancona, ci si trova di fronte a procedure che vengono richiamate mentre non dovrebbero esserlo e che non dovrebbero quindi essere seguite, e - in base ad alcune anticipazioni - sono forse illegittime. Occorre, signor Ministro, applicare la legge con estremo rigore se si vuole modificare la normativa in senso positivo e moderno, come ognuno di noi dice di voler fare. Anzi, vi sarebbe dovuta essere una fase in cui fosse stata avviata la sperimentazione (sia pure con tutte le difficoltà che ciò comporta) di procedure che ci facessero entrare in Europa anzichè allontanarcene. Si sarebbe dovuto fare uso con molta cautela dell'affidamento a trattativa privata. Per quanto concerne l'ANAS, nel 1989 su 105 contratti solo 61 sono stati conclusi a licitazione privata; tutti gli altri sono stati conclusi a trattativa privata. Se si tiene conto anche di tutti gli atti aggiuntivi e delle esecuzioni in economia (si tratta di circa 2.000 contratti) non si può non rilevare che finisce sempre per prevalere quel sistema di affidamento.

Vogliamo che si affronti al più presto il problema della semplificazione delle procedure. Vogliamo che vi sia un mercato degli appalti estremamente pulito e che si definisca ancora meglio una questione tanto importante come quella dei subappalti. Vogliamo che si diano certezze alle imprese, sia attraverso la programmazione, sia attraverso determinate procedure e meccanismi automatici. Se si analizza ciò che è accaduto a Reggio Calabria e si riflette su ciò che è successo per le infrastrutture relative ai Campionati mondiali di calcio, non si può non concludere che occorre assumere l'impegno di affrontare il più sollecitamente possibile il problema delle procedure. Il settore è estremamente inquinato e la situazione peggiora di giorno in giorno, a tutti i livelli e in tutti i diversi segmenti; si sta per modificare financo il mondo professionale.

Apprezzo la sua proposta, contenuta nel provvedimento cui facevo prima riferimento, di disciplinare la stessa società di ingegneria. Gli enti locali soggiacciono e soccombono rispetto a pressioni provenienti anche da alcune organizzazioni professionali, che elaborano pacchetti di progetti scavalcando tutto e stravolgendo financo quel minimo di programmazione che può esistere in qualsiasi settore.

Vengo ora all'ultima questione, avvertendo che sulla questione delle procedure svilupperemo in seguito la nostra impostazione.

Vorrei, infine, affrontare il problema della casa. Non voglio ripetere quanto è stato già detto definire le poste «irrisorie» o «simboliche». Mi preme solo fare alcune precisazioni. Leggendo il resoconto della Camera dei deputati non si comprende esattamente dove volesse arrivare il Ministro; in quel resoconto ho però letto che il Ministro ha usato tre verbi ben precisi: «legiferare, sperimentare e realizzare». Si tratta di tre azioni immediate che - consentitemi la battuta - mi hanno

fatto pensare a Giulio Cesare. In realtà tali azioni si verificheranno nel corso di tre anni: nel 1990 si potrà legiferare, nel 1991 si potrà sperimentare e nel 1992 si arriverà finalmente alla realizzazione.

Non sono le poste in gioco che mi preoccupano, ma i tempi che si reputano necessari per la realizzazione dei programmi! In proposito voglio fare alcune precisazioni, comunicando alla Commissione che recentemente una cooperativa delle Forze armate mi ha inviato una richiesta, dichiarando di non poter realizzare i programmi in atto poichè i contributi coprono soltanto l'importo originario, mentre non coprono le somme integrative. Costoro non sono in grado di ritagliare dai loro stipendi i fondi necessari per realizzare i loro alloggi. Preannuncio fin da ora che la mia parte politica presenterà un ordine del giorno su tale problema.

Debbo sottolineare che il Governo non ha adottato un provvedimento per risolvere tale questione, nè si è preoccupato di rilanciare concretamente l'edilizia adottando un «pacchetto casa»: il Ministro ha semplicemente presentato una bozza su tale argomento.

L'ultimo decreto-legge in materia porta la data del 13 novembre. L'articolo 21 di tale decreto consente l'acquisto di alloggi per gli impiegati da trasferire. Vedremo quali effetti produrrà questa disposizione, ma dobbiamo tenere conto che nello stesso decreto si stabilisce che bisogna definire le somme per gli interventi di cui sopra. È necessario perciò verificare in quale modo potranno realizzarsi gli effetti previsti dall'articolo 21 del citato decreto. Certo, i fonti disponibili sono sostanzialmente sempre e solo quelli della Gescal ed il nuovo piano-casa non è ancora stato posto in essere.

Non voglio entrare nel merito specifico della questione, ma desidero comprendere quali risultati intende ottenere il Ministro proponendo nella bozza alcune modificazioni dell'assetto istituzionale che dovranno essere realizzate nel settore della casa. Infatti ancora una volta ci troviamo di fronte alla definizione di un doppio comando, che certamente produrrà effetti negativi. È perciò necessario affrontare seriamente il problema.

Vorrei concludere il mio intervento facendo una semplice riflessione: da undici anni parliamo di questi argomenti, diciamo che sono necessari interventi organici nel settore della casa, che è necessario regolamentare il problema dei suoli e varare un'efficiente legge sull'espropriazione, che è indispensabile adottare un «pacchetto casa» che affronti il problema derivante dagli IACP, che bisogna regolamentare l'equo canone ed i programmi di edilizia residenziale pubblica. Quindi, da 11 anni stiamo ripetendo le stesse cose. La colpa di questo però, senatore Marniga, non può essere attribuita all'affollamento delle leggi in Parlamento. Purtroppo nel 1978 si costituì un fronte riformatore che varò alcune leggi ritenute discutibili, ma i cui effetti negativi potevano, e possono, essere senz'altro modificati.

Il vero problema è un altro: all'interno della maggioranza non emerge un fronte controriformatore che indichi chiaramente quali punti di quelle leggi devono essere modificati. E fino a quando questo non si verifica in Parlamento, i problemi che dibattiamo da ben undici anni non saranno mai affrontati e risolti.

Infine, come ho preannunciato nel corso del mio intervento, insieme ad altri colleghi intendo presentare un ordine del giorno che impegni il Governo a concedere un contributo integrativo, di durata e misura pari a quelle del contributo originario, a favore delle cooperative edilizie di appartenenti alle Forze armate, alla Polizia di Stato, all'Arma dei carabinieri, alla Guardia di finanza, alla Guardia forestale, al Corpo degli agenti di custodia e alle Capitanerie di porto che non abbiano ultimato la costruzione degli alloggi di loro competenza.

MARNIGA, *relatore alla Commissione*. Il relatore esprimerebbe parere favorevole su questo ordine del giorno.

PRANDINI, *relatore dei lavori pubblici*. Mi dichiaro disponibile ad accogliere questo ordine del giorno nell'ambito delle competenze assegnate al mio Ministero e nel limite delle risorse disponibili: se il Parlamento assegnerà al Ministero dei lavori pubblici la quantità di risorse indispensabile per procedere ai suddetti interventi, il Governo darà senz'altro attuazione all'ordine del giorno.

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

MARNIGA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto riconfermare quanto già avevo sottolineato nella mia relazione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1991. Ritengo che i quesiti posti dai colleghi intervenuti nel dibattito in ordine alle poste di bilancio e agli indirizzi del Ministero siano seri e fondati. Al riguardo, credo che potrà fornire risposte più precise il Ministro. Nella replica, mi limiterò pertanto ad alcune considerazioni di carattere generale.

Nella relazione facevo rilevare che si registrava un aumento di fondi per la parte corrente a fronte di una diminuzione di fondi per la parte relativa agli investimenti. Tale è l'impostazione dei disegni di legge finanziaria e di bilancio per l'anno finanziario 1991. La parte corrente deve essere necessariamente incrementata, essendo quella che ricomprende le spese obbligatorie. La diminuzione delle spese per investimenti può essere invece, se rapportata agli indici di svalutazione degli anni passati, più consistente di quanto le cifre, prese a sè, stiano ad indicare. Non vorrei tuttavia che si pensasse che questa diminuzione per quanto concerne gli investimenti andrà a scapito dei capitoli più importanti e più qualificati dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici (mi sono peraltro addestrato in un'analisi in proposito, rilevando che con riferimento a taluni capitoli e a talune linee di intervento il Ministero intende svolgere un ruolo importante), come, ad esempio, quelli relativi agli interventi in favore di aree del Mezzogiorno d'Italia. Ritengo, infatti, che un'attenta lettura dei disegni di legge finanziaria e di bilancio, nonchè dei provvedimenti «collegati», possa tranquillizzarci da questo punto di vista.

Sulla qualità della spesa siamo tutti d'accordo, senatore Visconti. Per quanto mi riguarda, ho compiuto, nella mia relazione, uno sforzo (condivisibile o meno) per dare indicazioni precise circa talune opzioni

presenti nel disegno di legge finanziaria, esprimendo al tempo stesso apprezzamento per gli sforzi compiuti in tal senso sia dal Ministero che dall'altro ramo del Parlamento.

Per quanto concerne i residui passivi, ribadisco la posizione espressa nella relazione, condividendo pienamente l'impostazione del Ministero. Se si vorrà evitare di trascinare di anno in anno somme ingenti di residui passivi, si dovrà mettere mano ad una riforma che consenta di snellire le procedure e di far sì che opere ed investimenti che oggi si programmano non si trascinino per lungo tempo. Devo far rilevare, per correttezza, le diverse risultanze contabili; mi riferisco, nel dire ciò, all'opportunità di verificare la misura dei residui di competenza e di cassa. Del resto, la Ragioneria generale ed il Ministero del tesoro registrano le uscite effettive che risultano dai pagamenti, ma non possono certamente registrare le spese derivanti da impegni che l'Amministrazione assume relativamente ad interventi che si realizzeranno poi nel tempo.

Fatte queste osservazioni di carattere generale, raccomando alla Commissione l'espressione di un parere favorevole sulla tabella in esame.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio, innanzitutto, il relatore per il modo in cui ha presentato alla Commissione le proposte del Governo. Non posso sottacere le mie perplessità circa riduzioni di risorse che certamente non consentono di far emergere e di perseguire quegli obiettivi di novità che credo siano oramai patrimonio comune di tutti noi, dato che in un confronto continuo abbiamo reso più omogenee le strategie da seguire.

Ho già avuto modo stamane, intervenendo nella Commissione territorio e ambiente, di soffermarmi su alcuni aspetti particolarmente significativi delle competenze e dell'attività del Ministero dei lavori pubblici; mi riferisco, tra gli altri, alla difesa del suolo, che rappresenta certamente uno dei segmenti maggiormente qualificanti di questa «storica» struttura amministrativa, che ha visto negli ultimi due decenni una riduzione delle proprie competenze, dovuta all'avvento delle Regioni a statuto ordinario e all'istituzione dei Ministeri dell'ambiente, dei beni culturali e delle aree urbane. Forse, da parte della stessa direzione dell'Amministrazione vi è stata qualche latitanza, che ha creato degli scompensi e che ci mette in condizione di sollecitare più che un progetto astratto di riforma del Ministero una ridefinizione, una rifinalizzazione dell'Amministrazione con riferimento a tre settori essenziali: la difesa del suolo, la politica della casa e la politica delle infrastrutture.

Oltre a questi settori, ve ne sono certamente altri che, pur essendo qualificanti, debbono essere considerati minori: mi riferisco, ad esempio, alla questione della circolazione stradale, che coinvolge competenze dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti, e dell'edilizia storico-artistica e monumentale, perchè riguarda anche competenze del Ministero per i beni culturali e ambientali.

Per quanto riguarda la politica della casa, è noto che vi è un disegno di legge su cui il Ministero dei lavori pubblici si è estremamente impegnato nell'ultimo periodo: si tratta dell'elaborazione di una

proposta organica ed unitaria di tutti i segmenti concernenti l'aggiornamento della politica della casa. Vi assicuro che non è stato un lavoro facile: troppo spesso ci siamo scontrati con luoghi comuni, con ritardi culturali, con il rifiuto di guardare in faccia la realtà ed i suoi risvolti drammatici, ma soprattutto con la mancanza del coraggio di rimuovere le cause di queste disfunzioni. Quindi tutto ciò ha richiesto un lungo periodo di studio, di confronto, di reciproca verifica degli interessi che si muovono nell'ambito della politica della casa. Siamo perciò arrivati ad elaborare un disegno di legge, che attualmente è sottoposto all'attenzione degli altri ministri interessati per il concerto. Mi auguro che alle ore 17 questo concerto possa tradursi in realtà. Tale augurio è ancora più sentito proprio perchè ho convocato per il 7 dicembre a Milano il Consiglio dei ministri della CEE, inserendo all'ordine del giorno due argomenti qualificanti: la politica della casa ed il sostegno della domanda debole. Sarebbe quanto mai opportuno che il Governo italiano si presentasse con argomenti diversi dall'equo canone. Pur con tutto il rispetto che nutro nei confronti dei legislatori che hanno approvato la legge sull'equo canone, debbo dire che essa, al di là di ogni intenzione, si è rivelata un fallimento; purtroppo noi continuiamo a prevedere gli effetti di questo fallimento nell'ambito delle nuove programmazioni.

Mi dispiace che alcune mie precisazioni abbiano richiamato alla memoria l'eredità politica di Giulio Cesare. Debbo precisare che, nel momento in cui intendiamo programmare la fuoriuscita dagli effetti dell'equo canone, non possiamo trascurare il fatto che, con pari intensità e con risorse adeguate, dobbiamo prevedere un fondo sociale a sostegno della domanda debole. Tra l'altro la fuoriuscita dall'equo canone non richiede tempi brevi: dall'emergenza abitativa non è possibile uscire dall'oggi al domani, soprattutto non è possibile uscirne semplicemente dopo aver varato una legge.

Dobbiamo invece creare le condizioni affinché una parte del risparmio privato possa orientarsi nella certezza del diritto (che oggi non esiste), incrementando l'offerta di abitazioni in affitto. È questo il segmento di mercato che abbiamo corroso attraverso una politica demagogica e populistica, che oltretutto non è stata rispettata. Abbiamo perciò bisogno di riorganizzare il mercato e di reincrementare l'offerta di abitazioni in affitto, senza distogliere da tale fine l'iniziativa pubblica, che ci consentirà di integrare e supportare l'intervento privato.

Ciò non significa che dobbiamo abbandonare la politica di osservazione degli affitti nel nostro paese. La proposta è comunque già definita, anche se deve essere confrontata con tutte le forze politiche. Fra l'altro essa deve ancora essere sottoposta all'esame delle parti interessate, anzitutto dei sindacati dei lavoratori, che hanno già espresso un consenso di massima, pur riservandosi di approfondire alcune parti, anche significative, del disegno di legge.

Ritengo quindi di aver assolto un impegno importante; spero che le gelosie partitiche non ritardino ulteriormente la presentazione del provvedimento nel Consiglio dei ministri e quindi la sua sottoposizione al Parlamento per la discussione.

Per quanto riguarda la legge sugli acquedotti, voglio precisare al senatore Sanesi che lunedì prossimo l'Aula di Montecitorio affronterà il

problema. Voglio però ribadire in questa sede che tale provvedimento trae origine da una postazione contenuta in un disegno di legge governativo di accompagnamento alla finanziaria 1990. Tale disegno di legge si è arricchito attraverso il dibattito svoltosi sia in Parlamento, sia all'esterno. È però importante che il provvedimento mantenga caratteristiche di coerenza con la legge n. 183 del 1989 relativa alla difesa del suolo. Infatti sarebbe veramente sconcertante se, nel momento in cui si procede all'attuazione della legge n. 183, si legiferasse in modo anomalo rispetto all'impostazione organica ed unitaria che soltanto un anno e mezzo fa, dopo ben 20 anni, il Parlamento ha deciso di adottare.

Ho sempre seguito con estremo interesse il contributo portato dai parlamentari alle varie discussioni, soprattutto a quelle che si svolgono nell'ambito della manovra finanziaria, ma vorrei, colleghi senatori, che qualche volta esaminaste a chi appartiene la responsabilità delle disfunzioni e dei ritardi che poi voi stessi lamentate. A esempio, ho ascoltato un riferimento al Consiglio superiore dei lavori pubblici ed ai servizi tecnici. Il Parlamento ha ritenuto di dislocare presso la Presidenza del Consiglio i servizi tecnici che precedentemente erano allocati presso il nostro Ministero. Debbo sottolineare che non esistono possibilità di procedere ad un coordinamento in base ad affinità di materie. Da qualche anno si sta seguendo la moda di attribuire tutto alla Presidenza del Consiglio, ma spesso il Presidente del Consiglio non dispone del tempo materiale per seguire determinate faccende; perciò a volte il Sottosegretario alla Presidenza si immedesima a tal punto nel suo ruolo da ritenersi l'altra faccia del Presidente del Consiglio, ma così non è e non può essere.

Ho fatto questa precisazione per chiarire che è vero che la dequalificazione dei servizi tecnici rappresenta un impoverimento della struttura amministrativa, soprattutto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Infatti se vogliamo varare nuove regole per gli appalti di opere pubbliche dobbiamo anzitutto acquisire un dato di fatto specifico: tutto ciò che quotidianamente lamentiamo è riferibile a qualche istituto contrattuale.

Sono convinto che si tratti di una finzione strumentale. Non è vero, infatti, che la licitazione privata sia meglio della trattativa privata presa in astratto. Ho anzi l'impressione che tra le imprese vi sia un patteggiamento che non va certamente a vantaggio della finanza pubblica, comunque meno trasparente di quanto potrebbe esserlo (non dico tuttavia che lo sia sempre) una trattativa privata cui si accede quando vi siano le condizioni tecnico-giuridiche che la giustificano in base alle leggi vigenti, soprattutto laddove la trattativa privata venga espletata seguendo criteri oggettivi, verificabili e uguali per tutti e in base ai quali ogni impresa può essere ammessa e laddove per accedere ad essa vi sia un trattamento di ribasso opportunamente quantificato (un abbattimento minimo dei costi che, per la mia responsabilità di Ministro dei lavori pubblici, è stabilito nel 15 per cento per tutti), salvo parere tecnico che giustifichi un ribasso ulteriore.

VISCONTI. Quindi, non sarebbero giuste le percentuali di abbattimento dei costi.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Come ho già avuto modo di dire, la mia proposta arriva dopo centoventi anni. Il vero problema da affrontare, se si vogliono creare condizioni oggettive di trasparenza, è quello della programmazione, che non deve diventare un nuovo feticcio, ma deve essere collegata alla progettazione; la programmazione e la progettazione devono essere le due facce della stessa medaglia. Per quanto mi riguarda, ho presentato un piano triennale per l'ANAS, cioè per uno dei pochi settori in cui posso programmare, viste le scarse risorse disponibili. Avete preso in esame i documenti finanziari; spetta ora a voi far sì che la programmazione diventi credibile, e cioè che il piano triennale che vi ho sottoposto venga corredato del vostro parere, mettendo l'Amministrazione in condizione di attenersi ad esso (in base alle risorse che vi verranno destinate) a partire dal 1° gennaio 1991. È dunque il Parlamento a dover far seguire alle parole i fatti, tenendo presente che la programmazione e la progettazione devono camminare di pari passo.

GAMBINO. Ma, signor Ministro, chi deve fare la programmazione?

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Poiché il Parlamento ha sottratto all'Amministrazione dei lavori pubblici, e quindi all'ANAS, la possibilità di conferire ulteriori incarichi di progettazione (ciò di cui, peraltro, sono felicissimo), le progettazioni dovranno essere sviluppate dalle strutture dell'ANAS per quanto possibile. È all'esame di questa Commissione un disegno di legge relativo alla struttura ANAS, che riguarda anche questi aspetti. Conoscete le difficoltà in cui ci muoviamo. Devono quindi essere gli enti locali ad integrare, promuovere e sollecitare, dal momento che può anche trattarsi di progettazioni finanziate da enti non pubblici, come del resto è già avvenuto per diversi interventi. Il punto debole, il «buco nero», è quello delle varianti, quello delle perizie suppletive, quello della progettazione di massima come base di appalto. Tutto il resto rientra in un luogo comune grandemente accreditato dalla stampa, ma che non risponde al vero. La verità è che le aziende accettano qualsiasi ribasso sui progetti di massima e che nel momento in cui ottengono l'appalto non iniziano i lavori senza aver già programmato le perizie ad integrazione in corso d'opera. È su questo che bisogna fare chiarezza. Soprattutto, occorre che il Parlamento legiferi in modo tale che l'appalto sia dato con il sistema del bando unico. È ora di finirla con i bandi finalizzati. Non intendo certamente criminalizzare alcun sistema. Tutti gli istituti contrattuali sono validi; si tratta solo di collocarli in un contesto di controllo politico e non di opinabilità.

VISCONTI. Però bisogna utilizzarli in maniera corretta.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Senatore Visconti, io sono corretto quanto lei. Siamo tutti corretti.

VISCONTI. Io parlo di scorrettezza tecnica.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Senatore Visconti, stiamo dicendo le stesse cose. Dobbiamo legiferare in modo che vi sia, anche

sotto il profilo tecnico, una precisione tale da non consentire opinabilità di sorta. Se gli appalti verranno dati sulla base dei progetti esecutivi e non di quelli di massima, se il progettista sarà non solo retribuito ma anche responsabilizzato, se l'impresa dovrà garantire la consegna dell'opera e fare ricorso ad assicurazioni e fidejussioni, si creerà un circuito oggettivo che non risolverà certo tutti i problemi (cerchiamo di non cadere in quell'infantilismo o moralismo di comodo presente in certa stampa italiana), ma che comunque ci metterà su un binario di serietà e di verifica. Al riguardo, il Governo non ha nessun complesso di inferiorità; anzi, ha già fatto la propria parte. Infatti, come ripeto, il regolamento relativo al bando unico è già stato inoltrato alla Presidenza del Consiglio, che a sua volta lo ha trasmesso al Consiglio di Stato e si è tuttora in attesa di un riscontro. Per quanto riguarda, invece, il recepimento della direttiva comunitaria in materia di appalti (tengo a precisare che il relativo regolamento è pronto da mesi e non da giorni), siamo in attesa che il Parlamento recepisca questa ed altre direttive comunitarie, dal momento che si è deciso di farle marciare tutte di pari passo. Ho inoltre presentato presso questo ramo del Parlamento un disegno di legge concernente le opere pubbliche; voglio quindi verificare il vostro tempismo nell'esaminarlo, nell'integrarlo e nell'approvarlo.

Veniamo ora alla questione relativa al porto di Ancona. Mi consenta di dirle, senatore Visconti, che a mio avviso si tratta di una sciocchezza.

BISSO. C'è stata una crisi della giunta comunale.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. La crisi di giunta è stata superata e lo stesso sindaco di Ancona, che ho incontrato di recente, mi ha sollecitato ad andare avanti.

Voi mi dovete spiegare perchè non dovrei avere fiducia in aziende che organizzano un consorzio rappresentativo del 40 per cento delle imprese locali e delle cooperative di maggior rilievo nazionale. Mi dovete spiegare perchè dovrei essere aprioristicamente contrario ad affidare in concessione un lavoro quando una gara di qualsiasi natura richiederebbe uno slittamento di almeno un anno. Perchè quindi non dovevo nutrire fiducia nell'azienda dei mezzi meccanici?

Nessuno è riuscito a darmi una motivazione valida, tant'è vero che anche coloro che precedentemente criticavano la mia decisione oggi la accettano. Si trattava quindi di un problema fittizio che, proprio per la sua inconsistenza, è caduto nel nulla.

Per quanto riguarda Venezia, debbo precisare che questo ramo del Parlamento ha approvato in prima lettura un disegno di legge proprio la settimana scorsa. Certamente vi sono ritardi legislativi, ma nel corso di quest'anno, durante il quale, per delega del Presidente del Consiglio, ho presieduto il Comitato per Venezia, voglio sottolineare che abbiamo lavorato duramente. Certo, senatore Visconti, stiamo lavorando in una situazione particolare: in questa fase ci occupiamo soprattutto di studio e di progettazione, anche perchè ci muoviamo su un terreno totalmente sconosciuto. Stiamo affrontando problemi che interessano un settore per il quale non esiste alcun tipo di tecnologia. Dobbiamo farci carico

della morfologia della laguna e tentare in qualche modo di ricostruirla. Abbiamo infatti optato per far contemporaneamente avanzare la difesa morfologica della laguna e la lotta all'inquinamento; questa precisa scelta politica comporta certamente lunghi tempi tecnici e richiede studi e progettazioni prima di passare alla realizzazione concreta. Comunque, stiamo cercando di accelerare il più possibile questi studi. Mi auguro che il Comitato, convocato per sabato prossimo dal Presidente del Consiglio, ottenga risultati concreti. Spero quindi che si adotterà il preannunciato decreto-legge a favore di Venezia, che dovrebbe attivare i fondi previsti per il 1991-1992.

Contemporaneamente però mi auguro che il decreto-legge non snaturi le finalità proprie della legge speciale per la salvaguardia di Venezia. Infatti non vorrei che un aspetto non fondamentale quale la rivitalizzazione del centro storico di Venezia (comune a tutte le aree urbane) sia affrontato e risolto con l'utilizzo delle scarse risorse disponibili per intervento finalizzato alla lotta all'inquinamento ed al recupero morfologico della laguna.

Sul progetto relativo al ponte sullo Stretto di Messina si possono avere opinioni diverse. Personalmente ritengo che oggi non esista una tecnologia che ci consenta di affrontare e risolvere il problema del collegamento tra le due diverse sponde. Certo, qualcuno, con grande enfasi, dà corpo alle proprie speranze e forse alle proprie illusioni. Però, considerata la situazione geofisica e la profondità marina, oggi non esistono idonee tecnologie.

GAMBINO. Vorrei capire se le sue affermazioni si fondano su indagini precise svolte in quella zona.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho parlato con tecnici che si interessano specificamente del problema. L'amministrazione dei lavori pubblici segue attentamente le discussioni e gli studi che si svolgono in proposito.

GAMBINO. Vorrei però sapere se le sue affermazioni rappresentano la conclusione di tanti anni di studio.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Certo non si tratta solo di una mia valutazione personale: sarei ben lieto se il progetto potesse essere realizzato. Tra l'altro il Ministro dei lavori pubblici del Marocco è estremamente interessato alla questione perchè spera in un collegamento analogo con Gibilterra. Se però vogliamo essere realistici, dobbiamo giungere a questa conclusione.

Ritengo di aver risposto a tutte le sollecitazioni emerse da un dibattito che si è rivelato particolarmente sereno e che perciò non ha offerto stimoli ad una replica più pungente, quale, ad esempio, quella sollecitata dal senatore Sanesi.

SANESI. Onorevole Ministro, l'ultima parte del suo intervento mi induce a fare una breve dichiarazione. Nel corso della discussione generale avevo testualmente detto: «La attendiamo alla nuova normativa sugli appalti e la invitiamo, signor Ministro, a definire idonee

procedure per una programmazione concertata, unita ad una interdisciplinarietà nella progettazione». Lei ha ripreso queste mie parole, dichiarando che questo aspetto del problema era già stato affrontato. In sostanza, lei ha fatto proprie le indicazioni da me formulate.

Debbo però rilevare anche che lei sta insistendo con troppa velleità sull'istituto della trattativa privata. Signor Ministro, vi è una profonda differenza tra concessione e trattativa privata; certamente lei lo sa, ma io, che sono più anziano, lo so ancora meglio. Dal punto di vista giuridico si può procedere a trattativa privata solo se sussiste una certa urgenza. Infatti, purtroppo, dall'altra parte del tavolo in cui si procede a trattativa privata non siede sempre una persona onesta: guarda caso, l'80 per cento delle occasioni in cui si è proceduto a trattativa privata hanno dato risultati estremamente negativi. Signor Ministro, la invito a consultare l'elenco delle persone responsabili di questi inconvenienti; le cose potrebbero cambiare solo se si procedesse ad una profonda riforma. Se però non si intende agire in tal senso, mi dichiaro fermamente contrario alla trattativa privata e ripeto qui quanto ho esplicitato più volte in Aula: cercherò in ogni modo di bloccare le deliberazioni di Palazzo Vecchio che si dovessero muovere in tal senso proprio perchè ho paura di simili accadimenti.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. I senatori Visconti, Lotti, Patriarca e Mariotti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premessi,

che in attuazione delle leggi n. 41 del 1986 e n. 67 del 1988, di rifinanziamento della legge 16 ottobre 1975, n. 492, sono stati avviati programmi di costruzione di alloggi di edilizia agevolata, a proprietà indivisa ed in locazione, da assegnare a soggetti appartenenti alla Forze armate, alla Polizia di Stato, all'Arma dei Carabinieri, alla Guardia di Finanza, alla Guardia Forestale, al Corpo degli Agenti di custodia, alle Capitanerie di porto;

che la spesa dei programmi avviati, data la lievitazione dei costi di costruzione, supera quella originaria rispetto alla quale è calcolata l'aliquota del 4 per cento come contributo dello Stato;

che la maggiore spesa a carico dei cooperatori non è coperta, pertanto, dal predetto contributo.

impegna il Governo:

a concedere un contributo integrativo, di durata e misura pari a quelle del contributo originario, a favore delle citate cooperative edilizie che non abbiano ultimata la costruzione degli alloggi di loro competenza».

0/2547/1/8-Tab.9

Senatore Visconti, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

VISCONTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'ordine del giorno 0/2547/1/8 Tab. 9, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori, accolto dal relatore e dal rappresentante del Governo nell'ambito delle competenze a lui assegnate dalle leggi vigenti nei limiti delle risorse disponibili.

È approvato

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5^a Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter del disegno di legge n. 2547 e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione.

VISCONTI. A nome del Gruppo comunista preannuncio che presenteremo un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno ulteriori osservazioni, il mandato a redigere il rapporto resta conferito al senatore Marniga.

Sospendiamo ora brevemente i nostri lavori.

I lavori vengono sospesi alle ore 16,45 e sono ripresi alle ore 17.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame delle tabelle 11, 11-bis e 11-ter, relative allo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, e delle parti ad esse connesse del disegno di legge finanziaria.

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

PINNA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, nell'affrontare il bilancio del settore delle poste e delle telecomunicazioni credo sia per tutti difficile liberarsi da un senso di ritualità e di ripetizione di cose già dette. Questo per lo meno era il mio stato d'animo fino a quando ho ascoltato la relazione del senatore Nieddu, che ringrazio. Il collega Nieddu, tralasciando per un momento di essere il relatore, ad un tratto ha cominciato ad esprimere la sua reale opinione sulla politica seguita dal Governo per il settore delle poste e delle telecomunicazioni, manifestando alcune interessanti convergenze con le nostre posizioni. A creare questo senso di ripetitività concorre, a mio giudizio, non tanto la sostanziale identità della tabella di quest'anno a quella del 1990 e a quelle degli anni precedenti, quanto piuttosto il fatto che non sono stati modificati i meccanismi fondamentali di funzionamento dell'intero sistema.

Mi riferisco, innanzitutto, al fatto che la riforma del Ministero, nonostante se ne parli ormai da quasi quarant'anni (se ne occupò persino Nenni nel 1964), è ancora ferma al palo e non si sa se vedrà la luce in questa legislatura.

Mi riferisco inoltre, al fatto che di riforma delle telecomunicazioni, dopo le affermazioni rese dal ministro Mammì in questa Commissione qualche settimana fa, non sembra più lecito neppure parlare. Sembra di

capire, infatti, che l'idea-chiave del disegno di legge del Governo (la concessionaria unica come garanzia forte della gestione unitaria della rete e del servizio e di razionalizzazione del settore) sia stata abbandonata e che tutto si voglia ridurre, nella migliore delle ipotesi, alla spartizione del patrimonio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici fra le attuali concessionarie e alla dispersione del personale nell'ambito della pubblica amministrazione. Preferiamo comunque sospendere il nostro giudizio al riguardo in attesa di conoscere il contenuto degli emendamenti preannunciati.

Mi riferisco, infine, alla legge n. 39 del 1982. Nonostante i ripetuti impegni a fornire alle Commissioni parlamentari dati conoscitivi per un'analisi precisa dei costi dei vari interventi e a modificarla, questa legge, anno dopo anno, continua a finanziare interventi diversi, come, ad esempio, quelli per i centri di meccanizzazione, che l'Amministrazione sostiene di non essere in grado di gestire e che sembra orientarsi ad affidare a terzi. È vero che le risorse stanziata nella legge finanziaria dello scorso anno sono rimaste congelate e che lo stesso accadrà quest'anno, ma non può essere certo questa la soluzione da dare al problema degli investimenti nel settore delle poste e delle telecomunicazioni.

In breve, intendo dire che, non essendo stato modificato il quadro di comando, il Ministro per esercitare le sue funzioni è tuttora costretto ad avvalersi delle strutture delle stesse aziende che dovrebbe indirizzare e controllare e che, di conseguenze, tutto prosegue quasi per inerzia, attraverso aggiustamenti marginali ed interventi provvisori.

Intanto, settori importanti del servizio si dequalificano, rendendo «necessario» il ricorso ai privati, vuoi a titolo sperimentale (come per gli espressi), vuoi perchè il disservizio pubblico promuove di per sé l'iniziativa dei privati.

La presenza dei privati nel settore - sia ben chiaro - non ha niente di negativo. Ciò che però non è accettabile è che manchi da parte dell'Amministrazione una strategia chiara e comprensibile. Affidare ai privati segmenti del servizio (come la consegna degli espressi) mantenendo a carico dell'Amministrazione la parte più onerosa (come la raccolta e, naturalmente, il personale che già svolgeva quel servizio) non può che costituire un'operazione a perdere. Allora, ha davvero ragione il collega Nieddu quando dice che in questo modo si stanno svendendo ai privati i servizi remunerativi con il rischio che restino all'Amministrazione le parti meno produttive.

La situazione finanziaria dell'Amministrazione sta a dimostrare che per questa via nè si risana, nè si dà efficienza ai servizi. Il disavanzo annuo, come nei tre esercizi precedenti, continua ad aggirarsi sui 1.800-2.000 miliardi di lire ed i ripiani operati dal Tesoro dal 1972 ad oggi hanno raggiunto la somma di 22.000 miliardi di lire. L'incremento delle entrate, negli ultimi anni, è stato mediamente di appena il 7,5 per cento, mentre gli oneri per il personale sono cresciuti in misura rilevante, nonostante le unità presenti siano diminuite di alcune decine di migliaia. Questo è il segno che il personale non è troppo remunerato, ma che c'è una pessima organizzazione del lavoro.

I residui passivi tendono ad aumentare: nel 1990, a bilancio assestato, ammontano a 5.552 miliardi di lire, mentre nel 1989 ammontavano a 5.025 miliardi di lire.

Come è stato giustamente rilevato dal relatore, il settore dove più gravi sono i disservizi è quello delle corrispondenze. I tempi di recapiti di una lettera sono sempre lontanissimi da quelli medi europei. Da un rapporto del CENSIS del 1989 risulta che il tempo medio di recapito di una lettera è di otto giorni, mentre una raccomandata ne impiega da cinque a sei ed un espresso da sei a sette. In Italia le cassette vengono svuotate mediamente ogni due giorni (a Milano e a Roma ogni tre giorni e mezzo), mentre negli altri paesi europei vengono svuotate anche cinque volte al giorno. Ora l'Amministrazione fa sapere che le cose sono nettamente migliorate e noi vogliamo crederci. In ogni caso, però, siamo appena tornati ai tempi di consegna necessari nel 1985 e siamo ben lontani da quelli del 1983. Nonostante le migliaia di miliardi investiti e le tecnologie introdotte, siamo dunque tornati indietro anzichè andare avanti.

Come si spiega tutto questo?

Le ragioni sono note: i troppi soggetti che si occupano di trasporto postale, la congestione urbana, la sottoutilizzazione delle meccanizzazione e soprattutto l'aumento abnorme delle corrispondenze commerciali in conseguenza di tariffe irrisorie. A queste ragioni il ministro Mammi, con molta sincerità e franchezza, ne ha aggiunte altre nel dibattito svoltosi alla Camera: ad esempio, ha richiamato la scarsa produttività del personale, la difficoltà ad ottenere la turnazione negli orari di servizio o nel godimento delle ferie, la forte pressione sull'Amministrazione per il trasferimento del personale dal Nord al Sud, ove peraltro si registrano giú situazioni di esubero.

Anche su questo punto l'opinione del relatore sembra divergere da quella del Ministro. Noi siamo d'accordo con il senatore Nieddu che i nostri postelegrafonici non sono nè migliori nè peggiori di quelli del resto d'Europa. Ma se i nostri, come dice il Ministro, sono scarsamente produttivi, qualche responsabilità dovrà pur averla chi li ha diretti in passato e chi li dirige attualmente. Non basta denunciare un fenomeno o lamentarsene, magari trovando in ciò il pretesto per privatizzare ulteriori pezzi del servizio. Onorevole relatore, onorevole Ministro, se la lunga consuetudine a ricercare nel settore postale (un settore che interessa circa 250.000 dipendenti) il consenso a tutti i costi ha creato nell'Amministrazione cattive abitudini a discapito del servizio, occorre che il Governo sappia assumersi le sue responsabilità anche compiendo scelte che inizialmente potrebbero rivelarsi impopolari.

Anche delle tariffe si parla ormai da anni. Il senatore Nieddu le colloca tra le principali cause dello squilibrio finanziario dell'Amministrazione. Sono perfettamente d'accordo, a condizione però che sia sfatato un luogo comune, cioè che tutte le tariffe postali in Italia siano più basse rispetto al resto d'Europa. Semmai, è vero il contrario, come dimostra una recente indagine curata da una associazione in difesa dei consumatori, che ci ha comunicato i relativi risultati: ad esempio, in base a questa indagine abbiamo le tariffe più alte per le lettere, le cartoline, i pacchi fino ad un chilogrammo e siamo ai primissimi posti per l'elevato livello delle tariffe per le raccomandate e gli espressi.

Tra l'altro, ciò sta a dimostrare come la crisi dell'Amministrazione abbia radici profonde e non sia sanabile attraverso incrementi generalizzati delle tariffe, che tra l'altro il mercato non consente più.

Invece, è vero che in Italia sono basse le tariffe relative alle stampe quotidiane, a quelle periodiche e a quelle pubblicitarie.

Se è vero che per le stampe quotidiane e periodiche le tariffe agevolate hanno una giustificazione sociale e culturale (occorre infatti far pervenire facilmente ai cittadini le informazioni), non riusciamo a capire il persistere di un privilegio per le stampe commerciali, che sono quelle che più intasano il servizio, occupando oltre il 50 per cento del trasporto totale. La nostra proposta è che sia reso remunerativo il recapito di questa massa gigantesca di stampe commerciali elevandone rapidamente le tariffe per avviare il servizio alla normalità.

Vorrei poi aggiungere che da una parte si mantengono tariffe irrisorie per le stampe commerciali, mentre dall'altra si accetta a malincuore il rispetto delle regole del mercato. Come già ho segnalato al Ministro con un'interrogazione, le stampe commerciali talvolta vengono lavorate - contrariamente alle regole - in modo prioritario rispetto alle altre corrispondenze a causa di un rapporto non proprio corretto tra alcune imprese commerciali ed alcuni dirigenti postali. Mi risulta infatti che talvolta le stampe commerciali finiscano per avere la precedenza anche sulle stampe ordinarie.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Senatore Pinna, non ho ancora letto la sua interrogazione, ma vorrei sapere se essa contiene elementi utili.

PINNA. Signor Ministro, se lei vorrà porre mano a risanare l'Amministrazione incrementando le tariffe per le stampe commerciali troverà sicuramente il pieno appoggio della nostra parte politica. Quello che non si giustifica è che, a fronte delle difficoltà che ho prima richiamato, si scelga invece la strada delle privatizzazioni a macchia di leopardo, senza una strategia chiara da discutere con il Parlamento, dalla quale emergano le convenienze economiche, finanziarie e di efficienza dell'Amministrazione nel caso in cui si proceda alla privatizzazione o comunque si dia il servizio in concessione.

Sono queste le ragioni per cui non ci convince l'ipotesi di affidare all'ELSAG i centri di servizio postale o di privatizzare il servizio dei telegrammi e dei pacchi postali, cui pure si è fatto riferimento. Il fatto che l'ELSAG sia una società pubblica non è una ragione sufficiente per ritenere che il servizio sarà più efficiente e costerà meno. Al riguardo voglio ricordare che abbiamo ripetutamente chiesto i dati di una analisi dei costi che dimostri la convenienza economica delle concessioni in esclusiva all'Italposte. Dalla stessa tabella delle Poste si ricava al riguardo che un ufficio postale costruito dall'Italposte in un qualsiasi comune non capoluogo di provincia costa mediamente 1 miliardo e 700 milioni, mentre un alloggio di servizio - che rientra nei parametri dell'edilizia economica e popolare - a favore dei postelegrafonici costa intorno ai 160 milioni.

In sintesi, pur non escludendo un ruolo dei privati in quel settore, a noi pare contraddittorio che lo Stato investa tra la legge n. 39 del 1982 e la legge n. 887 ben 10.000 miliardi in immobili, tecnologie ed impianti sofisticati con l'obiettivo di qualificare i servizi e, al momento di raccogliere i frutti di questi consistenti investimenti, alzi invece

bandiera bianca perchè il personale non sarebbe governabile e preparato a gestire quel nuovo segmento del servizio rappresentato dalla nuove tecnologie. Perchè allora sono stati fatti quegli investimenti?

Restiamo convinti che la via da percorrere sia invece un'altra: occorre accelerare i tempi della riforma attribuendo al Ministero reale autonomia e poteri di indirizzo e di controllo, trasformando l'Amministrazione in ente pubblico economico. Nel frattempo, occorre però mettere in atto tutte quelle iniziative che consentano un recupero di risorse e di efficienza. Non è pensabile, ad esempio, neppure nel quadro del futuro ente pubblico economico, che si possa in breve tempo rimediare ai vuoti di organico nella dirigenza. Ci ricordava ieri il relatore che in una azienda di 240.000 addetti non vi sono più dirigenti giovani: tutti o quasi tutti hanno più di 60 anni. Anche questo fa riflettere sul futuro che il Governo intende dare al servizio postale.

È chiaro che un servizio che dovesse progressivamente diventare acefalo è destinato a non andare avanti. Anche in questo caso più che la storia delle difficoltà a fare i concorsi per la dirigenza vorremmo ascoltare le soluzioni che propone il Governo.

Allo stesso modo non si potranno di colpo riqualificare decine di migliaia di persone, considerato che, se veramente vogliamo muoverci verso un servizio tecnologicamente più avanzato ed efficiente, in tutti questi anni l'Amministrazione ha investito molto poco nell'aggiornamento del personale: soltanto 2.000 dipendenti sono stati avviati a corsi di aggiornamento. Inoltre per la ricerca sono state utilizzate solo in parte le risorse disponibili, che pure sono di modesta entità.

Ci domandiamo poi se non sia utile orientare in modo diverso gli investimenti e se siano ancora valide le voci di spesa della legge n. 39, del 1982 e del piano decennale. Ad esempio, con la diffusione del telefono, del telefax e degli altri servizi telematici, come la posta elettronica, ci sembra ragionevole prevedere una relativa riduzione (che peraltro appare già in atto) della massa delle corrispondenze tradizionali. C'è allora da chiedersi se davvero convenga continuare a costruire in tutta Italia grandiosi e costosi centri di meccanizzazione sulla cui produttività vi sono da sempre fondati dubbi. Ricordo, al riguardo, che nel corso di una visita al centro di meccanizzazione di Fiumicino ci fu detto che circa il 50 per cento delle corrispondenze non poteva essere lavorato meccanicamente a causa del formato non standardizzato delle buste; un fatto tecnico, elementarissimo, impedisce dunque l'utilizzazione di una struttura costata centinaia di miliardi.

Se questa è la linea di tendenza, è preferibile, a nostro giudizio, spostare consistenti investimenti verso la diffusione dei servizi telematici e verso il bancoposta, attivando una rete di servizi di tipo bancario che sarebbe altamente remunerativa per l'Amministrazione (e contribuirebbe quindi anche a risanare il disavanzo) oltre che socialmente di grande utilità per gli stessi cittadini, considerata la capillare diffusione degli uffici postali, che sono circa 15.000.

Mi si risponderà, come ha fatto ieri il senatore Nieddu, che in questa direzione si sta già facendo molto. Personalmente, non sono del tutto d'accordo. I nuovi servizi, i servizi più avanzati riguardano spesso una parte trascurabile del territorio e dell'utenza. Ad esempio, la posta

celere interessa duecento punti di accettazione e la posta elettronica otto punti, per un traffico complessivo di appena 11 milioni di corrispondenze.

Ben vengano le innovazioni. Ben vengano il portafoglio elettronico ed il «pensionato telematizzato» di cui parlava ieri il relatore. È giusto attivare anche servizi per il cambio di valuta, per l'offerta di servizi finanziari e così via. Tuttavia, la nostra preoccupazione è che questi servizi restino una sorta di fiore all'occhiello dell'Amministrazione.

Occorre allora chiedersi, signor Ministro e onorevole relatore: cosa avviene nei 15.000 uffici periferici? Spesso i locali sono in uno stato deplorabile, persino dichiarati ufficialmente malsani dalle stesse unità sanitarie locali. Citerò, a titolo di esempio, l'ufficio postale di Belvi, in Sardegna (ma non è l'unico), che è stato formalmente dichiarato inadeguato dall'unità sanitaria locale e che continua tuttora a funzionare.

Gli uffici locali sono spesso riscaldati con pericolose e maleodoranti stufette a gas e privi di sedie per gli anziani che attendono di riscuotere la pensione. Altro che «pensionato telematizzato», senatore Nieddu! Gli impiegati mancano delle calcolatrici e dei materiali più comuni. Non ci sono nè barriere, nè dispositivi antirapina. Nella mia regione, la Sardegna, uno stesso ufficio locale ha subito tre rapine nell'arco di pochi mesi. Ne consegue che coloro che lavorano in quegli uffici postali vivono (il che è del tutto comprensibile) in uno stato di tensione continua di fronte al dilagare di certi fenomeni. Ecco perchè una parte importante degli investimenti deve essere finalizzata ad accelerare i programmi di costruzione degli edifici destinati agli uffici locali, a risanare quelli malsani dotandoli anche di barriere antirapina, a fornirli delle strumentazioni telematiche in modo tale da garantire agli utenti (a tutti gli utenti, non solo a quelli delle grandi città) una molteplicità di nuovi servizi.

Per quanto riguarda gli alloggi di servizio, domando al Ministro se consideri ancora utile che l'Amministrazione si carichi di un patrimonio costoso e sempre più difficile da gestire (come dimostrano i diversi disegni di legge all'esame della Commissione) e se non sia invece da valutare l'opportunità di una politica di incentivi per i dipendenti (singoli oppure organizzati in consorzi o cooperative) perchè provvedano a dotarsi in proprio di un alloggio, mettendo in moto così anche una certa quantità di risorse proprie.

I ritardi e le disfunzioni nel settore della telefonia, nonostante lo sforzo finanziario in atto, restano a nostro giudizio gravi. Un altro anno è trascorso senza che il Parlamento abbia potuto varare una riforma. La frammentazione del servizio fra diversi gestori contribuisce a mantenere bassa la qualità e alti i costi. Negli Stati Uniti d'America su mille telefonate solo una, in media, non va a destinazione, pur essendo le tariffe tra le più basse del mondo. L'esperienza di ciascuno di noi, oltre alle proteste quotidiane dei cittadini, dimostra quanto diversa sia la situazione italiana e quanto urgente sia dare razionalità al settore, riconducendo sotto uno stesso comando la pluralità dei gestori e separando le società di gestione da quelle manifatturiere, secondo una corretta regola di mercato.

Concludendo, questo è stato l'anno del varo della riforma dell'emittenza radiotelevisiva. Al di là dei gravi limiti della legge, che a suo tempo abbiamo denunciato, questa prima fase di applicazione della stessa è sicuramente assai delicata.

Il Ministro ha comunicato nei giorni scorsi i dati relativi alle domande di concessione presentate al 23 ottobre 1990. Le domande di concessione televisiva in ambito nazionale sono ventitrè, mentre sono cinque quelle per programmi esteri. È evidente che sarà impossibile soddisfare tutte le richieste e in ciò cogliamo fin da questo momento una conferma del fatto che tre concessioni allo stesso soggetto in ambito nazionale siano una limitazione del pluralismo, oltre che un errore ed un limite della legge.

Poichè il piano di assegnazione delle frequenze dovrebbe essere definito entro il 20 febbraio prossimo, vorremmo sapere dal Ministro se sia già stata attivata la commissione prevista dall'articolo 34 della legge n. 223, del 1990, che dovrebbe esprimere un parere meditato e non formale sul piano stesso. La commissione dovrebbe tener conto degli orientamenti del Ministero ed avvalersi di esperti e di consulenti e non potrebbe certo improvvisare un parere al riguardo.

Poichè le concessioni dovranno essere rilasciate entro il 19 agosto 1991, vorremmo sapere dal Ministro a che punto è l'elaborazione del regolamento di attuazione, dato che ciò costituisce uno degli aspetti più delicati della legge.

In una parola, saremo grati al Ministro se vorrà tenere puntualmente informata la Commissione dell'applicazione della legge, in modo tale che eventuali limiti della normativa che venissero riscontrati possano essere corretti.

SANESI. Signor Presidente, signor Ministro, desidero sottolineare all'inizio di questo mio breve intervento la necessità di accelerare l'*iter* delle riforme che da tempo il Governo ha presentato, soprattutto quella che si riferisce al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Fino ad oggi l'*iter* di questa riforma è stata rallentata dalle divisioni presenti all'interno del Governo e della maggioranza; superata questa fase, il problema dovrebbe essere risolto e con la sua soluzione dovremmo venire a conoscenza degli effetti di quella prospettiva (oggi soltanto tale) di privatizzazione di alcuni servizi o segmenti di servizi. Se è vero che esiste sempre un rapporto tra causa ed effetto, dovremmo definitivamente accertare se la privatizzazione deve essere considerata in funzione esclusivamente della domanda che molti si sono posti: cioè se si sta procedendo con un concetto punitivo nei confronti del personale dell'amministrazione pubblica. Per quanto riguarda il servizio dei recapiti ed espressi, per esempio, si è avuto qualche buono risultato con la privatizzazione di questo settore ad opera dell'Amministrazione delle poste del compartimento di Firenze, che è stata realizzata a prescindere da qualsiasi ricapitalizzazione.

Ritornando ad affrontare il tema della riforma dell'Amministrazione, volevo sapere se ci si sta orientando verso una trasformazione dell'Amministrazione in ente economico pubblico, secondo lo schema dell'ente Ferrovie dello Stato. Quando abbiamo modificato la legge n. 210, del 1985, abbiamo compiuto un passo in avanti, ma abbiamo

commesso un errore, perchè non abbiamo voluto riformulare tutta la legge. Quindi, se dobbiamo occuparci di questa riforma dobbiamo riscrivere tutta la legge e non ridisegnarla sulla situazione esistente. Signor Ministro, il mio è un benevolo avvertimento.

Il problema dell'adeguamento delle tariffe agevolate va considerato in un'ottica diversa da quella del senatore Nieddu, che ha fatto un'ottima relazione da tutti i punti di vista, sia quantitativi che qualitativi. Il senatore Nieddu ha dichiarato che la non concessione di agevolazioni servirà a snellire i servizi dalla massa enorme di stampa quotidiana, periodica e pubblicitaria che intralcia e appesantisce le consegne. Ciò in parte è anche vero, ma un relatore scrupoloso, come il senatore Nieddu, doveva tener presente che l'anno scorso il ministro Mammi ha accolto come raccomandazione un ordine del giorno sottoscritto da me e dal senatore Visibelli, il cui testo era il seguente:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in riferimento alle tariffe stabilite con il decreto ministeriale 16 settembre 1989 concernente «Revisione delle tariffe postali delle stampe e delle stampe periodiche all'interno della Repubblica», ravvisato che questo provvedimento determinerà la fine dei piccoli editori i quali, fonte più viva della libertà di espressione, non possono attingere ai *budget* pubblicitari degli enti parastatali e della grande industria privata,

impegna il Governo:

affinchè riveda il provvedimento, operando perchè la libertà di stampa non venga considerata solo una vanità della democrazia ma trovi la sua estrinsecazione in un equilibrio dei gravami fiscali che così come prefissati non potrebbero essere sopportati da piccoli editori».

(0/1849/1/8-Tab.11)

Il ministro Mammi accettò questo ordine del giorno come raccomandazione. Allora, senatore Nieddu, se questo era l'intendimento del Ministro l'anno scorso, ciò non può essere cancellato; coloro che uscirebbero più danneggiati da una soluzione del genere, cioè dalla soppressione delle agevolazioni fiscali, sarebbero proprio i piccoli imprenditori che sono importanti per la sopravvivenza di una certa parastampa (non stampa), che risulterebbe sacrificata da una contrazione delle tariffe.

Infine, desidero fare una raccomandazione al Ministro. Le raccomandiamo il puntuale rispetto degli impegni assunti il 5 agosto quando venne approvato - anche se con il nostro voto contrario - il provvedimento sul sistema radiotelevisivo, e quindi il puntuale rispetto delle scadenze per gli adempimenti nell'attuazione di quella legge.

Signor Presidente, concludo il mio intervento, annunciando il voto contrario del Gruppo del Movimento sociale italiano nei confronti della proposta di rapporto favorevole sulla tabella n. 11 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria, in quanto tutta l'impostazione di quest'ultima non ci permette di votare a favore.

VELLA. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mentre si esamina la tabella n. 11, ritengo che sia d'obbligo ribadire la necessità di realizzare una nuova impalcatura, una nuova complessiva organizzazione nel settore dei servizi postali delle telecomunicazioni e dei servizi telefonici. Questa riforma viene molto avvertita. Per esempio, quella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che dovrebbe attribuire al Ministero soltanto una funzione di programmazione, concedendo ad altri la gestione dei servizi, è una riforma che tarda ad attuarsi con tutti i danni rilevabili che ne conseguono.

Fatta questa premessa, devo dire che la tabella n. 11 ricalca, anche per questi motivi, le precedenti impostazioni ed evidenzia le attuali esigenze di carattere finanziario ed organizzativo; ad essa poi è collegata l'impostazione programmatica che noi condividiamo.

Dalla tabella in esame possono essere dedotti alcuni risultati positivi, raggiunti sia nel settore del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, e viene anche dedotta una giusta impostazione per il 1991. Innanzi tutto dobbiamo rilevare la bontà di alcuni risultati raggiunti anche a dispetto delle notevoli difficoltà di natura finanziaria.

Per quanto concerne l'aumento della spesa, oltre al meccanico aumento dovuto al processo inflattivo nel settore delle poste e delle telecomunicazioni, torna di nuovo alla nostra attenzione l'ampiezza della spesa relativa al personale. Comunque, una politica del personale più efficiente potrà essere attuata attraverso la riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Intanto, va apprezzato lo sforzo portato avanti dall'attuale Governo per migliorare il settore del personale, non soltanto attraverso una nuova politica delle assunzioni che (come specificherò anche in seguito) devono essere in qualche modo ridotte, ma anche tramite l'impegno per la professionalizzazione dello stesso personale. Ritengo opportuno sottolineare che occorre proiettarsi verso nuove forme organizzative e prepararsi fin da ora ad affrontare tutte le esigenze che scaturiranno dalla riforma del settore. Quindi, non credo che il problema da risolvere sia solo quello relativo alla copertura dei posti previsti nella pianta organica (forse dei problemi esistono nelle categorie dirigenziali); la prima esigenza è quella di razionalizzare l'esistente e di dare preminenza all'applicazione dei nuovi sistemi e delle nuove tecnologie nel settore della telematica.

Quindi, il proposito evidenziato nella tabella 11 di ampliare i servizi telematici (posta elettronica, sportello elettronico, portafoglio elettronico) viene da noi condiviso e caldeggiato nella convinzione che in tal modo si migliori il servizio e si operino economie di gestione. L'entità delle spese di investimento per l'automazione e la meccanizzazione dei servizi postali e di telecomunicazione ci consente di esprimere un giudizio positivo sull'azione del Governo.

Per questo motivo abbiamo apprezzato il rilievo fatto dal relatore Nieddu in ordine alla necessità di rifinanziare la legge n. 39 del 1982, quantomeno fino al momento dell'emanazione di una nuova legge, cioè fino a quando si darà una nuova regolamentazione alla materia. Fino a quel momento, però, dobbiamo servirci della normativa esistente, limitandoci ad un impegno per una nuova regolamentazione più

complessiva ed organica del settore. Diamo atto al ministro Mammi di aver sempre sottolineato queste esigenze.

Condividiamo anche un'ulteriore osservazione: per pervenire ad un risanamento finanziario si dovrà modificare l'attuale regolamentazione delle tariffe agevolate che non costituiscono oneri sociali in senso stretto. Dobbiamo prendere atto che vi è stato un miglioramento del servizio postale. Certo, possiamo sempre esprimere osservazioni critiche e riserve, ma questo è un dato di fatto che nessuno può smentire: vi è stato un miglioramento del servizio ed una notevole riduzione dei tempi di consegna.

Per quanto concerne il settore delle telecomunicazioni, mi limiterò a fare alcune brevi considerazioni. Registriamo il raggiungimento degli obiettivi dell'ampliamento delle reti e degli impianti e del miglioramento dei servizi tramite l'introduzione di nuove tecnologie, in particolare per quanto riguarda il Mezzogiorno. Presto sarà necessario definire la nuova organizzazione del servizio: tale esigenza è sicuramente avvertita in modo unanime al fine di superare le attuali incertezze. Non concordiamo però nel respingere *tout-court* l'ipotesi di possibili sinergie tra pubblico e privato; anzi, ci sembra che si possano realizzare servizi pubblici e privati inseriti in una programmazione globale che tenga conto dei costi, delle remunerazioni e della funzionalità dei servizi.

Voglio aggiungere che a nostro parere la professionalizzazione del personale rimane uno dei punti più importanti ed uno degli obiettivi prioritari anche in previsione della ristrutturazione cui fa riferimento il disegno di legge n. 1685. Questo non è soltanto un obiettivo, ma anche un auspicio che ci auguriamo possa essere ulteriormente rafforzato nel momento in cui si esamina la tabella 11 del bilancio dello Stato. Riteniamo infatti che nel momento in cui entrerà in vigore la nuova normativa, cioè nel momento in cui si attuerà la ristrutturazione nel settore partendo dall'«anno zero», non ci dovremo trovare impreparati di fronte ai mille ostacoli che le novità organizzative e gestionali ci presenteranno.

Proprio per questa preoccupazione abbiamo richiamato all'attenzione della Commissione tale problema, invitando a riflettere tutti coloro che lavorano nel settore. Ribadisco comunque che la professionalizzazione del personale per noi resta uno dei punti fondamentali.

Per tutte queste valutazioni, il Gruppo socialista esprime il proprio consenso sulla tabella 11.

ANDÒ. Signor Presidente, onorevole Ministro, obiettivo fondamentale di questo intervento è quello di esprimere il consenso del Gruppo della Democrazia cristiana sulla tabella 11 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria. Anch'io mi associo al coro unanime di apprezzamento levatosi in quest'Aula per la relazione del senatore Nieddu, che giudico esauriente, intelligente e correttamente provocatoria per quel senso di saggio equilibrio che gli proviene dalla grande esperienza maturata nel settore.

Questa però è anche l'occasione per fare alcune brevi riflessioni da inserire nel quadro complessivo cui è finalizzata la discussione in seconda lettura dei documenti finanziari. Anzitutto bisogna procedere ad alcuni riferimenti politici, che saranno utili alla continuità

dell'impresa legislativa che noi parlamentari dovremmo intraprendere nel settore. Per quanto concerne in particolare l'Amministrazione postale non si può non prendere atto positivamente del mantenimento dell'impegno e della riduzione del 15 per cento del disavanzo. L'anno scorso il senatore Pinna sosteneva che questo traguardo non sarebbe stato raggiunto poichè in realtà non era raggiungibile. Tuttavia, quest'anno i numeri ci confermano che quel risultato è stato conseguito.

Certamente, come ha detto il senatore Vella, ciò è attribuibile alla riduzione del *deficit*, cioè al miglioramento sul piano dell'efficienza, che aveva negativamente caratterizzato negli anni passati l'Amministrazione postale del nostro paese, soprattutto in riferimento alla situazione europea. Tuttavia sussiste ancora un *deficit* di circa 2.000 miliardi e permane un *gap* da colmare tra l'Italia ed altri paesi europei.

Alla Camera, ma anche qui al Senato in diverse occasioni, il Ministro ha attribuito la responsabilità di questa situazione a particolari motivi, anzitutto alle tariffe agevolate per la stampa: ricordo che per il recapito della stampa si pagano 6 lire mentre in Europa si pagano mediamente lire 105. Ricordo anche che nella stampa sono ricompresi i fogli con il 30 per cento di testo ed il 70 per cento di pubblicità.

Il senatore Sanesi ha ricordato che ancora una volta lo scorso anno il Ministro ha accolto come raccomandazione un ordine del giorno che impegnava il Governo a diminuire l'inefficienza delle spese postali. Perciò, di fronte ad una diagnosi così vecchia, non può non emergere la pressante richiesta che il Governo adotti le necessarie terapie per curare questa malattia. Infatti se l'anno prossimo ci troveremo di nuovo di fronte alla medesima diagnosi non potremo più essere soddisfatti delle previsioni e degli ordini del giorno.

La responsabilità della situazione viene fatta risalire dal Ministro anche al costo del contratto, richiamando la discussione sugli 800 miliardi. Per la verità tale contratto è stato sottoscritto dal Governo ed ha durata poliennale; credo quindi che esso rientri nell'ambito del tasso di inflazione programmato. Certamente esistono dei meccanismi automatici perversi: gli organici sono bloccati da due anni e perciò è necessario riesaminare i parametri.

Sempre per quanto riguarda il personale, il Ministro ha ripetutamente espresso propensione per quanto concerne la privatizzazione. Su questo argomento il relatore non si è intrattenuto. Pertanto, lo prego di fare un breve cenno su questo tema nella sua replica, per dare alla Commissione un quadro più compiuto.

La soluzione di razionalizzazione è stata individuata nell'affidamento di alcuni segmenti del servizio in concessione ai privati. Molte opposizioni a tale soluzione, motivate da varie ragioni, sono sostanzialmente determinate da una sorta di meccanismo di riflesso tipo quello del «cane di Pavlov», da una sorta di pregiudizio antico, ideologico, sulle privatizzazioni. Tuttavia, al di là di queste motivazioni, desidero dire (dopo aver sottolineato che non condivido - se mai vi fosse - questo pregiudizio) che le esperienze positive che sono state conseguite devono essere riviste in un quadro organico, tenendo presente che bisogna evitare l'antica vicenda che si è verificata nella alienazione dei beni e sempre in tutte le relazioni con l'imprenditoria privata: lo Stato finisce

nel lungo periodo per mantenere ciò che è poco produttivo e per cedere quello che è più produttivo. Salvo poi, nel caso di crisi del più produttivo, a doverlo riacquisire, magari con ulteriori costi. Credo che questo rischio possa essere evitato nel quadro di una programmazione precisa, di una identificazione e modalità dei segmenti, che non può essere disgiunta dal meccanismo con il quale si prevede l'ente pubblico economico, senza dimenticare che sul piano delle risorse alcuni aspetti potrebbero emergere positivamente dalle ipotesi che sono legislativamente pendenti in questa Commissione (come, per esempio, la cessione degli alloggi di servizio e lo dico per dare una risposta alle osservazioni puntuali del senatore Pinna).

Per quanto riguarda il settore delle telecomunicazioni, è stato previsto un ulteriore stanziamento in conto capitale per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici. Ci rendiamo conto della motivazione e della necessità di continuare la spesa in conto capitale. Quindi, non vorrei sollevare e non sollevo il problema che una capitalizzazione, una patrimonializzazione dell'Azienda può avere influenza sui calcoli che sono stati posti a base del provvedimento sul riassetto del settore per l'assorbimento da parte dell'IRI (e quindi poi per il trasferimento alle società operative). Tuttavia, voglio cogliere questa occasione per sottolineare che il problema della riforma è ancora aperto e per ribadire l'interesse con il quale il Gruppo della Democrazia cristiana ha accolto l'annuncio da parte del Governo di presentare emendamenti su un testo che è sicuramente un'utile e positiva base di lavoro, ma che - a mio avviso - presenta alcune sacche di farraginosità e di timidezza. Sicuramente gli emendamenti - in corso di predisposizione da parte del Governo - saranno diretti al superamento di tale farraginosità anche se rimane il problema di coordinare il vecchio testo e la precedente relazione, che si basavano sul principio dell'unicità di concessione e del superamento dell'antica espressione «dello spezzatino telefonico», con la possibilità di una pluralità di concessioni, che mi sembra rientri nella logica delle scelte possibili, come è emerso dal dibattito in Commissione e anche dagli esiti dei sopralluoghi effettuati nel corso di questi mesi. Per quanto riguarda l'aspetto della timidezza, desidero sottolineare la necessità di affrontare il problema del collegamento alla normativa europea e il tema dell'accesso alle reti private, ricordando che non si supera una realtà solo pensando di non occuparsi di questo argomento. Certamente non entra in causa la strategicità del settore e quindi il principio del monopolio. Tuttavia, la riforma che si dovrà portare avanti (e mi fa piacere che il Governo intenda accelerarne l'iter) si basi sul principio del controllo e della programmazione da parte del Governo, controllo e programmazione in relazione alle quali non possiamo far altro che invitare il Governo ad una nuova attenzione sia nei confronti delle concessionarie e delle società operative, sia in relazione alle grandi possibilità e necessità di movimento che si presentano (mi riferisco all'affidamento dei lavori, alle commesse, agli stessi rapporti esistenti nell'ambito dell'IRI tra società finanziarie, operative e società manifatturiere), anche per evitare che una futura legislazione non tenga conto delle novità e delle sfide tecnologiche nel settore.

Questo discorso mi induce a riferirmi ad un altro aspetto: l'uso del satellite. Il problema dell'uso del satellite a sua volta ci porta al discorso

degli impianti, in relazione al quale voglio ricordare che il Senato si era impegnato unanimemente a prevedere una normativa in ordine alla realizzazione degli stessi da parte delle società di telecomunicazioni, anche in relazione alle necessità della distribuzione del segnale televisivo e radiofonico. In questo senso va segnalato positivamente il recente orientamento che si è avuto nell'ambito del Partito comunista italiano.

Il riferimento all'uso del satellite e agli impianti mi porta ad un'ultima considerazione che è collegata al tema dell'emittenza radiotelevisiva. Dopo l'approvazione della legge Mammi, abbiamo assistito ad una sorta di rimozione di questo tema, come se tutto il quadro della problematica fosse stato risolto con l'approvazione di quel provvedimento. A tale proposito desidero sottolineare tre aspetti: innanzitutto la necessità che il Governo mantenga un rapporto informativo con il Parlamento sul tema dell'assegnazione delle frequenze. In secondo luogo, devo ricordare che alcuni colleghi del Gruppo della Democrazia cristiana, nel corso della discussione sulla legge Mammi, presentarono alcuni emendamenti che poi vennero ritirati per evitare l'appesantimento dell'*iter* del provvedimento già sufficientemente difficile e anche perchè era stato detto che questo tema sarebbe stato riproposto in altre sedi. Uno di questi emendamenti si riferiva in particolar modo al ruolo della RAI, che si presenta sul mercato in una situazione di deresponsabilizzazione e di estraneità dell'azionista (per cui abbiamo ancora quel tipo di consiglio di amministrazione e quel *monstrum* - personalmente, come altri colleghi, lo considero tale - della Commissione parlamentare di vigilanza sulla concessionaria pubblica). Il terzo argomento di riflessione (mi ha fatto piacere che il senatore Nieddu l'abbia richiamato, per un'antica rivendicazione del pluralismo) si riferisce al numero delle reti. Mi ha fatto piacere anche perchè in una certa vicenda qualcuno di noi avrebbe potuto avere l'impressione (in realtà era un cattivo pensiero) che tutto sommato una pluralità di reti, agevolando sia il pubblico che il privato, poteva essere ritenuta utile in un discorso che avesse una qualità ed uno spessore più accentuatamente politico. Ritengo che anche questo aspetto, in un quadro di ripensamento e di aggiustamenti di alcuni temi (come quello delle televisioni comunitarie e delle società per azioni), possa essere riconsiderato.

In conclusione a tali riflessioni a futura memoria, desidero annunciare il voto favorevole del mio Gruppo sulla tabella in esame, e sulle connesse parti del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. Il primo è dei senatori Pinna e Visconti. Ne do lettura:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che l'esperimento in corso che affida la consegna degli espressi alla SEND-Italia Spa, al di là dell'esito sotto il profilo dei tempi di consegna, può configurare una perdita finanziaria per l'Amministrazione;

che una maggiore celerità nella consegna delle corrispondenze può essere dall'Amministrazione conseguita con una diversa organizzazione del lavoro, come dimostrano gli esperimenti compiuti nel compartimento di Firenze,

impegna il Governo:

a riferire entro un mese alla Commissione sul risultato, a questa fase, dei due esperimenti;

a non procedere a nuove concessioni di segmenti del servizio postale a società pubbliche e private fino all'approvazione della riforma del Ministero e fino a quando lo stesso non abbia varato un piano di riorganizzazione e di rilancio del settore».

(0/2547/1/8-Tab.11)

Il secondo ordine del giorno è stato presentato dai senatori Visconti e Pinna ed è così formulato:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

in sede di esame della legge finanziaria 1991 e dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1991 (Tabella 11), tenendo conto che le disposizioni vigenti prevedono per le stampe commerciali tariffe assolutamente inadeguate,

impegna il Governo:

a modificare le attuali tariffe per le stampe commerciali adeguandole al reale costo di movimentazione e comunque a quelle medie europee».

(0/2547/2/8-Tab.11)

NIEDDU, *relatore alla Commissione*. Per quanto concerne il primo dei due ordini del giorno presentati, il relatore si rimette al parere del Governo, esprimendo invece parere favorevole sul secondo di tali ordini del giorno.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Per quanto concerne il primo dei due ordini del giorno presentati, l'affidamento della consegna degli espressi alla SEND-Italia Spa non può configurare, a mio avviso, una perdita finanziaria per l'Amministrazione. Infatti, il costo derivante all'Amministrazione stessa per la gestione diretta resta fissato, per ciascun espresso, in 2.200 lire rispetto alle 2.700 lire risultanti dal confronto con le organizzazioni del settore e ciò pur essendo la tariffa passata da 3.500 a 3.700 lire e pur riguardando la stessa tutti gli effetti postali spediti per espresso fino ad un peso di due chilogrammi.

Personalmente, non ritengo opportuno che si insista sugli esperimenti compiuti nel compartimento di Firenze, in quanto si tratta di esperimenti condotti ai limiti della legalità. Infatti, è stata riconosciuta la cifra di 500 lire a ciascun portalettere che recapitava un espresso,

camuffando questa forma di cottimo (attuata peraltro negli orari di lavoro) da lavoro straordinario e attingendo per essa risorse dai relativi fondi. A parte gli aspetti formali (qualsiasi forma di cottimo, infatti, deve essere autorizzata dal consiglio di amministrazione), non si può entrare nell'ordine di idee di riconoscere qualcosa a ciascun operatore per ogni recapito effettuato, poichè si seguirebbe una logica disastrosa. Tra l'altro, è risultato che il 19,82 per cento degli espressi non è stato recapitato; si tenga presente, inoltre, che attualmente risulta non recapitato dalla SEND-Italia Spa il 2 per cento scarso degli espressi.

PINNA. Signor Ministro, non c'è dunque alcun rimedio che faccia sì che il servizio di recapito funzioni?

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ne parlerò in sede di replica, senatore Pinna.

Pur accogliendo la prima parte del dispositivo del primo ordine del giorno, limitatamente all'esperimento che affida la consegna degli espressi alla SEND-Italia Spa, invito tuttavia i presentatori a ritirarlo.

Per quanto riguarda il secondo dei due ordini del giorno presentati, sono disposto ad accoglierlo purchè vi sia apportata una modifica, dettata dal realismo. Propongo ai presentatori di sopprimere il riferimento al reale costo di movimentazione delle stampe commerciali, per cui l'ultima parte dell'ordine del giorno verrebbe ad essere così formulata: «a modificare le attuali tariffe per le stampe commerciali adeguandole gradualmente a quelle medie europee».

PINNA. Accolgo la modifica proposta dal Ministro.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Con questa modifica, accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno 0/2547/1/8-Tab.11.

SANESI. Dichiaro che voterò a favore dell'ordine del giorno. Infatti, signor Ministro, se nel compartimento di Firenze si fosse veramente agito ai limiti della legalità, lei stesso sarebbe venuto meno ad un suo dovere istituzionale omettendo di intervenire. È ora di farla finita ed è solo approvando l'ordine del giorno dei senatori Pinna e Visconti che si può venire a capo di una situazione insostenibile come quella della città di Firenze.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'ordine del giorno 0/2547/1/8-Tab.11, presentato dai senatori Pinna e Visconti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2547/2/8-Tab.11, presentato dai senatori Pinna e Visconti e accolto dal Governo nel testo modificato.

È approvato.

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

NIEDDU, *relatore alla Commissione*. Nel ringraziare i colleghi intervenuti nel dibattito, desidero innanzitutto sottolineare che appare, a mio avviso, generalizzata la consapevolezza che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha sostanzialmente migliorato la gestione amministrativa, perseguendo o avviando un processo di risanamento del *deficit* di bilancio, che renderà possibile raggiungere il pareggio entro il 1995. A tal fine, è opportuna una ridefinizione degli oneri impropri, che peraltro non dovranno più gravare sul bilancio dell'Amministrazione, bensì su quello del Ministero del tesoro. Gli oneri impropri non sono riconducibili soltanto alle tariffe, ma anche agli uffici di minor traffico o entità, vale a dire a quegli uffici con un volume di lavoro inferiore alle tre ore giornaliere.

La legge finanziaria per il 1988 già prevedeva tale chiusura, ma poi, per una serie di motivazioni certamente comprensibili, che hanno radici sociali profonde, tale norma non è stata applicata.

Credo che ormai siamo alla vigilia dell'istituzione del *part time*, attraverso il quale si potranno realizzare significative economie anche in tale direzione. Certamente non possiamo esprimere un parere di piena soddisfazione, ma dobbiamo riconoscere che è stato registrato un miglioramento nel servizio. Infatti, siamo passati da una previsione di circa otto giorni per la consegna della corrispondenza ad una previsione di circa quattro giorni.

Bisogna anche sottolineare che i servizi di bancoposta sono efficienti e competitivi: anzi, dobbiamo riconoscere che sono ottimali. Ogni anno si registra una progressiva espansione del settore e, nel momento in cui saranno completati i programmi relativi agli uffici postali elettronici, si potranno realizzare ulteriori miglioramenti. Tra l'altro, in questo modo il nostro servizio potrà diventare concorrenziale con gli istituti bancari, soprattutto in previsione della liberalizzazione delle poste che si verificherà nel 1993.

I colleghi intervenuti hanno anche sottolineato l'inadeguatezza degli investimenti, che purtroppo deve essere riconosciuta. Tale inadeguatezza deve essere in parte attribuita al fatto che lo scorso anno il ministro Mammi, accogliendo un ordine del giorno presentato alla Camera dei deputati, si era impegnato a bloccare gli stanziamenti relativi alla legge n. 39 per quanto riguarda il 1991, nella prospettiva di una riorganizzazione generale del settore. Per quanto mi risulta, si è effettivamente proceduto ad una nuova programmazione, che attualmente è sottoposta all'esame della Camera dei deputati, ma purtroppo i tempi lunghi sono noti a tutti noi. Anzi, colgo l'occasione per evidenziare con soddisfazione che normalmente il Senato agisce in tempi più brevi rispetto alla Camera dei deputati.

Voglio ricordare che la legge n. 39 del 1982 interessa 11 attività aziendali: si tratta quindi di un piano di investimenti a largo raggio. Una delle esigenze maggiormente avvertite si identifica con la necessità di realizzare uffici più decorosi. Personalmente debbo rilevare che alcuni uffici sono già ora molto decorosi: rispetto a venti anni fa gli uffici italiani, soprattutto quelli costruiti dalla Italpost, sono non solo decorosi, ma anche funzionali, anche se i costi sono troppo alti.

Vi è poi anche l'esigenza relativa alla realizzazione della rete postale, soprattutto nella prospettiva del trasferimento del settore nell'ambito delle partecipazioni statali. Certamente è necessario realizzare una rete che colleghi tutti gli sportelli elettronici: altrimenti i vantaggi, i benefici e i miglioramenti che si possono registrare nel settore saranno notevolmente ridotti. Sono perciò stati già avviati esperimenti in tal senso in Campania ed in Liguria. Si tratta di continuare nella realizzazione di tale programmazione nel più breve tempo possibile, senza fare riferimento a reti faraoniche, ma a reti che siano funzionali alle esigenze dell'azienda postale.

Per quanto riguarda il personale, debbo riferirmi ai dati ufficiali, in base ai quali si registra una carenza di organico pari a circa 33.000 unità. Deve essere sottolineato che i dati si riferiscono al 1988, quindi non sono più attuali: infatti la legge finanziaria per il 1988 bloccò anche l'adeguamento automatico degli organici. In modo simpaticamente provocatorio ieri il senatore Lotti ed oggi il collega Pinna hanno espresso il medesimo concetto: hanno parlato delle 240.000 unità di personale postelegrafonico come se si trattasse di una cifra esorbitante o scandalosa. Mi è stato anche chiesto di paragonare tale situazione con quella esistente negli altri paesi europei. Conseguentemente, mi sono scrupolosamente documentato: in Francia il personale postelegrafonico ammonta a 431.724 unità, in Germania a 710.000 ed in Gran Bretagna a 470.000. I dati sono ufficiali, ma comunque in tali cifre sono ricompresi anche gli addetti al settore delle telecomunicazioni. Certamente, bisogna riconoscere che i tassi di produttività che si registrano in quei paesi sono profondamente diversi da quelli italiani.

Da molti anni si parla della necessità di un aggiornamento e di una revisione degli indici parametrici per la determinazione delle unità necessarie ad ogni ufficio. Conseguentemente, in mancanza di tale aggiornamento e per effetto del blocco previsto dalla legge n. 39, signor Ministro, alcuni rioni cittadini non sono serviti. Infatti, lei stesso si è fatto carico del problema del recapito, proponendo nel provvedimento di accompagnamento alla legge finanziaria una norma che consenta la deroga alla legge n. 554, cioè al blocco delle assunzioni. Tale deroga è stata però cancellata dalla Camera dei deputati e pertanto credo debba essere riproposta qui al Senato, durante l'esame dei documenti sottoposti alla nostra attenzione.

L'aggiornamento della revisione degli indici parametrici deve quindi essere posto in relazione al fatto che il sistema di lavoro odierno è diverso da quello esistente venti anni fa.

Quindi, è opportuna una revisione degli indici che tenga conto delle modifiche procedurali che sono state inserite e delle innovazioni tecnologiche che sono state introdotte nei posti di lavoro. Tuttavia, il dato di fatto è che gli organici attualmente previsti, misurati con quel metro, sono quelli che sono stati stabiliti ufficialmente. Pertanto, finché non interviene una norma che modifichi gli attuali parametri, non è sufficiente dire che gli organici sono eccessivi: è troppo facile e semplicistico dichiarare o far intendere che i postelegrafonici non lavorano, quando le cause sono da attribuire a tutto il sistema e all'organizzazione del lavoro.

Il senatore Andò, chiamandomi in causa, si è riferito nel suo intervento all'intensificazione, un istituto che in qualche modo viene demonizzato. Non c'è dubbio che in alcune aree dell'Azienda tale sistema ha prodotto e produce conseguenze perverse. L'istituto dell'intensificazione prevede che venga dato un compenso quando in un ufficio manchi un'unità ed è un istituto che è stato creato soprattutto per gli sportellisti. Signor Ministro, cosa è avvenuto e cosa avviene? Mi rivolgo a lei perchè mi sembra che sia convinto dell'opportunità di modificare tale istituto o addirittura di eliminarlo. Personalmente ritengo che esso vada revisionato soltanto in relazione ad alcuni tipi di servizi e ad alcune aree di lavoro; infatti, credo che sia difficilmente sostituibile nel caso degli sportellisti. In un ufficio aperto al pubblico il ritmo di lavoro non è determinato dalla volontà dell'impiegato, come nella catena di montaggio è condizionato dalla domanda degli utenti; quando viene a mancare l'operatore addetto allo sportello, allora questo servizio viene attribuito ad un altro operatore che inevitabilmente deve lavorare più e con maggiore intensità perchè il pubblico deve essere servito. In questo caso non gli viene riconosciuto il numero di ore che avrebbe dovuto fare l'unità che manca, ma una misura ridotta che vada dalle due alle quattro ore al giorno (per il lavoro prestato in sostituzione dell'unità che manca per sei ore). Se eliminiamo questo istituto l'alternativa è quella di chiudere lo sportello dove è assente l'unità; non credo che sia questa l'ottica in cui ci vogliamo collocare quando parliamo di qualità di servizi.

Signor Ministro, quando vi sono uffici con solo tre dipendenti, se manca un'unità non c'è alternativa: il lavoro di quella persona viene trasferito agli altri due sportellisti (non è che le operazioni postali in quel giorno non vengono fatte). Ci troviamo di fronte ad un problema che riguarda il ritmo di lavoro, che non viene determinato dalla volontà di chi sta dietro la scrivania, ma dall'utente che usufruisce di quel servizio. Pertanto, mentre riconosco l'opportunità di modificare tale istituto in determinate aree e per determinati servizi, attraverso strumenti diversi e diversificati, credo che ciò non possa essere deciso a cuor leggero, se non si vogliono compromettere le condizioni di lavoro.

Signor Presidente, prima di concludere desidero sottolineare che sono d'accordo con il Ministro quando sostiene che è necessario che il personale cambi modo di lavorare. Di ciò non c'è dubbio: bisogna recuperare quello che una volta veniva definito «patriottismo aziendale», anche se non è vero, statisticamente, che l'istituto dell'intensificazione è uno strumento che favorisce l'assenteismo. I dati dimostrano, infatti, che dove non c'è l'intensificazione, l'assenteismo si presenta in misura maggiore (mi riferisco per esempio all'Azienda di Stato per i servizi telefonici, ai ministeriali, eccetera). Credo che questo problema vada analizzato con particolare attenzione per non operare come quel medico che mentre è convinto di aver trovato la cura, anzichè far guarire il malato, ha finito per farlo morire.

Signor Presidente, concludo il mio intervento riferendomi al problema della riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Mi associo (come ho già evidenziato nella relazione) alla richiesta avanzata da diversi colleghi: è urgente ed opportuno presentare degli

emendamenti che si riferiscano sia al disegno di legge sulle telecomunicazioni, in corso d'esame presso il Senato, sia al disegno di legge sul Ministero e sul riassetto delle poste il cui esame si sta svolgendo presso la Camera dei deputati.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli senatori, pur cercando di essere esauriente, farò un breve intervento. Innanzi tutto devo ringraziare il relatore per le sue osservazioni, anche per quelle che possono suonare in dissenso rispetto alla politica dell'Amministrazione. Inoltre, ringrazio i senatori Vella e Andò per le loro parole e il senatore Pinna per la costruttiva critica che ha fatto su diversi aspetti. Desidero rispondere rapidamente a tutte le questioni sollevate.

Ha ragione il senatore Pinna quando sostiene che questa nostra discussione rischia di essere ripetitiva, come tutti i riti, e anche un po' liturgica. Cerchiamo di uscire da questa liturgia. Due anni fa è stato presentato il disegno di legge sulla riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che conteneva una parte che la Commissione di merito della Camera dei deputati ha ritenuto dovesse essere modificata. Di conseguenza questa parte è stata rivista e sono stati presentati degli emendamenti, dopo un lungo lavoro di ricerca e di convergenza con le stesse forze sindacali.

Ho già preannunciato al Presidente che il Governo la prossima settimana presenterà gli emendamenti che ho già illustrato nella sostanza. Comunque, non è il caso di affrontare tale argomento in questa sede. Il Governo, dopo aver fatto un'opera di mediazione al proprio interno (mi riferisco al Ministro proponente), per far approvare dal Consiglio dei ministri il disegno di legge, si è sobbarcato un'ulteriore opera di mediazione nell'ambito delle forze di maggioranza e delle forze di opposizione. Tale opera, però, non può essere perseguita ulteriormente. Mi risulta che alcuni disegni di legge molto importanti sono stati approvati senza un disegno di legge governativo; quindi l'opera di mediazione si è svolta nell'ambito del Parlamento ed il Governo è stato scavalcato del tutto (fatto che non giudico negativo). Allora ritornando alla questione che ci interessa, il Governo ha adempiuto ad un proprio dovere di proposta; adesso bisogna realizzare tutte le opere di mediazione possibili. Inoltre, devo dire che esausto dall'opera di mediazione condotta durante l'esame del provvedimento sull'emittenza, ho ripreso con una certa difficoltà...

GIUSTINELLI. Una mediazione nell'ambito della maggioranza!

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. In alcuni casi anche nell'ambito delle forze di opposizione.

La legge n. 39, è stata presentata un anno e mezzo fa; di conseguenza gli impegni sono stati bloccati proprio in relazione al fatto che si vuole una diversa formulazione. Con queste modifiche la legge n. 39 è quasi perfetta per cui è indispensabile accelerarne l'esame. Il procedimento parlamentare è stato innescato e non si può dire che l'attività del Governo sia stata carente, in quanto innanzitutto ha assolto ad un compito di proposta.

Ora, tuttavia, sarò costretto a sbloccare tali impegni se non vogliamo perdere gli stanziamenti per gli anni 1990 e 1991 e non potrò che sbloccarli con questo criterio, cioè con la legge in vigore e con il disegno di legge presentato e non ancora approvato, anche se discusso, dalla Camera, tagliando tutti gli investimenti che uscissero fuori da questa sintonia. Non è prevista la costruzione di alloggi di servizio per il personale postelegrafonico perchè non ne condivido la necessità mentre comprendo la necessità di alloggi di natura economico-popolare a favore di tale personale, e anche in quel settore si sta cercando di provvedere con mutui per alienare ai locatari questi alloggi.

Ritengo, poi, sia cosa rilevante aver invertito la tendenza nei tempi di recapito della corrispondenza. È vero che siamo ancora al di sotto dei tempi di recapito rispetto al 1983, ma è anche vero che dal 1983 al 1988 si era determinata una vera e propria situazione di paralisi. Ora da una situazione di peggioramento siamo passati ad una situazione di miglioramento (da 8 a 4,6 giorni), il che è comunque un risultato. Io non credevo al dato dei 4,6 giorni nei tempi di recapito della corrispondenza, pensavo che fossimo rimasti sui tempi dell'anno precedente, perchè un miglioramento non era facile con l'attuale impostazione di fondo, nè con gli strumenti che si hanno in mano.

Il blocco degli organici viene criticato dal relatore Nieddu. Esso peraltro ha avuto due finalità: la prima di evitare l'assunzione, tutti gli anni crescente, di invalidi civili perchè attraverso il computo delle percentuali di cui alla legge n. 482, sugli organici ogni anno scaturivano alcune centinaia di migliaia di invalidi civili da assumere; la seconda conseguenza è che il premio di intensificazione veniva applicato a tutti. Bloccando gli organici si è evitato che aumentasse il premio di intensificazione. I parametri hanno un senso laddove c'è il traffico, non c'è nuova tecnologia, non c'è nuova organizzazione di lavoro, altrimenti essi significano matematicamente produttività costante rispetto alle unità impiegate. Se più aumenta il traffico più aumentano gli organici, la produttività resta costante, il che è assurdo. Al Ministero, secondo certi calcoli, mancherebbe il 20 per cento del personale; io francamente non me ne accorgo. Stiamo attenti a uscir fuori con cifre riassuntive.

Mi pare sia stato utile avere regionalizzato i ruoli di questo personale perchè tutto il resto viene ad essere calcolato compartimento per compartimento. Detto questo, onorevoli colleghi, non c'è dubbio che nei servizi la produttività del dipendente pubblico nel nostro paese, secondo un costume che si è andato ormai consolidando e non sarà facile rimuovere, è molto bassa, dopo di che ci si scontra con le cose più diverse. C'era stato un accordo per far scendere il terzo operatore dal furgone che trasporta i pacchi, ma non è stato applicato per la sollevazione sindacale e dei lavoratori. Tre operatori sul furgone è un numero che determina uno scadimento di produttività. Era stato fatto un discorso sul recapito per andare a un certo numero di abbinamenti durante il mese nelle zone in cui mancasse un portalettere.

L'Amministrazione ne proponeva dodici, siamo scesi a convenirne cinque perchè un'organizzazione sindacale ha disdetto l'accordo. Come è possibile tutto questo? In una riunione ho detto che i portalettere, in pratica, lavorano tre ore al giorno, un sindacalista ha detto che non era

vero e che in qualche caso lavoravano anche quattro o cinque ore al giorno; ma in realtà ne dovrebbero lavorare sette.

Vorrei dare un dato e cioè che in questi tre anni e mezzo in cui ho avuto la responsabilità del Ministero ho assunto 8.000 portalettere prendendoli dai concorsi precedenti. Il numero dei portalettere oggi è pari al numero del 1987: dove sono andati a finire i nuovi assunti? Vi è l'articolo 42 che stabilisce che quando c'è uno spazio nella 5^a categoria il personale della 4^a categoria vi transita automaticamente. Vi sono poi certificati di inidoneità al servizio esterno e forse anche qualche raccomandazione. Ma per l'articolo 42, tranne qualche caso, non c'è nessuno che vada in pensione come portalettere. Tenuto conto che il portalettere non è più quello di un tempo, per quello che riguarda la collaborazione con il privato, qui la privatizzazione avviene di fatto. Avviene perchè intervengono le multinazionali, come già stanno intervenendo facendosi pubblicità anche sui giornali; avviene perchè si perde il 30 per cento del traffico dei pacchi perchè per 4.000 lire le grandi aziende il pacco se lo fanno prendere e consegnare a domicilio, mentre a noi ce lo devono portare e la gestione diretta ci costa 7.000 lire a pacco. La questione non è di privatizzare. Abbiamo una forte penuria di personale al Nord, le assunzioni sono bloccate, tranne che per i portalettere, abbiamo una massiccia richiesta di trasferimenti dal Nord al Sud di 7.000 unità. Io ho resistito, però qualcosa bisognerà pur fare perchè ci sono delle aspettative e anche perchè, trascorsi cinque anni nei quali è impossibile concedere il trasferimento, esso scatta automaticamente.

Perciò mi rendo conto che si sono create aspettative cui è difficile non dare risposta. Infatti per i soggetti che lavorano al Nord si registra circa il 65 per cento di assenteismo: dobbiamo ricordare che i loro parenti, i loro affetti familiari si trovano al Sud e che perciò, quando costoro partono per tornare a casa, spesso si assentano per quindici giorni presentando un certificato medico.

SANESI. Signor Ministro, ognuno ha quello che semina.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Personalmente non ho seminato niente di tutto questo. Vorrei solo chiedervi quale società di servizi privata potrebbe prevedere un portalettere, un fattorino per i telegrammi ed un fattorino per gli espressi. Purtroppo, però, è questa l'organizzazione del lavoro necessaria per raggiungere la funzionalità.

Bisogna perciò cercare di agire tenendo presente la produttività del servizio e soprattutto i necessari elementi di comparazione. In caso contrario ho l'impressione che la privatizzazione dei servizi postali avverrà di fatto e che ci troveremo soltanto a rosicchiare le ossa, mentre i privati avranno già mangiato la polpa. Ad esempio, in Sicilia è stato più volte affermato che il Ministero deve agire in modo diverso per quanto riguarda i centri di smistamento; però finchè il Ministero è un ente pubblico non è possibile prevedere che entri in società con privati.

Ci troviamo spesso di fronte a società con intero capitale pubblico che costruiscono tali centri e ne curano la manutenzione ricavandone i relativi profitti, ma troppo spesso si afferma che tale manutenzione è

eccessivamente costosa. È perciò necessario recuperare personale per destinarlo al Nord; dobbiamo risolvere i problemi delle società ad intero capitale pubblico, quindi non si può parlare del bieco profitto che è in agguato dietro l'angolo.

In proposito è necessario comprendere alcuni fenomeni: ad esempio, vorrei capire perchè a nord di Bologna vi sono 8.000 lavoratori nel settore, ma non vi sono portalettere. Vorrei capire perchè alcuni di questi centri non possono essere affidati alla gestione ed alla manutenzione di società ad intero capitale pubblico, precisando che lo smistamento deve avvenire in un certo modo, facendo i conti tra gestione diretta e gestione in concessione quindi prevedendo un vantaggio per l'Amministrazione ed evitando l'assunzione di personale semestrale. Certamente, all'imposizione di rendere il servizio in un determinato modo è connessa la previsione di sanzioni in caso di inadempienza.

Non riesco a comprendere quali siano le controindicazioni rispetto a queste società ad intero capitale pubblico. Di quale svendita si parla? Sottolineo ancora una volta che il capitale è interamente pubblico. Tra l'altro, se non si agisce in questo modo, ho l'impressione che le richieste di trasferimento del personale dal Nord al Sud diventeranno sempre più massicce e noi non potremo ignorarle. Voglio ribadire che il personale scontento, il personale a cui si nega il trasferimento non è produttivo. In base ad alcune informazioni, ci troviamo di fronte a centinaia di richieste del genere: saremo perciò costretti a provvedere al recapito al Nord, ma l'operazione si complica sempre di più se è rapportata al personale che effettivamente rimarrà disponibile.

Per quanto concerne la legge sull'emittenza radiotelevisiva, debbo precisare che forse stanno sorgendo alcuni equivoci: nel momento in cui tale disegno di legge fu presentato si faceva riferimento ad una commissione con partecipazione privata, ma tale previsione è stata superata. Tra l'altro, se volessimo ripristinare tale commissione, dovremmo affrontare subito il problema della scelta dei soggetti partecipanti. Tale scelta, in considerazione di tutti i soggetti che potrebbero essere interessati e di tutte le associazioni esistenti, sarebbe non solo faticosa, ma anche rischiosa: i soggetti esclusi potrebbero infatti presentare ricorso al TAR.

Comunico comunque alla Commissione che è mia intenzione ascoltare tutti gli interessati per la predisposizione del piano di assegnazione delle frequenze e ribadisco l'impegno a rispettare i tempi. Il regolamento di attuazione è già stato sottoposto al consiglio superiore tecnico, quindi sarà sottoposto alle Commissioni prima della scadenza prevista dalla legge. Tale regolamento ci fornirà i principi da adottare in tema di concessioni.

In particolare, il Governo si impegna a rispettare i tempi soprattutto per quanto riguarda la televisione. Si deve però riconoscere che tali tempi sono estremamente ristretti. Comunque, a mio parere si deve ad ogni costo evitare un discorso interpretativo che potrebbe rivelarsi fragile e potrebbe farci correre rischi ulteriori. In ogni caso l'elevato numero di domande pervenute per la radio non consentirà la predisposizione del relativo piano entro il mese di febbraio: è perciò necessario studiare con gli interlocutori un sistema per agire rapida-

mente. Riconosco che ci troviamo di fronte ad un eccesso di domande rispetto alle possibilità di accoglimento: ben 1.400 reti locali hanno infatti presentato domanda. Il problema si aggrava per le radio: 3.850 radio locali hanno presentato domanda. Perciò il piano di assegnazione per la radio non potrà essere definito prima del mese di febbraio.

Per quanto riguarda le tariffe, debbo ricordare che il 1° gennaio prossimo entrerà in vigore l'aumento del 100 per cento delle tariffe postali. Debbo però rilevare anche che sarà mantenuta una riduzione del 50 per cento per i periodici che hanno non più del 20 per cento di pubblicità. In sostanza, dobbiamo portare le tariffe non dico al livello europeo, ma almeno ad un livello non così differenziato da quello dei paesi a noi vicini.

Su tale ipotesi non siamo però riusciti a raggiungere un accordo con gli editori. In particolare, il dissenso si è appuntato sulla previsione dei periodici che hanno il 20 per cento di pubblicità. Comprendo che la collettività si debba far carico del trasporto della stampa che fa circolare le informazioni e le idee, ma non credo che si debba far carico anche della stampa che si limita a far circolare la pubblicità. Comunque, considerato il disaccordo con gli editori, sarà necessario intervenire con un decreto stabilendo - come ho già detto - che la riduzione del 50 per cento deve essere riferito solo ai periodici che hanno il 20 per cento di pubblicità. Tra parentesi, tale storia ha suscitato ire furibonde al punto che alcuni di questi periodici mi hanno attaccato in modo robusto e divertente.

Comunque, nonostante questo aumento, siamo ancora lontani dalla media europea. Perciò - anche se non so quando - sarà necessario prevedere un secondo aumento e la soppressione di quella riduzione del 50 per cento, che comunque riguarda solo periodici che contengono pubblicità in maniera limitata.

PINNA. Però, signor Ministro, le stampe commerciali sono tantissime; tra l'altro in questa dizione si comprende tutto, ad esempio anche i «cataloghi Vestro».

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Senatore Pinna, non esistono le stampe cosiddette commerciali, e nei fatti tutti usufruiscono delle agevolazioni. Attualmente pagano in base al peso anche le stampe sostanzialmente pubblicitarie. Il problema maggiore riguarda le stampe che contengono un testo pseudo-redazionale ed un notevole numero di avvisi pubblicitari: sono queste le stampe sostanzialmente pubblicitarie che, tra l'altro, costituiscono la percentuale più elevata di stampe commerciali che intasano tutta la corrispondenza italiana.

PRESIDENTE. Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5ª Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Propongo che tale incarico sia affidato al relatore alla Commissione.

PINNA. A nome del Gruppo comunista preannuncio che presenteremo un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno ulteriori osservazioni, il mandato a redigere il rapporto resta conferito al senatore Nieddu.

I lavori terminano alle ore 19,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
Dott. GIOVANNI LENZI