

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1995 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 1995-1997 (n. 1163)

(Approvato dalla Camera dei deputati)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici
per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni
(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione
per l'anno finanziario 1995 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 1995 e relativa Nota di variazioni
(Tabelle 11 e 11-ter)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1995) (n. 1162)

(Approvato dalla Camera dei deputati)

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

GIOVEDÌ 24 NOVEMBRE 1994

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (BOSCO, *Lega Nord*)..... Pag. 5, 12, 14 e *passim*

ANGELONI (*Progr. Feder.*) 15

BACCARINI (*PPI*) 12

FAGNI (*Rif. Com.-Progr.*) 15

FALQUI (*Progr. Verdi-La Rete*) 14

GERMANA (*Forza Italia*)..... 14, 15

MEDURI (*AN-MSI*) 12

PEDRAZZINI (*Lega Nord*), relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162 5, 14, 15

RADICE, ministro dei lavori pubblici 16

SCIVOLETTO (*Progr. Feder.*) 13

STANZANI GHEDINI (*Forza Italia*) 12, 14

MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1994

(Antimeridiana)

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per

l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (BOSCO, *Lega Nord*)..... Pag. 17, 20, 22 e *passim*

ALÒ (*Rif. Com.-Progr.*) 29, 30

ANGELONI (*Progr. Feder.*) 28

DE CORATO (*AN-MSI*), relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162 17, 23, 26 e *passim*

FAGNI (*Rif. Com.-Progr.*)..... 22, 23, 27 e *passim*

MARANO, sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni 25, 27, 28 e *passim*

ROGNONI (*Progr. Feder.*) 24

SCIVOLETTO (*Progr. Feder.*)..... 25, 28

STAJANO (*Progr. Feder.*) 20

STANZANI GHEDINI (*Forza Italia*) 24, 26, 27 e *passim*

MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1994

(Pomeridiana)

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

8ª COMMISSIONE

1162 e 1163 - Tabelle 9, 10 e 11

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (FAGNI, Rif. Com.-Progr.)... Pag. 32, 36, 38 e passim
 ALÒ (Rif. Com.-Progr.)... 38, 43, 44 e passim
 BACCARINI (PPI)..... 37, 39
 DE CORATO (AN-MSI), relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162 36, 39, 40 e passim
 GIURICKOVIC (Sinistra Dem.)... 37, 38, 39 e passim
 ROGNONI (Progr. Feder.)..... 33, 36, 39 e passim
 SCIVOLETTO (Progr. Feder.)..... 41, 47
 STANZANI GHEDINI (Forza Italia)..... 35, 36, 39
 TERRACINI (Forza Italia)..... 44, 45, 46 e passim

MERCLEDÌ 30 NOVEMBRE 1994

(Antimeridiana)

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 11 e 11-ter. Rapporto favorevole alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE:

- Bosco (Lega Nord) Pag. 50, 58, 101 e passim
 - Fagni (Rif. Com.-Progr.)... 82, 86, 88 e passim
 ALÒ (Rif. Com.-Progr.)..... 66, 106, 111 e passim

BACCARINI (PPI)..... Pag. 74, 86, 98 e passim
 CAMO (PPI) 82
 CARPINELLI (Progr. Feder.) 58, 96
 DE CORATO (AN-MSI), relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162 105, 111, 113 e passim
 DE PAOLI (Misto)..... 90
 FAGNI (Rif. Com.-Progr.)..... 70, 71, 72 e passim
 FALQUI (Progr. Verdi-La Rete)..... 64, 100
 GEI (CCD), relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162 50, 92
 GERMANA (Forza Italia) 90
 GIURICKOVIC (Sinistra Dem.)..... 113, 114
 MEDURI (AN-MSI) 80, 85, 86 e passim
 MICCICHE, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione..... 70, 95, 96 e passim
 PINTO (PPI)..... 86, 99, 100
 ROGNONI (Progr. Feder.)... 62, 103, 108 e passim
 SCIVOLETTO (Progr. Feder.)... 78, 80, 82 e passim
 STANZANI GHEDINI (Forza Italia) 67, 70, 71 e passim
 TERRACINI (Forza Italia)..... 71, 73, 83 e passim
 TATARELLA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni 101, 104, 105 e passim

MERCLEDÌ 30 NOVEMBRE 1994

(Pomeridiana)

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 10, 10-bis e 10-ter. Rapporto favorevole alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE (BOSCO, Lega Nord)..... Pag. 122, 125, 131 e passim
 ALÒ (Rif. Com.-Progr.)... 123, 126, 136 e passim
 ARMANI (Lega Nord)..... 128, 136, 145
 BACCARINI (PPI) 123, 126, 128 e passim
 CAMO (PPI) 137

8ª COMMISSIONE

1162 e 1163 - Tabelle 9, 10 e 11

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione Pag. 123, 129, 130 e *passim*
 CARPINELLI (Progr. Feder.)..... 124, 126, 136
 FAGNI (Rif. Com.-Progr.)..... 141, 145
 FALQUI (Progr.-Verdi-La Rete)..... 123, 126, 133 e *passim*
 GEI (CCD), relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162 122, 129, 132 e *passim*
 GERMANA (Forza Italia)..... 127, 137
 GIBERTONI (Lega Nord)... 143, 145, 146 e *passim*
 GUERZONI (Progr. Feder.)..... 143, 145
 MEDURI (AN-MSI) 127, 130, 131 e *passim*
 PEDRAZZINI (Lega Nord) 141
 ROGNONI (Progr. Feder.)..... 123
 SCIVOLETTO (Progr. Feder.) 132, 144, 146 e *passim*
 STANZANI GHEDINI (Forza Italia)..... 127, 130, 134 e *passim*
 TERRACINI (Forza Italia)..... 125, 136

GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1994

(1163) *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997*, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(1162) *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995)*, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter)

PRESIDENTE (BOSCO, Lega Nord)..... Pag. 153, 167, 171 e *passim*
 ALÒ (Rif. Com.-Progr.)..... 176, 177
 ANGELONI (Progr. Feder.)..... 155, 180, 182
 ARMANI (Lega Nord) 183
 BACCARINI (PPI) 153, 162, 163 e *passim*
 DE CORATO (AN-MSI) 172
 FAGNI (Rif. Com.-Progr.).. 157, 172, 176 e *passim*
 FALQUI (Progr.-Verdi-La Rete)..... 159, 174, 177 e *passim*
 GEI (CCD)..... 179, 180, 182
 GERMANA (Forza Italia)... 162, 163, 172 e *passim*
 GIBERTONI (Lega Nord) 174
 NANIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 168, 169, 177 e *passim*
 MEDURI (AN-MSI) 169, 181, 183
 PEDRAZZINI (Lega Nord), relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162 167, 177, 178 e *passim*
 RAGNO (AN-MSI) 166, 174
 SCIVOLETTO (Progr. Feder.) 164, 169, 171 e *passim*
 STAJANO (Progr. Feder.)..... 179
 TERRACINI (Forza Italia).. 172, 175, 177 e *passim*

GIOVEDÌ 24 NOVEMBRE 1994

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni (tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni (tabella 10, 10-bis e 10-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni (tabella 11 e 11-ter) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995)», approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Pedrazzini di riferire alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.* Onorevoli colleghi, lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1995, per ciò che riguarda l'ambito di competenza dell'8ª Commissione, non comprende i capitoli delle rubriche 6 «Difesa del suolo» (dal capitolo 7701 al capitolo 7766), 12 «Opere igieniche e sanitarie» (dal capitolo 8814 al capitolo 8899) e 13 «Opere in dipendenza di pubbliche calamità naturali» (dal capitolo 9004 al

capitolo 9175), concernenti materie di competenza della 13^a Commissione.

Lo stato di previsione per il 1995 del Ministero dei lavori pubblici (atto Camera n. 1072/9), così come modificato dalla I nota di variazioni (atto Camera n. 1072/9-bis), reca spese per complessivi 11.369,1 miliardi, pari all'1,6 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato. Tali spese sono così ripartite: 9.074,7 miliardi per la parte capitale, pari al 79,8 per cento delle spese totali del Ministero; 2.294,4 miliardi per la parte corrente, pari al 20,2 per cento delle spese totali del Ministero. Tale ripartizione evidenzia il carattere di centro di spesa in conto capitale del Ministero, i cui principali settori di intervento sono: le opere marittime, l'edilizia residenziale, il completamento dei piani di ricostruzione degli abitati, gli interventi a tutela del patrimonio storico-artistico, le opere conseguenti a calamità naturali, le iniziative nel settore della viabilità.

È opportuno infine segnalare che - in applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, che ha istituito l'Ente nazionale per le strade - gli stanziamenti destinati alla ex Azienda nazionale autonoma delle strade, sino ad allora prevalentemente allocati nello stato di previsione del Ministero del tesoro, sono stati iscritti in appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1995. Tale riallocazione ha comportato un incremento delle spese pari a 1.954,5 miliardi per la parte corrente e pari a 4.200,7 miliardi per la spesa in conto capitale. Si sottolinea inoltre che, a seguito della predetta trasformazione in ente pubblico, il bilancio dell'ANAS, che fino all'esercizio 1994 era allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, non è più riportato, per l'esercizio 1995, nel bilancio dello Stato.

Dopo l'esame dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, e quindi in base a quanto riportato dalla II nota di variazioni (atto Camera n. 1072/9-ter), il totale delle spese, in termini di competenza, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici si riduce di 3.339 miliardi, scendendo da 11.369,1 a 8.029,8. Le previsioni di spesa sono così ripartite: 5.736,1 miliardi per la parte capitale, pari al 71,4 per cento delle spese totali del Ministero; 2.293,6 miliardi per la parte corrente, pari al 28,6 per cento delle spese totali del Ministero. Come si può notare la diminuzione ha riguardato quasi esclusivamente le spese in conto capitale: 3.338,5 miliardi.

Per quanto riguarda le spese in conto capitale, le diminuzioni più consistenti sono relative ai seguenti capitoli. Capitolo 8267 relativo ai contributi venticinquennali da corrispondere alla Cassa depositi e prestiti per la concessione di contributi agli interventi di edilizia residenziale fruente di mutuo agevolato: la previsione di 1.545 miliardi viene azzerata secondo quanto disposto dall'articolo 31 del disegno di legge n. 1158, collegato alla manovra finanziaria; capitolo 7272 relativo agli stanziamenti destinati al finanziamento e alla programmazione dell'attività dell'Ente nazionale per le strade (ANAS): la previsione di 4.065 miliardi viene ridotta di 951 miliardi e viene quindi quantificata in 3.113 miliardi; capitolo 7274 relativo al contributo straordinario all'Anas per il completamento del programma triennale di cui alla legge n. 526 del 1985, e per gli interventi di viabilità del piano decennale e per i pro-

grammi 1979-1981 e 1982-1987: la previsione di 545 miliardi viene ridotta di 247 miliardi e viene, quindi, quantificata in 297 miliardi.

Le modifiche approvate dalla Camera dei deputati comprendono anche tre aumenti di stanziamenti che si ritiene opportuno evidenziare; uno di tali aumenti è relativo a materie di competenza della 13ª Commissione (capitolo 7740), gli altri due sono i seguenti. Capitolo 8636 relativo a spese per la tutela storico-monumentale di Siena: a seguito di un emendamento alla tabella D del disegno di legge finanziaria, vengono iscritti 2 miliardi; capitolo 8711 relativo alla manutenzione della basilica di Venezia: a seguito di un emendamento alla tabella D del disegno di legge finanziaria, viene iscritto 1 miliardo.

Per quanto attiene alla suddivisione delle spese per rubriche si può constatare che la maggior parte degli stanziamenti risulta iscritta alla rubrica 3 «Viabilità», la cui dotazione, pari a 6.820,9 miliardi, pur ridotta di 1.199 miliardi a seguito delle modifiche apportate dalla Camera dei deputati, rappresenta il 70 per cento della complessiva previsione di spesa del Ministero per il 1995. Seguono la rubrica 10 «Edilizia pubblica varia», 724 miliardi, con una riduzione di 375 miliardi rispetto ai 1.099,7 miliardi previsti prima dell'esame da parte della Camera dei deputati e la rubrica 9 «Edilizia abitativa» con spese pari a 460 miliardi che diminuiscono di 1.715 miliardi, rispetto ai 2.175,9 miliardi previsti prima dell'esame da parte della Camera dei deputati.

In relazione alla rubrica 3, si osserva che le spese di parte corrente ammontano a 1.955,5 miliardi e quelle in conto capitale a 4.865,4 miliardi. In tale rubrica presentano gli stanziamenti più rilevanti i seguenti capitoli, ai quali sono state conferite le somme già iscritte nello stato di previsione del Ministero del tesoro, per il finanziamento dell'Anas: capitolo 2102 (spesa corrente), con una dotazione di 1.954,5 miliardi; a questo capitolo, di nuova istituzione, sono affluiti gli stanziamenti iscritti, nel precedente esercizio, nel soppresso capitolo 4521 del Ministero del tesoro. Capitolo 7272 (spesa in conto capitale), con una dotazione di 3.113,8 miliardi in seguito ad una riduzione di 951 miliardi, operata dalla Camera dei deputati con l'approvazione del disegno di legge finanziaria, tabella C): questo capitolo, anch'esso di nuova istituzione, riunisce gli stanziamenti iscritti nei soppressi capitoli 7733 e 7734 dello stato di previsione del Ministero del tesoro (3.516,3 miliardi), quelli iscritti nel soppresso capitolo 7271 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici (2,3 miliardi) e quelli determinati dalla tabella C della legge 24 dicembre 1993, n. 538 (legge finanziaria 1994) pari a 546,6 miliardi.

La rubrica 9 «Edilizia abitativa» ha stanziamenti di parte corrente pari a 0,05 miliardi e stanziamenti in conto capitale pari a 460 miliardi, con una riduzione, rispetto al bilancio a legislazione vigente, di 1.715 miliardi: nell'ambito di questa rubrica, come già in precedenza rilevato, viene in evidenza il capitolo 8267, «Contributi alla Cassa depositi e prestiti per interventi di edilizia agevolata» (1.545 miliardi): l'iscrizione in questo capitolo dei limiti di impegno sospesi nel 1994 ai sensi dell'articolo 13, comma 8, della legge n. 537 del 1993, era stata ripristinata nel 1995 nel bilancio a legislazione vigente. Dopo l'approvazione dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, in particolare dell'articolo 31 del disegno di legge collegato

è stata confermata la sospensione degli stanziamenti anche per il 1995.

Lo stato di previsione riporta anche i dati relativi alla consistenza presunta dei residui passivi al 1° gennaio 1995: 4.554,1 miliardi, di cui 145 per la parte corrente e 4.409,1 per la spesa in conto capitale.

La consistenza presunta dei residui concorre insieme alle previsioni di competenza per il 1995, a determinare il volume della massa spendibile, ossia del limite massimo entro il quale può situarsi l'autorizzazione di pagamento: cassa.

Tale autorizzazione non coincide necessariamente con il limite massimo determinato dalla massa spendibile, in quanto è determinato dal Governo tenendo conto anche del criterio del coefficiente di realizzazione della spesa, ossia di quel parametro a carattere presuntivo che consente di stimare la effettiva capacità di spesa del Ministero, in considerazione del livello delle spese effettuate nei precedenti esercizi finanziari e dei particolari fattori legislativi e amministrativi che nel corso del 1995 possono influenzare il volume dei pagamenti.

Dopo l'approvazione dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, data una massa spendibile di 12.583,9 miliardi (4.554,1 miliardi di residui presunti più 8.029,8 miliardi di competenza) ed autorizzazioni di cassa pari a 9.755,1 miliardi (di cui 7.393,7 miliardi in conto capitale) il coefficiente di realizzazione risulta del 77,5 per cento: lo stesso coefficiente, prima dell'esame dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, risultava pari all'82,2 per cento.

I principali effetti della manovra di finanza pubblica sul bilancio a legislazione vigente del Ministero dei lavori pubblici (tabella 9 del disegno di legge di bilancio a legislazione vigente, integrato dalla prima nota di variazioni, atti Camera nn. 1072/9 e 1072/9-bis) derivano dalle disposizioni contenute nel disegno di legge finanziaria (atto Senato n. 1162) e nel disegno di legge ad esso collegato recante «Misure di razionalizzazione di finanza pubblica» (atto Senato n. 1158).

Per quanto concerne il disegno di legge finanziaria per il 1995, l'articolo del provvedimento non modifica lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. L'analisi che segue riguarda pertanto esclusivamente le tabelle allegate al disegno di legge finanziaria. Si ricorda, a tal proposito, che gli interventi di diretta e immediata incidenza sul bilancio sono quelli contenuti nelle seguenti tabelle allegate al disegno di legge finanziaria: tabella C, che reca la quantificazione annua di stanziamenti previsti da leggi di spesa; tabella D, che dispone il rifinanziamento, per un solo anno, di norme recanti spese in conto capitale; tabella E, che prevede riduzioni di autorizzazioni legislative di spesa precedentemente disposte (definanziamenti); tabella F con la quale sono effettuate rimodulazioni degli importi annuali da iscrivere in bilancio per effetto di leggi di spesa pluriennali.

Saranno pertanto prese in considerazione, in primo luogo, le misure previste nelle suindicate tabelle. Si darà quindi conto degli accantonamenti inseriti nelle tabelle A e B, relative alle voci da includere, rispettivamente, nel fondo speciale di parte corrente e nel fondo speciale di parte capitale, per il finanziamento di nuove leggi. Si ricorda che queste ultime tabelle non hanno effetti immediati e diretti sul bilancio a legislazione vigente del Ministero dei lavori pubblici in quanto si limitano a

predeterminare gli stanziamenti necessari per la copertura finanziaria dei provvedimenti legislativi di competenza di tale Dicastero, che si prevede possano essere approvati nel triennio 1995-1997.

Nella tabella C è proposta la quantificazione degli stanziamenti destinati al finanziamento e alla programmazione dell'attività dell'Ente nazionale per le strade.

È opportuno ricordare, in proposito, che nel precedente esercizio finanziario l'Anas operava ancora in base al modello organizzativo dell'azienda autonoma: il bilancio dell'azienda era pertanto riportato in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Le modalità di finanziamento ordinario dell'azienda consistevano nell'assegnazione di un contributo a carico del bilancio dello Stato, il cui ammontare era determinato ogni anno con la legge finanziaria, nella tabella C, ed iscritto in capitoli di spesa del Ministero del tesoro (capitolo 4521, per la parte corrente e capitolo 7733, per il conto capitale), per essere successivamente destinato ai pertinenti capitoli del bilancio Anas.

A seguito della trasformazione da azienda autonoma ad ente pubblico, sancita dal recente decreto legislativo n. 143 del 1994, il bilancio dell'Anas non è più riportato nel bilancio dello Stato; inoltre, gli stanziamenti relativi al contributo ordinario sono determinati sempre dalla legge finanziaria, in tabella C, ma iscritti in appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (il capitolo 2102, per le spese correnti e il capitolo 7272, per le spese in conto capitale), per essere successivamente trasferiti all'Anas.

Nel disegno di legge finanziaria 1995, il predetto finanziamento è pertanto riportato in tabella C, nella parte relativa al Ministero dei lavori pubblici, ed è quantificato, dopo le modifiche apportate dalla Camera dei deputati, in 5.068, 5.520 e 5.510 miliardi per ciascuno degli anni 1995, 1996 e 1997.

La Camera dei deputati, con la accennata modifica alla tabella C del disegno di legge finanziaria, ha ridotto lo stanziamento per il 1995 all'Ente nazionale delle strade per il finanziamento e la programmazione dell'attività.

Il bilancio di previsione a legislazione vigente prevede al capitolo 2102 spese pari a 1.954,5 miliardi; il capitolo 7272 prevede spese pari a 4.065,2 miliardi. Complessivamente, quindi, prevede 6.019,7 miliardi per il 1995.

Il Governo, con il disegno di legge finanziaria presentato alla Camera dei deputati, proponeva di ridurre lo stanziamento complessivo di questi due capitoli portandolo a 5.800 miliardi per il 1995. La Camera dei deputati ha ulteriormente ridotto lo stanziamento portandolo a 5.068 miliardi per il 1995. Per gli anni successivi, il 1996 e il 1997, la tabella C prevede rispettivamente 5.520 e 5.510 miliardi, con una riduzione rispetto alla proposta del Governo di 480 e 490 miliardi.

Alla tabella D la Camera dei deputati ha previsto il rifinanziamento di tre disposizioni legislative, su materie di competenza della Commissione, che comportano l'iscrizione di altrettanti stanziamenti nei seguenti capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Capitolo 8636, relativo a spese per la tutela storico-monumentale di Siena: a seguito di un emendamento alla tabella D del disegno di legge finanziaria,

vengono iscritti 2 miliardi; capitolo 8711, relativo alla manutenzione della basilica di Venezia: a seguito di un emendamento alla tabella D del disegno di legge finanziaria, viene iscritto 1 miliardo.

Alla tabella E la Camera dei deputati ha previsto la riduzione di stanziamento per il programma straordinario per la viabilità generale per gli anni 1987-1990. La riduzione grava sul capitolo 7274 ed è pari a 2,2 miliardi per il 1995.

La tabella F reca rimodulazioni di stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Si rammenta che l'ambito di competenza dell'8^a Commissione non comprende i capitoli delle rubriche 6 «Difesa del suolo» (dal capitolo 7701 al capitolo 7766), 12 «Opere igieniche e sanitarie» (dal capitolo 8814 al capitolo 8899) e 13 «Opere in dipendenza di pubbliche calamità naturali» (dal capitolo 9004 al capitolo 9175), concernenti materie di competenza della 13^a Commissione.

Le rimodulazioni alla tabella F riguardano i seguenti oggetti. Sedi di servizio per le Forze dell'ordine: legge n. 16 del 1985 e legge n. 498 del 1992, articolo 1, comma 7, programma quinquennale di costruzione di nuove sedi di servizio per l'Arma dei carabinieri (capitolo 8412); la tabella F prevede una riduzione di 25 miliardi per l'anno 1995, che sono integralmente trasferiti al 1996. A seguito di tale rimodulazione gli importi sono così rideterminati: 25 miliardi per il 1995 e 89 miliardi per il 1996. Legge n. 831 del 1986 relativa alle sedi di servizio della Guardia di finanza (capitolo 8422): la tabella F prevede una riduzione di 70 miliardi per il 1995, che vengono trasferiti al 1997. Conseguentemente gli importi sono così rideterminati: 50 miliardi nel 1995, e 100 miliardi nel 1996. Legge n. 521 del 1988, articolo 27 relativo alle sedi delle Forze di polizia e dei Vigili del fuoco (capitolo 8438): la tabella F prevede una riduzione di 70 miliardi per il 1995, che vengono trasferiti al 1997. Conseguentemente gli importi sono così rideterminati: 50 miliardi nel 1995, 224,2 miliardi per il 1996 e 70 miliardi nel 1997.

Interventi per la viabilità ordinaria, speciale e di grande comunicazione, Anas; legge n. 910 del 1986, articolo 7, comma 15, relativo al programma straordinario per la viabilità generale per gli anni 1987-1990 (capitolo 7274): la tabella F prevede una riduzione di 245 miliardi per il 1995, trasferiti integralmente al 1997 inoltre un emendamento approvato alla Tabella E riduce ulteriormente lo stanziamento di 2,2 miliardi. Pertanto gli importi annuali sono così rideterminati: 297,8 miliardi per il 1995, 403 miliardi per il 1996, 245 miliardi per il 1997.

Edilizia penitenziaria e giudiziaria: legge n. 41 del 1986, articolo 13, comma 1, relativo all'edilizia penitenziaria (capitolo 8404); la Tabella F prevede una riduzione di 30 miliardi per il 1995, trasferiti al 1997. Conseguentemente gli importi sono così rideterminati: 20 miliardi per il 1995, 40 miliardi per il 1996 e 30 miliardi per il 1997. Legge n. 910 del 1986, articolo 7, comma 6, relativo all'edilizia penitenziaria (capitolo 8404): la tabella F prevede una riduzione di 150 miliardi per l'anno 1995, trasferiti al 1997. Le quote annuali per il presente stanziamento sono: 80 miliardi per il 1995, 360 miliardi per il 1996 e 150 miliardi per il 1997.

Si nota che questa rimodulazione incide anch'essa, come la precedente, sul medesimo capitolo 8404, ove per l'anno 1995 è quindi previ-

sto uno stanziamento di 100 miliardi, con una riduzione, rispetto al bilancio a legislazione vigente, di 180 miliardi.

Per quanto riguarda gli interventi di completamento dei piani di ricostruzione postbellica (capitolo 9310) - legge n. 317 del 1993, articolo 4 -, la tabella F prevede una riduzione di 35 miliardi per il 1995 trasferiti al 1996. Conseguentemente gli importi sono così rideterminati: 65 miliardi per il 1995 e 100 miliardi per il 1996.

Nei fondi speciali di parte corrente (tabella A) e di conto capitale (tabella B) sono iscritti gli stanziamenti destinati alla copertura degli oneri derivanti dai provvedimenti legislativi che si prevede possano essere approvati nel triennio 1995-1997. Tali stanziamenti, pertanto, non incidono sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, poichè potranno essere impegnati in occasione dell'approvazione futura di leggi. Gli stanziamenti sono iscritti sul capitolo 6856, per la parte corrente, e 9001 per quella in conto capitale dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

Gli stanziamenti sono divisi per Ministero, ma non sono esplicitamente finalizzati ad alcun settore di intervento di ciascun Ministero. Peraltro, nella relazione di accompagnamento al disegno di legge finanziaria, il Governo indica delle finalità di spesa le quali valgono come riferimento puramente indicativo.

La tabella A non reca alcun accantonamento per il Ministero dei lavori pubblici; come, peraltro, non vi erano accantonamenti nella corrispondente tabella della legge finanziaria per il 1994. Nella tabella B del disegno di legge finanziaria, in esame, il Governo prevede 2 miliardi nel 1995 (inseriti a seguito di un emendamento approvato dalla Camera dei deputati) 50 miliardi per il 1996 (la Camera ha ridotto l'accantonamento di 50 miliardi) e 100 miliardi per il 1997 (50 in meno rispetto al disegno di legge presentato dal Governo alla Camera dei deputati). Gli stanziamenti sono destinati, secondo quanto affermato nella relazione di accompagnamento, alla realizzazione di interventi per Venezia e per il canale Milano-Cremona-Po.

Riporto infine gli effetti che il disegno di legge finanziaria (atto Senato n. 1162) e il disegno di legge collegato (atto Senato n. 1158) provocano sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Gli effetti sono formalizzati nella II nota di variazioni presentata dal Governo (atto Camera n. 1072/9-ter) e approvata dalla Camera dei deputati.

Bilancio a legislazione vigente: le spese correnti sono 2.294,4 miliardi; le spese in conto capitale sono 9.074,7 miliardi; le spese finali ammontano quindi a 11.369,1 miliardi. Con gli emendamenti al bilancio approvati dalla Camera dei deputati, vi è stata per le spese correnti una riduzione di 0,8 miliardi e per le spese in conto capitale una riduzione di 10 miliardi; le spese finali risultano quindi ridotte di 10,8 miliardi. Disegno di legge collegato (atto Senato n. 1158): per le spese in conto capitale abbiamo una riduzione di 1.715 miliardi, per cui le spese finali risultano ridotte di 1.715 miliardi. Al disegno di legge finanziaria (atto Senato n. 1162), abbiamo una riduzione per le spese in conto capitale di 1.613,501 miliardi, e quindi la spesa finale risulta ridotta di pari importo. Totale della manovra: vi è una riduzione delle spese correnti di 0,8 miliardi; una riduzione delle spese in conto capitale di 3.338,501 miliardi, una riduzione finale di spesa di 3.339,301 miliardi. Totale stato di

previsione: spese correnti, 2.293,6 miliardi; spese in conto capitale 5.736,1 miliardi; spese finali 8.029,8 miliardi.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Pedrazzini per la sua relazione e dichiaro aperta la discussione.

BACCARINI. Signor Presidente, vorrei dei chiarimenti sulle riduzioni e sui rinvii degli investimenti per i vari capitoli. Sarebbe opportuno che alla ripresa della discussione, martedì 29 novembre, sulla tabella 9 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria fossero disponibili alla Commissione i dati relativi alla riallocazione delle risorse sottratte al Ministero dei lavori pubblici nel corso dell'esame da parte della Camera dei deputati, ai tagli complessivi sugli investimenti complessivi negli anni 1992, 1993 e 1994, e per i settori di competenza dell'8^a Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Baccarini, per quanto riguarda l'anno 1995, lei potrà trovare i dati nella sintesi finale che ha letto il relatore Pedrazzini. Per il 1995, secondo i dati che ci ha riportato il relatore, la riduzione è di 3.338,5 miliardi.

BACCARINI. Come prima dicevo, vorremmo avere una conoscenza più precisa dei tagli che sono stati effettuati per le parti di nostra competenza negli ultimi tre anni. Credo che lo stesso dovrebbe essere fatto per quanto riguarda le ferrovie. Questo per una strategia di riduzione delle spese per investimenti ed infrastrutture in un paese che a quanto sembra è in ritardo rispetto al resto dell'Europa.

STANZANI GHEDINI. Di questi 3.338 miliardi mi sembra che una parte sia relativa ad investimenti in beni ambientali, trasferita quindi alla 13^a Commissione.

PRESIDENTE. Riguardano soltanto il Ministero dei lavori pubblici per la parte di nostra competenza.

STANZANI GHEDINI. Quindi è una riduzione effettiva.

BACCARINI. Ribadisco che a me interessa il discorso sugli investimenti: se una certa somma è stata trasferita da questo Ministero ad un altro Ministero la somma degli investimenti resta identica.

PRESIDENTE. Se lei vuole sapere di questi 3.338 miliardi ciò che riguarda i capitoli di nostra competenza questi dati potranno esserle forniti.

MEDURI. Vorrei sapere se questi tagli sono compensativi di aumenti apportati ad altri capitoli per altri Ministeri.

BACCARINI. Signor Presidente, desidero formulare meglio la mia domanda. Esiste una questione concernente eventuali trasferimenti ad altri Ministeri di risorse impegnate per questo Ministero. Vi è poi un'al-

tra questione - a mio avviso forse più importante - riguardante la riduzione di investimenti, cioè al netto di eventuali trasferimenti, che si sta verificando in questa legge finanziaria, considerate anche le riduzioni già verificatesi per il 1992 ed il 1993. Questo per avere alla fine del triennio la somma dei tagli che si sono verificati sulle tabelle di investimento che ci riguardano.

Circa il primo aspetto occorre probabilmente vedere se non sia il caso di ricostituire assegnazioni che sono state «distratte» dalla Camera dei deputati verso altri Ministeri o altri impegni. Nel secondo caso si tratta di esprimere un giudizio complessivo sia su questa manovra finanziaria, sia su quelle che l'hanno preceduta in relazione non solo ai tagli per spese di consumo ma anche ai tagli di spese in conto capitale.

SCIVOLETTO. Ringrazio anzitutto il relatore per l'esposizione analitica testè fatta alla Commissione. Vorrei chiedergli se può fornire una valutazione complessiva della tabella - quindi un giudizio e una proposta di parere - anche in rapporto alla questione sollevata dai colleghi circa i trasferimenti di fondi dal Ministero dei lavori pubblici ad altri Ministeri.

È per noi importante avere non un giudizio sulle cifre, che ovviamente sono importantissime, ma anche una valutazione politica sia della proposta originaria del Governo sia del testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

Vorrei sapere se in questo momento è possibile avere una valutazione del Ministro o se egli intenda intervenire successivamente. La mia richiesta non è comunque pregiudiziale. Se oltre la cornice dei numeri potessimo avere dei binari di valutazione complessiva ciò potrebbe tornare utile alla Commissione per il prosieguo dei propri lavori ed in particolare ai fini della presentazione degli emendamenti.

FAGNI. Nella relazione del senatore Pedrazzini, circa la trasformazione dell'Anas in ente pubblico si fa riferimento al bilancio di tale azienda dicendo che fino al 1994, cioè fino all'esercizio dell'anno corrente, esso era allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici laddove a partire da quest'anno non lo è più. Tuttavia vi sono dei fondi stanziati che peraltro registrano una diminuzione.

Vorrei quindi sapere in primo luogo se il fatto che il bilancio dell'azienda non sia allegato discenda dalla sua trasformazione in ente. Comunque questo è un argomento di natura giuridica e quindi non posso entrare nel merito.

Circa poi la questione del programma, visto che gli stanziamenti ci sono e sono diminuiti, poichè si afferma che la previsione di 4.075 miliardi viene ridotta di 951 miliardi e quindi viene quantificata, sarebbe opportuno conoscere l'allocazione di queste risorse, in modo da capire, riguardo ai piani triennali che rientrano nel piano decennale della grande viabilità, al di là delle questioni giuridiche inerenti al bilancio, fino a che punto sia accettabile questa diminuzione e come può essere ripartita all'interno dei programmi dell'Anas.

STANZANI GHEDINI. Mi sembra che le questioni siano due. La prima riguarda l'interrogativo su dove siano finiti i fondi rispetto alle cifre lette dal relatore; l'altra concerne le variazioni rispetto al documento originario.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Di questo ho parlato nella relazione.

FALQUI. Signor Presidente, credo che abbiamo tutti bisogno di chiarimenti e ritengo sia opportuno utilizzare parte del tempo dei nostri lavori per farlo, cogliendo l'occasione della presenza in questa sede del Ministro.

Mi ha colpito la elevata incidenza dei residui passivi al 1° gennaio 1995, una cifra rilevantissima, direi incredibile: 4.554 miliardi. Anch'io - pure se, probabilmente, con motivazioni diverse dai colleghi che sono intervenuti prima di me - condivido la richiesta di comprendere meglio dove vada questo flusso di fondi in uscita dal Ministero. Abbiamo quindi bisogno di un rendiconto dettagliato.

Vorrei porre al Ministro alcune questioni, considerato che la relazione ha messo in evidenza solo i punti che riguardano più specificamente la tabella n. 9 che ci è stata trasmessa dalla Camera dei deputati. Essendo io un neofita, dovrò senz'altro approfondire alcuni aspetti ma vorrei sapere, per la parte di attività del Ministero che riguarda i lavori di pronto intervento per pubbliche calamità, se è prevista una correzione del quadro di previsione che ci è stato fornito, sulla base del decreto che, come è stato oggi annunciato in Aula, il Presidente della Repubblica ha firmato, e che reca misure per l'alluvione in Piemonte. In sostanza mi interessa capire come si pensa di reperire risorse non solo per quanto riguarda la ricostruzione; attenendosi alle competenze della tabella 9, i lavori di pronto intervento per pubbliche calamità sono modulati in una quota pari al 50 per cento per finanziare interventi conseguenti al sisma che ha colpito la Sicilia: tutto qui.

Come si predispose allora il Ministero ad affrontare lavori che riguardano opere idrauliche e lavori di pronto intervento per una calamità naturale?

PRESIDENTE. Senatore Falqui, l'esame degli stanziamenti da lei richiamati è di competenza della 13ª Commissione. La tabella lavori pubblici infatti viene esaminata da due Commissioni; alcune rubriche della tabella lavori pubblici sono di competenza della 13ª Commissione, in particolare la difesa del suolo e opere in dipendenza di pubbliche calamità.

FALQUI. Immagino che rientri fra le competenze della Commissione ambiente anche la direzione generale del territorio, riguardo alla quale mi resta la curiosità di sapere che attività svolge.

GERMANÀ. Ringrazio il Ministro il quale, nonostante i suoi numerosi impegni, è oggi presente in Commissione. Ritengo che se

la Commissione vuole svolgere un buon lavoro, sarebbe opportuno, soprattutto per i neofiti come me, avere maggiori chiarimenti.

In relazione alle spese per incarichi, di cui al capitolo 1124, in base alla mia esperienza personale ho notato spesso che incarichi affidati dal Governo si sovrappongono a quelli affidati dalla regione o dalla provincia per le stesse opere. Suggestirei pertanto di effettuare una sorta di monitoraggio al fine di evitare duplicazioni di incarichi per la stessa opera da parte di diversi soggetti istituzionali.

Al capitolo 7274 sono state apportate delle riduzioni; mi riferisco al piano decennale e non so se rientri in questo anche l'Anas. Dovremmo conoscere anche il contenuto del piano triennale per l'ANAS, attualmente vigente, per sapere quali sono le opere previste nei prossimi tre anni.

FAGNI. Ho chiesto anch'io di conoscere esattamente i programmi in base ai quali l'Anas spenderà le risorse ad essa destinate.

GERMANÀ. So che vi è un decreto del Presidente della Repubblica che prevede 15 miliardi per il piano regolatore generale degli acquedotti, ma non è riportato in questa tabella.

PRESIDENTE. Senatore Germanà, la Rubrica 12 è di competenza della 13^a Commissione. Si tratta di interventi che rientrano nella difesa del suolo.

GERMANÀ. A proposito del capitolo 7701, che riguarda la sistemazione idraulica, vorrei che si prevedessero più risorse anzichè decurtarle.

PRESIDENTE. Anche questo capitolo, senatore, è di competenza della 13^a Commissione.

GERMANÀ. Il capitolo 7740, relativo alla difesa dal mare, è di competenza della nostra Commissione?

PRESIDENTE. Questo capitolo è in parte di competenza della 13^a Commissione, in parte della nostra. In ogni caso la Commissione potrà successivamente approfondire alcuni aspetti conoscitivi, in via informale, con funzionari del Ministero che hanno oggi accompagnato l'onorevole Ministro.

ANGELONI. Signor Presidente, in questa fase del dibattito, si possono ora percorrere due strade: o approfondire le questioni di carattere tecnico, come lei suggerisce, oppure accantonare per il momento tali questioni e affrontare i problemi politici. Io propongo che il Ministro risponda ora alle questioni di carattere politico che sono state poste.

PEDRAZZINI, relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. 1.715 miliardi dei famosi 3.340 risparmiati sono da considerare slittamenti relativi alla disponibilità della Cassa depositi e prestiti. La

parte restante concerne capitoli in riduzione passati ad altre competenze.

RADICE, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, non ho alcuna difficoltà ad affrontare temi di carattere politico, anche se vi renderete conto che vi è tutta una serie di aspetti collegata al sistema di gestione dei nostri bilanci.

Ritengo pertanto che potreste approfondire tutti i dettagli di ordine tecnico in via informale con i funzionari del mio Ministero. Sarò quindi ben lieto di fornire a conclusione della discussione i richiesti chiarimenti di ordine politico.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.

MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1994

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 10.

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 1163 (tabelle 9, 9-bis e 9-ter, tabelle 10, 10-bis e 10-ter, tabelle 11 e 11-ter) e del disegno di legge finanziaria n. 1162, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame congiunto sospeso nella seduta di giovedì 24 novembre.

Prego il senatore De Corato di riferire alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Come è noto, con la legge 29 gennaio 1994, n. 71, è stata disposta la trasformazione dell'Amministrazione postale in ente pubblico economico e la conseguente riorganizzazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, cui vengono affidati, oltre ai poteri di indirizzo, coordinamento e controllo, anche specifiche competenze direttamente incidenti sulla regolazione del mercato televisivo, delle telecomunicazioni e del settore postale, quali l'adozione e pubblicazioni delle norme tecniche per l'omologazione e l'utilizzazione degli apparati terminali suscettibili di essere collegati alle reti di telecomunicazione; il rilascio delle concessioni, au-

torizzazioni e licenze; la definizione delle norme tecniche e i livelli di qualità dei servizi in considerazione degli interessi degli utenti, nonché la predisposizione dei piani di ripartizione e assegnazione delle radiofrequenze e la vigilanza sulla loro applicazione.

Il nuovo assetto organizzativo e funzionale del Ministero, disciplinato sulla base della citata legge di riforma, è risultato operativo a partire dal 1° gennaio 1994 e in sede di previsione di bilancio 1994 erano stati disposti i relativi stanziamenti ripartiti tra i vari capitoli di nuova istituzione per un totale di 118 miliardi.

Ai sensi della legge n. 58 del 1992, inoltre, dal 1° gennaio 1993 è stata soppressa la Azienda di Stato per i servizi telefonici e successivamente si è provveduto, nel marzo 1994, alla costituzione del gestore unico delle telecomunicazioni.

Ne consegue che lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non riporta più in allegato i bilanci dell'Amministrazione postale e della Azienda di Stato per i servizi telefonici e risulta articolato su due titoli (spese correnti e spese in conto capitale) e tre rubriche (servizi generali, Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, concessioni, autorizzazioni e gestioni delle frequenze).

Sullo stato di previsione del Ministero insistono stanziamenti pari a 153,6 miliardi, di cui 135,6 miliardi per spese correnti e 18 miliardi per spese in conto capitale. In rapporto agli stanziamenti di spesa globali, lo stato di previsione di questo Ministero si colloca all'ultimo posto e rappresenta solo lo 0,02 per cento rispetto alle spese finali del bilancio complessivo dello Stato.

Per quanto riguarda le spese correnti, i principali stanziamenti di competenza sono ripartiti tra spese per il personale in attività (78 miliardi), spese per acquisto per beni e servizi (47,3 miliardi) e trasferimenti di parte corrente (9,9 miliardi).

Tra le maggiori spese di acquisto di beni e servizi, occorre segnalare alcuni capitoli di nuova istituzione: capitolo 1099 (10 miliardi) riguardante oneri per il servizio di trasmissione radiofonica delle sedute parlamentari, in base all'articolo 9 del decreto-legge relativo al risanamento della Rai; capitolo 1109 (2,4 miliardi nel testo originario del Governo, poi ridotto ad 1,4 miliardi dalla Camera) per spese di partecipazione a conferenze nazionali ed estere; capitolo 1504 (2,9 miliardi) per spese inerenti all'attività dell'Istituto superiore delle poste; capitoli 1802 e 1803 (5,8 miliardi e 6 miliardi) che riguardano le spese relative ai servizi per concessione, autorizzazione e gestione delle frequenze.

Per quanto riguarda le spese in conto capitale, l'importo di 18 miliardi è costituito unicamente da spese di beni mobili, macchine e attrezzature tecnico-scientifiche a diretto carico dello Stato.

Rispetto al testo originario proposto dal Governo, la Camera ha apportato talune modifiche, oltre a quella già citata relativa al capitolo 1109.

In particolare, si registra una riduzione di 200 milioni degli stanziamenti sul capitolo 1004, relativo a compensi per lavoro straordinario al personale applicato alla diretta collaborazione del Ministro. Viene ridotto di 1.300 milioni il capitolo 1013, relativo a compensi per lavoro straordinario a tutto il restante personale e si riduce altresì di 1.500 milioni il capitolo 1026, recante indennità e rimborso spese per missioni

all'estero. Infine, si registra un aumento di 2 miliardi sia sul capitolo 7011, recante spese per l'attività dell'Istituto superiore delle poste e per la ricerca tecnico-scientifica, sia sul capitolo 7101, recante allestimento e trasformazione degli automezzi per il controllo delle emissioni radioelettriche e comunque l'acquisto e l'installazione di apparecchiature e impianti per i servizi radioelettrici.

Occorre poi segnalare che nello stato di previsione del Ministero del tesoro sono previsti trasferimenti in favore dell'Ente poste italiane, necessari alla sua costituzione.

Lo stato di previsione riporta anche i dati relativi alla consistenza presunta di residui passivi al 1° gennaio 1995. Essi sono indicati in 1.200 milioni, tutti di parte corrente. L'accumulo di residui passivi si manifesta nelle categorie relative al personale in servizio e all'acquisto di beni e servizi. Si tratta di una valutazione provvisoria, condizionata dall'evolversi della gestione del 1994 e dalle variazioni che potranno essere introdotte entro la fine dell'anno con provvedimenti legislativi.

Volendo effettuare ora un confronto tra lo stato di previsione per il 1995 e quello assestato per il 1994, occorre segnalare che le previsioni di competenza per il 1995 hanno un incremento di 13,1 miliardi, tutto di parte corrente.

Le variazioni del bilancio rispetto all'anno precedente sono generalmente determinate da tre ordini di fattori: fattori legislativi (ossia l'incidenza di leggi, preesistenti o intervenute, che obbligano a modificare talune poste di bilancio); oneri inderogabili (impegni assunti in sedi internazionali o sindacali che si rivelano vincolanti in sede di determinazione degli stanziamenti di bilancio); adeguamento al fabbisogno (ossia aumenti o diminuzioni derivanti da considerazioni di maggiore o minore bisogno finanziario, secondo scelte discrezionali del Governo).

Dall'esame dei dati si rileva che l'aumento delle spese correnti è dovuto esclusivamente all'assunzione di oneri inderogabili ed in particolare all'aumento di un miliardo della spesa per le retribuzioni, di 2,3 miliardi per contributi previdenziali e assistenziali e ritenute erariali e 10 miliardi per il servizio radiofonico delle sedute parlamentari.

Per quanto riguarda le parti del disegno di legge finanziaria relative al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, va detto che né l'articolo né le tabelle A, B, D, E ed F, contengono disposizioni o interventi relativi a questo Ministero.

L'attenzione va quindi incentrata sulla tabella C, che reca stanziamenti di spesa la cui quantificazione annua è rimessa alla legge finanziaria. Si tratta delle leggi a carattere permanente, che rinviano alla finanziaria la quantificazione della dotazione annua successiva al triennio di copertura. Per queste leggi, dunque, non è necessario ricorrere all'approvazione di una successiva legge per il loro rifinanziamento, assolvendo a tale funzione proprio la legge finanziaria.

Nella tabella C non è prevista alcuna quantificazione per il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, ma, sotto la rubrica relativa al Ministero del tesoro, è prevista una quantificazione per l'Ente poste italiane relativa al capitolo 4432 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

Nel disegno di legge originario, questo stanziamento era pari a 600 miliardi per ciascuno degli anni 1995, 1996 e 1997, ma la Camera, ap-

provando un emendamento *ad hoc*, lo ha ridotto a 453 miliardi per il 1995 e a 450 miliardi per ciascuno degli anni 1996 e 1997.

Lo stanziamento in questione determina l'entità del finanziamento a favore dell'ente delle poste e a carico del Ministero del tesoro. L'articolo 38 della legge finanziaria del 1980, infatti, ha stabilito che le somme poste a carico delle singole amministrazioni statali sono erogate all'Amministrazione postale da parte del Ministero del tesoro. Questo finanziamento discende dall'abrogazione delle esenzioni e delle riduzioni delle tasse postali e telegrafiche. Al riguardo l'articolo 19 del testo unico postale (decreto del Presidente della Repubblica n. 156 del 1973) introduceva il divieto, per l'amministrazione postale, di effettuare prestazioni gratuite. Per i servizi resi ad enti ed istituti pubblici, il rimborso delle prestazioni effettuate dalle poste è regolato nell'ambito di apposite convenzioni tra le amministrazioni statali e le poste medesime.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 11 e 11-ter.

STAJANO. Signor Presidente, colleghi, la nuova organizzazione dell'Amministrazione delle poste, come d'altronde ha detto il relatore, restringe al Ministero e alla sua gestione la materia del bilancio. Rispetto alle spese finali del bilancio dello Stato e ai bilanci di previsione degli altri Ministeri, il Ministero delle poste, con i suoi 156,6 miliardi, si colloca all'ultimo posto: l'incidenza della spesa rispetto alle spese finali del bilancio dello Stato, è pari solo allo 0,02 per cento. In realtà l'importanza di questo Ministero è superiore a tale cifra, proprio per la sua funzione sul piano pratico e civile. Le poste, le ferrovie, il servizio militare obbligatorio sono stati strumenti importanti nel processo di unificazione del paese e spesso il cattivo uso e la cattiva gestione di questi strumenti hanno contribuito ad offrire una ben mediocre idea dello Stato, fomentando la nascita di spinte separatiste, di incomprensioni, di divisioni.

Dividerò in due parti distinte il mio intervento. Una prima parte si riferisce ai comportamenti politici del Governo e del Ministro delle poste; la seconda ad un'analisi dei capitoli dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno 1995. Manca un indirizzo di governo, manca una strategia adeguata ai tempi nuovi; le logiche sono antiquate e centralistiche; tutto questo in un settore delicato, che può diventare campo di conquista per i grandi gruppi internazionali. Il sottosegretario Marano, in occasione della discussione sul disegno di legge finanziaria, in sede di XI Commissione alla Camera dei deputati, ha annunciato l'imminente presentazione del nuovo regolamento per la ristrutturazione del Ministero, come imposto dalla legge 29 gennaio 1994, n. 71. Ancora non è stato emanato il relativo decreto del Presidente della Repubblica, sentite obbligatoriamente le organizzazioni sindacali, e il parere del Consiglio di Stato. È un nuovo segno delle promesse mancate e delle inadempienze del Governo. C'è da dire che lo schema di decreto del Presidente della Repubblica, presentato per il parere al Consiglio di Stato dal precedente Governo nell'aprile scorso, è stato ritirato dall'attuale Ministro. Esiste quindi un grave ritardo, considerato che la materia trattata coinvolge le sorti di migliaia di persone.

Ci sono dipendenti, tra i 230.000 passati all'ente delle poste, che ancora oggi non sanno a chi fanno capo; ci sono situazioni di disagio, di preoccupazione, con rischi di confusione e di disordine. La legge di riforma n. 71 del 1994 ha compiti importanti: procedere alla definizione delle strutture delle sedi centrali e periferiche, riordinare l'Istituto superiore tecnico delle poste e telecomunicazioni ed il Consiglio superiore delle poste e telecomunicazioni, provvedere alle procedure di mobilità e di inquadramento del personale e all'assegnazione di quest'ultimo ai diversi uffici, risolvere le posizioni pensionistiche e previdenziali del personale passato al Ministero, occuparsi del trasferimento gratuito dall'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni al Ministero delle finanze, nonché degli immobili da assegnare in uso al Ministero delle poste.

Con grave ritardo il decreto è stato ora predisposto, ma non ha ancora ultimato il proprio iter; mi risulta che sia stato sottoposto alle organizzazioni sindacali, ma il giudizio, da quanto ho potuto sapere, è negativo. Si tratta infatti di un decreto accentratore, che punta soprattutto sul controllo e sulla gestione del Ministro e del Gabinetto del Ministro; la figura del Segretario generale è fittizia, svuotata di significati e di poteri, proprio dove si sa quanto essa sia importante.

È su questi problemi concreti che si possono verificare le profonde differenze tra le anime di questo Governo: l'anima centralista e autoritaria in questo caso mi sembra che abbia umiliato l'anima per così dire federalista.

La tabella 11 concerne lo stato di previsione del Ministero delle poste e telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995. Il Ministero ha compiti di indirizzo, di coordinamento e di controllo anche per quanto riguarda la regolamentazione del mercato televisivo, delle telecomunicazioni, oltre che ovviamente del settore postale; rilascia concessioni, autorizzazioni e licenze; predispone piani di ripartizione e di assegnazione delle radiofrequenze.

L'introduzione alla Camera dei deputati di alcuni emendamenti positivi ha eliminato spese generiche e non ben motivate. Ad esempio è diminuita la previsione di compensi per lavoro straordinario al personale applicato ad uffici vicini al Ministro (capitolo 1004); sono diminuiti anche i compensi per lavoro straordinario al personale (capitolo 1013); è diminuita la previsione di indennità e rimborso spese per missioni all'estero, estremamente generica anche questa (capitolo 1026); sono diminuite le spese per partecipazione a conferenze e comitati (capitolo 1109).

Desidero tuttavia avanzare alcune richieste di chiarimenti sugli importi stanziati ai capitoli 1005 e 1006, concernenti indennità e rimborso spese di trasporto per missione degli addetti al Gabinetto (quel che conta in questo Ministero è il Ministro ed il suo Gabinetto) ed alle segreterie in Italia e all'estero: o sono troppi, perchè inutili ed eliminabili, o sono troppo pochi. Anche per quanto concerne il capitolo 1092, relativo a spese per il funzionamento, compresi i gettoni di presenza, i compensi ai componenti e le indennità di missione e rimborso spese di trasporto ai membri estranei al Ministero, di consigli, comitati e commissioni, vorrei una spiegazione dal Sottosegretario.

Circa i capitoli 1103 «Manutenzione, riparazione e adattamento di locali e relativi impianti» e 1105 «Fitto di locali ed oneri accessori» vor-

rei conoscere la situazione patrimoniale, immobiliare e sapere perchè esiste questa doppia versione. Infine circa il capitolo 1113 «Spese per studi, indagini e rilevazioni, compensi per speciali incarichi ad esperti estranei all'amministrazione e a docenti universitari» è noto come tali aspetti possano essere essenziali; sappiamo benissimo come in tutti gli enti, pubblici e privati, a cominciare dalla Rai, quello dei consulenti sia un argomento assai dolente.

A una prima lettura di questo bilancio si ha l'impressione che esso sia «bottegaio», privo di idee e di prospettive, più attento ai rimborsi e alle note spese che alle scelte strategiche. Basti vedere cosa è accaduto alla Camera dei deputati, dove, soprattutto per merito dei deputati della Lega, è emersa la necessità di aumentare le spese generali, come quelle che, ad esempio, riguardano l'Istituto superiore delle poste e telecomunicazioni, così importante in una visione strategica.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola alla senatrice Fagni, comunico che è disponibile il contratto dell'Ente poste che ci è stato inviato dal ministro Tatarella.

FAGNI. Signor Presidente, non ripeterò le considerazioni svolte ora dal senatore Stajano, sulle quali concordo perfettamente. Condivido altresì la valutazione circa un bilancio del Ministero delle poste, come ha sottolineato garbatamente il collega Stajano, chiaramente centralista, senza alcun accenno a un decentramento reale di molti servizi.

Vorrei aggiungere poi alcune notazioni. Poichè gli uffici ci hanno consegnato anche i resoconti delle precedenti discussioni su questo e su altri settori del bilancio dello Stato, non posso purtroppo non rilevare che - ahimè - non ci sono molti cambiamenti rispetto ad atteggiamenti che abbiamo già criticato in passato e che si ripresentano anche oggi. Non ritorno sulle questioni degli addetti al Gabinetto del Ministro e su quanto è stato già messo in evidenza dal collega Stajano. Ma vorrei prendere spunto, ad esempio, dai capitoli 1103 e 1105, relativi a manutenzione e ad affitto locali, per rilanciare una questione che ci trascineremo dietro chissà per quanto tempo, quella della disciolta Azienda di Stato per i servizi telefonici, che è ben lontana dall'essere risolta. Essa ha due valenze su cui occorre puntare la nostra attenzione. La prima: come già diceva il collega Stajano, vi sono 223.000 o 225.000 dipendenti, che non si sa come l'Istituto superiore delle poste intenda utilizzare, e soprattutto come collocarli in mobilità, al proprio interno, in modo da offrire la possibilità a ciascuno di non disperdere la propria professionalità, dando al tempo stesso al Ministero delle poste la possibilità di svolgere al meglio il servizio che ancora gli compete.

In questo novero di persone c'è anche tutto il personale (12.000 o 15.000) della ex Azienda di Stato per i servizi telefonici, per i quali non è stato definito il tipo di mobilità, con una evidente dispersione di professionalità.

Ma c'è un altro fatto (ecco perchè ho fatto riferimento anche al capitolo 1105 in cui si parla di affitto di locali): la legge n. 58 del 1992, stabiliva che si sarebbe valutato il patrimonio immobiliare della ex Asst, in vista del suo trasferimento all'Iritel, e che a tal fine sarebbe stata creata un'apposita commissione la quale avrebbe proceduto a una stima

reale del valore del patrimonio immobiliare (case, strutture e quant'altro), che sarebbe stato poi dato per dieci anni, con un compenso mensile, all'Iritel, come patrimonio della nuova società.

Ebbene, dell'entità di questo patrimonio (al cui interno vi erano forse anche immobili per i quali non sarebbe necessario pagare l'affitto in quanto patrimonio delle poste) non si è più saputo nulla, salvo qualche indiscrezione. Una volta, il Ministro delle poste di un precedente Governo mi disse che vi erano ben due commissioni, una delle quali straniera, che avrebbero proceduto alla valutazione di questi beni. Dell'esito del lavoro di queste commissioni - ripeto - niente è stato portato a conoscenza di chi ha varato una legge (anche se qualcuno non l'ha votata), cioè del Parlamento.

Oggi l'Iritel non esiste più, perchè, come sappiamo, è confluita in Telecom Italia. Cosa ne sarà del patrimonio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici che doveva passare all'Iritel? Questo patrimonio è stato o sarà trasferito alla Telecom Italia? E a quanto ammonta? L'importanza della questione si evince dal fatto che di fronte ad un bilancio del Ministero delle Poste di poco superiore a 150 miliardi, sembra che il patrimonio in questione, secondo indiscrezioni non verificate, ai aggiri intorno ai 4.500 miliardi, ma non si riesce a conoscere l'ammontare preciso.

A me ha fatto un certo effetto che rispetto al bilancio complessivo, quello del Ministero delle poste sia solo lo 0,02 per cento, un po' meno del prefisso telefonico di Milano...

Siccome questo bilancio, come dicevo, è così esiguo, rispetto all'importanza che un Ministero delle poste e delle telecomunicazioni dovrebbe avere non tanto ora nel nostro paese, ma anche in prospettiva, mi chiedo: se la trasformazione dell'amministrazione delle Poste e la privatizzazione dei servizi telefonici sottrae il bilancio dell'ente e delle nuove società per azioni al controllo del Parlamento, allora questi enti autonomi o società per azioni che si sono formate a chi rispondono? Hanno ereditato un patrimonio di uomini, probabilmente di immobili e del loro bilancio non sappiamo nulla. Ed è un fatto piuttosto strano, specie in un momento in cui si accusa, con molte ragioni, chi ha gestito i bilanci precedenti di non essere stato trasparente, e si dice di voler fare il contrario.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Senatrice Fagni, queste leggi sono state varate nella precedente legislatura.

FAGNI. Lo so, senatore De Corato, ma queste leggi sono state approvate anche con il consenso di molti dei Ministri dell'attuale Governo, non ce lo dimentichiamo, e le dico i nomi: Biondi, Mastella, D'Onofrio, Fumagalli Carulli, la quale, fra l'altro, era Sottosegretario alle Poste. Questo dimostra che la cesura fra il vecchio e il cosiddetto nuovo non c'è, e che nel nuovo c'è ancora molto del vecchio.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Sono solo quattro o cinque persone.

FAGNI. Ma è pur vero che un Governo non è composto da tantissime persone, cinque o sei sono già una cifra rilevante.

Dai resoconti dei dibattiti avvenuti in passato, che si possono consultare, si può chiaramente rilevare che da parte mia non vi è stata alcuna comprensione eccessiva e nessuna tenerezza o giustificazione nei confronti di chi era al Governo nella passata legislatura e anche in quelle precedenti.

Voglio ricordare al senatore De Corato che nel 1992 alla Camera dei deputati fui l'unica a votare in senso contrario alla legge n. 58. Questo poichè si trattava di una legge che avrebbe provocato quanto poi è puntualmente accaduto: imboscare un grande patrimonio e dilapidare risorse sul piano umano e professionale. Personalmente non ho nemici, ho avversari politici con i quali amo confrontarmi anche duramente, ciò per la mia formazione ed il mio modo di concepire la politica all'interno delle istituzioni.

Devo dire che non c'è nulla di nuovo; anzi, rispetto all'importanza che il settore delle telecomunicazioni riveste sia attualmente sia soprattutto come prospettiva per gli anni Duemila ed oltre (come è stato detto nel corso dell'indagine conoscitiva sulla multimedialità), mi sembra vi sia una grande sottovalutazione e dispersione. Vorrei citare al riguardo due aspetti. Si parla di 10 miliardi per il servizio radiofonico delle sedute parlamentari; è vero che l'articolo 9 del decreto-legge sul risanamento della Rai non è chiaro, tuttavia il fatto che esso sia ambiguo - ed in parte come vedremo anche incostituzionale - non significa che non si debba procedere all'effettuazione di gare d'appalto. Allora, il pubblico, o quanto ancora resta di pubblico della Rai, è in grado di partecipare ad un appalto in maniera concorrenziale e competitiva rispetto ai privati? Infatti, se il gestore pubblico del servizio radiofonico è in grado di offrire alle istituzioni un servizio ad un costo minore del privato si sceglierà il servizio pubblico; se invece è più conveniente il servizio privato si sceglierà quest'ultimo. Questa è la libera concorrenza.

Non mi sembra che vi siano importanti motivi per accettare con apprezzamento gli indirizzi. D'altronde il contratto di programma ci è pervenuto questa mattina ed abbiamo bisogno di un certo tempo per capire come questo Ministero intenda atteggiarsi nei confronti della complessità della sua struttura e se davvero si procederà, come promesso da tempo, alla riforma del Ministero stesso e quindi ad una sua maggiore funzionalità.

ROGNONI. Desidererei avere un chiarimento dal relatore e dal Governo. Nella tabella C del disegno di legge finanziaria, con riguardo al Ministero del tesoro, alla voce: «Somme dovute dalle singole amministrazioni statali all'ente poste italiane» è riportata la cifra di 383 miliardi. Alla Camera dei deputati, prima che venissero introdotti gli emendamenti, si parlava di 600 miliardi; nella finanziaria del 1994 la cifra era di 577 miliardi. Vi è stata quindi una riduzione di 194 miliardi che per un ente appena nato è rilevante. Vorrei allora capire se tutto questo possa portare a dei problemi e se non li porta perchè si era originariamente individuata la cifra di 600 miliardi.

STANZANI GHEDINI. Mi associo alla richiesta di chiarimento del collega Rognoni.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. La Camera dei deputati ha operato un riallocaimento delle somme in altri capitoli del bilancio.

Onorevoli senatori, anzitutto tengo a precisare che domani potrò fornire informazioni più puntuali. Ritengo fondamentale chiarire perché il Ministero delle poste, come è stato fatto notare, è uno dei Dicasteri che viene a costare di meno allo Stato - lo 0,02 per cento - e come mai ciò accada in una situazione in cui la multimedialità rappresenta uno dei punti fondamentali dello sviluppo dell'azienda-paese e delle nuove tecnologie per l'azienda globale.

La logica è la seguente: la funzione del Ministero è di verifica e di indicazione di quali debbano essere gli obiettivi dei diversi operatori del settore. Il compito del Ministero deve essere quindi progettuale e politico, non di gestione. Ecco la differenza di fondo con gli altri Ministeri.

Prima il senatore Stajano faceva riferimento alla centralità del Ministero. È vero che in questo Governo vi sono varie anime ed è vero che ho redatto una nota per il Ministro in cui ho fatto presente che era importante decentrare certi aspetti, soprattutto in materia di controlli periferici, per dare maggiore dinamicità alla struttura del Ministero in rapporto alle richieste degli utenti (in questo caso delle emittenti, delle radio, delle aziende che hanno bisogno di ponti per operare), quindi l'importanza di avere risposte immediate dalle sedi periferiche e non da una sede centrale come quella del Ministero a Roma.

Questo è stato fatto, perchè ci accingiamo a realizzare dieci o dodici sedi periferiche nazionali che avranno un ruolo importante, perchè controlleranno direttamente i vari circoli.

SCIVOLETTO. So che sarà realizzata una grossa struttura a Bari.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. L'organizzazione del Ministero è ancora in fase di evoluzione. La legge n. 71 del 1994, che risale al precedente Governo, nell'assegnare al Ministero alcuni compiti non ha previsto un adeguamento della struttura interna. Come io stesso ho avuto modo di rilevare, deve essere rafforzata la cosiddetta intelligenza, cioè la struttura interna di professionisti, di ingegneri, di tecnici qualificati in grado di avanzare proposte relative alle nuove tecnologie. Su 1.700 persone che attualmente operano all'interno del Ministero, manca personale per le qualifiche inferiori, come autisti e usceri, ma soprattutto per le funzioni di progettazione ed indirizzo. Ecco perchè, senatore Stajano, resta invariato il costo per le consulenze esterne, per compensare carenze interne che abbiamo ereditato dal passato.

Cito un caso: sono Presidente della Commissione per il piano di assegnazione delle frequenze, e ho avuto notevoli problemi nel reperire all'interno dell'amministrazione sei tecnici in grado di collaborare alla predisposizione del piano. Vi è stata purtroppo negli anni passati una eccessiva burocratizzazione del Ministero, senza puntare sugli aspetti tecnici e professionali.

Si riscontra - ed è questo il dramma dell'amministrazione - una mancanza di adeguamento professionale e un insufficiente ricambio dei

quadri dirigenziali. Io stesso ho chiesto che siano svolti corsi interni per porre riparo a questa situazione; oggi ad esempio gli attuali ingegneri di sezione sono quelli di otto o dieci anni fa. Il problema è proprio questo: il quadro legislativo è valido nel definire le competenze del Ministero, ma - ripeto - non vi è stato il necessario adeguamento della struttura. Per questo talvolta si è costretti a rivolgersi a ricercatori esterni.

Forse non mi sono soffermato molto su alcune questioni, ma non è possibile comprendere a fondo i problemi del Ministero se non si punta alla progettualità. Anch'io penso che il Ministero delle poste sarà in futuro - e lo è già di fatto - uno dei cardini per il cambiamento culturale ed economico del paese. Ma proprio per questo dobbiamo portare al suo interno e utilizzare all'esterno le migliori risorse intellettuali del paese, altrimenti non saremo pronti alle nuove sfide delle autostrade telematiche. Oggi manca per questo un adeguato *know how*. Di questa situazione però non possiamo assumerci alcuna responsabilità, perchè l'abbiamo ereditata dal passato. Anzi, il Governo attuale, come ho già detto, è impegnato ad avviare una radicale modifica organizzativa e culturale. Posso essere d'accordo con lei sul fatto che si sia verificato un *accentramento in capo al Ministro di talune funzioni prima assegnate al segretario generale delle poste*. Ma una simile circostanza può essere giustificata dall'intento di accelerare un cambiamento con un più incisivo indirizzo politico, dando un segnale di rinnovamento.

La mia è un'affermazione positiva, ma solo nel prossimo futuro si potrà verificare la validità del lavoro che stiamo svolgendo.

STANZANI GHEDINI. Dopo oltre un decennio viene fuori, se non altro, che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in Italia era allo sfascio. Nel dibattito sulla legge Mammì - come si può leggere nei resoconti - qualcuno, con dichiarazioni esplicite che fecero «incavolare» l'allora ministro Mammì, sostenne chiaramente che il piano di assegnazione delle frequenze il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non l'avrebbe mai fatto perchè non aveva le risorse, le capacità, le intelligenze e le professionalità interne.

La situazione oggi è quella che è. Siamo di fronte ad una dichiarazione di volontà giustificata una volta tanto dalle cifre. Tuttavia non posso non fare un'osservazione: se è vero che la situazione attuale è eredità del passato, della prima Repubblica (e quindi anche questo caso mette in evidenza una carenza di quel regime) tuttavia il numero di mesi in cui il nuovo Ministro delle poste e delle telecomunicazioni ha assunto il proprio incarico è abbastanza rilevante. Non vi è stata una indicazione effettiva, esplicita da parte dell'attuale Ministro, anche perchè non è mai venuto in Commissione, nonostante sia stata richiesta la sua presenza più di una volta.

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. È venuto già una volta.

STANZANI GHEDINI. Certo, una sola volta, all'inizio, ma successivamente anche quando è stata richiesta e sollecitata la sua presenza, non ha partecipato ai nostri lavori.

In definitiva, il piano, le linee, gli orientamenti attraverso i quali il Ministero delle poste e telecomunicazioni dovrebbe diventare quella entità emersa dalle considerazioni del Sottosegretario non mi sembrano supportati dalle linee della legge finanziaria, dai dati numerici né da alcun'altra indicazione.

Speriamo in ogni caso che questo si possa effettivamente realizzare. Colgo quindi nuovamente l'occasione per chiedere che il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni venga in Commissione per rendere esplicita questa volontà di cambiamento.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Volevo aggiungere per maggiore chiarezza, essendo Presidente della Commissione per il piano di assegnazione delle frequenze, che il nuovo piano di assegnazione delle frequenze sta per essere predisposto con risorse interne al Ministero salvo il ricorso a taluni periti per determinate questioni tecniche.

STANZANI GHEDINI. Onorevole Sottosegretario, parliamoci chiaro: non esiste un piano di assegnazione delle frequenze, non è mai stato fatto, perchè non ci sono le concessioni.

FAGNI. Ha ragione il senatore Stanzani Ghedini.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Ho chiesto espressamente che il lavoro venisse svolto in questa fase totalmente all'interno del Ministero (di qui il problema dell'acquisto degli impianti per computer ed il problema dei sei tecnici). Questo proprio perchè ritengo che il Ministero si debba dotare di una propria struttura interna di realizzazione e non - come previsto negli ultimi studi, mai portati a termine - utilizzare strutture esterne, fatto che non aiuta il Ministero ed i suoi uomini a crescere e ad operare in modo autonomo.

Ho fatto questa precisazione in parte per confermare quanto lei ha detto ed in parte per dire che la volontà politica è indirizzata nel senso di portare il Ministero ad essere una struttura in grado di esprimere una propria progettualità senza ricorrere sempre, come accaduto finora, a strutture esterne.

STANZANI GHEDINI. Il problema del piano di assegnazione delle frequenze non è certo quello del ricorso a risorse interne o esterne. Probabilmente sono necessarie competenze che è possibile che il Ministero non abbia al proprio interno.

La questione che voglio richiamare è la seguente. Se è vero che state studiando un piano di assegnazione delle frequenze dovete ricordare che la misura del successo di questo piano sarà data dal numero di mutamenti che rispetto alla situazione attuale si verificheranno sia a livello di servizio pubblico, sia a livello di servizio privato, sia a livello di reti nazionali, sia a livello di emittenti locali.

Infatti senza una radicale nuova assegnazione delle frequenze un piano è quasi impossibile.

ANGELONI. Desidero porre al Sottosegretario la seguente domanda. Non mi sembra sia stata toccata la questione concernente lo stato di applicazione della legge che prevede la vendita degli alloggi pubblici, compresi quelli di proprietà dell'ente delle poste. Poichè si tratta di un'operazione ragguardevole dal punto di vista dell'entità degli alloggi e quindi del numero di famiglie a cui essa si rivolge, vorrei sapere in quest'anno cosa ha fatto il Ministero o l'ente delle poste per quanto di competenza per procedere alla vendita di tale patrimonio.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Senatrice Angeloni, ritengo di essere bene informato, tuttavia per questo caso specifico non sono in grado di rispondere direttamente. Mi riservo quindi di farle avere una risposta precisa.

SCIVOLETTO. Svolgerò alcune valutazioni di ordine generale e di ordine specifico in sede di illustrazione degli ordini del giorno. Per il momento mi limito a porre al Governo due domande di ordine tecnico.

Le domande sono le seguenti. Qualche mese fa, nel corso di un confronto con il Presidente dell'Ente poste, abbiamo affrontato una questione che era già stata sollevata da alcuni quotidiani come «La Repubblica» e «Il Sole-24 ore», riguardante l'ammontare del debito dell'amministrazione delle Poste. Tale debito ammontava a 28.000 miliardi; in base al comma 3 dell'articolo 7 della legge n. 71 del 1994, si prevedeva che questa anticipazione concessa dallo Stato all'amministrazione postale, a pareggio di bilancio fino a tutto l'anno 1993, dovesse intendersi quale trasferimento definitivo.

La Corte dei conti però ha rimesso questa norma alla valutazione della Corte costituzionale, per mancanza di copertura finanziaria, quindi per violazione dell'articolo 81 della Costituzione, osservando che, pur rendendosi conto che il problema era notevole, tuttavia poichè lo Stato aveva iscritto nel proprio bilancio di previsione i 28.000 miliardi come debito, la questione andava in qualche modo risolta. Questa somma infatti non può restare nella partita crediti dello Stato. Su tale questione, che è di carattere tecnico, non vi è stata una risposta. Chiedo al Sottosegretario se, anche nella seduta di domani, sia possibile sapere, alla luce degli eventi fin qui ricordati, come sarà risolto in bilancio il problema della definizione del debito dell'amministrazione postale.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Sottoporro tale questione al Ministro e conto di far avere una risposta alla Commissione domani.

STANZANI GHEDINI. Questo chiarimento era stato già richiesto, ma la risposta non è mai arrivata.

SCIVOLETTO. La questione è evidente. Occorre una impostazione del bilancio dello Stato formalmente corretta.

La seconda domanda riguarda una questione in parte affrontata già dalla senatrice Fagni, la quale ha fatto riferimento al personale della ex Azienda di Stato per i servizi telefonici, al passaggio all'Iritel e poi a Te-

lecom Italia. Ricordo che la legge n. 58, che ha soppresso l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, prevedeva il collocamento in mobilità del personale della *ex Asst* anche presso enti locali. Tuttavia questi ultimi all'atto del trasferimento, pur avendo già individuato i posti, hanno sollevato un problema di carenza di risorse finanziarie. Essi hanno posto il quesito ai Ministri della funzione pubblica, del tesoro e dell'interno; la conclusione ultima dell'allora Ministro del tesoro Barucci fu che la legge n. 58 effettivamente non prevedeva alcuna copertura finanziaria per questo tipo di spese. Considerato che la società Iritel non intendeva assumersi alcun onere al riguardo, l'allora ministro Barucci scriveva che doveva essere promossa un'apposita iniziativa legislativa, concernente spese per il personale in mobilità.

Vi è quindi personale che ha optato per il pubblico impiego, ma che non è ancora in servizio presso gli enti locali per i motivi che ho detto; alcuni degli interessati hanno fatto ricorso ai Tar. Per risolvere l'intera questione servirebbero circa 25-30 miliardi. Vorrei avere, onorevole Sottosegretario, anche su questo punto una risposta e conoscere quali sono gli orientamenti del Governo per dare una soluzione positiva a questo problema che riguarda un gruppo di dipendenti.

ALÒ. Signor Presidente, annuncio che presenteremo un ordine del giorno. Colgo inoltre l'occasione della presenza del Sottosegretario per porgli una domanda alla quale ritengo possa rispondere oggi stesso.

Abbiamo fatto in passato più volte riferimento alla mancata attuazione dell'articolo 10 della legge n. 422 del 1993; ora siamo alla fine del 1994, in fase di discussione della legge finanziaria. In passato, ci fu risposto che non era possibile dare corso per un verso al regolamento e per l'altro al trasferimento delle risorse del canone Rai all'emittenza locale perchè quelle risorse non c'erano più.

Vorrei sapere dal Sottosegretario cosa intenda fare il Governo per rendere effettivo il trasferimento di risorse del canone Rai all'emittenza locale in forza di un regolamento che presumo sarà comunque fatto, anche se con oltre un anno di ritardo, dando finalmente attuazione all'articolo 10 della legge n. 422.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Senatore Alò, mi sono fatto anch'io carico, in merito al regolamento, di scrivere al Ministro due mesi fa per chiedere che fosse predisposto al più presto.

È chiaro comunque che l'attuazione del citato articolo 10 è stata finora impedita dal mancato rilascio delle concessioni alle emittenti locali, in quanto è evidente che solo dopo questo adempimento sarà chiaro quali e quante siano le televisioni che hanno diritto all'assegnazione della quota del canone. Questo è un primo dato fondamentale; il Governo si è pertanto impegnato entro fine anno a rilasciare tutte le concessioni alle emittenze locali.

Il secondo punto, che era stato sottolineato fin dall'inizio, è quello delle risorse, cioè quel che può essere previsto esattamente per le emittenti locali. Il problema fondamentale però, ripeto, resta quello delle concessioni.

Ritengo che, una volta portata a termine l'assegnazione delle concessioni, il Governo darà immediatamente attuazione all'articolo 10 della legge n. 422, trasferendo a queste emittenti le risorse indicate.

ALÒ. Ma questo è un adempimento che va fatto al di là delle concessioni.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Sono d'accordo con lei, senatore.

ALÒ. Inoltre le concessioni saranno date a fine anno, ma dobbiamo risolvere l'aspetto finanziario. Il canone per il 1994 ha praticamente fatto già il suo corso naturale sul fronte della spesa; dove si reperiranno per il 1994 le risorse previste per la quota da destinare alle emittenti locali? Non so se si possa fare sul canone 1995, o se dobbiamo aspettare la fine del prossimo anno.

MARANO, *sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Le farò avere, domani, senatore Alò, una risposta precisa anche su questo punto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 11 e 11-ter. Avverto che entro le ore 16,30 devono essere depositati presso la Presidenza emendamenti e ordini del giorno.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative sul disegno di legge finanziaria n. 1162*. Non ho molto da aggiungere a quanto detto dal rappresentante del Governo. Il sottosegretario Marano presiede la Commissione per il piano di assegnazione delle frequenze e quindi ritengo che possa fornirci le necessarie garanzie, anche perchè il rapporto che abbiamo con lui ci assicura una sua presenza costante. Quindi, sulla questione delle assegnazioni potremo tornare quando la Commissione licenzierà il nuovo piano delle frequenze, anche perchè il precedente è stato fatto, come diceva, in altra sede, la senatrice Fagni, per gli «amici». La mia posizione è invece diversa da quella del senatore Stanzani Ghedini circa il problema del ricorso a supporti esterni.

STANZANI GHEDINI. In tutto il mondo in momenti speciali ci si rivolge a specialisti.

FAGNI. Perchè gli amici si riconoscono nel momento del bisogno!

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Circa la questione dell'ente delle poste desidero ricordare che anche in questo caso il Governo svolge una funzione di controllo e di stimolo. Nel momento in cui si è proceduto ad una privatizzazione del settore non si può essere al tempo stesso controllore e controllato. Qualche mese fa, quando abbiamo espresso una valutazione sul con-

tratto di programma, abbiamo approfondito tale aspetto in due lunghissime sedute.

Concludo notando che mi sembra che siamo diventati tutti federalisti sulle poste e centralisti sulle telecomunicazioni. Tuttavia mi è difficile capire come si possa essere centralisti e federalisti allo stesso tempo quando l'entità complessiva del bilancio è dello 0,02 per cento. Ringrazio il senatore Stajano per averci fornito qualche idea sul centralismo e sul federalismo a livello postale. Non mi posso definire un federalista, anche se sono una persona attenta ai problemi del federalismo, tuttavia *sentir parlare un uomo di sinistra di federalismo con posizioni ancora più estreme di quelle degli stessi federalisti mi è sembrata un'enfatizzazione eccessiva.*

PRESIDENTE. Il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge è rinviato alla seduta che avrà luogo questo pomeriggio.

I lavori terminano alle ore 11,30.

MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1994

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente FAGNI

I lavori hanno inizio alle ore 17,40.

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 1163 (tabelle 9, 9-bis e 9-ter, tabelle 10, 10-bis e 10-ter, tabelle 11 e 11-ter) e del disegno di legge finanziaria n. 1162, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame delle tabelle 11 e 11-ter sospeso nella seduta antimeridiana.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

I senatori Rognoni e Bosco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

considerato che:

a) l'avvento della tecnologia digitale sta determinando un rapido processo di convergenza tra i settori delle comunicazioni, dell'informatica e dell'emittenza radiotelevisiva ed attua, a livello mondiale, sia un'interconnessione di reti, sia la creazione di nuove infrastrutture di rete e lo sviluppo di una vastissima gamma di nuovi servizi;

b) il mondo delle comunicazioni sta attraversando una fase di espansione e globalizzazione pervasiva e impetuosa e tale da assumere i caratteri di una vera e propria rivoluzione;

c) la rivoluzione delle comunicazioni è dotata di una enorme forza di impatto sui modi e sulla qualità della produzione di cultura e di beni materiali e traina strategicamente forme e quantità dello sviluppo economico,

impegna il Governo

1) a identificare rapidamente una figura responsabile del coordinamento della politica industriale nei settori ad elevato contenuto tecnologico, che ponga tra le proprie priorità la redazione di un rapporto sugli orientamenti del mercato e sullo sviluppo della multimedialità e delle comunicazioni avanzate in Italia, con indicazioni di intervento per i pubblici poteri e per gli operatori privati;

2) a sciogliere, nell'immediato, il nodo concernente l'istituzione di una Autorità indipendente per le comunicazioni, di estrazione parlamentare;

3) a predisporre un progetto per la presenza italiana nei sistemi satellitari;

4) ad emanare, in tempi brevissimi, i decreti attuativi delle direttive comunitarie in materia di telecomunicazioni, recuperando i quattro anni di ritardo già accumulato;

5) a creare il contesto legislativo necessario a concretizzare il proprio ruolo di armonizzazione e stimolo nella costruzione, attraverso un forte coinvolgimento delle autonomie locali, di reti CATV, nella consapevolezza che senza il cavo non ha senso parlare di multimedialità e che il cablaggio del territorio, da perseguire in tempi rapidi con la mobilitazione di risorse private, sviluppo la disponibilità di nuovi servizi utili ai cittadini;

6) a definire un nuovo piano per le telecomunicazioni redatto da una commissione formata da esperti indicati dai principali atenei italiani»

0/1163/1/8-Tab. 11

ROGNONI, BOSCO

ROGNONI. Signor Presidente, in questi ultimi quattro mesi la nostra Commissione ha lavorato assai intensamente effettuando numerose e complete audizioni nel mondo delle telecomunicazioni. Da queste sarà tratto un documento conclusivo analitico, che porterà a determinate conclusioni.

In merito a queste ultime, le scelte politiche che si possono compiere sono di diverso tipo, tuttavia ve ne sono alcune che rappresentano dei paletti da tenere fermi, peraltro condivisi da tutti. Lo spirito dell'ordine del giorno è proprio quello di individuare quei punti centrali, in modo da dare al Governo un contributo fattivo, sottolineando un aspetto che noi abbiamo appreso e che a mio parere non è ancora entrato nella cultura dominante del paese e cioè che esiste un passaggio delicatissimo, importante, strategico di politica industriale su cui questo Governo, come i precedenti, non si è ancora sufficientemente sensibilizzato.

Il lavoro che abbiamo svolto ci spinge a dire che è questa la strada che deve essere percorsa. Di qui il presente ordine del giorno, che nasce proprio con l'aspirazione di raccogliere il massimo consenso possibile.

In sede informale sono pervenuti dei suggerimenti di modifica del testo dai senatori Stanzani Ghedini e De Corato, nel senso di far comprendere già nella parte iniziale dell'ordine del giorno che esso tiene conto delle indicazioni emerse nel corso delle nostre indagini conoscitive. Tali suggerimenti mi trovano assolutamente d'accordo. Accolgo altresì i tagli che i citati senatori hanno suggerito, proprio nello spirito di ottenere un documento che possa raccogliere l'unanimità di consensi e in questa Commissione e spero in Aula.

Devo comunque fare una sottolineatura: la mia non è una ricerca di facili unanimità, ma di una unanimità che ha un valore politico, poichè la volontà è quella di spingere affinché il nostro paese proceda nella strada dello sviluppo delle telecomunicazioni e del mondo della comunicazione. Ciò non evita che io consideri, sia personalmente sia per la mia parte politica, come una sofferenza — che comunque accetto — l'eliminazione di alcuni passaggi, in particolare di quelli relativi al piano delle frequenze radiotelevisive e al piano delle telecomunicazioni.

Pur rendendomi conto che si tratta di due aspetti tecnici inseriti in un ordine del giorno che vola alto (si parla di autorità indipendente, di una figura responsabile del coordinamento della politica industriale, di una politica per la televisione via cavo, si impegna il Governo a dare attuazione alle direttive comunitarie, dal momento che siamo in ritardo di quattro anni, si recano cioè una serie di punti qualificanti), mi dispiace eliminare il passaggio «da perseguire in tempi rapidi, con la mobilitazione di risorse private», relativamente alle televisioni via cavo. Eliminarlo non significa certo che si rinuncia al concetto, ma è chiaro che su questo punto vi è un nodo politico che ritengo non sia nè di destra nè di sinistra. Questo nodo politico fa sì che ci si debba rendere conto che lo sviluppo via cavo o si persegue attraverso un gestore unico, quindi di fatto una società pubblica come è accaduto in altri paesi, oppure si persegue ponendo il pubblico ed il privato in competizione. I paesi che hanno compiuto i salti di qualità più rilevanti sono i paesi che hanno dato maggiore spazio alla liberalizzazione del confronto. Mi sembra questo un nodo da sciogliere. Non voglio cadere nella retorica più o meno statalista, tuttavia è in piedi su questo punto un confronto di livello internazionale. Si tratta di scegliere un modello: alcuni paesi hanno liberalizzato per poi regolamentare, laddove altri hanno preferito mantenere posizioni monopolistiche pubbliche, salvo poi trovarsi in difficoltà come sta accadendo in Germania o in Francia dove si son dovuti compiere dei passi indietro rispetto a questa posizione. Avendo noi la fortuna-sfortuna di muoverci su questo terreno con circa quindici anni di ritardo, possiamo trarre una lezione dall'esperienza altrui.

In conclusione, il presente ordine del giorno, riformulato accogliendo le modifiche proposte, mantenendo tuttavia al punto 1) l'indicazione di «tempi brevi», potrebbe essere il seguente:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

tenuto anche conto delle indicazioni emerse dall'indagine conoscitiva sulla multimedialità condotta dalla Commissione stessa negli ultimi tre mesi,

considerato che:

a) l'avvento della tecnologia digitale sta determinando un rapido processo di convergenza tra i settori delle telecomunicazioni, dell'informatica e dell'emittenza radiotelevisiva ed attua, a livello mondiale, sia un'interconnessione di reti, sia la creazione di nuove infrastrutture di rete e lo sviluppo di una vastissima gamma di nuovi servizi;

b) il mondo delle comunicazioni sta attraversando una fase di espansione e globalizzazione pervasiva e impetuosa e tale da assumere i caratteri di una vera e propria rivoluzione;

c) la rivoluzione delle comunicazioni è dotata di una enorme forza di impatto sui modi e sulla qualità della produzione di cultura e di beni materiali e traina strategicamente forme e quantità dello sviluppo economico;

impegna il Governo

1) a identificare in tempi brevi una figura responsabile del coordinamento della politica industriale nei settori ad elevato contenuto tecnologico, che ponga tra le proprie priorità la redazione di un rapporto sugli orientamenti del mercato e sullo sviluppo della multimedialità e delle comunicazioni avanzate in Italia, con indicazioni di intervento per i pubblici poteri e per gli operatori privati;

2) a sciogliere il nodo concernente l'istituzione di una Autorità indipendente per le comunicazioni;

3) a predisporre un progetto per la presenza italiana nei sistemi satellitari;

4) ad emanare i decreti attuativi delle direttive comunitarie in materia di telecomunicazioni, recuperando i quattro anni di ritardo già accumulato;

5) a creare il contesto legislativo necessario a concretizzare il proprio ruolo di armonizzazione e stimolo nella costruzione, attraverso un forte coinvolgimento delle autonomie locali, di reti CATV; nella consapevolezza che senza il cavo non ha senso parlare di multimedialità e che il cablaggio del territorio, sviluppa la disponibilità di nuovi servizi utili ai cittadini;

6) a definire un nuovo piano per le telecomunicazioni».

STANZANI GHEDINI. Ringrazio il collega Rognoni per aver promosso questa riflessione, che in definitiva anticipa quelle che in parte sono le conclusioni, che la nostra Commissione non ha ancora nè discusso nè approvato, dell'indagine conoscitiva effettuata.

A questa precisazione si devono appunto i due interventi sul testo che mi sono permesso di fare. Il primo riguarda la specificazione in apertura che le indicazioni al Governo contenute nell'ordine del giorno sono il risultato del lavoro che la Commissione ha svolto nelle sue indagini conoscitive e ringrazio l'amico Rognoni per aver accolto tale modifica.

Gli altri suggerimenti concernevano alcuni aspetti che rappresentano punti chiave: quello relativo all'autorità e quello relativo alle modalità con cui affrontare il problema del cablaggio. Tuttavia anche nella risoluzione ipotizzata per le conclusioni del lavoro della Commissione

emergono come elementi in contrapposizione, o comunque come differenti ipotesi, soluzioni diverse sull'autorità e soluzioni diverse per quanto concerne la questione del cablaggio.

A tal proposito desidero sottolineare il seguente aspetto, che d'altronde il collega Rognoni ha colto con puntualità: non si tratta di compiere una scelta nè in un senso nè in un altro. Restano certo degli elementi di dubbio; in particolare per quanto mi riguarda l'elemento di dubbio non è tanto relativo allo stabilire un monopolio di Telecom, bensì a cosa si debba fare per rendere maggiormente fattiva la concorrenza tra l'iniziativa privata e l'iniziativa di quella che oggi è l'organizzazione più presente nel nostro paese.

Mi trovo d'accordo nell'indicare al punto 1) «tempi brevi». E, se il relatore è d'accordo, adotterei, al punto 6), la seguente formulazione: «a definire un nuovo piano per le telecomunicazioni e per l'assegnazione delle frequenze».

Non so se il senatore Rognoni è d'accordo.

PRESIDENTE. L'assegnazione delle frequenze è un atto dovuto.

STANZANI GHEDINI. La mia esitazione deriva dal fatto, come avrò occasione di chiarire a proposito di un successivo ordine del giorno che ho presentato, che l'assegnazione delle frequenze è un atto dovuto, cioè riguarda più il passato che non il futuro.

Anch'io avevo proposto, in sede informale, di eliminare questo riferimento, ma se vogliamo mantenerlo, non ho motivo di ritornare sui miei passi o di farne una questione di principio.

Ritengo che effettivamente con questo testo la Commissione possa conseguire un risultato, perchè nel corso dell'indagine conoscitiva sulla *multimedialità* abbiamo tutti lavorato seriamente e intensamente per raggiungere obiettivi di interesse generale. Sarebbe perciò importante se su questo documento si raggiungesse l'unanimità della Commissione.

ROGNONI. Anche per gli accordi assunti prima, considerato il tipo di impostazione dell'ordine del giorno, che vola alto, con un impegno al Governo «a maglie larghe», lascerei fuori l'assegnazione delle frequenze.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.* Ritengo che l'ordine del giorno presentato senatore Rognoni racchiuda gli sforzi che tutti insieme abbiamo compiuto.

Ringrazio il senatore Rognoni per aver accolto alcune modifiche che gli abbiamo suggerito in via informale, che non mutano la sostanza dell'ordine del giorno, e che sono marginali rispetto al significato di questo documento.

Vorrei sottoscrivere anche io l'ordine del giorno in esame, sottolineando che la modifica suggerita del senatore Stanzani Ghedini mi sembra un ulteriore chiarimento. Ma se si ritiene inutile, non solleviamo alcuna questione; come relatore non posso che esprimere parere favorevole, con l'impegno di presentare l'ordine del giorno anche in Aula.

BACCARINI. Anche io condivido l'ordine del giorno del senatore Rognoni. Mi sembra che esso rifletta buona parte del lavoro svolto dalla Commissione nel corso dell'indagine sulla multimedialità, e sarebbe utile approfondire questi aspetti nel documento che elaboreremo a conclusione di quell'indagine.

Rispetto a quanto diceva prima il senatore Stanzani Ghedini, credo che non si debba fare riferimento all'assegnazione delle frequenze, perchè tale assegnazione non può prescindere, a mio avviso, dalla definizione di questi aspetti.

Nel documento finale dovremo poi specificare esattamente qual è il mercato entro il quale non si può non realizzare la concorrenza delle imprese, ossia il mercato delle reti di servizio. In questo senso il documento è incompleto perchè per realizzare pienamente la concorrenza all'interno di quel mercato si rende necessario non solo che in tempi brevissimi vengano recepite le direttive comunitarie, ma anche che prima del 1998 si realizzi la liberalizzazione completa della telefonia. Dobbiamo infatti metterci in condizione di creare un mercato delle reti di servizio, che difficilmente sarà il mercato del pluralismo delle grandi infrastrutture, ma che dovrà essere comunque libero e concorrenziale, e anche la telefonia rientrerà in questo ambito.

GIURICKOVIC. Sono d'accordo circa l'esigenza di presentare un documento unitario e condivido l'impostazione dell'ordine del giorno presentato dal senatore Rognoni.

Anche la questione prospettata dal senatore Baccharini mi appare condivisibile; anch'io ritengo che si debbano sottolineare in maniera particolare due esigenze. La prima è che si indichi chiaramente che la liberalizzazione del mercato deve avvenire secondo il dettato delle direttive comunitarie. In tal senso propongo di aggiungere al punto 6) del dispositivo dell'ordine del giorno le parole «che rispetti le indicazioni comunitarie di liberalizzazione del relativo mercato».

L'altra esigenza che desidero sottolineare è quella di dare maggiore rilievo al concetto di autorità indipendente. Come ricorderete, ho già parlato di tale questione in varie occasioni. In questo settore esistono già delle autorità; il problema è che tali autorità sono quasi delle paggini di un sistema di monopolio. Parlare di autorità in una simile situazione è insufficiente; è assolutamente necessario - lo ribadisco - sottolinearne l'indipendenza, e non solo l'indipendenza dal potere politico, ma anche l'indipendenza dall'industria.

A me piacerebbe allora che si facesse una variazione, che non diverge assolutamente rispetto alla sostanza del testo, al punto 2) del dispositivo dell'ordine del giorno, dove si è giustamente deciso di eliminare l'espressione «di estrazione parlamentare», e sono d'accordo con questa soppressione perchè sembrava quasi una avocazione che non sarebbe stata di buon gusto. A mio avviso è invece necessario precisare che l'autorità deve essere nominata con procedure che ne garantiscano la massima indipendenza da poteri politici e industriali. In questo modo si fisserebbe un principio, fermo restando che la nomina debba avvenire secondo criteri che sarà legittimo definire.

Chiedo solo, come ho già detto, di sottolineare con maggior forza questi due punti, che fra l'altro sono stati evidenziati anche nel dibattito

da tutte le parti e che qualificano meglio l'apporto della Commissione, perchè l'ordine del giorno non sia solo una raccomandazione piuttosto blanda.

ALÒ. Signor Presidente, concordo con il testo formulato. Devo tuttavia fare un'osservazione che ritengo assai importante. Al punto 6), laddove si parla di "definire un nuovo piano per le telecomunicazioni" avrei preferito che questa Commissione adottasse una formulazione politicamente più significativa, proprio per il lavoro che abbiamo svolto.

La formulazione proposta ha subito il vaglio di diversi senatori e quindi ritengo rappresenti la massima convergenza che si può ottenere. Desidero comunque esprimere il mio rammarico in termini politici, con la speranza che quando saremo chiamati ad entrare nel merito della questione (immagino che l'occasione sarà quella relativa alla parte propositiva del lavoro di indagine svolto), faremo dei passi in avanti rilevanti nella direzione che ritengo più giusta, quella cioè di riservare un carattere pubblico alla Stet se vogliamo evitare che nel prossimo futuro la presenza di tale organismo nel campo delle telecomunicazioni sia del tutto azzerata.

PRESIDENTE. Nel corso del dibattito sono state proposte poche integrazioni, sulle quali mi sembra vi sia un accordo unanime. Poichè nel secondo testo dell'ordine del giorno, di cui è stata data lettura, si è inserita nella premessa l'espressione «tenuto anche conto delle indicazioni emerse dall'indagine conoscitiva sulla multimedialità», e siccome al termine di questa indagine verrà predisposta una risoluzione o comunque un documento finale, nel quale molte delle questioni sollevate ora saranno approfondite, ritengo che potremmo votare la seconda stesura dell'ordine del giorno sottolineando con grande forza il significato politico di approvare un documento unitario della Commissione che suona come stimolo nei confronti del Ministero e anche come critica circa alcune questioni su cui si registra un ritardo non imputabile solo a questo Ministero, ma anche a quelli precedenti. Avremo occasione, senza investire troppo su questo ordine del giorno, ma molto sul documento conclusivo dell'indagine conoscitiva, di evidenziare tutto quel che riguarda l'*authority*, la sua indipendenza, la sua neutralità, la ripartizione del piano delle frequenze, ossia quanto è necessario chiarire e specificare in un documento molto più ampio e ricco di questo, come più ampia e ricca è stata l'indagine conoscitiva che abbiamo svolto.

GIURICKOVIC. Ho proposto due modifiche al testo dell'ordine del giorno, che, come ho già detto, non mutano la sostanza del documento. Sono pronto naturalmente a recedere dalle mie proposte, perchè credo che l'esigenza primaria sia quella di dare un segnale di unitarietà della Commissione.

Se fosse accettabile, però, l'inserimento delle modifiche da me proposte, nei termini in cui le avevo successivamente chiosate, eliminando cioè il riferimento ai poteri politici e industriali, credo che ciò andrebbe a beneficio di qualsiasi eventuale pubblicità dell'ordine del giorno verso parti in causa che conoscono bene i problemi del settore. Qualora ciò non fosse, chiederei comunque che le mie proposte restassero agli atti.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Tutti abbiamo compiuto uno sforzo per arrivare ad un documento unanime della Commissione che rispecchi il lavoro svolto negli ultimi tre mesi.

È chiaro che ciascuno di noi tende a sottolineare alcuni aspetti particolari; è però importante che il primo documento impegnativo verso il Governo, elaborato dalla Commissione su questo argomento, documento al quale si giunge peraltro dopo una lunga serie di audizioni svoltesi nel corso dell'indagine conoscitiva sulla multimedialità, sia predisposto in sede di esame dei documenti di bilancio ed abbia la firma di tutti i componenti della Commissione.

Ho aderito all'ordine del giorno nella stesura originaria; anche dopo le modifiche aggiuntive proposte dal senatore Baccarini, che non mutano la natura del documento, e così pure con l'inserimento di un esplicito riferimento alle normative comunitarie, non ho problemi a confermare il mio parere favorevole.

BACCARINI. È inutile svolgere audizioni su futuri scenari se poi non immaginiamo un'Autorità che garantisca anche la progettazione e l'elaborazione. Propongo quindi di adottare al punto 2) la seguente formulazione: «a sciogliere il nodo concernente l'istituzione di un'Autorità indipendente per le comunicazioni, che dovrà anche affiancare l'elaborazione e la realizzazione progettuale delle infrastrutture telematiche».

PRESIDENTE. Senatore Baccarini le rivolgo un invito. Ogni parola che si aggiunge al testo non fa che alterare un equilibrio, sia pur precario, che è stato accolto dalla Commissione. Personalmente sarei quindi per lasciare invariata la formulazione del punto 2).

BACCARINI. In questo caso non voterò l'ordine del giorno. Se vogliamo salvaguardare il pluralismo l'Autorità deve garantire la progettazione, l'elaborazione e la realizzazione.

ROGNONI. Mi dichiaro disponibile ad accogliere tale modifica.

PRESIDENTE. Il punto 2) risulta quindi così formulato: «a sciogliere il nodo concernente l'istituzione di un'Autorità indipendente per le comunicazioni, che dovrà anche affiancare l'elaborazione e la realizzazione progettuale delle infrastrutture telematiche».

Per quanto concerne il punto 6) il testo sarebbe il seguente: «a definire un nuovo piano per le telecomunicazioni, che rispecchi le indicazioni comunitarie di apertura dei relativi mercati».

STANZANI GHEDINI. Non capisco perchè ci si debba riferire alle indicazioni comunitarie solo in questo punto e non negli altri.

GIURICKOVIC. Una cosa è emanare il decreto altra cosa è attuare il piano delle telecomunicazioni da esso previsto.

ROGNONI. Non ritengo che il senatore Stanzani Ghedini possa credere che non rispetteremo le indicazioni comunitarie; non è pensabile che si possa andare contro di esse.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Mi sembra che il collega Stanzani Ghedini intenda dire che già al punto 4) si fa riferimento ai decreti attuativi delle direttive comunitarie.

PRESIDENTE. *Le proposte avanzate dal senatore Giurickovic potrebbero essere aggiunte a maggiore esplicitazione di quanto affermato al punto 4).*

ROGNONI. *Mi sembrerebbe più corretto tenere distinte le due questioni perchè non sono sovrapponibili. Se si invita il Governo a recepire direttive comunitarie, e di quattro anni fa, si ipotizza evidentemente che anche la predisposizione del nuovo piano per le telecomunicazioni debba avvenire nel rispetto delle normative comunitarie.*

Detto questo, non unirei i punti 4) e 6) del dispositivo dell'ordine del giorno, perchè è opportuno sottolineare che l'Italia è il paese maggiormente in ritardo nel recepimento delle direttive comunitarie, per cui invitiamo il Governo ad attuarle. Ma poichè occorre definire un nuovo piano per le telecomunicazioni, perchè, come abbiamo appurato, l'attuale scade nel '94, mi sembrerebbe un rafforzativo esplicitare che questo debba essere fatto nel rispetto delle normative comunitarie.

È chiaro, onorevoli colleghi, che nel campo delle telecomunicazioni non possiamo muoverci da soli, al di fuori dell'Europa, altrimenti avremo delle telecomunicazioni d'accatto. È evidente che le linee di un nuovo piano per le telecomunicazioni si ispireranno ad una filosofia europea. Il riferimento al rispetto delle normative comunitarie al punto 6) del dispositivo dell'ordine del giorno non mi sembra un elemento su cui dividersi; pregherei perciò il senatore Stanzani Ghedini di accogliere il documento con questa sottolineatura.

PRESIDENTE. *La stesura definitiva dell'ordine del giorno, sottoscritta anche dai senatori Alò, Baccarini, Falqui, Gei, Giurickovic, Pedrazzini, Scivoletto, Stanzani Ghedini e dal relatore De Corato, e che accoglie le modifiche proposte nel corso del dibattito è la seguente:*

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

tenuto anche conto delle indicazioni emerse dall'indagine conoscitiva sulla multimedialità condotta dalla Commissione stessa negli ultimi tre mesi,

considerato che:

a) l'avvento della tecnologia digitale sta determinando un rapido processo di convergenza tra i settori delle telecomunicazioni, dell'informatica e dell'emittenza radiotelevisiva ed attua, a livello mondiale, sia un'interconnessione di reti, sia la reazione di nuove infrastrutture di rete e lo sviluppo di una vastissima gamma di nuovi servizi;

b) il mondo delle comunicazioni sta attraversando una fase di espansione e globalizzazione pervasiva e impetuosa e tale da assumere i caratteri di una vera e propria rivoluzione;

c) la rivoluzione delle comunicazioni è dotata di una enorme forza di impatto sui modi e sulla qualità della produzione di cultura e di beni materiali e traina strategicamente forme e quantità dello sviluppo economico;

impegna il Governo.

1) a identificare in tempi brevi una figura responsabile del coordinamento della politica industriale nei settori ad elevato contenuto tecnologico, che ponga tra le proprie priorità la redazione di un rapporto sugli orientamenti del mercato e sullo sviluppo della multimedialità e delle comunicazioni avanzate in Italia, con indicazioni di intervento per i pubblici poteri e per gli operatori privati;

2) a sciogliere il nodo concernente l'istituzione di una Autorità indipendente per le comunicazioni, che dovrà anche affiancare la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture telematiche;

3) a predisporre un progetto per la presenza italiana nei sistemi satellitari;

4) ad emanare i decreti attuativi delle direttive comunitarie in materia di telecomunicazioni, recuperando i quattro anni di ritardo già accumulato;

5) a creare il contesto legislativo necessario a concretizzare il proprio ruolo di armonizzazione e stimolo nella costruzione, attraverso un forte coinvolgimento delle autonomie locali, di reti CATV, nella consapevolezza che senza il cavo non ha senso parlare di multimedialità e che il cablaggio del territorio, sviluppa la disponibilità di nuovi servizi utili ai cittadini;

6) a definire un nuovo piano per le telecomunicazioni, nel rispetto delle indicazioni comunitarie.»

0/1163/1/8-Tab. 11

ROGNONI, DE CORATO, ALÒ, BACCARINI, FALQUI, GEI, GIURICKOVIC, PEDRAZZINI, SCIVOLETTO, STANZANI GHEDINI

SCIVOLETTO. Signor Presidente, ho presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

considerato che: in base al Capo II della legge 29 gennaio 1994, n. 71, di conversione con modifiche del decreto-legge 1° dicembre 1993, n. 487, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con i Ministri per la funzione pubblica e del tesoro, sentite le organizzazioni sindacali, doveva essere creata la struttura organizzativa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni attraverso la definizione:

- a) dell'articolazione della sede centrale e delle sedi periferiche;
- b) delle procedure di mobilità e di inquadramento del personale;
- c) dell'assegnazione del personale agli uffici;
- d) del riordino dell'Istituto superiore tecnico delle poste e delle telecomunicazioni e del Consiglio superiore delle poste e delle telecomunicazioni e dell'automazione;

e) della posizione pensionistica e previdenziale del personale transitato al Ministero;

f) del trasferimento gratuito, dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni al Ministero delle finanze, degli immobili da assegnare in uso al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni;

rilevato che il settore delle telecomunicazioni e delle radiocomunicazioni rappresenta il presupposto strategico per le prospettive di sviluppo della partecipazione democratica alla formazione e alla diffusione dell'informazione e della cultura, oltrechè fattore di crescita della modernizzazione e competitività del nostro sistema produttivo;

ritenuto che la ritardata emanazione dei decreti attuativi della legge n. 71 del 1994 ha determinato un grave disorientamento operativo per lo svolgimento dei compiti ministeriali previsti e non attribuiti ad alcuna struttura, con conseguenze negative per la tutela della cittadinanza e per la sicurezza ed efficienza delle telecomunicazioni e radiocomunicazioni nonchè oggettiva condizione di disagio per il personale addetto, privo di qualsiasi inquadramento organico e riferimento contrattuale;

considerato che lo schema di decreto, tardivamente approntato, sembra contraddire lo spirito di riforma della legge operando un accentramento dei poteri nelle strutture alle dirette dipendenze del Ministro e svuotando di funzioni la figura del Segretariato generale;

impegna il Governo

a dare attuazione immediata e conforme in tutte le sue parti alla legge di riordino del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nelle more di un adeguamento dell'assetto istituzionale delle telecomunicazioni, con particolare riferimento alla costituzione di una Autorità di settore, nel rispetto delle indicazioni e degli orientamenti comunitari».

0/1163/2/8-Tab. 11

STAJANO, SCIVOLETTO, CARPINELLI, ROGNONI,
ANGELONI

Questo ordine del giorno sottolinea le conseguenze negative dei ritardi nella emanazione dei decreti attuativi, ritardi che hanno creato a nostro avviso disorientamento nella struttura, disfunzioni e disagi nel personale. Il documento rileva che lo schema predisposto in questi giorni dal Ministro sembra contenere degli elementi di accentramento in capo al Ministro stesso, all'ufficio del Gabinetto e alla sua segreteria particolare, il che contraddice le finalità della legge n. 71 del 29 gennaio 1994.

L'ordine del giorno quindi impegna il Governo a dare una immediata attuazione alla legge di riordino del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nelle more di un adeguamento dell'assetto istituzionale delle telecomunicazioni, e con questo mi ricollego a tutto il dibattito che abbiamo svolto in Commissione.

ALÒ. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che:

a) la legge 29 gennaio 1994, n. 71, ha disposto la trasformazione dell'amministrazione delle Poste e delle telecomunicazioni in ente pubblico economico e la riorganizzazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che, oltre ai compiti di indirizzo, controllo e coordinamento, assume rilevanti compiti nella regolazione del mercato televisivo e delle telecomunicazioni;

b) la cosiddetta rivoluzione nel settore delle telecomunicazioni, in seguito alla tecnologia digitale, si realizza per un verso grazie alla convergenza tra telecomunicazioni, informatica, emittenza radiotelevisiva, e per un altro verso con la concentrazione ed affermazione sul piano internazionale di grandi gruppi;

c) la rivoluzione nel settore delle telecomunicazioni contribuisce alla creazione di un nuovo mercato a sua volta sollecitato e accompagnato dallo sviluppo di una serie di nuovi servizi con una ricaduta di enorme rilevanza sia sotto il profilo dell'impatto culturale che di quello più propriamente economico;

d) altri Paesi europei (Francia, Germania) in considerazione del valore strategico del settore delle telecomunicazioni non hanno ritenuto dover utilizzare la sola motivazione di ordine finanziario per procedere ai processi di privatizzazione di questo settore;

e) è necessario recuperare ritardi ed errori legislativi che a loro volta hanno ritardato lo sviluppo del mercato delle telecomunicazioni,

impegna il Governo:

1) ad applicare, predisponendo i necessari decreti, l'intera normativa comunitaria;

2) a predisporre un piano nazionale per le comunicazioni via satellite;

3) a predisporre un piano per lo sviluppo del cablaggio del territorio;

4) a ridefinire il piano delle frequenze radio-tv;

5) a definire il piano delle telecomunicazioni del «sistema Paese» che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione, preveda il mantenimento del carattere pubblico della STET, stimoli la costituzione di un grande polo integrato del settore delle telecomunicazioni costituito oltre che dalla STET, dalla RAI, dall'ANSA e da altre aziende nazionali di informatica (Finsiel, Olivetti e altre)».

(0/1163/3/8-Tab.11)

ALÒ, FAGNI

Ritengo che buona parte dell'ordine del giorno n. 3 sia condivisibile da tutti noi. Su una questione in particolare vorrei richiamare l'attenzione, specificatamente sulle considerazioni iniziali dei punti c) e d).

Credo che tutti siano consapevoli dell'enorme impatto che il settore delle telecomunicazioni ha ed avrà sempre più sia sotto il profilo cultu-

rale sia sotto quello più squisitamente economico. Del resto tale considerazione è già contenuta in un documento che è stato sottoscritto poco fa dai rappresentanti di tutti i gruppi presenti in Commissione. Prendiamo atto che altri paesi europei, come la Francia e la Germania, per affrontare l'incognita del mercato dell'informazione, in forte evoluzione e con tante ricadute, alcune dagli esiti non precisamente individuabili, stanno procedendo a valutare l'aspetto squisitamente finanziario di questo settore, di cui riconoscono il forte valore strategico, (il tema delle privatizzazioni e della costruzione di un nuovo mercato). Come voi sapete, in particolare nel campo della radio e televisioni, ma non solo, Francia e Germania hanno seguito una strada un po' diversa dagli stessi inglesi, i quali hanno invece proceduto con molta lentezza impiegando una decina di anni per mettere a punto l'assetto attuale.

Richiamo quindi la vostra attenzione sul punto 5) del dispositivo dell'ordine del giorno n. 3, in cui si impegna il Governo a definire il piano per le telecomunicazioni - e su questo siamo tutti d'accordo - ma secondo la precisa indicazione del nostro documento.

In sostanza, noi presentatori dell'ordine del giorno riteniamo decisivo per le sorti del nostro paese, sia sotto il profilo culturale che sotto quello politico, che si debba in qualche modo prevedere - non sappiamo come - la costituzione di un grande polo delle comunicazioni. All'interno di esso ritengo che la Stet debba riservarsi un carattere di interesse pubblico.

TERRACINI. Vorrei un chiarimento. Al punto 5) dell'ordine del giorno n. 3 si parla di «mantenimento del carattere pubblico della Stet». Su tale questione sono state già assunte varie iniziative: a quanto pare è allo studio la privatizzazione della Stet e quindi risulta difficile appoggiare una frase quale quella citata.

Inoltre mi chiedo come mai si citino la Stet, la Rai e l'Ansa, che al momento sono aziende pubbliche o parapubbliche, insieme ad altre aziende nazionali di informatica che sono invece a carattere privato.

ALÒ. Per quanto concerne la prima questione - cioè come si possa avanzare la proposta di approvare una risoluzione che in qualche modo faccia riferimento alla necessità di mantenere il carattere pubblico della Stet quando, come giustamente diceva il collega Terracini, si sta andando in tutt'altra direzione - faccio osservare che il Senato ha già accolto un ordine del giorno nel quale si prevedeva un coinvolgimento del Parlamento relativamente alla dismissione della Stet. Inoltre la nostra Commissione dispone di elementi che altri non hanno proprio perchè abbiamo svolto un approfondito lavoro di indagine, circa il quale esiste anche un preciso riferimento nell'ordine del giorno.

Per quanto concerne la seconda questione, un conto è il mantenimento del carattere pubblico della Stet, altro conto è che una parte pubblica di dimensioni nazionali, come appunto la Stet, ed altre aziende private, costituiscano un polo nazionale. Ciò non ha nulla a che vedere con l'assetto pubblico o privato; rispetto alle grandi politiche del settore vi deve essere sinergia tra le due parti.

TERRACINI. Ho sempre presente l'affare Telettra e ritengo che queste aspettative in genere siano solo dei sogni.

GIURICKOVIC. La questione relativa alla privatizzazione della Stet ha un impatto sicuramente notevole sul personale e su tutta una serie di vicende che riguardano l'assetto dell'azienda, laddove non ha necessariamente un impatto sul mercato. Vale a dire che il punto decisivo per il mercato è che si crei un pluralismo. Se la Stet restasse un monopolio il fatto che fosse pubblico o privato, dal punto di vista del mercato, sarebbe quasi indifferente (è chiaro che personalmente preferirei fosse pubblico).

Il discorso è che privatizzare la Stet non può significare altro che sviluppare una tendenza esplosiva del monopolio, intanto suddividendo in ordini di proprietà differenti, tendenzialmente in una logica di *public company*, le attività che oggi sono in monopolio, quelle relative al passaggio dei cavi, alle infrastrutture, quelle di costruzione di apparecchiature, quelle di servizi, quelle finanziarie e così via.

Se privatizzare vuol dire sviluppare un'esplosione del monopolio in direzione di una liberalizzazione pluralistica del mercato, ciò ha un senso; se vuol dire sostituire a un blocco pubblico un blocco di aziende private, dal punto di vista dello sviluppo del mercato, la logica dell'operazione è assolutamente insignificante, anzi peggiorativa.

TERRACINI. Per quanto riguarda il punto 5), laddove si dice «a definire il piano delle telecomunicazioni del "sistema Paese" che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione», non mi sembra possibile impegnare il Governo ad utilizzare un lavoro di indagine.

ALÒ. Illustrerò ora il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

considerato che:

a) la legge n. 58 del 1992 stabilì la privatizzazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (ASST) ed il passaggio entro un anno in Iritel S.p.A.;

b) nella medesima legge veniva prevista la valutazione dei beni patrimoniali dell'azienda il cui valore corrispettivo doveva essere versato nell'arco di dieci anni all'Iritel;

c) salvo indiscrezioni non si è mai conosciuto l'ammontare del valore dei beni dell'ASST;

d) non si conosce la destinazione e l'utilizzo del personale ex ASST;

impegna il Governo.

1) ad accertare la consistenza del valore venale del patrimonio immobiliare di proprietà ex ASST che con la citata legge n. 58 del 1992 avrebbe dovuto essere conferito alla S.p.A. Iritel;

2) ad accertare se nel passaggio ASST-Iritel e Iritel-Telecom si sono utilizzate le infrastrutture (centrali) già attrezzate con fibra ottica;

3) a definire la situazione dei lavoratori ex ASST e PT che a seguito dello scioglimento della ASST per i primi e della privatizzazione del rapporto di lavoro per i secondi subiscono un'incerta mobilità e rischiano di vedere disperse molte professionalità».

0/1163/4/8-Tab. 11

ALÒ, FAGNI

I colleghi sicuramente sanno che in questo famoso processo di privatizzazione si è proceduto ad accorpamenti, fusioni, scioglimenti e così via. C'è un'azienda, la ASST, che a suo tempo è stata inserita in Iritel S.p.A.. In relazione a questa parte del processo vi sono delle domande forti, di cui vogliamo che il Governo si occupi e che la Commissione appoggi, concernenti la sorte di alcune migliaia di lavoratori, i quali non si sa che fine faranno, ma esiste anche un problema assai più delicato, sul quale ritengo la Commissione sia assai sensibile. Mi riferisco alla valutazione ed al trasferimento dei beni della ASST. Al riguardo vi sono dei dubbi e quindi il presente ordine del giorno ha l'obiettivo di portare chiarezza in tale vicenda.

PRESIDENTE. Aggiungerei, a quel che diceva il collega Alò, due informazioni che riguardano l'ordine del giorno n. 4. La legge n. 58 del 1992 prevedeva l'istituzione di una Commissione che doveva procedere alla valutazione dei beni patrimoniali, comprese le centrali, già tutte convertite con le fibre ottiche. Inoltre la legge stabiliva che il valore degli immobili doveva essere rateizzato in 10 anni all'Iritel che però ha avuto un solo anno di vita ed è stata poi inglobata da Telecom Italia.

Poiché il patrimonio, secondo alcune stime non verificate, ammontava a 4.500 miliardi circa, la domanda che noi poniamo è se questa somma sia transitata tutta all'Iritel e poi a Telecom Italia, diventata una società privata, oppure se il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni abbia qualcosa da dirci sull'utilizzo di questa cifra, rendendoci noti i suoi passaggi, oppure se è una partita chiusa della quale non si deve più parlare.

Sappiamo inoltre che vi sono 10-12 mila dipendenti della ex Asst ancora in attesa di collocazione. Nel momento in cui la Asst fu sciolta, fu data a questi dipendenti una possibilità di opzione: passare all'Iritel oppure andare nella pubblica amministrazione. Come ha già fatto presente il senatore Scivoletto nella seduta antimeridiana la pubblica amministrazione ha sollevato un problema di mancanza di risorse finanziarie. Poiché alla pubblica amministrazione non sono state date le risorse per questo personale...

TERRACINI. Chi doveva dare queste risorse?

PRESIDENTE. La Asst, l'Iritel o il Ministero delle poste; lo Stato in sostanza.

TERRACINI. Lo Stato vendendo la Asst all'Iritel avrebbe dovuto essere pagato da quest'ultima. Anche se vi è un conferimento, vi deve essere comunque un ritorno, eventualmente in azioni.

PRESIDENTE. Evidentemente non è così. Successivamente alla legge n. 58 del 1992 fu emanato un decreto-legge, convertito poi in legge, la n. 531 del 1993, che avrebbe apparentemente chiuso la partita.

Siccome nel frattempo l'Iritel è scomparsa, perchè è stata assorbita da Telecom Italia, vorremmo sapere se vi è stato il conferimento del valore dei beni immobiliari della ex Asst all'Iritel e da questa a Telecom Italia. Questo passaggio non è mai stato chiarito, e non si tratta di pochi spiccioli. È un punto che può essere chiarito anche domani.

SCIVOLETTO. Siamo sostanzialmente d'accordo con l'ordine del giorno n. 4, anche se forse la prima parte può essere chiarita e sintetizzata. Sono d'accordissimo che si chieda di sapere a quanto ammonta realmente il patrimonio immobiliare della ex Asst, e per quanto riguarda la questione del personale del disciolto ente, i colleghi ricorderanno che stamattina avevo già fatto riferimento a tale questione.

Mi permetto allora di proporre al senatore Alò che al punto 3 dell'ordine del giorno n. 4 sia sottolineata l'esigenza che il Governo assuma le necessarie iniziative per la copertura finanziaria consentendo il passaggio in mobilità di questo personale nel pubblico impiego.

Ho fatto riferimento alla documentazione dell'amministrazione provinciale di Ragusa e di quella di Bari che avevano dichiarato la loro disponibilità ad accogliere questo personale, ma le procedure sono state poi bloccate perchè avendo chiesto informazioni precise su chi dovesse pagare questo personale, l'ex ministro del tesoro Barucci, interpellato su tale questione, come ho fatto presente nel mio intervento questa mattina, rispondeva che la legge n. 58 non prevedeva la copertura finanziaria e metteva quindi in evidenza la necessità che il Governo approntasse una iniziativa legislativa *ad hoc*.

Sono quindi favorevole all'ordine del giorno n. 4, a condizione che si faccia esplicito riferimento a questa esigenza, inserendo, al punto 3) del dispositivo dopo la parola «a definire» le seguenti «anche attraverso il reperimento di idonea copertura finanziaria». Se i presentatori dell'ordine del giorno n. 4 fossero d'accordo ad accogliere il mio suggerimento, sarei disponibile ad aggiungere la mia firma.

PRESIDENTE. Sono d'accordo con il suggerimento del senatore Scivoletto.

ALÒ. Anche a mio avviso è giusto esplicitare l'esigenza di reperire l'opportuna copertura finanziaria, e ringrazio del suggerimento il senatore Scivoletto.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. È evidente che la legge n. 58 era tipica della Prima Repubblica, perchè prevedeva la mobilità senza poi indicare le risorse relative.

ALÒ. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che:

- a) dopo la legge Mammi doveva essere varato il piano delle frequenze e completato il processo delle concessioni;
- b) in tutti questi anni si sono soddisfatte le esigenze dei grandi *network* lasciando in stato di sofferenza le reti locali che in molti casi hanno svolto un ruolo positivo nel campo dell'informazione, dell'intrattenimento e della cultura;
- c) i termini di scadenza per il rilascio delle concessioni sono stati reiteratamente rinviati.

impegna il Governo:

ad accelerare le procedure del rilascio delle concessioni consentendo ai *network* che, avendo i requisiti, ne hanno fatto richiesta, di poter lavorare con serenità e prepararsi ad una ipotesi di collegamento con il satellite».

(0/1163/5/8-Tab.11)

ALÒ, FAGNI

Con esso si chiede l'accelerazione del rilascio delle concessioni. Si fa anche riferimento alla necessità che tale rilascio possa sviluppare l'ipotesi del collegamento dei grandi *network* con il satellite e quindi venire incontro ad una condizione di sofferenza delle reti locali che ancora perdura.

Illustrerò infine il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che:

- a) l'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 impegna il Governo a trasferire una quota del canone RAI alle emittenti radiotelevisive locali;
- b) tale trasferimento deve avvenire previo regolamento del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che a tutt'oggi non ha dato corso a tale adempimento con grave danno per le imprese del settore.

impegna il Governo:

- 1) a predisporre con urgenza il regolamento e il conseguente trasferimento delle risorse finanziarie previsti nella citata legge 422 del 1993;
- 2) a definire, nell'*iter* di approvazione delle legge finanziaria criteri e risorse finanziarie per la piena applicazione del già citato articolo 10 della legge n. 422 del 1993 sin dal 1994».

(0/1163/6/8-Tab.11)

ALÒ, FAGNI

L'argomento trattato è sempre quello del rispetto della legge n. 422 del 1993, in particolare dell'articolo 10. Poichè stiamo esaminando la legge finanziaria per il 1995 riteniamo che questa sia l'occasione per il

Governo di definire una volta per tutte le risorse che occorrono, visto che quelle a cui fa riferimento l'articolo 10, cioè la quota del canone Rai, hanno un esito per proprio conto. Quindi dobbiamo risolvere il problema di come coprire le destinazioni precedenti.

La citata legge è del 1993, bisogna quindi trovare una soluzione non solo dal 1995 in poi ma anche per il 1994, ormai trascorso, altrimenti si verificherà la situazione di una legge inapplicata per un anno.

PRESIDENTE. È stato infine presentato dal senatore Stanzani Ghedini il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che la situazione nel settore radiotelevisivo è sempre più esposta ad interventi che possono mutarne i termini normativi e di fatto,

impegna il Governo:

a rilasciare comunque alle emittenti televisive locali le concessioni entro il 1997, per non pregiudicarne ulteriormente la sopravvivenza».

(0/1163/7/8-Tab.11)

STANZANI GHEDINI

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. L'ordine del giorno si illustra da sè.

PRESIDENTE. Il seguito dell'esame congiunto dei disegni legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 19,30.

MERCOLEDÌ 30 NOVEMBRE 1994

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 11 e 11-ter) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1995 e relativa Nota di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 11 e 11-ter. Rapporto alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 1163 (tabelle 9, 9-bis e 9-ter, tabelle 10, 10-bis e 10-ter, tabelle 11 e 11-ter) e del disegno di legge finanziaria n. 1162, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprediamo l'esame congiunto sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Prego il senatore Gei di riferire alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Lo stato di previsione per il 1995 del Ministero dei trasporti e della navigazione risente delle modifiche ordinamentali intervenute alla fine dello scorso anno. Il provvedimento collegato alla manovra economico-finanziaria 1994, ha disposto, tra l'altro, la soppressione del Ministero dei trasporti e del Ministero della marina mercantile, istituendo in loro vece il Ministero dei trasporti e della navigazione, al quale sono state attribuite le funzioni dei dicasteri soppressi.

Risultano così concentrate in un unico Ministero le funzioni principali in materia di trasporti.

Nel contempo, è stato disposto il trasferimento al Ministero dell'ambiente delle funzioni prima spettanti al Ministero della marina mercantile in materia di tutela e difesa dell'ambiente marino. Al nuovo Ministero delle risorse agricole, alimentari e forestali sono state invece trasferite le competenze in materia di pesca marittima proprie dello stesso Ministero della marina mercantile.

Lo stato di previsione, a legislazione vigente, per il 1995 del Ministero dei trasporti e della navigazione reca spese, in termini di competenza, per complessivi 7.146,6 miliardi, pari allo 0,2 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato.

In rapporto agli stanziamenti di spesa globali contenuti nei 20 stati di previsione degli altri Ministeri, il Ministero dei trasporti e della navigazione si colloca, per quanto concerne le assegnazioni di fondi, al 10° posto.

Utilizzando le classificazioni di spesa contenute nel bilancio dello Stato e riferendoci alla classificazione per titoli, che consente di distinguere le spese correnti, ossia quelle destinate alla produzione e al funzionamento dei servizi statali e alla redistribuzione dei redditi per fini non direttamente produttivi, dalle spese in conto capitale, ossia quelle per investimenti, il complesso delle spese può essere distinto nel seguente modo: 3.815,2 miliardi per le spese correnti pari al 53,4 per cento del totale; 3.331,4 miliardi per le spese in conto capitale, pari al 46,6 per cento del totale.

Dopo l'esame dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati e quindi, in base a quanto riportato dalla II nota di variazioni al bilancio dello Stato, il totale delle spese, in termini di competenza, del bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione si riduce di 688 miliardi, scendendo da 7.146,6 a 6.458,6. Le previsioni di spesa sono così ripartite: 3.817,2 miliardi per le spese correnti pari al 59,1 per cento del totale; 2.641,3 miliardi per le spese in conto capitale, pari al 40,9 per cento del totale.

Come si può notare, la diminuzione ha riguardato le spese in conto capitale: 690 miliardi; mentre le spese correnti sono aumentate di 2 miliardi.

Tutte le modifiche apportate allo stato di previsione del Ministero di trasporti e della navigazione dalla Camera dei deputati, come si evince dall'esame della I nota di variazioni, sono effetto del disegno di legge finanziaria e verranno analizzate più volte.

L'utilizzazione delle classificazioni del bilancio consente di analizzare i medesimi dati relativi alla spesa non soltanto secondo il profilo della spesa corrente e in conto capitale (analisi per titoli), come ora effettuato, ma anche di condurre un'analisi dal punto di vista economico-funzionale (analisi per categorie o sezioni) al fine di evidenziare i settori economici destinatari della spesa pubblica e le funzioni svolte dal Ministero.

Per quanto riguarda le spese correnti, le spese per trasferimenti (categoria V) rappresentano il nucleo essenziale della spesa del Ministero, essendo pari a 2.946,9 miliardi, ossia al 41,2 per cento del totale delle spese finali. La parte preminente di tale somma è gestita dalla Direzione

generale motorizzazione civile e trasporti in concessione (2.360 miliardi).

Per quanto riguarda le spese in conto capitale esse sono costituite, in larga parte, dalle seguenti categorie economiche: spese per beni ed opere immobiliari a carico diretto dello Stato (categoria X) e spese per trasferimenti (categoria XII).

Le spese per beni ed opere immobiliari a carico diretto dello Stato (categoria X), ammontano a 449,6 miliardi. Dopo l'approvazione dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, il complesso degli stanziamenti si è ridotto di 120 miliardi, passando a 329 miliardi. La Direzione generale della motorizzazione civile ne gestisce 215,5; 104,1 sono gestiti dalla Direzione generale dell'aviazione civile (per spese relative alle infrastrutture aeroportuali) con una riduzione di 100 miliardi rispetto al bilancio a legislazione vigente; 20 miliardi dalla Direzione generale per le capitanerie di porto, con una riduzione di 20 miliardi rispetto al bilancio a legislazione vigente.

Le spese per trasferimenti (categoria XII), sono pari a 2.283,5 miliardi. Dopo l'approvazione dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, tali spese sono state ridotte di 570 miliardi rispetto al bilancio a legislazione vigente che ne prevedeva 2.853,5. I trasferimenti gestiti dalla Direzione generale della motorizzazione civile sono pari a 968 miliardi, con una riduzione di 525 miliardi a seguito dell'approvazione della legge finanziaria da parte della Camera dei deputati. I trasferimenti gestiti dalla Direzione generale per il Naviglio ammontano a 1.275 miliardi: meno 45 rispetto ai 1.320 del bilancio a legislazione vigente.

Analizzando gli stessi dati sotto il profilo dei soggetti di spesa, ossia dell'entità dei fondi gestiti, all'interno del Ministero dei trasporti e della navigazione, dalle diverse direzioni generali (analisi per rubriche), si osserva che: la Direzione generale della motorizzazione civile gestisce un totale di 3.885,7 miliardi, (con una riduzione, rispetto al bilancio a legislazione vigente, di 525 miliardi). Gli stanziamenti predetti sono pari al 60,1 per cento dei 6.458,6 miliardi complessivi assegnati al Ministero; la Direzione generale per il naviglio gestisce stanziamenti per un importo di 1.275,6 miliardi (meno 45 rispetto ai 1.320,6 miliardi del bilancio a legislazione vigente): 19,7 per cento del totale; la Direzione generale per i servizi marittimi gestisce 533,7 miliardi (8,25 per cento del totale); la Direzione generale per le capitanerie di porto ha 361,8 miliardi di stanziamenti (meno 18 miliardi rispetto ai 379,8 del bilancio a legislazione vigente) 5,6 per cento del totale; la Direzione generale per l'aviazione civile gestisce 204,2 miliardi (meno 100 rispetto ai 304,2 del bilancio a legislazione vigente), cioè il 3,16 per cento del totale.

Per lo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, diversamente da quanto accade per altri Ministeri, che spendono per settori diversi, non è invece rilevante l'analisi funzionale, che consente di individuare le funzioni svolte dal singolo Ministero, perchè le somme erogate dal Ministero dei trasporti e della navigazione appartengono pressochè integralmente alla sezione XII (trasporti, navigazione e comunicazioni). In proposito si osserva che allo svolgimento di tale funzione concorrono non soltanto il Ministero dei trasporti e della navigazione, ma altri quattro Dicasteri: Ministero del tesoro, innanzitutto, e

Ministeri dei lavori pubblici, delle poste e della difesa. Quanto ai fondi iscritti nello stato di previsione del Ministero del tesoro, essi riguardano, prevalentemente, trasferimenti, di parte corrente ed in conto capitale, in favore dell'impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. In particolare, si segnala il capitolo 7749, relativo al ripianamento delle perdite di esercizio, e il capitolo 8023 relativo all'apporto dello Stato al capitale sociale per il potenziamento della rete ferroviaria. Il disegno di legge finanziaria, all'articolo 5, provoca effetti riduttivi degli stanziamenti iscritti in questi due capitoli nel bilancio a legislazione vigente.

Lo stato di previsione, a legislazione vigente, del Ministero dei trasporti e della navigazione, riporta anche i dati relativi alla consistenza presunta dei residui passivi al 1 gennaio 1995: 3.382,1 miliardi, di cui 310 per la parte corrente e 3.071,6 per la spesa in conto capitale.

La consistenza presunta dei residui concorre, insieme alle previsioni di competenza per il 1995, a determinare il volume della massa spendibile, ossia del limite massimo entro il quale può situarsi l'autorizzazione di pagamento, cioè l'autorizzazione di cassa. Tale autorizzazione non coincide necessariamente con il limite massimo determinato dalla massa spendibile, in quanto è determinata dal Governo tenendo conto anche del criterio del «coefficiente di realizzazione della spesa», ossia di quel parametro a carattere presuntivo che consente di stimare la effettiva capacità di spesa del Ministero, in considerazione del livello delle spese effettuate nei precedenti esercizi finanziari e dei particolari fattori legislativi e amministrativi che nel corso del 1995 possono influenzare il volume dei pagamenti.

Dopo l'approvazione dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, data una massa spendibile di 9.840,7 miliardi ed autorizzazioni di cassa pari a 8.228,3 miliardi il coefficiente di realizzazione risulta dell'83,6 per cento: lo stesso coefficiente, prima dell'esame dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, risultava pari all'84,6 per cento.

Per quanto concerne le variazioni apportate dal disegno di legge finanziaria approvato dalla Camera dei deputati allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio 1995, occorre in primo luogo prendere in considerazione l'articolo 5 del disegno di legge, che contiene disposizioni relative ai disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale e alle Ferrovie dello Stato S.p.A.

Il Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto locali, istituito dalla legge 10 aprile, 1981, n. 151, è diretto a consentire l'assunzione di una parte degli oneri finanziari delle aziende di trasporto pubblico locale a carico del bilancio dello Stato. Per il 1995, lo stanziamento previsto nel comma 1 dell'articolo 5 del disegno di legge finanziaria ammonta a 5.128 miliardi. Il disegno di legge finanziaria 1995 prevede che le quote spettanti alle regioni siano attribuite secondo le modalità già previste dalla legge finanziaria 1993 e confermate dalla legge finanziaria 1994. Tali quote - come per il 1994 - debbono essere destinate esclusivamente al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

Lo stanziamento di 5.128 miliardi comprende: l'importo di lire 531,7 miliardi in modo da tener conto della confluenza del Fondo nazionale trasporti nel Fondo comune regionale; l'importo di lire 245 mi-

liardi, di cui al Fondo di riequilibrio istituito dal decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, (convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1993, n. 32), con il quale si è previsto un intervento di ripiano degli ulteriori disavanzi di gestione delle aziende di trasporto pubblico locale, rispetto a quelli finanziati con il Fondo nazionale trasporti.

Le disposizioni relative alle Ferrovie dello Stato comprendono, anzitutto, quelle relative al potenziamento di tale impresa. Nel quadro della normativa recata dalla legge istitutiva dell'ente Ferrovie dello Stato, poi trasformato in società per azioni, e dalla normativa comunitaria relativa allo sviluppo delle ferrovie, il comma 2 dell'articolo 5 prevede il concorso dello Stato all'aumento del capitale sociale dell'impresa Ferrovie dello Stato, in relazione ad operazioni finanziarie contratte dall'impresa per la realizzazione di un ulteriore programma di investimenti finalizzato al «potenziamento della rete ferroviaria nazionale e locale».

Di detto importo, una parte, pari a lire 2700 miliardi, viene destinata «alla velocizzazione della rete così come identificata nel Sistema Alta Velocità in concessione alla TAV S.p.A.».

Oltre alla espressa destinazione di parte dello stanziamento complessivo alla «velocizzazione della rete», già presente (pur con differenze) nelle leggi finanziarie 1993 e 1994, il disegno di legge finanziaria 1995 prevede il seguente vincolo di destinazione: quanto a lire 150 miliardi, per la copertura degli oneri finanziari relativi agli interessi intercalari, ai sensi della legge n. 412 del 1991 (di cui si dirà oltre relativamente al comma 4 del presente articolo); quanto a lire 100 miliardi, per avviare i progetti relativi alla realizzazione dei collegamenti frontalieri attraverso valichi alpini sulle linee Torino-Lione e del Brennero.

Il concorso all'aumento del capitale sociale dell'impresa Ferrovie dello Stato, pari complessivamente a lire 8.300 miliardi, è assunto a carico dello Stato mediante versamento di cinque rate annuali di 1.660 miliardi con decorrenza dal 1996. Si segnala che rispetto alle previsioni della legge finanziaria 1994, è venuta meno una prescrizione relativa al programma di investimenti per la cui realizzazione si dispone il concorso statale. In particolare, viene meno l'obbligo di realizzare il potenziamento della rete ferroviaria - previsto dalla legge finanziaria 1994 - «senza riduzioni di linee», dizione non presente nel comma in esame. Viene inoltre fornito un criterio per individuare la «velocizzazione della rete», stante l'espresso rinvio alla identificazione di tale attività operata nell'ambito del Sistema Italiano Alta velocità.

La Camera dei deputati, tuttavia, con l'inserimento del comma 3, ha stabilito che, nella realizzazione delle opere di velocizzazione della rete, andrà garantita l'integrazione con la rete esistente, nonché la riduzione dell'impatto ambientale ed acustico sulla base della procedura di cui all'ultimo comma dell'articolo 15 dell'atto di concessione all'impresa Ferrovie dello Stato del 29 novembre 1993. Tale ultimo comma dell'articolo 15 prevede che il Ministro dell'ambiente stipuli con la Società concessionaria accordi di collaborazione (ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241), per la semplificazione dell'azione amministrativa, con riguardo alle problematiche ambientali. L'articolo 15 della legge n. 241 prevede la possibilità per le amministrazioni pubbliche di concludere accordi tra loro per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune, anche

al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 14 della stessa legge (conferenza dei servizi).

L'ultimo periodo del comma 3 differisce al 1996 la decorrenza del versamento della prima rata annuale di apporto al capitale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. - pari a lire 1610 miliardi - prevista dalla legge finanziaria 1994, (con decorrenza originariamente fissata al 1995). A decorrere dal 1996, quindi, oltre alla rata annuale di lire 1.650 miliardi, prevista al medesimo titolo dalla legge finanziaria 1993, e già in corso di erogazione dal 1994, verranno versate lire 3.270 miliardi, pari alla somma delle rate annuali previste dalle leggi finanziarie 1994 e 1995.

La Camera dei deputati, infine, inserendo all'articolo 5, in esame, il comma 4, ha precisato che gli interessi intercalari a carico dello Stato per il rimborso di prestiti volti a finanziare la realizzazione di opere per la velocizzazione della rete, verranno erogati per un periodo massimo di 62 mesi dall'inizio dei lavori, elevati a 78 mesi per il tratto Firenze-Bologna. Il concorso dello Stato al pagamento degli interessi intercalari è stato disposto dalla legge n. 412 del 1991. Peraltro non risulta sufficientemente chiaro il riferimento all'inizio dei lavori, potendosi con tale dizione intendere una pluralità di momenti della complessa procedura che ha previsto, fra l'altro, l'individuazione di *general contractors* (IRI, ENI e FIAT) responsabili della progettazione esecutiva e della realizzazione delle singole tratte. Ad esempio, per inizio dei lavori potrebbe intendersi l'affidamento ai *general contractors* dell'appalto, ovvero l'effettiva apertura dei primi cantieri su ogni singola tratta. Sarebbe auspicabile, onde evitare l'insorgere di incomprensioni, che venisse utilizzato un termine di riferimento preciso per sapere quando cesserà il periodo in cui, per ogni singola tratta, lo Stato concorrerà al pagamento degli interessi intercalari.

Sempre con riferimento alle Ferrovie dello Stato, il comma 5 dell'articolo 5 del disegno di legge finanziaria stanziava 1.600 miliardi per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del fondo pensioni (art.21, ultimo comma della legge n. 210 del 1985). Per le medesime finalità, nel 1992, erano state stanziati lire 1.850 miliardi, nel 1993 lire 1.600 miliardi e lire 2.000 miliardi nella legge finanziaria 1994. Il concorso finanziario dello Stato viene confermato in attesa della riforma del sistema previdenziale e pensionistico dei ferrovieri. La situazione deficitaria del Fondo è essenzialmente determinata dallo squilibrato rapporto tra numero dei ferrovieri in servizio e numero delle pensioni erogate.

Il comma 6 dell'articolo 5, infine, dispone che, per il 1995, il concorso dello Stato al ripianamento delle perdite di esercizio e di gestione delle Ferrovie dello Stato S.p.a. sia pari a lire 840 miliardi. Viene in tal modo rideterminata la misura dell'apporto statale già prevista dalla legge finanziaria per il 1992 che, in una prospettiva di risanamento dell'Ente Ferrovie dello Stato e di progressiva riduzione dei trasferimenti allo stesso, disponeva che per il ripiano del disavanzo di esercizio e di gestione relativo al periodo 1988-1992, l'Ente provvedesse a reperire risorse per 3.000 miliardi nel secondo semestre di ciascuno degli anni 1992, 1993 e 1994. La menzionata legge finanziaria prevedeva correlativamente un contributo statale - per ciascuno degli anni 1993, 1994 e 1995 - pari, rispettivamente, a

lire 420 miliardi, 840 miliardi, 1.260 miliardi: con la disposizione in esame tale ultimo importo viene ridotto di 420 miliardi.

Passando poi all'esame delle tabelle allegate al disegno di legge finanziaria, si sottolinea, preliminarmente, che le tabelle A e B prevedono, rispettivamente, gli accantonamenti nel Fondo speciale di parte corrente e nel Fondo speciale di parte capitale, per il finanziamento dei provvedimenti di legge che saranno approvati nel corso dell'esercizio 1995. Si ricorda che l'indicazione delle voci da includere nel Fondo speciale di parte corrente e in conto capitale contiene solo il riferimento del Ministero interessato e del relativo accantonamento senza indicazione del provvedimento per cui si dispone l'accantonamento stesso.

Nella tabella A, dopo l'approvazione dei documenti di bilancio da parte della Camera dei deputati, per il Ministero dei trasporti e della navigazione sono stanziati 291 miliardi (più 16 miliardi rispetto ai 275 del bilancio a legislazione vigente) per il 1995, 85 miliardi (più 30) per il 1996 (di cui 25 miliardi rate di ammortamento mutui) e 117 miliardi (più 37) per il 1997 (di cui 50 miliardi rate di ammortamento mutui). Gli aumenti evidenziati, rispetto alle previsioni a legislazione vigente, sono stati iscritti dopo l'approvazione di un emendamento del relatore, approvato in sede di esame referente del disegno di legge finanziaria, da parte della Commissione bilancio della Camera dei deputati, che ha trasferito le somme dall'accantonamento del Ministero del tesoro. Nella relazione al disegno di legge si chiarisce che detti accantonamenti sono necessari per effettuare vari interventi, tra cui l'informatizzazione dei servizi marittimi ed il controllo del traffico marittimo, nonché per dare corso a misure a favore del fondo lavoratori portuali e per l'attribuzione di un *bonus* agli autotrasportatori.

Nella tabella B, dopo l'approvazione da parte della Camera dei deputati dei documenti di bilancio, per il Ministero dei trasporti e della navigazione lo stanziamento è di lire 240 miliardi (meno 20) per il 1995, di cui 180 miliardi per limiti di impegno, lire 230 miliardi per il 1996, interamente costituiti da limiti di impegno. La diminuzione evidenziata, per il 1995, è dovuta ad un emendamento della Commissione bilancio, approvato poi dall'Assemblea della Camera dei deputati, che ha destinato la somma al rifinanziamento di interventi nella zona di Belice. La relazione al disegno di legge finanziaria 1995, fa presente che l'accantonamento della tabella B è diretto ad attuare la normativa comunitaria marittima, nonché per la realizzazione del collegamento Milano-Malpensa interventi su infrastrutture e servizi aeroportuali, e l'ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa.

Segue, quindi, la tabella C che reca stanziamenti di spesa la cui quantificazione annua è rimessa alla legge finanziaria. Si tratta delle leggi a carattere permanente o di lunga durata vigenti, che per espressa previsione contenuta nella legge medesima, espressamente rinviano alla finanziaria la quantificazione della dotazione annua successiva al triennio di copertura. Non è possibile aggiungere a tale tabella altre leggi, oltre a quelle già indicate, se nel dettato normativo di esse non sia già contenuta la previsione del rifinanziamento in sede di legge finanziaria. Per queste leggi, dunque, non è necessario ricorrere all'approvazione di una successiva legge per rifinanziare il provvedimento, assolvendo a tale funzione già la legge finanziaria.

Per il Ministero dei trasporti e della navigazione ci sono quantificazioni riguardanti il fondo scorta per le capitanerie di porto con uno stanziamento di 8 miliardi per ciascuno degli anni 1995-1996 e 1997. Per il 1995 viene previsto un incremento di lire 2 miliardi rispetto alle previsioni a legislazione vigente. Vi è poi uno stanziamento relativo alla vigilanza marittima e alla difesa del mare, senza variazioni rispetto alle previsioni a legislazione vigente. Infine, relativamente agli oneri per l'ammortamento dei mutui contratti dalle ferrovie in concessione e gestione commissariale governativa, la tabella C quantifica gli stanziamenti in lire 340 miliardi per il 1995, 450 miliardi per il 1996 e 560 miliardi per il 1997. Rispetto alle previsioni a legislazione vigente si ha una diminuzione di 320 miliardi per il 1995. Tutti i predetti importi iscritti nella tabella C erano già presenti nel disegno di legge d'iniziativa governativa, approvato, quindi, senza modifiche dalla Camera dei deputati.

Sia la tabella D che reca rifinanziamenti, per un solo anno, di leggi di spesa vigenti per interventi di sostegno dell'economia classificati tra le spese in conto capitale, ossia per leggi il cui programma di spesa non è esaurito in bilancio che la tabella E (relativa al defianziamento totale o parziale di leggi vigenti) non recano voci di competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Si passa, infine, ad analizzare la tabella F per quel che concerne la rimodulazione delle quote di spesa per ciascuno degli anni del triennio 1995-1997, già autorizzate da leggi pluriennali. La tabella F può variare tale modulazione, spostando ad un anno o più anni successivi uno stanziamento, senza però aumentare l'entità complessiva di fondi già autorizzati. Le rimodulazioni relative a provvedimenti finanziati sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione sono: capitanerie di porto: 20 miliardi in meno per il 1995, 10 miliardi in meno per il 1996 e 30 miliardi in più per il 1997; conseguentemente lo stanziamento risulta pari a 10 miliardi nel 1995, 20 nel 1996 e 30 nel 1997; piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello 80 miliardi in meno nel 1995, 90 miliardi in meno nel 1996, 80 miliardi in più nel 1997 e 90 miliardi in più nel 1998 e successivi; conseguentemente lo stanziamento risulta pari a: 60 miliardi nel 1995, 60 nel 1996, 80 nel 1997 e 90 nel 1998 e successivi; autotrasporto di cose per conto terzi: 50 miliardi in meno nel 1995, 50 miliardi in più nel 1996; conseguentemente lo stanziamento risulta di: 30 miliardi nel 1995 e 50 miliardi nel 1996; contributi per gli oneri di capitale e interessi relativi ai mutui contratti dagli enti che effettuano interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa: 155 miliardi in meno nel 1995, 155 miliardi in più nel 1997; conseguentemente lo stanziamento risulta di 150 miliardi nel 1995 e 315 miliardi nel 1996; interventi relativi al settore navalmeccanico e armatoriale recati dalla legge n. 234 del 1989: 45 miliardi in meno nel 1995 e 45 miliardi in più nel 1996; conseguentemente lo stanziamento risulta di 15 miliardi nel 1995 e 60 miliardi nel 1996; interventi nel medesimo settore navalmeccanico e armatoriale, recati dal decreto-legge n. 546 del 1993, per la costruzione e la trasformazione di navi: il Governo prevedeva di non stanziare nulla nel 1995, ma un emendamento dello stesso Governo, approvato alla Camera dei deputati, ha iscritto 62 miliardi, mediante riduzione di stanziamenti sullo stato di previsione dei Ministeri del tesoro (crediti all'esportazione) e dell'industria (siderurgia);

conseguentemente lo stanziamento risulta di 62 miliardi nel 1995, 127 nel 1996 e nel 1997; sempre relativamente al settore navalmeccanico e armatoriale, per il saldo di contributi già concessi in qualità di benefici di credito navale, il Governo, con il medesimo emendamento di cui si è già detto, ha previsto 15 miliardi nel 1995, non contemplati nell'originario disegno di legge finanziaria; conseguentemente lo stanziamento risulta di 15 miliardi nel 1995, nel 1996 e nel 1997; ristrutturazione degli aeroporti di Roma e Milano: meno 100 miliardi nel 1995 e più 100 miliardi nel 1996; conseguentemente lo stanziamento risulta di 100 miliardi nel 1995, e 300 nel 1996 e nel 1997.

Come si è già detto all'inizio di questa esposizione, l'effetto della manovra di finanza pubblica, come approvata dalla Camera dei deputati, sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, risulta pari a 688 miliardi di riduzioni di stanziamenti. Il più rilevante effetto riduttivo, pari a 320 miliardi, deriva dalla riduzione di stanziamento, operata dalla tabella C, per il contributo dello Stato all'ammortamento dei mutui delle ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa. Tale effetto era già previsto nel disegno di legge finanziaria presentato dal Governo alla Camera dei deputati e non comporta, quindi, aumenti di stanziamento sullo stato di previsione di altri Dicasteri. Le rimanenti poste negative derivano da rimodulazioni operate dalla tabella F, pure queste già presenti nel disegno di legge finanziaria originario. Da questo, invece, sono state espunte le riduzioni di stanziamento per il settore cantieristico e armatoriale, per complessivi 77 miliardi che avrebbero ridotto ulteriormente lo stato di previsione. Complessivamente, le riduzioni operate dalla tabella C e dalla tabella F sullo stato di previsione per il 1995 risultano pari a 690 miliardi. Vi è poi l'unica posta positiva, pari a due miliardi in conto corrente, relativa al fondo scorta per le Capitanerie di porto, che bilancia l'effetto riduttivo, portandolo a 688 miliardi.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Gei per la sua articolata esposizione e dichiaro aperta la discussione.

CARPINELLI. Signor Sottosegretario, la prego di credermi quando sostengo, come neofita della politica, che vi è una sorta di amarezza in questa esperienza che sto vivendo. Infatti mi sarei aspettato da parte di questa nuova amministrazione un disegno strategico complessivo per quanto riguarda le materie in esame, in particolare quella dei trasporti; un disegno strategico complessivo nei confronti del quale chi è all'opposizione avrebbe in qualche modo avuto occasione di confrontarsi, di scontrarsi e di portare avanti le proprie idee. Quando parlo di amarezza lo faccio poichè vedo che manca un tale atteggiamento. Fino ad oggi non abbiamo mai avuto occasione in questa Commissione di trattare, e spero sia solo una questione di tempo, disegni di legge organici, che potessero in qualche modo dare il segnale di una linea di indirizzo diversa e maggiormente funzionale a quelli che si presume siano i bisogni del paese.

Ebbene, sento veramente la mancanza di questa impostazione complessiva. La stessa relazione, tecnicamente ineccepibile - anche se non è stato possibile sottoporre ad attenta valutazione la massa di numeri e

dati, che comunque avevamo già avuto modo di verificare in altre occasioni - è un documento meramente notarile, non fornisce linee di indirizzo, non delinea gli obiettivi e gli elementi innovativi rispetto alla materia.

Quindi questo disegno di legge finanziaria, specificatamente la tabella 10 di cui ora trattiamo, è un mero fatto amministrativo, una riproposizione di aspetti già visti in altre occasioni; qualcuno potrebbe dire che sembra quasi steso senza amore. Cito due esempi lampanti. Nella parte che dovrebbe essere la più significativa, recante il titolo «Programmazione, organizzazione e coordinamento», cioè relativa alla Direzione Generale POC, si afferma che compito del POC è «sviluppare le intese ed i rapporti con le altre Direzioni generali e con l'Ente Ferrovie dello Stato al fine di rendere concreta la funzione di 'coordinamento' nel senso della collaborazione operativa e della integrazione nell'interesse generale». Ebbene, l'Ente delle Ferrovie dello Stato ha ormai passato la mano da qualche anno. Inoltre si dice che il POC ha il compito di «attuare un rapporto di stretta e fattiva collaborazione con il Segretario del CIPET su tutte le questioni attinenti alla programmazione». Faccio notare che il CIPET non esiste più.

Quindi, anche dal punto di vista della stesura non si tratta altro che della riproposizione di un documento del passato anno finanziario; spero che almeno per il successivo queste inesattezze vengano eliminate.

Desidero tuttavia entrare anche nel merito, una volta dato per scontato tale quadro di riferimento. Per quanto riguarda le osservazioni relative alla quantificazione delle risorse da attribuire al Ministero dei trasporti e della navigazione, vi è già un primo elemento. Innanzitutto l'aumento di stanziamenti non deriva assolutamente da un disegno strategico e da investimenti necessari per l'ammodernamento, la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti in Italia.

Sia gli aumenti in conto capitale sia le spese correnti derivano necessariamente dall'applicazione di disposizioni di legge o da altri oneri inderogabili. Non vi è quindi alcun elemento propositivo.

Ma c'è di più: rispetto alla legge finanziaria precedente vi è una prevalenza delle spese correnti rispetto a quelle in conto capitale, quindi si riscontra un ulteriore elemento negativo, perchè vi è una minore massa finanziaria per investimenti strutturali e di riconversione.

E vediamo nel dettaglio cosa significa. Nel disegno di legge finanziaria sono stanziati 5.128 miliardi per il fondo nazionale dei trasporti. Ebbene, questo fondo, finalizzato al traffico locale, è un elemento centrale, e proprio nel settore per l'organizzazione del traffico locale sarebbe stata necessaria una presa di posizione chiara e netta, in termini rivoluzionari.

Noi non possiamo continuare a lamentarci, a più riprese, che le città soffocano per l'inquinamento e per il traffico, che non vi è più possibilità di vivere in maniera dignitosa nei grandi centri urbani, che esistono tempi di percorrenza estremamente lunghi e disagiati. Faccio a volte il pendolare, e so cosa significa impiegare un'ora e mezzo per percorrere solo 120 chilometri, con una valutazione in termini di costi, di perdita di tempo non solo per chi, come me, è parlamentare, ma soprattutto per le centinaia di migliaia di pendolari che devono prendere servi-

zio in lavori pesanti, come quello dell'edilizia nella capitale, alle 7 di mattina.

Non vi è, dicevo, una presa di posizione forte per affrontare con serietà nel settore e spirito di innovazione i problemi del traffico locale. Noi tutti sappiamo che l'entità dei debiti delle aziende di trasporto locale si aggira fra i 13 mila e i 15 mila miliardi di lire (anche in questo caso è estremamente difficile e complesso fare una valutazione dei debiti effettivi); questa massa debitoria strangola completamente ogni possibilità di rinnovamento e gestione diversa del settore. Ma vi è un altro elemento fortemente significativo, di cui non ho trovato traccia in questa tabella 10: il dato della vetustà del parco macchine che caratterizza in senso negativo la gestione in questo paese.

Ebbene, se noi non interveniamo non solo a livello strutturale, ma anche sul parco macchine, non daremo una risposta a tutti quei problemi di vivibilità e di gestione dei centri urbani.

Il mio Gruppo ha presentato una proposta di legge che prevede un aumento dell'imposta sulla benzina. È una scelta sulla quale prima o poi bisognerà riflettere, perchè bisogna decidere se noi desideriamo davvero un livello di vita accettabile oppure se vogliamo che ognuno proceda indipendentemente dall'interesse collettivo, solo per un proprio tornaconto.

Ma vi è un secondo elemento in cui effettivamente vi è, con grande chiarezza, una sorta di programmazione: la questione delle ferrovie. A partire dal 1996 sono stati stanziati 8.300 miliardi con rate annue di 1.660 miliardi, eppure abbiamo avuto modo di verificare, in base al documento che ci è stato consegnato dal Ministro, e che contiene le linee guida del prossimo contratto di programma delle ferrovie, che, ad esclusione dei 2.700 miliardi stanziati per la Tav, questi stanziamenti si sostanziano esclusivamente nel completamento di lavori già in corso d'opera. Da qui al 2000 avremo puramente e semplicemente su tutte le linee aggiustamenti di carattere tecnologico, ma non saranno realizzati nè raddoppi nè potenziamenti nè velocizzazione delle linee. Bisogna allora svolgere una riflessione molto seria sulla Tav, perchè non è ancora ben chiaro quale sia il grado di partecipazione dei privati in questo campo, quanto effettivamente i privati rischiano e quanto invece mette lo Stato.

Investire 2.700 miliardi in un settore ben individuato e concentrato, può essere estremamente pericoloso, per due motivi. Il primo motivo è perchè vengono riproposte sul mercato una serie di imprese e aziende che sono le solite. Il secondo motivo, che è molto più grave per le popolazioni, è che questa linea longitudinale che attraversa l'Italia da Napoli fino a Milano e, ipoteticamente, fino a Reggio Calabria, come ci è stato detto, divide praticamente l'Italia dei trasporti fra Est e Ovest, non più fra Nord e Sud. Ciò comporterà una concentrazione di interessi e di fattori economici laddove sono i terminali dell'alta velocità. Deve perciò essere presa in seria considerazione l'ipotesi della marginalizzazione di una parte consistente del territorio nazionale, di zone per le quali non sarà possibile realizzare collegamenti trasversali con l'alta velocità. Di qui nasce con grande prepotenza la necessità e l'urgenza di stabilire dei collegamenti trasversali per raggiungere i terminali della Tav, se vogliamo che questo progetto vada avanti.

Ma poichè crediamo principalmente nella velocizzazione delle linee esistenti, nel raddoppio di linee fondamentali che oggi sono a un solo binario, forse sarebbe preferibile stornare parte dei miliardi destinati alla Tav in favore di progetti di raddoppio e di velocizzazione di linee esistenti che devono avere priorità rispetto alla realizzazione dell'alta velocità.

E dirò di più: noi non vogliamo che l'alta velocità faccia la stessa fine, almeno in termini burocratici e amministrativi e di rapporto con le collettività locali, del raddoppio della Roma-Firenze. Non vogliamo cioè che vada avanti per stralci il progetto di alta velocità e poi si arresti in corso d'opera, poichè ci si scontra con una serie di «no» estremamente motivati da parte delle popolazioni locali.

Non dimentichiamo che già da ora la Tav non ha l'accesso alle grandi metropoli e che esistono problemi fondamentali per l'accesso alle città. Non dimentichiamo che vi è stata una levata di scudi da parte di tutti i comuni interessati alla Tav in merito alla velocità e all'inquinamento acustico e ambientale. Non so se sia il caso quindi di procedere prima al potenziamento delle linee che interconnettono direttamente con l'alta velocità e successivamente, di concerto con gli enti locali, al completamento di questa opera. Noi non neghiamo assolutamente la funzionalità dell'alta velocità, il suo collegamento e rapporto con l'Europa, ma contestiamo i termini e le modalità con cui il Governo sta conducendo l'operazione.

E passiamo ad un altro punto dolente, quello del trasporto privato. La legge n. 68 del 1992 prevedeva la riforma dell'autotrasporto. Ebbene, a quella riforma si stanno sottraendo risorse, e invece di una riforma seria, strutturale, il Governo ricorre ancora una volta a provvedimenti parziali, come la concessione del *bonus* fiscale, che se forse è necessario per dare una risposta in termini immediati, è purtroppo la negazione assoluta, come dicevo prima, di ogni forma di programmazione. Vi è una contraddittorietà significativa su questi argomenti. Non è possibile che con la legge n. 68 si favorisca l'aggregazione in cooperative per diminuire la parcellizzazione degli autotrasportatori che hanno un solo veicolo, e poi, al tempo stesso, si tenda, proprio per far cassa, alla tassazione degli utili reinvestiti. Sono elementi estremamente contraddittori che effettivamente non consentono quella serenità e quella tranquillità di cui necessita in questo particolare momento il paese per uscire da una situazione grave, ma che ha possibilità di positiva soluzione.

Altri colleghi parleranno dei porti. Anche riguardo a tale questione, comunque, sia nel disegno di legge finanziaria sia nella relazione alla tabella 10, non esiste altro se non una presenza di bandiera. Lo stesso dicasi per l'Alitalia. Riguardo a quest'ultima c'è un segnale, ma non si discute e non si ragiona assolutamente su quelle che dovrebbero essere le strategie future e sulla necessità, poichè si tratta di strategie costose, di un rifinanziamento dell'azienda. Non c'è altro se non la mera segnalazione di un problema, senza che si fornisca alcuna indicazione di possibili soluzioni.

È allora necessaria da parte nostra una riflessione seria su tutti gli aspetti toccati, che è la seguente: l'innovazione comporta la necessità di investimenti e comporta la necessità di grandi strategie; in assenza di ciò non raggiungeremo alcun obiettivo.

Esiste il problema delle risorse. Ho sentito ricorrere in questa sede - ed è un aspetto che desta preoccupazione - dei concetti sempre rivolti all'indietro. Abbiamo ereditato un passivo grave, una situazione seria, dalla quale abbiamo difficoltà ad uscire; tuttavia vorrei ricordare che vi sono anche responsabilità di questo Esecutivo. Abbiamo perso mesi preziosi, i mesi della «luna di miele», dietro a fatti come la Rai, come la vicenda dei giudici, dietro a problemi di carattere giudiziario concernenti il Presidente del Consiglio ed i suoi uomini. È questo un fatto estremamente negativo. È necessario allora uscire da questa *impasse* riattivando un meccanismo di rigore che non significa operare dei tagli, ma vuol dire rigore amministrativo per restituire fiducia al paese, vuol dire riorganizzare le cose in modo tale da poter effettivamente ristornare quella rendita finanziaria che rappresenta il vero danno per questo paese sulle attività lavorative e quindi sul lavoro. Se non andiamo ad incidere sulla massa di interessi passivi, che ammontano ad un quinto del bilancio dello Stato, e che rappresentano l'unica vera possibilità per operare investimenti certi, non potremo operare tutti quegli interventi necessari e fondamentali non solo al potenziamento e all'innovazione dei trasporti, ma all'innovazione dell'intero paese.

In relazione a quanto detto, preannunzio che presenteremo una serie di emendamenti con cui speriamo di correggere, seppure parzialmente, l'impostazione di questo disegno di legge finanziaria.

ROGNONI. Intervengo soltanto per aggiungere un capoverso delicato al tema dell'ex Ministero della marina confluito nel Ministero dei trasporti. Le mie osservazioni sono in perfetta sintonia con l'impostazione del collega Carpinelli circa la mancanza di un disegno, di una strategia; nel caso specifico esiste una distanza ancora una volta enorme e non diversa rispetto alle esperienze delle precedenti leggi finanziarie e dei rapporti con i precedenti Governi tra i propositi verbali e ciò che è effettivamente contenuto nei documenti che ci vengono sottoposti.

Anche il presente Esecutivo rivela un'incomprensione sostanziale del ruolo che l'Italia può svolgere in un settore vitale dell'economia come quello dei porti e della navigazione, non fosse altro perchè, come abbiamo detto tante volte con un certo senso di retorica, c'è la geografia del nostro paese che ce lo ricorda. Si tratta di una realtà da sfruttare e da potenziare, ma nessuno ha mai fatto nulla, nessuno ha mai predisposto un piano strategico concreto che possa aiutare questo paese a non continuare a poggiare la propria rete dei trasporti sulla monomodalità anzichè differenziarla ed aggiornarla.

È qui che emerge la contraddizione di questo Governo, che non è conseguente alle sue affermazioni; emerge di fatto una volontà politica che confligge con il rilancio vero della portualità italiana. È una portualità che sappiamo toccata da una crisi generale non ancora vinta; non dimentichiamo che la flotta pubblica non è adeguatamente sostenuta ed anche a tal riguardo non si comprende quale sia la politica del Governo. Il settore della cantieristica merita un'attenzione certamente superiore, mentre non è ancora chiaro cosa si voglia fare circa la riconversione dell'industria bellica per renderla compatibile con l'ambiente terrestre e marino. Vi è una serie di ostacoli che rallenta la nostra capacità competitiva sullo scenario internazionale.

Queste considerazioni non possono che indurci a criticare l'impostazione del Governo, che per fortuna per alcuni aspetti è stata corretta: ad esempio per la cantieristica, grazie agli interventi emendativi di una parte del Parlamento (giacchè il Governo per il 1995 non prevedeva neppure una lira per la cantieristica laddove si tratta di uno dei settori su cui si regge l'economia di alcune aree), quello che per il governo Berlusconi era un settore inesistente è riemerso, sia pure con interventi compatibili con questo disegno di legge finanziaria.

Il collega Carpinelli ha definito la relazione svolta notarile; in effetti anch'io non sono riuscito a comprendere qual è la strategia del Governo rispetto alla politica dei trasporti, quale tipo di sbocco si delinea. Ci presentiamo in una fase difficilissima per la politica italiana (quella con la p maiuscola), che coinvolge tutte le forze: quella di costruire non un sogno, ma il disegno del paese che vogliamo realizzare. Ebbene dalla lettura di questi documenti non viene fuori nulla, siamo ancora nel vecchio.

In particolare, per il settore dei trasporti desidero richiamare la legge n. 84 del 1994. Mentre per la legge sugli appalti vi è stato un certo coraggio politico da parte di questo Governo (anche se personalmente ritengo in senso contrario a quello che avrebbe dovuto fare), con la decisione di «surgelare» tale legge e di provvedere per quanto concerne la legge sui porti ciò non è avvenuto: essa viene continuamente citata nei documenti come una legge attiva laddove è totalmente disapplicata. Ma, dal punto di vista istituzionale, c'è qualcosa che non funziona: non esiste alcun atto legislativo ufficiale che dica se è decaduta, se è rinviata; semplicemente essa è totalmente ignorata. Si provvede e ci si muove come se non vi fosse una legge del Parlamento; ma questo è un comportamento al di fuori della legge.

Si faccia quindi qualcosa, si intervenga, si chiarisca. L'unico aspetto che appare evidente è l'occupazione delle autorità portuali. È stato detto in questa sede da un Sottosegretario che rispetto alla legge n. 84, che prevede una quantità di autorità portuali in eccesso, bisognava avere pazienza; la volontà del Governo per ora era quella di fermare l'applicazione della legge, commissariare e provvedere nel frattempo alla identificazione di un numero ridotto di autorità portuali, giacchè solo in questo modo il Governo avrebbe potuto operare una politica dei porti seguendo una strategia mirata, obiettivi precisi.

Ora, dopo sei mesi, scopriamo che il numero delle autorità portuali è addirittura aumentato; sono diventate un modo per occupare potere. L'unica cosa che questo Ministro ha saputo fare è cercare di piazzare uomini suoi o potenzialmente suoi. Qui siamo non nel vecchio, ma addirittura nell'epoca giurassica della politica, altro che novità!.

Mancanza di strategia, volontà di occupazione del potere mi fanno dire, colleghi della maggioranza, che se non c'è un qualcosa di più degli impegni verbali stiamo mettendo sotto il tappo un settore strategico per l'economia italiana qual è quello marittimo e dei porti. Non voglio farvi perdere altro tempo, anche perchè il collega Carpinelli ha ampiamente illustrato la nostra posizione sul settore generale dei trasporti, tuttavia trovo particolarmente scandaloso questo capitolo sui porti e sulla marina proprio per il modo in cui il Ministro

si è mosso nell'occupazione del potere, mettendo una legge dello Stato - fino a prova contraria ancora valida - sotto gli stivali.

FALQUI. Signor Presidente, non svolgerò una valutazione generale sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti, poichè mi riservo di intervenire in sede di esame degli emendamenti, che saranno presentati oggi stesso, ma mi limiterò a brevi considerazioni e a chiedere chiarimenti su alcune questioni al rappresentante del Governo.

Ciò che balza agli occhi è la disorganicità e la confusa definizione, da parte del Governo, di scelte importanti per l'Italia in materia di infrastrutture, che rappresentano, in un paese come il nostro, uno degli assi portanti dello sviluppo.

A me preme approfondire alcune questioni, relative, in particolare, agli investimenti per le ferrovie. Nella relazione si richiama la modificazione formale che la Camera ha introdotto rispetto al testo originario presentato dal Governo, concernente l'imputazione di 2700 miliardi - su uno stanziamento di 5.128 miliardi, previsto nel comma 1 dell'articolo 5 del disegno di legge finanziaria - non più al sistema di alta velocità, bensì alla realizzazione delle opere affidate in concessione alla Tav.

Vorrei capire bene cosa significa questa modifica rispetto al testo originario che invece attribuiva al sistema dell'alta velocità e alle opere ad esso direttamente connesse le competenze di spesa. Infatti, se la concessione con la quale si attribuiscono alla Tav le opere del sistema di velocizzazione non cambia, questa modificazione formale, di diversa qualificazione linguistica del problema, non chiarisce a mio avviso i termini della questione, e nemmeno esplicita cosa significhi velocizzare la rete. Ma poichè siamo in sede di esame di documenti di bilancio, il punto più importante è valutare gli effetti finanziari di tale modifica; in altre parole vorremmo sapere se si è passati ad una scelta politica diversa che noi condivideremmo, quella cioè della velocizzazione della rete e del suo potenziamento. Sarebbe quindi opportuno chiarire, non modificandosi allo stato attuale la concessione con la Tav, le differenze, in termini finanziari, rispetto alla precedente scelta politica, a condizione che di scelta politica diversa si tratti.

Se così non è, vorrei sapere se è stato fatto un calcolo, una valutazione di cosa significhi passare a un sistema di velocizzazione per la rete ferroviaria, anzichè puntare sull'originario progetto di sistema ad alta velocità. E, se questo calcolo è stato fatto, come incide sulla diversa ripartizione all'interno di questo capitolo? Vi è poi un'altra questione evidenziata nella relazione. Si ricorda che la Camera dei deputati ha inserito all'articolo 5 del disegno di legge finanziaria un comma 3, volto a stabilire che nella realizzazione delle opere di velocizzazione della rete andrà garantita l'integrazione con la rete esistente, nonchè la riduzione dell'impatto ambientale e acustico sulla base della procedura di cui all'ultimo comma dell'articolo 15 dell'atto di concessione delle Ferrovie dello Stato del 29 novembre 1993. Tale ultimo comma dell'articolo 15 prevede che il Ministro dell'ambiente stipuli con la Società concessionaria accordi di collaborazione ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, per la semplificazione dell'azione amministrativa con riguardo alle problematiche ambientali.

Vorrei avere un chiarimento. Il contenuto di questi articoli è chiaro: è vero che esiste un principio di cooperazione e di collaborazione, ma a me non risulta (e mi auguro sia così, altrimenti saremmo in netto contrasto con altra legislazione vigente dell'ordinamento italiano) che in alcun punto di tali articoli la semplificazione dell'azione amministrativa sia riferita alle problematiche ambientali. Vorrei capire allora se ciò comporti un diverso procedimento nella valutazione di impatto ambientale nel suo complesso – e non, si badi bene, pezzo per pezzo – oppure se si intenda che la procedura di valutazione di impatto ambientale può essere effettuata anche *a posteriori* all'atto di avvio dei lavori. Su questo, come lei sa onorevole Sottosegretario, esiste un contenzioso di cui anche voi vi siete resi conto esplicitandolo in questa relazione: qual è il momento dell'avvio dei lavori? Il momento in cui vengono affidati ai *general contractors*, oppure quello dell'effettiva apertura dei primi cantieri? E relativamente a cosa? Alle tratte? Ai nodi urbani?

Quindi, in presenza di un contenzioso che voi stessi riconoscete esistere, è evidente che va chiarito cosa si intenda per semplificazione dell'azione amministrativa con riguardo alle problematiche ambientali. Infatti, come ho detto, negli articoli cui si fa riferimento il principio di cooperazione, di collaborazione e anche di accelerazione amministrativa non è posto in alcun modo in collisione o in evasione con i procedimenti stabiliti da altra legge dello Stato, nonchè da direttiva europea, che riguardano appunto la valutazione complessiva dell'impatto ambientale dell'opera.

L'ultima questione che desidero sollevare è la seguente. Nella relazione del collega Gei si dice: «L'articolo 15 della legge n. 241 prevede la possibilità per le amministrazioni pubbliche di concludere accordi tra loro per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune, anche al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 14 della stessa legge (conferenza dei servizi)».

Cosa significa? Si vuole ribadire il principio che la Conferenza dei servizi è la sede in cui devono effettuarsi le valutazioni da parte degli enti locali interessati e quindi determinare il consenso verso l'opera, oppure ciò significa che si possono effettuare accordi al di fuori di quelli ad esempio consentiti dalla legge, cioè degli accordi di programma? È questo un chiarimento importante perchè su tale aspetto finora non vi è stata chiarezza, laddove si tratta di una delle questioni che maggiormente hanno avvelenato quel clima di rapporti corretti che a mio avviso dovrebbe esistere tra Stato e istituzioni locali quando si prende la decisione – giusta – di modernizzare, velocizzare e potenziare il sistema dei trasporti.

Come più volte detto, non si tratta di un'empietà o di una nefandezza. Allora, se è un progetto utile al paese ritengo che procedure trasparenti dovrebbero rappresentare un incentivo all'accorciamento dei tempi e alla ricerca di quel consenso senza il quale opere di questo genere possono partire ma difficilmente giungono alla fine, laddove noi abbiamo interesse che siano portate a termine, a patto che si chiariscano questi elementi.

Infine vi è la questione degli interessi intercalari su cui per la seconda volta chiedo un chiarimento in merito alla definizione di «inizio dei lavori». Esiste anche un emendamento presentato alla Camera su

tale tema. Se non fissiamo questo punto difficilmente potremo far diventare cogenti i provvedimenti di legge che approviamo o dare senso comune agli emendamenti che proporremo in Aula. Ritengo quindi che questo punto vada precisato prima di entrare nella fase di votazione.

Per quanto concerne le restanti valutazioni, in parte concordo con quanto detto dal senatore Rognoni; mi riservo comunque di intervenire nel momento in cui passeremo all'esame degli emendamenti da apportare a questa parte del disegno di legge finanziaria.

ALÒ. Onorevoli colleghi, dopo la relazione svolta dal collega Gei mi chiedevo cosa resta di una diversa politica dei trasporti che tutti attendevamo e che era stata intesa come leva per uno sviluppo economico e produttivo che risparmiasse energia, razionalizzasse le risorse, rispettasse l'ambiente, riducesse la disoccupazione.

Ci aspettavamo politiche indirizzate all'ammodernamento della rete ferroviaria, alla sua velocizzazione, in una parola all'inversione delle condizioni di convenienza a favore del trasporto pubblico su rete ferroviaria (mi riferisco alla elettrificazione, al raddoppio e così via). Al contrario, come ben si può vedere, la Tav (che in altri paesi rappresenta effettivamente una marcia in più per un sistema di trasporti che però è moderno ed efficiente) viene considerata come una scelta che in qualche modo suggella definitivamente l'accettazione di un sistema di trasporto nazionale arretrato, dispendioso ed inefficiente. Almeno questa è la mia impressione.

Eravamo in attesa di questo disegno di legge finanziaria per poter vedere all'opera in questo settore il nuovo Governo, soprattutto per ciò che quest'ultimo ed il nuovo Ministro in particolare ci avevano detto inizialmente, individuando nell'intermodalità e nell'interportualità - e sembra che fossimo tutti d'accordo su questo - la scelta strategica di una moderna politica dei trasporti. Il Ministro ci aveva fatto presente che altri in Europa hanno seguito questa strada, e quindi noi eravamo in attesa di verificare, in sede di esame dei documenti di bilancio, come queste proposte avanzate in Commissione si traducessero in proposte concrete del Governo in questo settore.

Ciò non è avvenuto; l'unico dato che possiamo registrare è il marasma legislativo attuale, con la disapplicazione, di fatto, della legge n. 84, e ogni volta che lo abbiamo fatto presente, ci è stato detto che entro breve tempo ci sarebbe stata una nuova iniziativa legislativa, ma l'impegno di presentare un nuovo disegno di legge in materia, fino ad oggi, non è stato rispettato. Questo la dice lunga sulla politica del Governo per il rilancio della portualità italiana (e, come pugliese, sono stato molto interessato a tale questione); del resto abbiamo visto quel che è accaduto.

Nel settore dei trasporti il Governo ha chiarito le sue intenzioni e, a mio avviso, anche il suo stile, con una rapida e sicura occupazione del potere. Non voglio tediarvi raccontando cosa è accaduto, ad esempio, per il porto di Brindisi - porto molto importante del Mezzogiorno - per il quale vi è stato un incontro di parlamentari e di tutti i rappresentanti delle forze sociali con il Ministro. Sono state raggiunte delle intese; abbiamo però dovuto constatare in seguito che è stata giocata una partita all'interno di un partito - scusate il bisticcio di parole - solo per deci-

dere chi dovesse essere il commissario. Come dicevo, lo stile del Governo è: molte chiacchiere e occupazione del potere. Ricordiamo che in questa Commissione tutti, o per lo meno molti dell'opposizione hanno dato attestazione di correttezza e di trasparenza riguardo al contratto di programma con le ferrovie, riconoscendo che per la prima volta si seguiva un *iter* diverso, con una istruttoria per costruire questo contratto. Mi sono addirittura trovato nella seria difficoltà di avanzare considerazioni di merito perchè appena accennavo a qualche domanda, immediatamente mi veniva risposto che vi era, per l'appunto, una ulteriore specificazione; a molti quesiti si è data risposta per iscritto: un Ministro, questo, che rispetto agli altri, con la partecipazione ai nostri lavori e le risposte per iscritto, mostrava, apparantemente, uno stile diverso.

Arrivati però al dunque, abbiamo dovuto constatare che vi è frammentarietà nelle decisioni, che deriva da una incapacità o non volontà di scelta, dimostrata anche dalla totale assenza di iniziative legislative ordinarie del Governo sui diversi comparti dei trasporti. Quel che è grave è che una politica di annunci e di sospensioni di fatto dell'attuazione di leggi vigenti viene, in maniera tanto proterva quanto poco credibile, spacciata per rinnovamento.

Potrei anche dire che vi è poco da emendare perchè credo che mai come in questo settore sia facilmente misurabile la diversa e contrapposta impostazione fra la nostra concezione del ruolo dei trasporti e quella del Ministero e del Governo.

Con queste secche considerazioni intendo esprimere la convinzione profonda, non solo mia ma anche del mio Gruppo, che vi è necessità ed urgenza di bocciare, senza possibilità di riparazione - considerato anche che gli esami di riparazione sono stati aboliti - la pretesa di questo Governo di perpetuare, per la verità peggiorandola, la vecchia politica nel campo dei trasporti, facendola per di più passare per «il nuovo».

Ringrazio il collega Gei per il lavoro che ha svolto, ma per la verità attendevo, con molta curiosità, dalla sua relazione un giudizio politico, non una mera elencazione di dati e cifre, perchè il relatore, come del resto il Ministro, viene dalla politica, quella «brutta e sporca», e ha avuto la forza, ad un certo punto, di manifestare una volontà di rinnovamento. Auspico che almeno in sede di replica il senatore Gei voglia esprimere una valutazione in termini politici dei documenti di bilancio, come pure aspetto un giudizio, sempre in termini politici, da tanti altri colleghi della nuova maggioranza, in particolare meridionali, e dai senatori di Alleanza nazionale e del CCD, in ordine alla politica del Ministero quale emerge dai documenti finanziari.

STANZANI GHEDINI. Signor Presidente, farò riferimento solo ad alcuni temi specifici e svolgerò una considerazione di ordine più generale, anche se, attraverso questi riferimenti, intendo richiamarmi al valore della proposta che stiamo esaminando.

L'osservazione di ordine generale che mi riprometto di fare è solo una: tutti riconoscono come dato centrale la gravità della situazione economica e del debito pubblico, tutti ammettono che il paese è sull'orlo del baratro, ma poi alcuni, di fronte al bilancio del Ministero dei trasporti, mettono in evidenza che sarebbero necessari tanti più soldi e tante più iniziative. Davvero non capisco.

Gli interventi di alcuni colleghi sono stati interessanti e stimolanti, tuttavia non posso sentirmi dire che si potrebbero reperire risorse aumentando il costo della benzina. Le contraddizioni che mettete in evidenza sono reali, ma a mio avviso sono pur sempre secondarie rispetto alle contraddizioni terribili che si aprono con determinate affermazioni. Dobbiamo chiederci: qual è la priorità? Comincio personalmente a nutrire dei dubbi, anche nei confronti del Governo e della maggioranza, circa il fatto che tutti riconoscano davvero che la priorità è rappresentata dalla gravissima situazione economica e finanziaria del paese.

Ad esempio personalmente non ho alcuna difficoltà ad anticipare che a mio avviso la manovra finanziaria è insufficiente. Ci sarebbe voluto più coraggio e più forza per portare a punti di maggior rigore quello che è secondo me l'obiettivo fondamentale di fronte al quale si trovano non solo il Governo e la maggioranza, ma anche il paese.

Ritengo che sia evidente il rispetto, la stima e l'amicizia che nutro per il collega Rognoni, ma quando egli richiama il fatto che il Governo aveva eliminato qualsiasi somma per i cantieri e che probabilmente ciò poteva essere interpretato come una presa di posizione da parte del Governo, vorrei essere sicuro che si tratti proprio di questo. I cantieri in Italia sono costati quello che sono costati (il giorno che andrò in pensione, se ne avrò voglia, farò il calcolo di quanto è costata l'industria cantieristica nel nostro paese); allora che ancora oggi si pensi in qualche modo di spendere soldi per i cantieri vuol dire unicamente che non ci si è liberati di quello che è uno dei retaggi della politica assistenziale. Politica giusta, per carità; ho lavorato nelle Partecipazioni statali e ho vissuto il dramma della loro storia, ma è un dramma che tutti noi sapevamo che non poteva che portare a certe conclusioni perchè non eravamo in condizioni di creare i presupposti per reggere al confronto della concorrenza sul piano della cantieristica. Questo si sapeva con anni ed anni di anticipo. Nonostante ciò, giustamente, abbiamo tentato di tenere in piedi questa attività perchè dietro c'era, come al solito, il problema dell'occupazione e non si potevano mettere sul lastrico migliaia e migliaia di lavoratori dall'oggi al domani.

Un giorno spero che qualcuno abbia la possibilità di fare l'esaltazione delle Partecipazioni statali per quello che in fin dei conti esse hanno rappresentato in termini positivi nella storia del primo trentennio di questo paese, laddove sono state soltanto ricoperte di fango. Con questo non voglio sostenere che non siano state fatte cose che non dovevano essere fatte; non voglio dire che le Partecipazioni statali non siano state uno strumento per creare quel regime di cui bene o male, ci piaccia o no, ci siamo liberati, regime a cui attingevano però concordemente gli interessi delle due parti che governavano e gestivano il paese.

Quello cui mi riferisco è quindi un dettaglio (credo si tratti di qualche decina di miliardi), che desidero tuttavia richiamare per mettere in evidenza cosa voglia dire guardare al futuro e alla realtà di questo paese in una certa prospettiva e cosa voglia dire invece continuare a guardarci con delle motivazioni che certo esistono, ma avendo alle spalle il retaggio di decenni di politica condotta in un determinato modo. Questi due aspetti saranno oggetto di due ordini del giorno che successivamente presenterò, aspetti a mio avviso significativi di come viene gestito questo settore. Apprezzo la presenza del sottosegretario Miccichè, avrei tut-

tavia preferito la presenza del ministro Fiori giacchè con lui ho aperto un certo discorso. Nell'incontro del 7 luglio 1994 chiesi al Ministro per quale motivo l'annosa questione del raddoppio della linea Bologna-Verona non riuscisse a trovare soluzione. In una prima risposta mi fu detto che forse per il 2000 il problema sarebbe stato risolto.

Sono tornato più e più volte alla carica per sapere per quale motivo l'ultima risposta del Ministro è invece estremamente deludente rispetto alla prima. Allora, infatti, era stato fatto qualche riferimento a scadenze, a numeri, a dati concreti; nella seconda risposta vi è soltanto una generica affermazione circa tale realizzazione. Nei documenti che ci sono stati presentati in questa occasione il problema viene collocato nella «seconda fase»: cosa voglia dire non lo so. Teniamo presente che il raddoppio riguarda alcune decine di chilometri. Nel piano si sottolinea l'importanza del traforo del Brennero. Va bene, faremo il traforo, il cavalcavia, ma intanto completiamo le opere che sono sotto gli occhi di tutti.

Ho chiesto quali interessi vi siano dietro questo problema e l'unica risposta l'ho avuta sotto forma di battuta. Mi è stato detto che all'origine vi è una scelta strategico-militare: dopo la prima guerra mondiale fu bloccato il raddoppio, già allora previsto, perchè nell'eventualità di un attacco da parte dell'Austria le forze nemiche sarebbero arrivate nella pianura padana con maggiore rapidità. Certo, sono stato eletto nel collegio di Verona e quindi è giusto e legittimo che sottoponga all'attenzione della Commissione e del Ministro problemi che sono importanti a livello regionale, tuttavia a mio avviso tale aspetto ha una rilevanza di dimensioni nazionali. Si tratta di un comportamento inspiegabile; è assurdo che non si possano avere risposte esaurienti, indicazioni precise.

Il secondo aspetto può apparire ancor più banale. È relativo agli investimenti per lo sviluppo del cosiddetto trasporto rapido di massa. La legge n. 211 del 1992 ha predisposto uno scenario per aiutare i centri urbani a migliorare le loro condizioni e quindi a risolvere il disagio della popolazione nei trasferimenti giornalieri. In base a questa legge il Ministero ha la facoltà di assegnare le somme, somme che sono previste dal disegno di legge finanziaria in termini estremamente ridotti rispetto alle richieste. Se la memoria non mi inganna, a fronte di una richiesta complessiva, che comprende le metropolitane, di 14 mila miliardi, le somme disponibili sono di circa 5 mila miliardi. Comunque il Ministero ha portato avanti le procedure di sua competenza, tutto è a posto, però tutto è bloccato.

Le procedure sono bloccate perchè la legge n. 211 del 1992 prevedeva che sulle pratiche istruite dal Ministero vi fosse la previa valutazione di una apposita Commissione, la quale avrebbe dovuto riferire al Cipet (oggi diventato Cipe). Tuttavia, poichè questa Commissione era inserita in un ordinamento diverso (erano previsti, ad esempio, rappresentanti di Ministeri che nel frattempo sono stati abrogati) doveva essere rivista la sua composizione. A tale scopo è stata inserita una norma nel decreto-legge del 30 settembre 1994, n. 563, in materia di parcheggi e trasporti, più volte reiterato, ma la situazione al momento è bloccata. Poichè un decreto-legge, fino a prova contraria, è norma vigente, vorrei sapere cosa ha impedito o impedisce al Ministero, in attesa della definitiva conversione in legge del decreto, di costituire la Commissione, che consentirebbe

di sbloccare in tempi rapidi fondi utili per i trasporti nei centri urbani.

Il decreto-legge sopra citato, che credo scada nei prossimi giorni, e che prevede - ripeto - la costituzione della nuova Commissione, è legge vigente. Allora cosa aspettiamo? Che sia convertito in legge un decreto che fra l'altro contiene misure estremamente importanti, come ad esempio quelle relative ai parcheggi, sui quali vi è un ampio dibattito? Ma sulla nomina di questa Commissione non sono stati sollevati problemi. Allora perchè anche quando è possibile dare corpo e consistenza a provvedimenti e ad attività che il Ministero ed il Governo hanno già avviato si verificano simili disattenzioni? Si potrebbero nominare sin d'ora i componenti di questa Commissione, che si riunirà per esaminare il lavoro svolto dal Ministero che, a quanto mi risulta, è già pronto.

MICCICHÈ, *sottosegretario di stato per i trasporti e la navigazione*. È pronto da una settimana.

STANZANI GHEDINI. A me veramente risultava che il lavoro del Ministero fosse pronto già da 20 giorni.

Le persone che ho interpellato mi hanno però fatto presente che fin quando non viene convertito in legge il decreto più volte citato, la situazione non può essere sbloccata, tant'è vero che, «fuori dai denti», mi dicono che la questione sarà risolta fra sei o otto mesi, mentre secondo me sarebbe sufficiente una settimana.

Si tratta di due questioni molto importanti, e che sottopongo all'attenzione del rappresentante del Governo. Devo a questo proposito sottolineare che il rapporto con il ministro Fiori e più in generale con il Ministero - mi sembra che tutti ne abbiano dato atto - è stato davvero positivo; alle nostre domande, infatti, in tempi assolutamente brevi è stata data risposta.

Rispetto ad esperienze precedenti, e anche rispetto ad altri Ministri dell'attuale Governo, mi sembra che il rapporto con il ministro Fiori sia estremamente più fattivo e più efficace. Allora non riesco a capire perchè nell'affrontare problemi concretamente risolvibili - ho fatto riferimento a due questioni ma chissà quante altre si possono sommare a queste - non vi sia una maggiore attenzione ed efficienza dell'amministrazione pubblica, che potrebbe consentire una gestione delle risorse disponibili più sollecita e produttiva.

FAGNI. Signor Presidente, chiedo scusa se forse ripeterò alcune delle considerazioni svolte dai colleghi, che non ho avuto la possibilità di ascoltare, Falqui e Alò.

Vorrei fare innanzitutto una brevissima introduzione di carattere generale. I dati del Cnel hanno messo in evidenza, per esempio, che nel nostro paese vi è una evasione contributiva pari a 40 mila miliardi l'anno. Altre indagini che sono state svolte di recente hanno messo in luce che vi è una evasione fiscale che oscilla tra i 150 mila e 200 mila miliardi di lire annui. Allora, se davvero si volesse realizzare una inversione di tendenza, per reperire le risorse utili a rimettere in carreggiata la macchina del nostro paese, si dovrebbe

in via prioritaria inseguire l'obiettivo di abbattere l'evasione contributiva e fiscale. È una questione di non poco conto.

Perchè ho voluto introdurre questo dato? Perchè dalle tabelle e dal disegno di legge finanziaria al nostro esame, quel che emerge con molta evidenza è un bilancio quasi dimezzato, soprattutto per il settore dei trasporti e della marina mercantile.

Vorrei riprendere una considerazione del senatore Stanzani circa i problemi della cantieristica (*interruzione del senatore Stanzani Ghedini*). Adesso le spiego le ragioni secondo il mio punto di vista. Ognuno, vivaddio, esprime il proprio punto di vista perchè ha un cervello, e se lo fa funzionare in regime di libertà giunge a determinate conclusioni, che possono essere contraddette o modificarsi nel confronto con gli altri.

TERRACINI. Mi fa piacere che anche lei riconosca che siamo in un regime di libertà.

FAGNI. Libertà che anche noi comunisti abbiamo contribuito a creare e mantenere: ci tengo a sottolinearlo. Eravamo tanti a lottare per questa libertà: credo nel pluralismo.

Conclusa questa notazione, provocata amabilmente dal senatore Terracini, torno alla questione della cantieristica. In questo campo sono intervenute nel tempo leggi attuative di direttive comunitarie, in base alle quali sono stati assegnati contributi sia al settore pubblico sia al settore privato. In qualche misura, con questo processo si è tentato di mettere ordine in interventi «a pioggia» che venivano erogati in forma molto clientelare, cercando invece di stabilire criteri di ripartizione fra armamento pubblico e armamento privato. Ma le direttive comunitarie - siamo ora alla settima - si riferivano ad aiuti alla cantieristica pubblica e privata, mentre in realtà molto si è risolto con un contributo agli armatori pubblici e privati, fra i quali c'è, da una parte la Fincantieri e dall'altra tutto l'armamento.

TERRACINI. Non si tratta della Finmare?

FAGNI. Fincantieri è cantieristica pubblica; vi sono poi i cantieri privati.

C'è infine la flotta pubblica, la Finmare, e quindi gli armatori privati. Naturalmente la ripartizione dei fondi previsti, a scalare fino all'ultimo che è pressochè inesistente, è stata divisa tra gli armatori Finmare, pubblici, e gli armatori privati (*D'Amico, Rodriguez, D'Alesio, tutti nomi che possiamo riscontrare nell'elenco di coloro i quali hanno beneficiato di contributi*). Cosa vuol dire questo? Che in fondo una forma di assistenzialismo è stata praticata non soltanto nei confronti della cantieristica pubblica o dell'armatoria pubblica...

STANZANI GHEDINI. Non ho detto questo.

FAGNI. Lei accentuava questo aspetto. Ma l'assistenzialismo è stato praticato anche nei confronti del privato. Infatti in Italia esiste, ahimè, un privato che molto spesso ha fatto e tuttora fa fatica a camminare con le proprie gambe.

STANZANI GHEDINI. Ma ce n'è uno che ha scaricato tutta la sua attività sul pubblico ed è cento anni ormai che fa questo gioco.

FAGNI. Il mio ragionamento parte da una constatazione diretta: essere stata presente per undici anni nella Commissione trasporti ed aver seguito passo dopo passo l'evolversi delle direttive comunitarie e anche la formazione delle leggi ad esse conseguenti, mi ha fatto capire in che misura qualcuno veniva a chiedere sostegno.

Vorrei però ricordare che rispetto ai guasti, ai danni dei passati Governi, della vecchia *nomenklatura*, è stata compiuta, già a partire dalle elezioni del 1992 con il sistema proporzionale, una pulizia etnico-politica. Molti grandi nomi hanno preso la via del ritorno a casa; il resto si è compiuto con queste ultime elezioni. Chi è sopravvissuto - ed io sono tra questi - non è stato soggetto a pulizia etnica perchè qualcuno ha avuto fiducia. Nel mio caso gli elettori hanno capito che se ero passata in mezzo a tante tempeste ciò significava che so nuotare, da buon cittadino di una città marinara.

Voglio aggiungere che per la cantieristica - mi riferisco ai capitoli 7703 e 7704 - ci sono stanziamenti ridotti che vengono a mettere in crisi un'industria dando un colpo ulteriore a questo settore dell'economia. So che vengono portati avanti ragionamenti secondo cui, ad esempio, un operaio italiano costa quanto 21 operai vietnamiti. Questo accostamento mi ha fatto un po' senso perchè so anche che quello che mangia un bambino italiano potrebbe servire a sfamare 50 bambini del Ruanda. Personalmente ritengo che si dovrebbe dare la possibilità agli operai vietnamiti di guadagnare dei salari non di fame e di vivere non ai limiti della sopravvivenza e ciò vale per tutta l'altra parte del mondo.

Però ritengo anche che se si parte dal principio che si deve investire meno per cercare di risparmiare e non anche investire di più per cercare di rendere maggiormente produttivo il settore si parte con il piede sbagliato. Così come si parte con il piede sbagliato quando non si investe tanto quanto sarebbe necessario per la sicurezza. Mi riferisco in questo caso non solo alla costruzione delle navi, ma anche al controllo che il Rina, il Registro navale italiano, dovrebbe esercitare nei confronti delle navi che solcano sia il Mediterraneo sia gli oceani (vedi il recentissimo episodio dell'Achille Lauro o, per risalire ad un episodio più lontano nel tempo ma sempre attuale, ciò che accadde alla Moby Prince e guarda caso si tratta di due armatori privati).

Vi è poi il problema della difesa del mare. Il versamento di petrolio in mare ed altri incidenti dovrebbero suggerirci un'attenzione maggiore nei confronti di un'azione preventiva rispetto all'inquinamento.

Circa la questione della portualità, aspetto che è stato assai bene toccato dal collega Rognoni, la legge n. 84 del 1994, che è stata congelata, manomessa e sconvolta, non è che non sia andata avanti perchè le autorità portuali erano troppo numerose, bensì perchè si trattava di accontentare chi voleva in qualche modo anticipare i tempi della legge in modo da far trovare un nuovo assetto organizzativo sia sotto il profilo del lavoro sia sotto il profilo dell'organizzazione istituzionale. Tant'è vero che si sono nominati i commissari straordinari. Ebbene, la nomina di questi ultimi doveva rappresentare un atto successivo alla nomina dei presidenti delle autorità portuali, i quali in veste di commissari *pro tem-*

pore degli enti avrebbero dovuto provvedere alla loro liquidazione. Invece si sono nominati prima i commissari, che essendo in carica mi sembra sei mesi, quindi fino a dicembre, avrebbero dovuto svolgere quello che invece era il compito principale dei presidenti delle autorità portuali.

Noi in qualche misura abbiamo creduto alla riorganizzazione del sistema portuale, pur avendo difeso e tutelato il lavoro (giustamente perchè la nostra parte politica e anche altri pensano che si debba difendere non soltanto un nuovo assetto che produca un'economia migliore, ma anche tutelare il lavoro, che è parte integrante di quell'assetto che produce un'economia migliore). In realtà ci troviamo di fronte a degli ufficiali liquidatori che non tengono in alcun conto i criteri fissati dalla legge n. 84 per ottenere le concessioni. Per cui, ammesso e non concesso che entro la fine di quest'anno o gli inizi dell'anno prossimo si proceda alle nomine delle autorità portuali o ad una revisione della legge n. 84, ci troveremo con un assetto interno già definito. Del resto le concessioni erano state date anche dal vecchio ente portuale.

TERRACINI. Dalla vecchia presidenza.

FAGNI. Avevo capito dalla vecchia massoneria. Ma se a Genova i moli sono circa nove e si può pensare di dare concessioni su una sponda e sull'altra, ci sono piccoli porti, importanti tuttavia, ove c'è un solo molo con due sponde ed i concorrenti sono numerosi. Questo significa che si devono usare criteri e filtri molto rigorosi, che in questo momento non vengono assolutamente presi in considerazione.

Inviterei pertanto il Governo a riflettere attentamente anche sulla questione delicata e importante della portualità, in merito alla quale c'è il rischio di una nuova esplosione dei conflitti sociali. Ciò non è auspicabile, se vogliamo davvero percorrere la strada di una riorganizzazione che porti ad una economia più stabile.

Vorrei affrontare altre due questioni relative al settore dei trasporti in generale. La prima riguarda la pesca, e sarebbe stato forse opportuno sollecitare la 13^a Commissione a dedicare una particolare attenzione alla questione, perchè i problemi della pesca non si risolvono solo con il fermo biologico, ma necessitano anche di contributi per la costruzione di nuove barche da pesca. Questo settore rientra nelle competenze della nostra Commissione nella misura in cui vengono erogati contributi all'armamento privato e pubblico.

Il Presidente ricorderà che a Stresa, al convegno sui trasporti, al quale abbiamo partecipato, in un padiglione erano esposte macchine che vanno a biogas. In attesa che le macchine a biogas siano utilizzate, sarebbe necessario favorire, con opportuni incentivi, l'utilizzo, da parte degli autotrasportatori, di carburanti poco inquinanti, come il GPL. Al momento attuale, invece, le vetture a GPL o diesel sono gravate dal superbollo, che è stato prorogato fino alla fine dell'anno in corso. Vorrei - ripeto - che vi fosse maggiore attenzione verso questo settore, che rappresenta uno spaccato dell'economia. Non solo: se si riuscirà a rompere la monomodalità dei trasporti, e quindi a valorizzare il trasporto marittimo, aereo e ferroviario, senza mortificare e cancellare quello su gomma, favorendo l'utilizzo e la diffusione del GPL nel trasporto su

gomma avremo ottenuto un grosso risultato. Allora vi sarà una effettiva multimodalità, nel senso che, in un paese in cui la libera concorrenza ha un suo substrato e un suo fondamento, la gente è davvero libera di scegliere il mezzo di trasporto più veloce e più conveniente, fra quelli esistenti, per il trasporto di merci e passeggeri, nel rispetto dell'ambiente.

Il nostro giudizio - voglio dirlo sin d'ora - sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, come del resto anche su altri settori, è piuttosto negativo. Ci riserviamo comunque di presentare alcuni emendamenti ed ordini del giorno, anche se - devo dirlo con franchezza - all'efficacia di questi ultimi credo sempre meno, in quanto anche ordini del giorno presentati in tempi non giurassici hanno prodotto risultati poco consistenti.

Qualcuno ha parlato della vetustà e della inadeguatezza di alcune linee ferroviarie. Vorrei ricordare, a questo proposito, un collegamento trasversale, che non è sinonimo di secondario: quello che va da Livorno a Firenze, dove vi è ancora la vecchia linea ferroviaria di Leopoldo granduca di Toscana. Ciò significa non solo che si è fatto poco prima, e questo lo dite tutti, ma che si continua a fare poco anche adesso, perchè si preferisce investire per l'alta velocità piuttosto che per rendere più efficienti le linee di collegamento interne trasversali, ma soprattutto longitudinali, che fanno parte del corridoio plurimodale tirrenico e adriatico.

BACCARINI. Signor Presidente, credo che siano già state mosse tutte le critiche possibili allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Vi sono però nodi di carattere politico, che trascendono il dato meramente finanziario, che vengono da lontano e che vanno sciolti. Il primo nodo che va sciolto definitivamente riguarda lo stato dei rapporti fra il Ministero e le Ferrovie dello Stato. Non si comprende bene, e non solo dai documenti di bilancio, quali siano gli intendimenti politici del Governo in questo campo, se esso voglia riportare le società per azioni sotto le ampie ali protettrici del Ministero o se piuttosto si intenda costringere la società per azioni ad assumere definitivamente un volto privatistico, con quegli spazi di efficienza e soprattutto di autonomia gestionale necessari per dare risposte adeguate al problema dei trasporti in Italia.

Il secondo nodo da sciogliere riguarda il rapporto fra la Tav e la velocizzazione della rete. Non sono fra coloro che hanno considerato la Tav e l'alta velocità con entusiasmo acritico, ma neppure sono d'accordo con chi pensa che un paese come il nostro possa estraniarsi da un processo che ha investito ampiamente la Francia, la Germania, e di recente, con risultati rilevanti, anche la Spagna.

Ritengo però che vada chiarito il rapporto fra la Tav e la velocizzazione e ristrutturazione complessiva della rete, anche perchè da questo chiarimento dipende anche la soluzione del primo problema a cui facevo riferimento. Si tratta di due questioni fondamentali dal punto di vista strategico, organizzativo e programmatico.

Sarebbe opportuno a mio avviso che, riguardo alla Tav, la Commissione formulasse un ordine del giorno comune che contenga le linee generali cui deve ispirarsi la realizzazione dell'alta velocità.

Tutti sappiamo che si sta realizzando una grande linea ultramontana dell'alta velocità destinata a collegare l'Europa occidentale con l'Europa orientale, e che vi è un progetto, fra l'altro contrastato in qualche modo dagli stessi paesi interessati dalla linea precedente, per la realizzazione dell'alta velocità da Milano a Venezia. Già in una precedente audizione con il Ministro sottolineammo l'esigenza di privilegiare la prosecuzione di questa linea fino a Trieste, per garantire una alternativa alla linea centro-europea, rinviando la questione del traforo del Brennero e del Sempione ad un secondo momento.

Al contrario, l'articolo 5 del disegno di legge finanziaria cita il traforo del Brennero ed il traforo del Frejus come problemi da affrontare immediatamente dal punto di vista progettuale. Ritengo che il collegamento Torino-Lione sia prioritario al Brennero. Comunque, con riguardo a quest'ultimo, secondo le informazioni ricevute, l'Austria in questo momento non è affatto interessata a tale realizzazione, nè avrebbe i fondi necessari per affrontarla, essendo impegnata in altri grandi programmi viari e ferroviari all'interno. Ritengo, pertanto, che questa Commissione dovrebbe modificare il provvedimento in esame nel senso di sostituire al progetto del Brennero quello concernente il prolungamento della linea Milano-Venezia fino a Trieste.

Per quanto concerne il rapporto tra la Tav e la velocizzazione della rete, dobbiamo anzitutto guardare anche al problema merci ed al rapporto tra ferrovia e strada ed, in tale quadro, agli interporti ed al rapporto con i porti, con l'obiettivo di omogeneizzare la rete sull'intero territorio nazionale.

Presidenza del vice presidente FAGNI

(Segue BACCARINI). Non trovo, al riguardo, alcun riferimento al tema degli attraversamenti dell'Appennino, che interessa anche il Sud con la linea Lagonegro-Cosenza. Non vi è un riferimento preciso alla Pontremolese, così come non vi è alcun riferimento puntuale ad un altro snodo che abbiamo considerato fondamentale, quello Ancona-Falconara-Orte, che riteniamo alternativo alla linea Bologna-Firenze, quindi da realizzare in tempi brevi.

Inoltre, non vi è alcun cenno al tema degli interporti. Non capisco come sia possibile affrontare il discorso della intermodalità nei trasporti senza che vi sia un rapporto tra i porti e le ferrovie e tra questi e le strade e senza una collocazione degli interporti in posizioni strategiche, anche in funzione di uno sviluppo del trasporto omogeneo su tutto il territorio nazionale. Insisto sugli interporti di Forlì, Cesena, Ravenna e Iesi poichè essi vanno visti in funzione di una strategia di riequilibrio nei confronti del Sud Adriatico e del Sud in generale.

I nodi da sciogliere sono quindi tre. Il primo concerne il rapporto tra il Ministero e le Ferrovie dello Stato, che deve essere affrontato in termini di maggior indipendenza ed autonomia della Società. Il secondo concerne il rapporto tra la Tav e la ristrutturazione complessiva della rete. Vi è infine il problema dei collegamenti trasversali che è in relazione con le questioni relevantissime degli interporti, del trasporto su strada e del rilancio dei porti dell'Adriatico e del Tirreno, anche in funzione del trasporto.

Desidero ora affrontare due temi specifici. Il primo concerne il trasporto su strada. Nell'agosto scorso sono intervenuti al riguardo numerosi accordi, che tuttavia sono stati disattesi dal Governo. Non possiamo pensare di affrontare il problema più complessivo dell'intermodalità dei trasporti e specificamente del trasporto su strada senza immaginare di sollecitare da una parte e di affiancare dall'altra la trasformazione di questo settore, tenendo conto del forte impegno, anche individuale, che in esso si esercita e tenendo conto anche della storia, dell'esperienza. Non vorrei che su questo punto si confrontassero due linee di governo; l'una del ministro Fiori, che condivido, e l'altra del Governo nel suo insieme, in particolare della Presidenza del Consiglio, che non condivido. A quanto mi risulta il Ministro è d'accordo nel riprendere gli accordi di agosto, così come è d'accordo nel prestare particolare attenzione a questo settore, tenendo conto appunto delle sue radici, della sua storia, dell'esperienza e della sua realtà, che è fatta di piccole e piccolissime aziende, le quali possono trovare una maggiore capacità concorrenziale attraverso la formula cooperativa. Questa è già presente nel settore, ma deve essere ampliata, laddove esiste un atteggiamento dilatorio da parte del Governo. Quest'ultimo è particolarmente aduso a rinviare i problemi; non credo che dietro questo atteggiamento vi sia soltanto inesperienza ed incapacità, ma ritengo che vi siano anche motivazioni di ordine politico. Non vorrei allora che vi fosse una dicotomia tra l'atteggiamento del ministro Fiori e la linea ufficiale del Governo, che da una parte cioè il Ministro sia disponibile ad affrontare la questione (oggi si terrà un incontro a livello governativo su questo problema) mentre dall'altra diverse componenti della maggioranza tendano a lasciarla ad una concorrenza selvaggia. Su quest'ultimo atteggiamento non possiamo essere d'accordo. Per avere la misura di quale sarà la linea di azione del Governo ritengo che dovremo ricevere delle risposte ai tre quesiti da me posti.

Vi sono questioni particolari circa le quali siamo disponibili a formulare un ordine del giorno e un eventuale parere nell'accordo di programma, affinché esse vengano risolte nel quadro di un più complessivo processo di omogeneizzazione che non può essere condizionato semplicemente dalle utenze o da questioni di mercato.

Il collega Stanzani Ghedini ha ragione quando afferma che la cantieristica italiana non ha mai avuto spazi sufficienti di mercato; tuttavia c'è da chiedersi quale altra cantieristica, che non sia sostanzialmente collegata al settore militare o che non abbia compiuto dal punto di vista tecnologico quel salto di qualità che in Giappone cambiò radicalmente il sistema di produzione e costruzione delle navi, li abbia avuti. Comunque anche in questo caso bisogna fare attenzione; il problema, cui prima faceva riferimento la senatrice Fagni, del rapporto tra la nostra

struttura sociale e la struttura sociale dei paesi del Pacifico e dell'estremo Pacifico presenta differenze tali da rendere estremamente difficile confrontare la nostra cantieristica con quella, ad esempio, giapponese. In Giappone i treni viaggiano a 300 chilometri orari eppure gran parte delle città giapponesi è ancora priva di fognature; sicuramente la copertura sociale giapponese è di gran lunga inferiore a quella del nostro paese.

Vorrei, da ultimo, spendere qualche parola sul problema delle Partecipazioni statali. Sono stato sempre favorevole ad esse e ritengo che questo paese non avrebbe potuto accelerare i propri processi di sviluppo senza la grande capacità organizzativa e la forte intuizione di Mattei che ci assicurò un minimo di autosufficienza dal punto di vista energetico; non dimentichiamo quel che hanno rappresentato le «sette sorelle». Probabilmente il tempo delle «sette sorelle» nello scacchiere mondiale non è finito e ci possono essere in futuro più di «sette sorelle» a confliggere con la nostra autonomia. Occorre fare attenzione, perchè fino a qualche anno fa siamo stati la grande portaerei — una portaerei di 1.500 chilometri protesa sul Mediterraneo — della Alleanza atlantica, al confine fra i due imperi, e questo ci ha messo al riparo da una esasperata concorrenzialità e dall'intervento delle grandi strutture finanziarie internazionali, specie americane.

Ho ora la preoccupazione che se il nostro paese non sarà pienamente consapevole del cambiamento profondo che si è verificato, e quindi delle difficoltà che si pongono, poichè nessuno oggi ci consente più supplenze, esso può davvero rischiare, questo sì, di diventare la portaerei di un ipermercato mondiale, cioè di essere trasformata in una economia di servizi.

Per evitare che ciò avvenga, dovremo pagare il pedaggio per alcuni settori, compresa la cantieristica, (che non è stata sul mercato, ma un paese di 50-60 milioni di abitanti non può fare a meno della cantieristica) e l'agricoltura, che sono essenziali. Anche in questo caso si evidenzia la necessità della chiara individuazione e definizione di una linea di politica economica e industriale del paese che stabilisca per questi settori, come per altri, innanzitutto le esigenze strategiche, e poi le compatibilità di carattere economico da una parte e le necessità sociali dall'altra. Un paese come il nostro non può essere certo al primo posto per la cantieristica, per la chimica e per altri settori pur fondamentali, ma sicuramente non può rinunciare completamente a nessuno di essi.

La critica di fondo che deve essere mossa al disegno di legge finanziaria e alle tabelle oggi al nostro esame è la medesima che si poteva muovere alle leggi finanziarie da molti anni a questa parte — lo devo dire in uno spirito di autocritica — e cioè di essere eccessivamente collegate ai grandi interessi finanziari più che a quelli industriali del paese. Ciò ha determinato una situazione in cui si finge di tagliare, ma in realtà non si taglia; si finge di imporre delle tasse, ma in realtà si impongono delle imposte *una tantum*, si finge di voler adottare una politica di rigore, ma in realtà questo viene esercitato solo per le spese destinate agli investimenti. Le mie considerazioni — ripeto — non si riferiscono solo a questo disegno di legge finanziaria, ma alle leggi finanziarie degli ultimi anni, che (ad esclusione della legge finanziaria del governo Amato, la cui durezza era giustificata da un'emergenza straordi-

narìa) si caratterizzano per un rapporto troppo stretto con la grande finanza del paese. Una finanza che non è stata in grado di promuovere il processo di industrializzazione del paese, che dal Risorgimento ad oggi non ha avuto nè la capacità nè la volontà di stare in piedi con le proprie gambe sul mercato.

La sinistra deve capire che ci sono 300/400 mila posti di lavoro che vanno tagliati, e sono più al Nord che al Sud; altri devono riconoscere che le partecipazioni statali, laddove la politica si è arrestata sulle soglie dell'amministrazione delegata, senza però varcarle, hanno rappresentato in Italia un rilevante e dinamico contributo della nostra industria.

In conclusione, come ho già ampiamente anticipato, la critica principale che va rivolta, a mio avviso, a questo disegno di legge finanziaria riguarda il taglio degli investimenti. Sono spaventato perchè per quanto riguarda i trasporti e, come vedremo nell'esame delle altre tabelle, per quanto concerne i lavori pubblici - fatto ancora più grave - si registra un taglio di spese per investimenti che prefigura non lo sviluppo della nostra economia ma la sua ulteriore finanziarizzazione. In queste condizioni, il «rigore» anzichè riportarci in Europa rischia di allontanarci, invece, sempre di più dall'integrazione economica.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, intervengo per riprendere alcune considerazioni svolte dal senatore Carpinelli nel suo intervento di stamane, che è stato estremamente ampio e ha toccato i punti fondamentali per la definizione di una nuova strategia nel sistema dei trasporti, sottolineando anche le principali critiche che noi rivolgiamo alla proposta finanziaria del Governo.

Ho ascoltato con molta attenzione gli interventi dei colleghi e la relazione del senatore Gei, che è molto ampia, articolata ed esauriente, ma che, a mio avviso, sul terreno politico è una sorta di documento «pluriuso», nel senso che la si può utilizzare per esprimere tanto un giudizio positivo quanto una valutazione negativa sui documenti di bilancio. Noi ci orienteremo in questo secondo senso.

Non ho ben capito se la mancanza di valutazioni strettamente politiche che emerge dalla lettura della relazione rappresenti una forma di silenzio - assenso oppure di silenzio - diniego da parte del relatore. Vorremmo capire se egli condivide le linee dei documenti di bilancio o se si intendono proporre modifiche, sulle quali potremmo anche discutere in modo molto aperto in Commissione.

Detto questo, vorrei sottolineare un dato. Tutti concordiamo, almeno a parole, sulla necessità di una nuova politica nel settore dei trasporti e individuiamo come questioni centrali l'integrazione del sistema dei trasporti, l'avvio di un processo di adeguamento ai livelli realizzati in altri paesi europei più avanzati, la volontà di superare squilibri fra aree territoriali diverse (e non solo fra Nord-Sud ma, come è stato proposto anche dal senatore Carpinelli, fra Est e Ovest), fra aree sempre più centrali e aree sempre più marginali nel sistema dei trasporti, anche per quanto riguarda il superamento della cosiddetta monomodalità.

Se noi discutiamo e affrontiamo questi problemi, non vi è dubbio che vi saranno rilevanti e certi benefici per il nostro sistema produttivo, e daremo anche un contributo al conseguimento di altri obiettivi,

ugualmente importanti, come l'elevamento della qualità della vita, la tutela dell'ambiente, e così via.

A mio avviso la questione non è solo quantitativa, cioè quante risorse sono stanziare per gli investimenti, che pure è un elemento decisivo, ma è anche e soprattutto qualitativa. All'interno di una manovra che non può che essere limitata, non vi è alcun elemento di cambiamento e di innovazione, di discontinuità rispetto alle impostazioni delle precedenti leggi finanziarie. Questo è il punto.

Vorrei che pur nell'ambito delle ristrettezze economiche e delle esigenze di bilancio si dimostrasse che abbiamo proposto una metodologia, abbiamo posto un problema e con ciò intendiamo caratterizzare il nuovo che si vuole realizzare. Non intendo portare avanti una polemica di tipo prettamente politico, tuttavia alle affermazioni devono seguire i fatti. È bene che si evidenzino questi dati di novità, altrimenti il dubbio è che il passaggio dalla prima alla seconda Repubblica in sostanza si sia limitato a mettere sul palcoscenico soltanto nuovi attori e anche nuove comparse.

Desidero fare alcuni rilievi su questioni che a mio avviso non solo dimostrano la non volontà di cambiamento, ma delineano un progetto di arretramento, di controriforma e di restaurazione. Se facciamo riferimento a tre leggi che riguardano la competenza della nostra Commissione, la legge sugli appalti, la legge sui porti e la legge di riforma del Ministero delle poste e telecomunicazioni - tre leggi da assumere non in modo acritico, come grandissime leggi, che tuttavia hanno avviato processi di riforma - vediamo che l'atteggiamento dell'Esecutivo, ed anche di buona parte della maggioranza che lo sostiene, è stato il seguente: volontà di pervenire ad una *deregulation* selvaggia e anarchica, che alla fine favorisce i più grossi, come storicamente è sempre stato; volontà di neocentralizzazione, con operazioni per scavalcare le regioni, gli enti locali, che rientrano in una filosofia politica, che non sono improvvisazioni, ma scelte precise.

Altra questione riguarda quella serie di trame di natura chiaramente clientelare introdotte in alcuni comportamenti dell'Esecutivo, che sono la ripetizione di quanto avvenuto nel corso dei decenni precedenti. Si tratta allora di un problema di ordine politico. È in atto un progetto di controriforma, di restaurazione che ci riporta agli aspetti più negativi del passato regime.

Vi è poi una questione circa la quale mi rivolgo a tutti i componenti della Commissione, al di là degli schieramenti di maggioranza e di minoranza, quella concernente il rispetto del Parlamento. Essa interessa l'insieme dei parlamentari, a meno che qualcuno non ritenga più agevole e produttiva la trattativa privata tra il singolo parlamentare ed il Ministro o il Sottosegretario.

Circa la questione della rete ferroviaria vorrei sapere dal Sottosegretario se quando si parla di 2.700 miliardi ci si riferisce ad un programma o ad opere già realizzate, rispetto a cui non si può tornare indietro. Si discuteva ieri con alcuni colleghi e ci veniva anche questo dubbio perchè la forza dell'emendabilità del disegno di legge finanziaria è diversa se si tratta di un fatto compiuto - non sappiamo da chi, o meglio penso di saperlo - o se si tratta di una proposta aperta.

Il Parlamento si è espresso due volte in senso contrario all'alta velocità e favorevole alla velocizzazione: alla Camera dei deputati, con la risoluzione n. 6/00022 del 18 marzo 1993, e al Senato, in questa legislatura, il 1° agosto 1994, con l'approvazione di tre ordini del giorno (ricordo che era presente il sottosegretario Micciché). Ebbene, il Governo non ha tenuto in alcun conto quanto il Parlamento ha stabilito qualche mese fa, dal momento in cui ci sottopone un disegno di legge finanziaria che si muove in altra direzione.

Questa mattina il collega Carpinelli ha egregiamente spiegato le motivazioni per le quali si rifiuta la logica dell'alta velocità e si è a favore della velocizzazione del sistema ferroviario. Siamo in un paese dove in numerose tratte si cammina a 35 chilometri orari e si propone che soltanto in alcune si cammini a 300 chilometri orari! Sono aspetti che a mio avviso devono essere chiariti poichè riguardano questioni di fondo.

Vi è poi il problema del riequilibrio territoriale tra Nord e Sud. In altra occasione ho detto che non mi va di associarmi a quella che è stata una metodologia di meridionalismo straccione e inconcludente, che rivendica soldi e infrastrutture che vengono promesse da cinquant'anni. Il problema è vedere come questa parte del paese può entrare in collegamento e con il resto del paese e con l'Europa e come può svolgere un ruolo preciso nel Mediterraneo, procedendo quindi ad eseguire le opere che rientrano in questa strategia ed evitando di realizzare un'opera in una determinata città perchè lì risiede un Sottosegretario o un Ministro.

Ricorderete che quando il ministro Fiori è venuto in questa sede gli ho posto un quesito circa l'impostazione della sua relazione, che era radicalmente diversa rispetto alle dichiarazioni programmatiche rese al Parlamento dal Presidente del Consiglio, dove la parola Mezzogiorno letteralmente non esisteva. Mi sono augurato che fosse la rettifica di una svista. Alla luce dei fatti devo riconoscere che la sostanza è quella delle dichiarazioni programmatiche dell'onorevole Berlusconi. L'altro giorno il quotidiano «La Sicilia» scriveva, e sicuramente il collega Germanà lo avrà letto, che il ponte sullo stretto di Messina verrà realizzato. Non abbiamo soldi? Non importa, lo faranno i giapponesi e gli americani. Ma per quale motivo dovrebbero farlo? Per i pedaggi? Vogliamo forse scherzare? Come potrebbero americani e giapponesi recuperare decine di migliaia di miliardi attraverso il pedaggio? Ciò sarebbe possibile solo se, come noi abbiamo calcolato, si imponesse la tariffa di un milione e duecentomila lire per ogni attraversamento.

MEDURI. Vi è anche la logica degli investimenti.

SCIVOLETTO. Questa logica può valere per uno Stato, nel momento in cui, ad esempio, costruisce un ospedale, una scuola, un municipio, ma quale potrebbe essere per gruppi privati internazionali la convenienza di un simile investimento? Ritengo che su tale questione occorra fare meno demagogia, essere più concreti e guardare senza infingimenti alle condizioni oggettivamente drammatiche del sistema dei trasporti in Sicilia, in Sardegna, in Calabria. Esaminiamo allora la questione in modo serio, e affrontiamo l'altro problema reale del collega-

mento Est-Ovest del paese, richiamato dal senatore Carpinelli e sottolineato da altri colleghi. Rischiamo altrimenti di avere un' Italia sempre più piccola ma sempre più squilibrata, perchè concentrata solo in alcuni punti di altissimo sviluppo del sistema dei trasporti.

Una seconda questione – alla quale chiedo che il Sottosegretario risponda – riguarda la sicurezza nel settore dei trasporti, e non la sollevo solo perchè stamane siamo stati informati dal rappresentante del Governo di un gravissimo incidente, in cui, a quanto sembra, non vi sono state, per fortuna, vittime. In un ordine del giorno, e nel nostro rapporto di minoranza, il mio Gruppo ha già richiamato la questione della sicurezza in mare: ricordo che questa estate si sono verificati in tante spiagge fatti gravissimi, addirittura con la perdita di vite umane. Il senatore Carpinelli ricordava ieri che una inadeguata manutenzione dei treni e scarsi controlli del sistema dei freni spesso sono causa di incendi. Del resto, senza adeguati controlli aumenta il rischio nell'uso corrente di qualsiasi mezzo, anche delle autostrade. Ci sono inoltre problemi di ordine pubblico, me ne rendo conto, come, ad esempio, la questione dei limiti di velocità.

Ebbene, se riteniamo che la normativa vigente in materia di sicurezza dei trasporti sia adeguata e di piena e tempestiva applicazione da parte del Governo, allora la questione si può risolvere con maggiori e più efficaci controlli, altrimenti lavoriamo insieme per predisporre sia sul terreno della prevenzione sia sul terreno della repressione strumenti normativi adeguati.

La terza questione che intendo sottolineare concerne il trasporto aereo, a cui si è già accennato. Vi è il rischio che la nostra compagnia di bandiera sia gradualmente emarginata, senza che noi ce ne rendiamo conto, dai più grandi mercati internazionali ed europei. Chiedo allora al Sottosegretario di esporci l'orientamento del Governo sulla ricapitalizzazione dell'Alitalia e sui prepensionamenti. Come intendete operare per il superamento di questi momenti di crisi della nostra compagnia di bandiera?

Esprimo altresì preoccupazione per la rimodulazione dei finanziamenti relativi agli aeroporti Malpensa e Fiumicino, slittati al 1996. La rimodulazione è una tecnica apparentemente *soft*, ma nella sostanza significa rinviare investimenti necessari che occorre fare a Milano e a Roma.

Sulla base di un suggerimento che mi ha dato la senatrice Angeloni, vorrei porre all'attenzione del Governo la questione degli interporti; vorremmo, in particolare, dei chiarimenti circa la quota di risorse impegnate dal Governo, e sul piano di riparto delle medesime.

Concludo con un esempio relativo alle infrastrutture dei trasporti siciliane, che è emblematico, a mio avviso, di molte situazioni, che potrebbero essere diversamente affrontate. I colleghi sanno che in precedenti occasioni ho posto il problema «dell'unità d'Italia», ossia di dotare il nostro paese di un sistema unitario dall'estremo Nord fino all'estremo confine meridionale, rappresentato dalla Sicilia. Ebbene, si verifica l'assurdo che aree dove sono allocate strutture – la senatrice Fagni e il senatore Pedrazzini lo sanno bene – come il porto di Pozzallo in provincia di Ragusa, che è costato centinaia di miliardi...

PRESIDENTE. Anche Sibari.

SCIVOLETTO. Questo, come dicevo, è solo un esempio. Attualmente questa struttura portuale è quella che realizza i maggiori collegamenti con Malta; non viene completata nè viene dotata delle necessarie strutture, neppure di quelle più elementari. A 20 chilometri vi è la ex base missilistica di Comiso, ora dismessa, e utilizzata prima come aeroporto militare. Ci sono progetti di conversione ad usi civili o ad un uso misto, civile e militare, con la possibilità di una ripresa dell'aeropotualità in dimensioni ovviamente adeguate, senza velleiterismi. Finora però non se n'è fatto nulla. Nello stesso tempo vanno avanti, almeno sul piano teorico, progetti di completamento dell'anello autostradale siciliano, di potenziamento della linea della ferrovia, mentre tutto il resto viene accantonato.

In merito a questa specifica situazione — che ho utilizzato, ripeto, solo come esempio di una situazione più generale — ho posto delle questioni al ministro Fiori. Vi sono nel paese strutture per le quali sono già stati spesi migliaia di miliardi; vogliamo capire quali progetti possono essere portati avanti nel quadro di un sistema integrato e sapere come ciò possa rientrare nell'ottica di collegare Sud e Nord del paese, e poi l'Italia con l'Europa e il Mediterraneo: un discorso, questo, che può risultare utile a tutti, compresa la collettività europea e internazionale. Dobbiamo attentamente riflettere su tale questione e verificare se sia possibile produrre qualche risultato positivo.

Come avrete capito dalle considerazioni sin qui svolte, noi esprimiamo un giudizio negativo, come già evidenziato dal senatore Carpinelli, sull'impostazione di alcune questioni che riteniamo fondamentali. Non presenteremo centinaia di emendamenti — lo annuncio fin d'ora alla Commissione — ma formuleremo poche proposte di modifica sui problemi che riteniamo più importanti sia nell'immediato sia per rilanciare il nostro sistema dei trasporti.

CAMO. Signor Presidente, rilevo innanzitutto che dai vari interventi succedutisi questa mattina — ho ascoltato con grande simpatia il collega Stanzani Ghedini — di tanto in tanto è venuta fuori qualche verità. Ad esempio, è emersa la grande intuizione che ha portato alla creazione delle partecipazioni statali nel nostro paese, cioè a un intervento dello Stato in economia; probabilmente il collega non si riferiva alle degenerazioni del sistema delle partecipazioni statali.

Egli ci ha detto di essere stato un dirigente delle Partecipazioni statali; conoscendolo, ritengo che in realtà volesse mettere in evidenza l'intuizione oltre agli interventi validi, senza considerare le degenerazioni.

Entrando nel merito del problema, sul piano squisitamente politico, rilevo non solo una ripetizione, tra l'altro evidenziata da diversi colleghi, che si ripropone addirittura nelle diciture ove si citano organismi che non esistono più, ma una vera e propria linea di tendenza. La mia non vuole essere una polemica *tout court*, ma un tentativo di vedere se alla fine sia possibile insieme modificare qualcosa.

Indiscutibilmente in questo disegno di legge finanziaria vi è una linea di tendenza che dimentica una parte del paese o comunque ritiene di superare i problemi con qualche elargizione. Mi riferisco al Mezzo-

giorno. Se all'interno della maggioranza vi è, per fare un esempio, un Ministro pugliese si riesce a portare qualcosa al Sud perchè evidentemente egli spinge in quella direzione. Non vorrei vanificare l'odierna presenza del Governo, che tra l'altro è rappresentato da un siciliano, vorrei tuttavia che anche il sottosegretario Micciché prendesse atto di questa linea di tendenza, ormai generalizzata.

Probabilmente i fondi non investiti previsti dall'articolo 20 della legge n. 67 del 1988, concernenti la ristrutturazione degli ospedali, le strutture sanitarie, saranno spostati al Nord essendo intervenuto un fatto estremamente grave, quale l'alluvione. Ebbene, non voglio creare uno scontro Nord-Sud, ci mancherebbe altro, ma se si cammina ancora su questa linea credo diventerà difficile procedere ad una modifica perchè finiremo per scontrarci su piccoli fatti. L'amico Baccarini ha citato la linea Lagonegro-Cosenza. Credo che valga la pena di citare la linea ionica, che rappresenta una delle più significative per il Mezzogiorno e che rischia di saltare non per quanto riguarda il suo rifacimento ma addirittura per quanto concerne la sua esistenza.

Se il confronto nella maggioranza viene portato avanti attraverso la forza dei singoli Ministri ritengo che l'unitarietà del paese da questo punto di vista salterà, almeno sulla questione dei trasporti, che rappresenta invece un aspetto essenziale: non credo che faremo anche linee ferroviarie federali. Lo sforzo che dobbiamo compiere è quello di riuscire a contemperare le esigenze di uno sviluppo corretto, concreto, in termini unitari, con le esigenze delle aree più deboli del paese.

TERRACINI. Signor Presidente, sarò breve e cercherò di soffermarmi su alcuni problemi concreti, anche perchè tutto il resto è già stato detto. Come intuirete, la questione che più mi sta a cuore è quella del mare. In questa relazione, ad esempio, alla tabella 10, si parla di un aspetto molto importante, che ha avuto grande rilevanza negli ultimi tempi, quello delle crociere (lasciamo perdere l'infausto avvenimento dell'Achille Lauro, che peraltro risulta una delle compagnie finanziate con il credito navale; lasciamo perdere queste navi che hanno molti anni sulle spalle e mancano di strutture di sicurezza adeguate, aspetto su cui il Governo dovrebbe vigilare). È un fenomeno nuovo che riguarda grandi navi, con enorme capienza, che hanno rivoluzionato alcune situazioni: attualmente il porto di Genova sta compiendo dei passi da gigante per quanto riguarda le navi da crociera. Sarebbe quindi molto importante tenere presente questo tipo di attività in quanto potrebbe portare all'Italia un enorme vantaggio anche come flusso turistico. Il collegamento con il turismo via terra è certamente fattibile e su di esso dovremmo portare la nostra attenzione, anche perchè il futuro del paese è a mio avviso nel terziario.

Volevo porre una domanda al Sottosegretario. Alla pagina XLIX della relazione alla tabella 10 si afferma: «A latere di tali azioni si impone l'adozione di misure di carattere generale a sostegno di tutto l'armamento, con conseguente abolizione delle legislazioni privilegiate. Le predette misure, mirate fondamentalmente ad arrestare la fuga della flotta verso i paesi che adottano secondi registri o bandiere ombra, devono concretizzarsi in un sistema di aiuti completamente innovativo rispetto a quello finora adottato, indirizzandosi non più al sostegno

dell'investimento ma della gestione attraverso la riduzione dei relativi costi sottoforma di detassazione o di contributi compensativi».

È questo un obiettivo che si cerca di perseguire da almeno trent'anni, con grandi difficoltà, perchè normalmente ciò trova ostacolo nelle normative comunitarie. Vorrei allora sapere dal Sottosegretario se è stata individuata qualche strada nuova al riguardo.

Chi mi ha preceduto ha chiesto cosa intenda fare il Governo della flotta pubblica. Si è detto che si pone in via primaria la necessità di completare la ristrutturazione della flotta pubblica esercente i servizi internazionali merci di linea, dando immediato avvio alle misure di risanamento e alle procedure di privatizzazione previste dal programma di riordino del 9 febbraio 1994.

Vorrei su questo punto attirare l'attenzione del Governo perchè le procedure di privatizzazione, alle quali sono assolutamente favorevole, in quanto la flotta pubblica è costata all'erario cifre incredibili, e costerà ancora in futuro, siano davvero trasparenti e avvengano alla luce del sole. Mi risulta infatti che non tutto sia stato fatto in questo modo, per cui vorrei una risposta a questo riguardo.

Anche il tema della sicurezza è estremamente importante. Sempre nella stessa pagina del documento si fa riferimento all'avvio di un sistema di controllo nazionale della navigazione. È un elemento estremamente interessante; vorrei sapere se tale sistema può riguardare anche le navi operanti al di fuori del mare territoriale.

Un'altra questione, che a mio avviso non è stata abbastanza approfondita, riguarda l'Alitalia. L'Alitalia è una compagnia affidabile dal punto di vista tecnico, e ne abbiamo avuto prova; si sono raramente verificati incidenti e l'assistenza tecnica viene eseguita abbastanza bene. Carente è invece l'assistenza al passeggero in volo, la cui qualità precipita di giorno in giorno. Noi parlamentari, che abbiamo necessità di viaggiare almeno due volte alla settimana con l'Alitalia, sappiamo bene quanto questo sia vero. Ad esempio, venerdì scorso l'aereo che andava da Roma a Genova, è stato dirottato a Milano, mentre altri aerei venivano dirottati da Milano a Genova a causa della nebbia. Per fortuna vi è stata una schiarita, per cui sarebbe stato possibile atterrare a Genova, ma qui, nel corso di un atterraggio di aerei merci, erano scoppiate due gomme, la pista era sporca e quindi l'aereo su cui viaggiavo ha girato su Genova due ore, per dirigersi infine verso Linate. Una volta giunti a Linate, ci hanno informati che l'aeroporto di Genova era stato riaperto e che, dopo aver fatto rifornimento, saremmo ripartiti. Siamo partiti un'ora e mezzo dopo. Sembrava di essere nel Sahara: chiusi nell'aereo, nessuno ha pensato di offrirci nemmeno un goccio d'acqua; una passeggera ha avuto problemi di respirazione e non è stata assistita.

Bisogna affrontare il problema dell'Alitalia dalle fondamenta, per cercare di ricostruire la compagnia. Vi è ora anche il problema della parificazione di trattamento dei piloti e del personale di bordo perchè i dipendenti dell'Alitalia guadagnano più di quelli dell'Ati. Molti affermano che questo non è giusto; ritengo che abbiano ragione ma bisognava provvedere prima della fusione delle due compagnie.

Da ultimo, vorrei sottolineare la perdita enorme di viaggiatori che l'Alitalia registra sulle linee estere. Siamo in fase di liberalizzazione, e tutti gli aeroporti non primari internazionalmente - quindi ad esclu-

sione di Roma, Malpensa e Linate - hanno linee di vettori stranieri che attirano su Francoforte, Zurigo o Parigi tutto il traffico internazionale che va oltre oceano o nei paesi dell'Est.

Sono favorevole alla liberalizzazione, ma ritengo che l'Alitalia debba attrezzarsi perchè altrimenti il famoso miliardo e mezzo che sembra perda ogni giorno lieviterà rapidamente.

MEDURI. Signor Presidente, anche io non farò un intervento molto lungo. Ho preso atto che da parte di qualche collega dell'opposizione è venuto un riconoscimento, anche se «a denti stretti», ad un diverso modo di atteggiarsi da parte del Governo, con l'attuale Ministro dei trasporti, nei confronti del Parlamento e della Commissione.

Chi ha fatto parte di questa Commissione anche nella passata legislatura sa che la presenza dei Ministri in queste sedi non era frequente, in particolare quella del Ministro dei trasporti, che abbiamo visto solo qualche volta e che comunque veniva in Commissione per comunicarci quanto era stato deciso, senza preoccuparsi di acquisire nostri eventuali suggerimenti. Certamente registriamo oggi una linea di tendenza diversa, un *differente rapporto con il Parlamento*, checchè se ne dica. C'è un Ministro dei trasporti che fornisce puntuali risposte alle questioni poste dai parlamentari, anche se a volte tali risposte non sono soddisfacenti. Personalmente, ad esempio, non ritengo soddisfacente la risposta data al mio intervento sul contratto di programma, e questo non per una cattiva volontà del Ministro in ordine ai problemi segnalati, ma perchè, come anche qualche collega dell'opposizione ha evidenziato, - lo ha detto, mi sembra, il senatore Scivoletto - spesso ci troviamo di fronte a scelte già compiute, ad opere già iniziate, cantierate, portate avanti. Ad esempio, nel settore dell'alta velocità ci troviamo di fronte ad una realtà oggettiva concretizzata in opere già avviate, da cui difficilmente si può prescindere.

Ho potuto del resto verificare la volontà dichiarata più volte da parte del Ministro in questa e in altre sedi - lo abbiamo letto più volte sul giornale e sentito in altre occasioni - in merito ad una vicenda che molti colleghi conoscono, di cui tante volte ho parlato, e che riguarda la sopravvivenza delle Omega, che fanno parte della Breda costruzioni, impresa che costruisce le migliori carrozze oggi in Europa, tant'è che le commesse per costruire le navette che passano sotto il canale della Manica, le vetture della metropolitana di Washington, le vetture panoramiche che viaggiano sui ghiacciai della Svizzera e quelle dell'alta velocità Etr 500 sono state tutte affidate alle Omega di Reggio Calabria. Eppure, nonostante questo, vi era la volontà dichiarata, da un lato, della Breda costruzioni e, dall'altro, della Fiat e dell'Ente Ferrovie dello Stato S.p.A. di dismettere questo importantissimo impianto, per aggregarlo alle Officine grandi riparazioni Saline, che rappresentano una delle tante cattedrali nel deserto volute in un certo periodo storico, realizzate senz'altro, anche secondo le risultanze che stanno emergendo a livello di Consiglio superiore della magistratura e di Antimafia, grazie alle connessioni fra politica, massoneria e mafia. Grandi opere con impiego di capitali pubblici dovevano essere eseguite perchè i quattro quinti delle imprese che le realizzavano o di coloro che controllavano le imprese stesse erano in qualche modo collegati alla mafia e alla massoneria.

In queste vicende il Ministro ha fatto sentire con forza la voce del Governo, affermando che le commesse dovranno essere affidate a quelle aziende che sono capaci di produrre. Non si deve salvare nulla che può costringere a cambiare un'industria che costruisce carrozze in un'officina che non fa altro che mantenerle. Dico questo per affermare che in effetti la volontà di questo Ministro e del Governo è veramente quella di andare verso indirizzi...

PRESIDENTE. Ci dirà quali sono.

MEDURI. Lo ha detto. È del 23 una riunione in cui gli interlocutori erano Fiat, Breda (il consiglio di fabbrica della Breda costruzioni), le Ferrovie dello Stato e la deputazione parlamentare calabrese. In quell'occasione il Ministro ha chiaramente posto dei paletti ed ha affinato una determinata posizione. Ciò non significa che siamo paghi di questo; siamo però tranquilli nel valutare la reale volontà del Governo, pur nella consapevolezza delle grandi difficoltà esistenti.

Ho condiviso gran parte dell'intervento del senatore Baccarini e condivido altresì la sua proposta di tentare di trovare una soluzione comune su alcune questioni mediante un ordine del giorno. Tra l'altro, quando parliamo di trasporto ferroviario parliamo di un aspetto che la tabella 11 quasi tralascia, giacchè rientra tutto nel contratto di programma. Poichè ciò che interessa di più in relazione a questo argomento è la parte relativa alle zone meridionali ed insulari, sarei favorevole a trovare un accordo.

BACCARINI. Signor Presidente, propongo di predisporre un ordine del giorno costituito da una prima parte di carattere generale e da una parte operativa concernente la Pontremolese, la Falconara-Orte-Roma, la Lagonegro-Cosenza, cioè gli attraversamenti dell'Appennino, la questione dell'alta velocità e l'alternativa alla cosiddetta ultramontana. Ritengo si tratti di questioni su cui siamo tutti d'accordo e mi auguro quindi che si possa trovare la convergenza della Commissione su un ordine del giorno di questo tenore, soprattutto per mettere la Commissione bilancio nelle condizioni di recuperare eventuali emendamenti che presenteremo.

PINTO. Signor Presidente, sarò breve, soprattutto perchè comprendo i limiti che l'oggetto stesso della nostra riunione comporta, cioè il parere sulla proposta formulata dal relatore, senatore Gei. Non sono componente di questa Commissione e avverto per intero l'onore che mi viene concesso di inserirmi nel dibattito con apprezzata comprensione e cortesia.

Vorrei sottoporre all'attenzione della Commissione e del Governo un problema che è molto particolare, ma non per questo meritevole di scarsa attenzione. Rifiuto qualsiasi riferimento, che mi auguro nessuno farà, alla natura particolare della mia richiesta e soprattutto eventuali tentativi di definire l'argomento come clientelare: gli argomenti sono giusti o ingiusti, nè piccoli nè grandi; anzi forse proprio un argomento piccolo, quale quello che voglio segnalare, proprio perchè debole, richiede una maggiore attenzione ed un maggiore impegno da parte di

chi è designato come estensore di un parere e del Governo che deve tentare di dare una risposta precisa.

Questo discorso – che si riferisce alla linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro – si inquadra nel ragionamento fatto dal senatore Baccharini, e ripreso dal senatore Camo. Di questa tratta voglio fare non la storia, che sarebbe lunga, ma fornire un riferimento molto puntuale, finalizzato agli argomenti che qui affrontiamo. Questa linea, signor Sottosegretario, è stata una delle prime in Italia, realizzata negli anni '20 – poco tempo dopo la Portici-Napoli, che fu la prima – e serviva due province nei lembi estremi, la provincia di Salerno e quella di Potenza (parlo anche a nome del senatore Coviello). Si tratta di una trentina di comuni, peraltro isolati, che troverebbero, attraverso questa linea, la risposta alle loro esigenze di movimento.

Negli anni '80, anche a seguito del terremoto, questa linea fu sospesa; si resero necessari interventi per la sua sicurezza, per i quali furono spesi, – è un punto molto importante, signor Sottosegretario – ma stavo per dire dispersi e volatilizzati, sette miliardi, dopodichè ci si è fermati.

Una pioggia di iniziative, di interrogazioni, di interpellanze di ogni parte politica hanno invano richiamato l'attenzione del Governo su questo problema. Nel 1991 il Senato approvò un ordine del giorno (e non mi si dica che l'ordine del giorno è come la nomina a cavaliere di cui parlava Giolitti, ossia che non si nega a nessuno) che fu oggetto di riflessione, di attenzione e di impegno da parte del Governo. Fu individuata allora, per riattivare questa linea ferroviaria, la somma di 35 miliardi; non se ne fece nulla, come per tutti gli ordini del giorno.

Ma ciò che è più importante è che in sede di esame della legge finanziaria dell'anno scorso – e richiamo l'attenzione cortese di tutti – fu proposto da me e da altri colleghi un emendamento - lascerò al relatore gli atti cui faccio riferimento – a cui apposero la loro firma i rappresentanti di tutte le parti politiche, approvato, con una modifica, in Aula, che prevedeva la destinazione di 35 miliardi in tre anni – con vincolo di finalizzazione al ripristino della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro – al Ministero dei lavori pubblici, perchè si disse che non potevano essere dati all'Ente ferrovie, nel frattempo trasformato in società per azioni. Quando ho voluto verificare cosa era avvenuto nella legge finanziaria di quest'anno – perchè nel frattempo le Ferrovie dello Stato hanno reso noto che 35 miliardi non sono sufficienti, e che ne occorrono 90 – mi sono accorto che è stata consumata nei confronti di questo capitolo del bilancio una autentica rapina, perchè dei 35 miliardi, 20 sono stati destinati agli interventi per le alluvioni del 1993, 10 per l'edilizia residenziale pubblica, e i restanti per il riadattamento delle sponde del Ticino.

E allora, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, cosa ne facciamo di quel che abbiamo stabilito non con un ordine del giorno, ma questa volta con la legge finanziaria, indicando e scadenando nel tempo i nostri impegni? Ho rappresentato questo problema personalmente al Ministro, ricevendone cortese attenzione, e poi, in un'ora di colloquio, con l'amministratore delegato delle Ferrovie, ricevendo eguali assicurazioni, che pubblicamente dichiaro.

Allora, se è vero, senatore Meduri che questo Parlamento e questo Governo, che si definiscono nuovi, vogliono usare metodi, sistemi, e attenzioni diverse da quelli precedenti, questa è l'occasione per mostrare in una piccola questione serietà e dignità, perchè altrimenti scadrebbe la nostra fiducia nei confronti di tutti, e le scelte che perseguiamo finirebbero per non avere alcuna attenzione e risposta.

Il problema può risolversi ora o con un emendamento, di cui suggerivo una possibile formulazione al collega Baccarini, e che consegnerò anche al senatore Gei, o attraverso l'inclusione - ed è questa la forma a mio avviso più corretta, certa ed efficace - di una previsione *ad hoc* nel contratto di programma delle Ferrovie dello Stato.

Onorevole Sottosegretario - colgo il suo assenso e me ne sento confortato - questa mia non è una petizione a carattere personale, ma a nome della collettività - siamo qui anche per questo -: chi dovrebbe rappresentare le esigenze della propria comunità se non chi le conosce e le vive quotidianamente, sentendone tutta la forza e l'attesa?

La mancata soluzione di questo problema ha comportato per l'Era-rio dello Stato l'esborso di decine di miliardi l'anno per un sistema sostitutivo, quello dei pullman, che concorre a creare la ricchezza di qualcuno, ma che lascia nella povertà, nell'indifferenza e nel disagio tanti utenti che non hanno una macchina e non dispongono di altri mezzi di trasporto, se non di quello alternativo.

Allora la mia fiducia, che va al di là della piccola ragione che ho segnalato, è che questa volta, se si può accogliere la mia richiesta, si dica di sì e si provveda, altrimenti si dica un bel «no», e la gente capirà che un servizio che era fornito nel 1920 viene negato negli anni 2000.

PRESIDENTE. Senatore Pinto, lei ha già indicato due possibilità: o un emendamento che il senatore Baccarini o altri si faranno carico di presentare, o una misura inserita nel contratto di programma; quest'ultima sarebbe, come lei ha già sottolineato, la collocazione più idonea per risolvere la questione.

MEDURI. Alcune risposte del Ministero dei trasporti a questioni da noi sollevate a mio avviso rispecchiano più l'orientamento dei tecnici delle Ferrovie che le hanno scritte che non quello del Ministro.

Collegandomi al discorso del presidente Pinto, vorrei anch'io sottolineare come a volte piccoli problemi possano diventare estremamente importanti. Ad esempio, ho chiesto al Ministro - e ho avuto al riguardo una risposta che non mi soddisfa affatto - che nel contratto di programma si prevedessero stanziamenti per avviare gli studi di fattibilità per la velocizzazione di una parte della tratta da Salerno a Battipaglia a Praia a Mare, considerato, fra l'altro, che studi di fattibilità sono già stati eseguiti per l'alta velocità fino a Salerno e per la velocizzazione fino a Battipaglia. Gli studi di fattibilità comportano una spesa minima, 15 miliardi, ma ci consentono di avere una previsione, nell'eventualità, ad esempio, che con il prossimo accordo di programma e con la prossima finanziaria siano destinati fondi alla velocizzazione, il che, fra l'altro, rientrava negli obiettivi indicati dallo stesso Ministro e dallo stesso Governo. La risposta che mi è stata data, e che cito testualmente, signor Sottosegretario, è piuttosto deludente; si dice che «il contratto di pro-

gramma non contiene risorse tali da consentire il quadruplicamento dell'alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria» - questo lo sappiamo - «il cui costo è stimabile al momento in non meno di 12.000 miliardi. Non è nemmeno ipotizzabile per tale intervento il ricorso al finanziamento da parte dei privati. Conseguentemente al momento non è opportuno procedere a studi di fattibilità e di progettazione per tali opere, considerato il fatto che per la sola progettazione di massima sarebbero necessarie risorse immediate pari a circa 240 miliardi, più proficuamente destinabili ad altri interventi prioritari collocati nel Sud Italia».

Non si specifica quali siano questi interventi prioritari, atteso il fatto che ad altra richiesta, concernente il nodo ferroviario di Reggio Calabria, si è risposto che già sono stati destinati 13 miliardi - lavori già progettati - a fronte degli 86 previsti nel precedente contratto di programma che sono ora scomparsi.

La linea Salerno-Reggio Calabria è divisa in tante piccole tratte, ma per dare un segnale della buona volontà e della reale intenzione del Ministro e del Governo occorrerebbe procedere alla velocizzazione dell'intera tratta che collega la Calabria e la Sicilia al resto d'Italia. Si tratta di zone che sono servite da una cosiddetta autostrada che è la peggiore esistente, e da un trasporto aereo estremamente deficitario. Altro che quello che ci raccontava il collega Terracini; a me è addirittura capitato di imbarcarmi su un aereo dell'Alitalia a Roma e, arrivato su Reggio Calabria, di sentirmi dire che era impossibile atterrare non solo in quell'aeroporto ma anche in quelli di Catania e di Lamezia Terme; per cui siamo stati riportati a Roma per ripartire dopo un'ora e mezzo.

Siamo una zona assolutamente distaccata dal resto d'Italia, per via di cattive strade. Lo scandalo di Tangentopoli è venuto fuori ora, ma il direttore dell'Anas, al tempo in cui era Ministro dei lavori pubblici Mancini, fu licenziato perchè l'autostrada era stato il primo serbatoio per le grandi spese e per gli uomini dei partiti.

Signor Sottosegretario, è questa una richiesta specifica che avanzo ed a tal riguardo presenterò un emendamento affinché la buona volontà più volte espressa ed anche manifestata in molti casi dal Ministro sia fissata sulla carta con la dimostrazione che la velocizzazione, il quadruplicamento della linea, non rappresentano solo una promessa parolaia, ma una linea ben radicata nella legge finanziaria e nel contratto di programma. Chiedo un preciso segnale anche per quanto riguarda il nodo ferroviario di Reggio Calabria. Non è possibile limitarsi alla sistemazione della via marina, solo per il tratto visibile di un chilometro, ma occorre realizzare almeno una parte dei progetti previsti, che sono collegati l'uno all'altro. Quindi anche in questo caso bisogna stanziare dei fondi in più, seppur limitati.

Voglio anche ricordare al Sottosegretario che più volte abbiamo parlato, e più volte di ciò ha parlato in questa sede appassionatamente l'ex collega Angelo Leonardo, del raddoppio e della sistemazione della linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido, previsti dalla legge n. 17 del 1981 con uno stanziamento di 87 miliardi, di cui non si ha più notizia.

In questo senso chiedo che il Governo appuri come stanno le cose poichè viene il sospetto che si chiudano determinate linee per

far arricchire altre categorie di persone, sempre alle spalle dell'utenza. Esprimo comunque, un giudizio positivo sulla relazione.

GERMANÀ. Signor Presidente, ritengo che intervenendo sul disegno di legge finanziaria sia opportuno dare quel taglio politico che tanti hanno dato. La mia visione, per quanto concerne i trasporti, è che al Nord c'è l'industria ed al Sud c'è il turismo. Il sottosegretario Micciché conosce benissimo questo problema essendo siciliano. In una relazione che ho consegnato al ministro Fiori mi sono dichiarato d'accordo sull'alta velocità, anche se non ho reale conoscenza di quali potrebbero essere le priorità. Ritengo comunque utili tali opere poichè l'industria va inserita in un contesto europeo.

Per quanto concerne la mia terra sono insoddisfatto, come lo sono un pò tutti i meridionali. Sento parlare di carrozze migliori, ma noi non le abbiamo mai viste; il collega Meduri ha parlato di una pessima autostrada, ma noi non abbiamo neppure l'autostrada da Messina a Palermo ed anzi presenterò un emendamento in tal senso; il collega Meduri ha sollevato il problema di un aeroporto scadente, ma noi non abbiamo neppure quello: per giungere a Roma impiego cinque ore e mezzo, laddove per giungere da Parigi a New York se ne impiegano quattro. Sono aspetti che vanno ricordati, non certo al Sottosegretario che li conosce e sta cercando di affrontarli, ma a tutti noi.

Circa gli aeroporti minori si afferma che sarebbe opportuno porne la gestione sotto la competenza degli enti locali. È una saggia dichiarazione tendente ad evitare lo spreco di denaro pubblico, tuttavia molte zone non hanno neppure un aeroporto di terza categoria, la cui realizzazione costerebbe 6 o 7 miliardi. Al capitolo 3401 sono previsti fondi per anticipazioni alle capitanerie di porto per sopperire alle momentanee deficienze di cassa. Ho notato che numerose capitanerie di porto, parlo soprattutto di quelle dove non c'è molto traffico navale, hanno delle aree disponibili che restano inutilizzate. Allora, anche per cercare di decongestionare il traffico delle città sarebbe opportuno utilizzare tali aree come parcheggi a pagamento.

Al capitolo 3521 si prevede una soppressione degli stanziamenti per l'acquisto di mezzi e spese per il servizio antinquinamento delle acque marine e delle spiagge. Si tratta di un aspetto che non condivido. Ci saranno dei motivi per cui tale scelta è stata operata, tuttavia quello dell'inquinamento è un problema importante.

Vorrei infine dire che non è saltato in mente a nessuno di fare un'interrogazione per chiedere quanti metri lineari di autostrada e di ferrovia ci sono da Roma in giù e da Roma in su. Posso solo ricordare che da Roma per il Sud partono solo tre treni, laddove per il Nord ne partono quindici. Alcune volte siamo costretti ad aspettare il giorno successivo per raggiungere la Sicilia.

DE PAOLI. Per quanto concerne l'Alitalia, è evidente che ciascuno di noi ha avuto delle esperienze negative. Bisogna però capire che fin quando essa resterà come è attualmente, prettamente compagnia di bandiera, sarà difficile risolvere i problemi esistenti. E ciò non sarà probabilmente compito di questa legge finanziaria nè di questo Governo, giacchè i disagi che ciascuno di noi vive non sono tanto causati dai

mezzi che l'Alitalia ha a disposizione quanto da un complesso di situazioni che si vanno trascinando da anni, che riguardano soprattutto una tipologia di personale particolare, che ha tutti i diritti e pochi doveri. È chiaro che il discorso non vale solo per l'Alitalia, ma va esteso a tutto il settore amministrativo-pubblico che non funziona come dovrebbe, soprattutto a causa della eccessiva sindacalizzazione degli ultimi anni, che non ha tenuto conto del fatto che l'amministrazione pubblica è al servizio dei cittadini tutti, e non solo di quelli che hanno una tessera di partito o sindacale. Il problema dell'Alitalia quindi si inquadra in quello più generale del cattivo funzionamento di tutto l'apparato pubblico negli ultimi anni.

Ritengo pertanto che la nostra Commissione possa fare ben poco, se non invitare il Governo a cercare di risolvere la questione della privatizzazione dell'Alitalia, l'unico sistema per dare soluzione ai problemi reali che dobbiamo affrontare.

Ci sono evidentemente anche problemi tecnici che si potrebbero superare. Ad esempio, chi vive al Nord normalmente corre il rischio di non partire a causa della nebbia; questo problema potrebbe essere risolto migliorando la qualità tecnica dei mezzi. Ad esempio, mentre in Italia gli aerei partono con una visibilità di 30 metri, a Londra partono con una visibilità di 15 metri.

Mi sembra però, al di là di queste considerazioni, che il dibattito si avviti un po' su se stesso, cioè che ciascuno di noi ha il suo orticello da coltivare. Gli amici meridionali hanno parlato delle questioni che più direttamente li toccano; io potrei parlare, abitando a Brescia come il senatore Gei, del degrado della ferrovia della Val Camonica: affermando che questa ferrovia versa in una situazione da terzo mondo, si usa un'espressione eufemistica. Ai cittadini è costata moltissimo, decine e decine di miliardi buttati al vento; dovremmo avere rotaie laminare in oro, invece vi è una tratta fuori da ogni regola, che penalizza l'intera zona dal punto di vista turistico ed economico. Ma i discorsi del proprio campanile non fanno onore al Senato della Repubblica.

È chiaro che il Governo dovrà affrontare queste situazioni. Alcune questioni politiche dipendono dal ladrocinio che si è perpetrato in questi anni, perchè non è vero, ad esempio, che alla ferrovia della Val Camonica siano mancati i finanziamenti, ma i soldi, anzichè essere impiegati per l'acquisto di locomotori e per il miglioramento della linea, sono finiti su qualche conto corrente in Svizzera o nel Liechtenstein. Ognuno di noi conosce perfettamente la realtà.

Vi sono grosse difficoltà in questo momento ad affrontare i problemi perchè, a mio avviso, la mentalità del vecchio è presente anche in questo Governo. Si parla di alta velocità, di grandi opere, ma sembra che l'unico aspetto interessante siano le decine di migliaia di miliardi destinati a realizzarle. Chi arriva a Roma in treno può vedere in che situazione di degrado disastroso versi, ad esempio, la stazione Tiburtina, (dove non si riesce mai a sapere, fra l'altro, se il treno che è in partenza per Fiumicino sia diretto all'aeroporto o a Fiumicino paese) ma anche le altre stazioni ferroviarie della capitale d'Italia. Manca la volontà politica di affrontare i piccoli problemi, proprio quelli che fanno «incavolare» la gente, che potrebbero essere risolti con un po' di buon senso, non tanto e non solo da parte del Governo.

Infatti, mentre il 70 per cento dei parlamentari è cambiato, non è cambiato nella stessa misura il personale dei Ministeri. Chi prima comandava di fatto comanda ancora; chi prima aveva stipendi d'oro, continua ad averli. L'attenzione di tutti, magari, è puntata sullo stipendio dei parlamentari; non si pensa invece agli stipendi che percepisce chi lavora presso la Corte costituzionale, la Corte dei conti, che sono superiori ai nostri. *Continuiamo a piangerci addosso, senza avere la volontà politica di affrontare le piccole questioni che interessano davvero la gente.*

Qualcuno si è lamentato anche in questa sede del ministro Fiori; onestamente, non per la sua collocazione politica, che mi è leggermente antipatica, mi sembra che cerchi di fare grosse «sparate» per i *media*, ma poi, quando si tratta di affrontare realmente i problemi concreti della gente, diventa sfuggente: dice tutto e il contrario di tutto. Questo atteggiamento è tipico di una politica vecchia, vorrei dire «democristiana».

Le difficoltà a mio avviso esistono, sono concrete e ognuno di noi dovrebbe avere il buon senso di superare la logica della contrapposizione fra minoranza e maggioranza, per affrontare i problemi reali risolvibili oggi stesso.

I colleghi intervenuti prima di me hanno fatto riferimento all'Alitalia. Ma è possibile che il personale dell'Alitalia sia di circa il 20 per cento superiore a quello della Air France e di altre compagnie di bandiere? Eppure il servizio offerto ai passeggeri è senz'altro scadente, e penso non tanto a noi, che, come parlamentari godiamo, magari, di un trattamento di favore, ma a un qualsiasi cittadino normale. Non vi è neppure una minima certezza circa partenze e arrivi, per cui giustamente la gente, per i viaggi intercontinentali, parte dalla Svizzera o da altri paesi europei. Il Governo dovrà affrontare le singole situazioni innanzitutto con il buon senso, e se qualche grosso «papavero» del Ministero saltasse o andasse in pensione, non sarebbe poi tanto male.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Avverto i colleghi che entro le 16,30 dovranno essere presentati gli emendamenti alla tabella e al disegno di legge finanziaria. Ricordo inoltre che gli emendamenti al disegno di legge finanziaria vanno presentati alla Commissione bilancio.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Signor Presidente, il mio intervento in replica sarà molto breve. Vorrei dire innanzitutto che in questa materia così complessa è difficile muoversi fra i vari documenti, individuando le somme appostate, non ultime quelle che vengono stanziare dal Ministero del tesoro per le Ferrovie. Auspico che in futuro sia presentato un bilancio dei trasporti più sintetico, che dia al Parlamento conto di tutte le voci di spesa afferenti ai comparti di competenza.

Dal momento che qualche collega ha sottolineato la neutralità della mia relazione, come rappresentante di un partito, svolgerò alcune considerazioni di ordine politico. Ritengo che sia il disegno di legge finanziaria sia il bilancio nel settore dei trasporti si muovano in una linea di

continuità col passato, e tendano ad una razionalizzazione della situazione, che è pregiudicata dalla pesante situazione finanziaria del paese.

Non vi sono grandi investimenti nè grandi innovazioni. Si cerca di contribuire al risanamento finanziario complessivo dello Stato, cercando allo stesso tempo di avviare una modernizzazione del settore, che però risulta in pratica difficilissima.

Non si può procedere ad una riorganizzazione del settore dei trasporti in maniera efficace venendo incontro alle esigenze del territorio, se non si ridisegnano i poteri dello Stato e della finanza pubblica. La collega Fagni, che stimo molto, ha ricordato che nel nostro paese vi è una evasione contributiva e fiscale che ammonta complessivamente a circa 250.000 miliardi di lire; io ritengo che dobbiamo nel tempo recuperare queste risorse, e anche darci una rete adeguata di trasporti a livello europeo, ma sappiamo che questo Governo è insediato da pochi mesi, e che la priorità attribuita da molti ad altre questioni, come la legislazione *antitrust*, o quelle legate alla televisione, hanno distratto l'attenzione delle forze politiche dai problemi che attengono alla rifondazione di questo Stato. Non sono stati creati i presupposti sia a livello politico, sia a livello di manovra finanziaria per andare a colpire l'evasione fiscale e contributiva e per riorganizzare i poteri.

Parliamo di riorganizzazione dei trasporti ma manca un reale decentramento delle competenze; ad esempio in ordine al trasporto locale lo Stato deve ogni anno fare fronte a notevoli spese. Finchè i poteri non vengono riportati a livello regionale o locale, con *un pendant* di iniziative a livello fiscale, in modo da giungere alla responsabilizzazione nel rapporto entrate-spese, la situazione sarà ben difficile e noi dovremo intervenire sistematicamente. Proprio ieri mi parlavano della giungla esistente nel settore dei trasporti: ad esempio, il conducente di una metropolitana a Roma lavora circa tre ore al giorno, a differenza di altri lavoratori dei trasporti che hanno orari assai più complessi.

È chiaro quindi che una manovra complessiva più approfondita, di ammodernamento del settore, si potrà conseguire soltanto con un decentramento dei poteri, con una reale autonomia locale, con una reale regionalizzazione - o federalismo, non mi interessa il termine - che porti queste responsabilità a livello locale. Così come ritengo necessario un coordinamento forte tra Ministero dei trasporti e Ministero dei lavori pubblici. Anticamente questi due Ministeri nacquero l'uno per gestire le strade l'altro per gestire le Ferrovie. Oggi l'intermodalità ci richiama alla esigenza di un coordinamento o al limite anche di una attribuzione delle grandi arterie statali, delle autostrade, possibilmente al Ministero dei trasporti, in modo da creare sinergie e compiere scelte, giacchè sovente la strada è alternativa alla ferrovia.

Vi è poi una rilevante questione che riguarda i dipendenti delle aziende di trasporto in genere. Abbiamo esperito tentativi di mobilità del personale; il risultato è che nelle Ferrovie dello Stato circa 60.000 dipendenti sono in attività e 220.000 in quiescenza, con pesi fortissimi che ci hanno costretto in sede di legge finanziaria ad un ulteriore stanziamento di 1.600 miliardi. Così come non è stato ancora avviato il discorso sulla privatizzazione di una serie di servizi. Sento parlare di una possibile società per gestire le incombenze che oggi fanno capo alla Mo-

torizzazione civile. Inoltre non è stato sciolto il nodo del rapporto tra quest'ultima ed il Pra. Vedo in bilancio stanziamenti per realizzare nuove sedi decentrate della Motorizzazione civile e dei Centri prove, ma non so a che titolo, giacchè esiste un decreto che stabilisce che alcune incombenze in ordine a collaudi ed a verifiche dovranno essere affidate ad officine autorizzate.

Ho l'impressione che ci troviamo all'inizio di un possibile grande cambiamento. Si tratta di una manovra che razionalizza l'esistente, che ha le sue angustie, ma che ritengo possa essere l'occasione per gettare un ponte verso il futuro ed iniziare un lavoro forte di rinnovamento, al fine di evitare sprechi e duplicazioni e per cercare di realizzare una rete efficiente di trasporti che ci collochi in Europa. Diversamente (mi riferisco ad una notizia pubblicata oggi da «Il Sole 24 ore», secondo cui la Comunità europea non ritiene più opportuni i collegamenti mediante traforo verso Lione e verso il Brennero) verremo penalizzati ed esclusi dai grandi traffici europei che progressivamente si stanno spostando al di là delle Alpi, con tutto ciò che ne consegue anche in termini di caduta di investimenti per insediamenti industriali, commerciali e così via.

Altra questione, sfiorata dal collega Carpinelli, è quella concernente il trasporto privato su gomma, che presenta notevolissimi problemi. Nel nostro paese vi è difficoltà a realizzare grandi aziende nel settore; è necessario evitare la polverizzazione ma dobbiamo anche avere il coraggio di uscire dalla logica di leggi che proteggono eccessivamente alcuni egoismi di categoria. Per un'azienda dei trasporti è difficile crescere in Italia: non si riesce ad avere autorizzazioni, bisogna acquisire licenze, vi è un regime delle tariffe quasi medioevale, a forcilla, che crea incertezze sul mercato e che ci sta penalizzando nei confronti dei vettori esteri.

Altra questione riguarda l'Alitalia. Questa risente della situazione quasi monopolistica avuta finora e di alcune ottusità. Ad esempio l'Alitalia non ha mai favorito, anzi ha bloccato qualsiasi attività di trasporto regionale, con il risultato che questo vuoto è stato occupato dalle compagnie straniere. L'ultimo episodio riguarda una società italiana, l'Air Dolomiti, entrata in società con la Lufthansa, di modo che i passeggeri verranno prelevati in Italia e portati a Francoforte, Monaco ed altre città. Quindi anche questo discorso andrà approfondito seriamente in vista della piena liberalizzazione del 1997.

Vorrei fare un riferimento alla sicurezza. Spero che per questo settore il Ministero possa compiere investimenti e che si facciano leggi adeguate, in quanto siamo collocati agli ultimi posti in Europa. In particolare vorrei ricordare con amarezza che proprio le nostre case automobilistiche sono giunte da ultime all'adozione dei sistemi di sicurezza sulle autovetture. La Fiat è arrivata solo ora a prevedere l'*air bag* che comunque è ancora un *optional*, così come le valvole per evitare che dalla pompa della benzina possa svilupparsi un incendio. Dal momento che sono previsti stanziamenti per la Motorizzazione civile e per i Centri prove, dovrebbe essere data priorità alla sperimentazione di sistemi e strutture di sicurezza.

Ringrazio i colleghi e spero che da questa manovra finanziaria, che era l'unica possibile in questa situazione politica ed economica, si tragga la spinta per un lavoro nel prossimo anno che ponga le

basi di una riorganizzazione complessiva del sistema dei trasporti in Italia.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Onorevoli senatori, posso affermare che è stato affrontato lo scibile umano nel settore dei trasporti. Anzitutto vorrei dire, e non credo con ciò di suscitare stupore, che mi trovo d'accordo con la maggior parte degli interventi svolti, in particolare con quello del senatore Carpinelli quando afferma che questa manovra finanziaria in termini di trasporti non ha una progettualità, una programmazione. Anch'io ne sono convinto. Esiste comunque un motivo per cui non era facile dare in questo momento una programmazione al settore dei trasporti. Vorrei quindi che questa fosse considerata come una legge finanziaria transitoria con riguardo ad alcune questioni.

Abbiamo anzitutto un problema, cui ha fatto cenno anche il senatore Gei, di struttura del Ministero, che non ci consente di operare con facilità una programmazione in tale settore a causa della mancanza di raccordo con il Ministero dei lavori pubblici. Non c'è dubbio che il futuro in termini di trasporti è nell'intermodalità. È questa una certezza che tutti abbiamo sia in Europa che in America; in questi paesi si è avuta alcuni anni fa mentre noi la stiamo avendo adesso. Purtroppo non si può parlare di intermodalità soltanto a livello di Ministero dei trasporti, ma il discorso va portato avanti insieme al Ministero dei lavori pubblici.

Personalmente ritengo, ma è una mia idea e quindi non un messaggio da parte del Governo, che anziché accorpate il Ministero dei trasporti ed il Ministero della marina mercantile sarebbe stato più logico, in funzione di una programmazione che certamente anni fa non esisteva (questo non per riportarsi sempre al passato), accorpate il Ministero dei trasporti ed il Ministero dei lavori pubblici, lasciando al di fuori la Marina mercantile o per assurdo l'Aviazione civile. Infatti tenere separati questi due Ministeri non ci consente in questo momento una programmazione ideale da affrontare in una sede così importante come quella della manovra finanziaria.

In assoluto comunque i programmi del Ministero certamente si muovono in favore del treno e della rotaia piuttosto che della gomma. Si tratta di una decisione già assunta in passato per svariati motivi, che vanno dall'ambiente all'inquinamento, al traffico autostradale, a mille altri fattori.

Tuttavia, come ho già detto, in questo momento una programmazione precisa nel settore non era facile. Considero perciò quella al nostro esame una finanziaria di transizione, nella speranza che la prossima legge finanziaria possa valere come programmazione per il futuro. Questa è la prima valutazione in termini politici che mi sembra corretto esprimere.

Devo poi chiedere scusa, a nome di chi ha redatto i documenti di bilancio, per talune inesattezze contenute nel testo della tabella, come il riferimento all'Ente ferrovie e al Cipet, organismi che non ci sono più. Evidentemente si è copiato da provvedimenti passati; ciò evidenzia un altro dei grossi problemi esistenti, sottolineato già dal senatore Meduri: la burocrazia interna del Ministero dei trasporti, come quella degli altri

Ministeri, non è cambiata, ed è questo un nodo che dovremo affrontare e risolvere.

Passando ad aspetti più specifici, per quanto riguarda il fondo nazionale trasporti per i *deficit* pregressi, come sapete, si sta trovando in qualche modo una soluzione con i sindacati. Ai 660 miliardi annui previsti sono state aggiunte altre risorse, sia per le quattro regioni a statuto speciale, (che per tre anni facevano comunque riferimento al fondo nazionale trasporti, per cui era giusto che almeno per quell'arco temporale si provvedesse al ripiano dei debiti), sia per Roma e Napoli, la cui situazione, come ben sapete, richiede interventi diversi da quelli adottati per altre realtà.

Sono stati stanziati 450 miliardi - non è una somma ingente, ma neppure esigua - per il rinnovo del parco autobus, per finanziamenti e contributi a vetture che hanno un'età maggiore di quindici anni. Si pensa che almeno il 70 o l'80 per cento degli autobus potranno essere sostituiti.

CARPINELLI. Solo quelli con oltre 15 anni di anzianità.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. L'anzianità di quindici anni è stata ritenuta la punta massima di vita di un autobus dagli esperti e dalle associazioni. Certo, sarebbe meglio poter cambiare queste vetture ogni dieci anni.

CARPINELLI. Questo metodo è pericoloso perchè potrebbe essere esteso alle ferrovie, nel senso che poichè i materiali nuovi hanno una durata maggiore, la manutenzione può slittare nel tempo.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Come ho già detto, vi è stata al riguardo una valutazione da parte di alcune associazioni, secondo le quali effettivamente dopo quindici anni un autobus non è più sicuro.

CARPINELLI. Intendevo dire che è questo tipo di metodologia ad essere pericolosa.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Passando alla questione delle ferrovie, vorrei innanzitutto precisare che sono previsti collegamenti trasversali Est-Ovest, ma quando si parla di velocizzazione delle linee, occorre anche fornire alcuni chiarimenti. Per quanto concerne l'alta velocità si tratta di progetti ereditati da precedenti Governi, già approvati, con opere in fase di avvio; entrambi i rami del Parlamento si sono espressi con ordini del giorno e risoluzioni per procedere alla velocizzazione delle linee, senza utilizzare la Tav. Si tratta di questioni che non si possono rivedere completamente nel corso di un mese; tuttavia vi è un impegno preciso a stanziare risorse per velocizzare anche altre linee ferroviarie del paese.

Per quanto riguarda l'autotrasporto merci, la concessione del *bonus* fiscale è una misura di emergenza, del tutto contingente - non vi è dubbio infatti che il *bonus* fiscale «a pioggia» non piace a nessuno, tanto meno al Governo - adottata per l'ultima volta, come è stato segnalato

anche nell'accordo siglato con le associazioni di categoria, in attesa di avviare un'opera di riforma. Anche questa non è impresa facile, perchè, come sapete, nel settore dell'autotrasporto esistono due associazioni di categorie, entrambi fortissime, e in assoluto contrasto fra loro, che non si riesce - datemi atto di alcune difficoltà di carattere pratico - a far sedere allo stesso tavolo. Si sta comunque tentando, anche attraverso la mediazione dei sindacati, di avviare un dialogo fra queste associazioni; quando potremo avviare un dialogo fra tutti i soggetti interessati, sarà possibile delineare una riforma del settore. Non era certamente possibile farlo in pochi mesi.

Per quanto riguarda il settore dei porti, la legge n. 84 del 1994 viene del tutto ignorata. Esiste comunque un progetto di riforma di quella normativa, che è già pronto, e che doveva essere presentato in Consiglio dei ministri la scorsa settimana, dopo l'esame del Cipe, dove però è mancato il numero legale. Il disegno di legge di riforma sarà comunque presentato nel prossimo Consiglio dei ministri; potremo discuterne quando arriverà in Parlamento.

Vorrei quindi fornire il chiarimento che mi è stato richiesto da alcuni senatori su cosa si intenda per data di inizio dei lavori della Tav, questione sulla quale alcuni parlamentari della maggioranza avevano presentato un emendamento. L'unica interpretazione possibile dell'inizio lavori, secondo la direzione generale della Tav, appare quella di intendere tale espressione come data di consegna dei lavori al *general contractor*. Veniva però sottolineata l'esigenza di aggiungere, ai mesi indicati dai colleghi della Camera, almeno sei mesi di avviamento, perchè dal momento in cui avviene la consegna dei lavori al momento in cui questi vengono effettivamente avviati, passa sempre un determinato numero di mesi. In questo momento però non possiamo considerare diversamente la data di inizio dei lavori, se non come - ripeto - la consegna dei lavori al *general contractor*.

L'unica data certa che abbiamo al momento è quella relativa alla tratta Roma-Napoli, perchè la consegna dei lavori è avvenuta nel febbraio di quest'anno. Per quanto riguarda le altre due tratte, la Firenze-Bologna e la Milano-Bologna, si prevede che si consegnino i lavori entro l'inizio dell'anno prossimo.

Il senatore Alò ha parlato di intermodalità. Certo, non si può non pensare all'intermodalità e all'interportualità come gli strumenti del futuro: bisogna senz'altro muoversi in questa direzione. Lo dimostra l'esperienza in atto della Cemat, partecipata delle Ferrovie dello Stato, che - a buon conto di tutti i meridionali, nonostante alcuni della nostra maggioranza possano non essere favorevoli - sta lavorando al Sud, in particolare in Sicilia, con risultati straordinari. Ho parlato personalmente con operatori siciliani del settore agricolo; l'utilizzo della Cemat è straordinariamente conveniente poichè questa società, con un meccanismo molto semplice, preleva, con i *containers*, la merce a casa dei produttori e poi, in base ad accordi stipulati con la Tirrenia, con l'Adriatica, con le Ferrovie dello Stato, o direttamente via terra, pensa allo strumento più economico e più veloce per mandare la merce a destinazione.

Sembra, come ho già detto, che questa operazione, sia pure ancora in fase di sperimentazione, stia dando risultati eccellenti, con modesti

investimenti nella zona di Catania (che servono più che altro per celle frigorifere, magazzini e *containers*) Questa è la dimostrazione che in futuro non si potrà non puntare all'intermodalità.

Per quanto riguarda gli interporti, è stato emanato in materia un decreto legge, sul quale pensiamo di presentare un emendamento - che potrebbe essere proposto dallo stesso Governo o dai rappresentanti della maggioranza - perchè il provvedimento, nella sua formulazione attuale, stabilisce che il Governo esprima preventivamente il suo parere sul piano degli interporti, e ciò crea delle difficoltà.

Personalmente, come molti altri, in particolare l'Assointerporti, considero tutto ciò un errore. Se non si danno regole precise e non si fanno presentare le domande in funzione di paletti rigorosi, ci ritroveremo con 29 interporti, quelli che a suo tempo chiesero l'ammissione ai finanziamenti. È ovvio che un tale numero non è sostenibile; quindi piuttosto che elaborare il piano degli interporti, per poi partire con le richieste di finanziamento e tra queste operare una cernita, sarebbe opportuno stabilire prima dei paletti in base ai quali far presentare le domande e quindi stendere il piano. In tal modo si eliminerebbe almeno la metà delle domande presentate, che è ben lontana da un possibile finanziamento. Far presentare le domande a tutti, questa sì, sarebbe un'operazione elettorale. Porto il mio personale esempio: sono stato eletto a Palermo e quindi il collegio di Termini Imerese è ricompreso nella mia zona. Termini Imerese ha presentato la richiesta per un interporto, detta richiesta tuttavia non può essere finanziata. Infatti nella città c'è soltanto il porto, con un'autostrada a 15 chilometri di distanza ed una ferrovia piuttosto vicina ma posta assai più in alto, si dovrebbero prevedere lavori tali da rendere in questo momento assolutamente impossibile il finanziamento. In Sicilia esiste un altro interporto, quello di Biccocca, che ha infrastrutture assai più valide e sul quale è più logico intervenire.

Peraltro sarà inserita una norma, a nostro avviso fondamentale, che preveda il cofinanziamento di privati e che dovrebbe mettere questi ultimi in condizione di intervenire soltanto laddove vedano un ritorno dell'investimento, un utile. Quindi con una serie di paletti quali il cofinanziamento dei privati, un capitale sociale minimo e così via, si potrebbe ottenere la presentazione di domande solo per quegli interporti che effettivamente possono ottenere il finanziamento, ammesso che i lavori non siano già partiti. Questa è la nostra linea, che dovrà comunque essere verificata in sede di Commissione trasporti della Camera.

BACCARINI. Non mi convince questo discorso sugli interporti in assenza di un piano preventivo, soprattutto con riguardo alle zone meridionali perchè è più facile immaginare che vi sarà un addensamento di strutture del genere, che in prospettiva possono anche essere tutte necessarie ma che non è detto che siano prioritarie, nell'Italia settentrionale.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il problema non è di questo tipo. La situazione è la seguente: se percorriamo la strada di un piano degli interporti in base al quale presentare le domande di finanziamento, che dovranno poi essere istruite, secondo

dati dell'Assointerporti (che le garantisco ha interporti assolutamente dappertutto) passeranno almeno quattro anni prima di poter dare i finanziamenti. Allora per velocizzare le pratiche per quegli interporti già pronti, che meritano più di altri un intervento da parte dello Stato, si tenterà questa strada con la presentazione di un emendamento.

Il senatore Stanzani Ghedini faceva riferimento alla famosa Commissione prevista dalla legge n.211 del 1992. Nell'ultima versione del decreto-legge su parcheggi e trasporti (con un emendamento in sede di Commissione trasporti della Camera) è stato inserito tra i componenti di detta Commissione un rappresentante per le aree urbane.

Circa il problema del Gpl sollevato dalla senatrice Fagni, ho già inviato una lettera al Ministero delle finanze chiedendo di velocizzare la presentazione di un decreto che blocchi il superbollo sul Gpl o quanto meno proroghi la data di scadenza del precedente decreto.

Degli aspetti relativi alla sicurezza ha già parlato il senatore Gei. In ogni caso, l'aver previsto un sistema di controllo della navigazione, rappresenta un fatto positivo; ora si sta cercando di abbreviare i tempi per la sua realizzazione.

Per quanto concerne richieste su specifiche tratte ferroviarie, alla Camera dei deputati è passata una linea, che credo passerà anche in questa sede, secondo cui la sede giusta per parlare di questo tipo di opere è quella della valutazione del contratto di programma. Non è vero che esiste un problema di fondi. Il contratto di programma prevede un certo stanziamento e vi saranno delle priorità. Nel momento in cui si valuterà il contratto di programma che verrà presentato in forma definitiva sia alla Camera che al Senato ciascuno potrà avanzare le proprie richieste e rimostranze.

SCIVOLETTO: Quando sarà possibile averlo?

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Le Ferrovie dello Stato già lo hanno predisposto e credo che il Senato abbia preso visione di una bozza; deve ora essere approvato dal Ministro. Vi sono degli impegni già assunti nei confronti della Camera, non soltanto in sede di Commissione ma di Aula, affinché il contratto di programma venga presentato al più presto e spero che ciò avvenga in tempi brevi.

PINTO. Nella formulazione dello schema di contratto di programma si terrà conto delle indicazioni fornite in questa sede o su di esse si avrà il silenzio assoluto?

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Lei ha già parlato con il Ministro Fiori e con l'avvocato Necci; se ha ricevuto assicurazioni in tal senso io non posso aggiungere altro.

PINTO. Se avessi avuto questa sicurezza non avrei sollevato il problema.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il contratto di programma deve essere approvato dalle Camere; se c'è qualcosa che non va queste non lo approveranno.

PINTO. Si terrà conto comunque di quanto stiamo dicendo?

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Immagino di sì.

FALQUI. Riprendo una parte della mia domanda, ed anche del senatore Scivoletto, cui non è stata data risposta. Alla Camera è stato approvato un emendamento all'articolo 5 del disegno di legge finanziaria che assegna risorse non più al sistema alta velocità, così come a suo tempo nella precedente legislatura era stato definito, bensì alla velocizzazione. Vorrei quindi sapere se il Governo abbia fatto un calcolo circa le variazioni di costo. Io ritengo che se si destinano risorse alla velocizzazione della rete ferroviaria, e non più al sistema di alta velocità, il Governo dovrebbe effettuare un risparmio di fondi, che potrebbero essere utilmente destinati a quel sistema di trasporti urbano e metropolitano, che a nostro avviso rappresenta la vera priorità.

La seconda domanda, già posta dal collega Scivoletto e che è implicita nella questione che ho sollevato, è se i 2.700 miliardi previsti nel disegno di legge finanziaria assegnati all'alta velocità, in concessione alla Tav, rappresentano somme impegnate, parzialmente o totalmente spese.

Su questo punto, onorevole Sottosegretario, vi è necessità di una risposta chiara, perchè la presentazione di eventuali emendamenti dipenderà proprio dalla risposta che lei ci darà.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sono certamente impegnati, ma non spesi. Se volete, posso anche farvi avere una specifica.

SCIVOLETTO. Il Parlamento quindi si limita a ratificare le decisioni del Governo.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Si tratta di impegni assunti dai precedenti Governi.

SCIVOLETTO. È un problema di rapporti fra l'Esecutivo e il Parlamento.

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. La Tav è un progetto ereditato, come ho già detto, dalle leggi finanziarie precedenti, con opere già in fase di avvio. Per la Roma-Napoli - ripeto - la consegna dei lavori al *general contractor* è avvenuta nel febbraio 1994. Si tratta quindi di progetti esecutivi, con opere già avviate.

FALQUI. Ma questo discorso vale per l'intera somma dei 2.700 miliardi?

MICCICHÈ, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Al momento non sono in grado di affermarlo con certezza; posso in ogni caso farle avere una specifica; tuttavia, come ho già detto, la maggior parte di questa somma dovrebbe essere già impegnata

in relazione a progetti esecutivi già definiti e a opere in fase di avvio.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 15 con la presenza del ministro Tatarella ai nostri lavori.

I lavori, sospesi alle ore 14,05, sono ripresi alle ore 15,15.

Presidenza del presidente BOSCO

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame delle tabelle 11 e 11-ter, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri, nella quale sono stati illustrati gli ordini del giorno.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.* Non intendo aggiungere altro al mio intervento svolto nella seduta del 29 novembre.

TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Signor Presidente, senatori, comincerò questo mio intervento dall'ultimo argomento discusso ieri in sede di Consiglio dei ministri relativo al via libera da parte del Consiglio dei ministri per il secondo gestore di telefonia radiomobile GSM. Credo che questa sia una delle rare volte in cui il Governo italiano è in condizione di rispettare i termini concordati a livello di Comunità europea. Di questo c'è stato dato atto stamattina, perchè fino a ieri in sede comunitaria europea si registravano perplessità sul mantenimento dell'impegno della scadenza del 30 novembre.

Uno dei passaggi delicati e qualificanti dell'*iter* per la firma dell'atto conclusivo era il parere del Consiglio superiore delle telecomunicazioni e, nell'individuare il Presidente, abbiamo fatto riferimento alla vostra indagine conoscitiva. Abbiamo individuato nel professor Roveri, che è stato invitato in questa Commissione nel corso dell'audizione da voi indetta, la persona che per competenza, per indipendenza, per serenità di giudizio rappresentava al meglio la possibilità di offrire una soluzione qualificata per la Presidenza del Consiglio superiore delle telecomunicazioni.

L'iter con cui si è giunti ad un tale esito è stato trasparente e partecipativo e pubblicheremo gli atti di tutti i nostri lavori, dalla commissione Pinerò al parere del Consiglio superiore tecnico, per dare un contenuto innovativo rispetto a tutte le procedure in materia di aggiudicazione.

Riteniamo che la trasparenza e la partecipazione siano ormai le tappe obbligate di qualsiasi contratto tra pubblica amministrazione, imprese e cittadini. Quindi, nei termini previsti dalla disciplina di gare, ieri il Consiglio dei ministri ha dato il via libera all'atto, che sarà formalizzato entro oggi, con la firma da parte mia e da parte dell'Omnitel. Rite-

niamo che la procedura scelta sia stata quella più corretta perchè abbiamo diviso i problemi in due parti: la prima è il rapporto tra il disciplinare di gara e la convenzione da firmare; poi, a parte tutto ciò che non era previsto nel disciplinare, abbiamo fatto un atto di indirizzo rispetto alla richiesta di Telecom relativa alla riduzione del canone e alla liberalizzazione delle tariffe *tax*. Su quest'ultimo argomento saranno investiti un Comitato interministeriale e il Cipe, per cui ci saranno ancora trasparenza e nuovi contatti e colloqui; mi auguro che questa Commissione possa esprimere, nel modo che riterrà più opportuno, anche qualche indirizzo per i nostri lavori perchè ci muoviamo con posizioni non preordinate, non preclusive, non preconcepite, non collocabili in uno o nell'altro schieramento.

Per quanto riguarda il Consiglio superiore tecnico, nella riorganizzazione generale del Ministero abbiamo ridotto il numero dei componenti. C'era una pletorica composizione, risalente al 1975, con 150 componenti tra ordinari e straordinari; li abbiamo ridotti a 25 membri ordinari e 30 straordinari, privilegiando al massimo, rispetto alle componenti burocratiche, l'apporto di elevata qualificazione tecnico-scientifica e di riconosciuta indipendenza. Questa riforma del Consiglio superiore tecnico è avvenuta nell'ambito dell'inizio della riforma del Ministero e a tal fine, ricordando gli impegni presi in un precedente incontro avuto con voi, stiamo cercando di adeguare il Ministero ai compiti attribuitigli dalla legge n. 71 del 1994. Come è noto, il Ministero non ha più compiti gestionali, ha compiti di vigilanza e di controllo che vogliamo esercitare nell'autonomia delle funzioni. In tal senso abbiamo già preparato uno schema di riorganizzazione del Ministero ed abbiamo avviato un costruttivo confronto con le componenti sindacali; i sindacati si sono espressi in senso sostanzialmente favorevole, prospettando ipotesi di aggiustamento che adesso stiamo attendendo di valutare. Nei prossimi giorni invieremo lo schema di riforma per il concerto al Ministero della funzione pubblica e a quello del tesoro e poi al Consiglio di Stato per l'atto finale, che è il parere definitivo con deliberazione del Consiglio dei ministri. Anche in questo *iter* tutte le indicazioni, le proposte, i suggerimenti che ci vengono dalla Commissione sono per noi contributo di grande gradimento da utilizzare, come dicevo prima, nel quadro della partecipazione di tutti, soprattutto per questo Ministero che nasce da poco e che ha difficoltà di operare nel senso della novità.

Lo schema organizzativo del nuovo Ministero si impernia su cinque Direzioni generali, tra le quali una di particolare contenuto innovativo è quella per la regolamentazione e le tariffe, che si caratterizza, sostanzialmente, come il regolatore italiano dei servizi postali e di telecomunicazione. In questo modo noi intendiamo far operare il nuovo Ministero, così come ha voluto il legislatore, con la legge n. 71. Ovviamente, nella libertà delle ipotesi, si può sviluppare il dibattito sul tema dell'*Authority* per le telecomunicazioni, anche con riferimento al disegno di legge licenziato dalla Commissione industria del Senato in tema di autorità per i servizi di pubblica utilità. A questo riguardo il Ministero esprime l'auspicio che anche l'8^a Commissione venga coinvolta nelle scelte relative a questi delicati problemi.

Per i contratti di programma noi abbiamo recepito molte delle vostre osservazioni, che sono state e sono oggetto di una serie di riunioni

e di contatti, con domande e risposte, schede e controschede; attualmente stiamo facendo un'attenta verifica degli aspetti finanziari e patrimoniali, in modo che il processo di risanamento finanziario dell'ente avvenga su basi realistiche e credibili.

È stata inoltre posta con forza l'esigenza di prevedere nel contratto di programma procedure e modalità tali da consentire al Ministero di esercitare il suo ruolo di sovrintendenza sui servizi postali, come previsto dalla legge n. 71, nonché quello di controllo e di vigilanza, e da precisare senza ombra di dubbio l'autonomia di scelta gestionale da parte dell'ente; infatti quanto più autonomo è l'ente di gestione tanto più efficace è l'opera di controllo: una Commissione con compiti sia di gestione che di controllo è un errore da evitare.

Voglio porre alla vostra attenzione, tra gli atti del Ministero, l'accordo raggiunto, nei termini prescritti, per la partecipazione e la prenotazione di un certo numero di canali da parte del consorzio europeo Eutelsat. Sulla questione abbiamo svolto un ruolo propositivo in quanto, di fronte alle esigenze prospettate da più parti di prenotazione *sic et simpliciter*, il Ministero ha posto sul tappeto, come avviene in tutti i paesi del mondo, l'adesione attraverso la partecipazione dell'industria italiana alle commesse.

Deve ritenersi un fatto positivo constatare che, dopo l'impulso impresso dal Ministero, la società francese Matra, costruttrice del satellite, ha fornito formali garanzie per l'associazione dell'industria spaziale italiana, Alenia, ad un complesso di commesse di elevato contenuto tecnico per un importo di oltre 40 miliardi di lire. Si tratta di un accordo molto soddisfacente per l'Italia e per la prima volta le intese, la cooperazione, le adesioni non vengono recepite in modo asettico ed acritico, ma sul piano della collaborazione.

Relativamente ai timori sulla possibilità che si favoriscano solo determinati gruppi televisivi ribadisco che il nostro orientamento è quello di consentire a tutte le emittenti televisive, senza alcuna esclusione, la possibilità di utilizzare il satellite. Per quanto ci riguarda seguiremo in maniera serena e tenace la richiesta di qualsiasi emittente televisiva di partecipare all'utilizzo del satellite, senza alcuna discriminazione e fornendo a tutti la possibilità di accesso che è stata garantita con l'adesione all'accordo da parte del Governo.

In ordine alla riforma del Consiglio di amministrazione della RAI, come ho avuto modo di precisare, il Consiglio dei ministri ha in cantiere una proposta di legge ma, qualora ci siano dei ritardi nella presentazione di questo provvedimento, la Commissione ha il nostro consenso a procedere comunque nella trattazione dei disegni di legge sul tema, individuando gli strumenti più idonei.

Sono un realista: il nostro impegno è quello di predisporre un provvedimento del Consiglio dei ministri, ma nel caso in cui ci sia un qualsiasi ritardo...

ROGNONI. Signor Ministro, in Commissione ci siamo comunque pronunciati per procedere all'esame dei disegni di legge già dalla prossima settimana.

TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Io posso dare garanzia solo per me stesso non per un organo collegiale quale il Consiglio dei ministri. Non sono in grado di affermare oggi che sarà possibile presentare il disegno di legge governativo nei tempi indicati dall'Ufficio di presidenza.

Ognuno può esprimere con assoluta libertà di giudizio le proprie valutazioni politiche. Il Governo farà in modo di presentare la propria proposta legislativa, ma qualora non sia possibile la Commissione avvierà comunque la discussione in modo che ci sia il confronto tra le varie posizioni.

Rispetto agli impegni presi in questa Commissione sul rilascio delle concessioni radiofoniche e televisive voglio fornirvi qualche dato.

Al momento del mio insediamento nel Ministero, la situazione delle concessioni radiofoniche e televisive era grave. La normativa infatti aveva prorogato al 28 febbraio 1994 l'esercizio provvisorio delle trasmissioni, in attesa del rilascio delle concessioni, ma a quella data il Ministero non riuscì a provvedere a tale rilascio per cui tutte le emittenti, tranne le nazionali, vennero a trovarsi giuridicamente in una posizione di illegalità. Su iniziativa del Ministero, il Consiglio dei ministri ha prorogato al 31 dicembre il termine ultimo per il rilascio delle concessioni e si sta procedendo con molta rapidità per cui ritengo che l'iter sarà concluso entro tale data.

Il 14 maggio 1994, giorno del mio insediamento nel Ministero, risultavano sospese 514 domande di concessione, ad oggi ne rimangono soltanto 100 per motivi imputabili alle emittenti e non al Ministero e cioè per mancanza di documenti all'atto di presentazione della domanda. Delle 4.700 concessioni firmate dal precedente Governo soltanto 237 erano state trasmesse alla Corte dei conti per il previsto controllo successivo. In questi tre mesi, grazie ad una direttiva ministeriale che ha consentito di spostare alla direzione centrale dei servizi radio elettrici ben 40 impiegati da altre direzioni, è stato smaltito il lavoro arretrato ed abbiamo inviato alla Corte dei conti più di 414 domande di concessione da me firmate.

A dimostrazione di questo indirizzo di collaborazione e di partecipazione, per la prima volta siamo riusciti a mettere intorno ad un unico tavolo tutte le associazioni delle emittenti radiofoniche e televisive, insediando la Commissione per l'assetto radiotelevisivo prevista dalla legge, che già sta lavorando. Quindi le due Commissioni, quella per l'assetto radiotelevisivo e quella per le telecomunicazioni, sono state insediate, sono funzionanti e stanno lavorando.

Per quanto riguarda i tagli alle erogazioni per gli addetti agli uffici di Gabinetto facendo riferimento all'impegno preso in questa Commissione, l'indirizzo dato al Ministero si è sempre ispirato alla necessità politica del contenimento delle spese. Rispetto alla precedente gestione ministeriale è da registrare la riduzione da 232 a 72 addetti per la segreteria particolare del Ministro, Gabinetto e segreteria del Sottosegretario: 160 stipendi in meno e 160 dipendenti in più utilizzati negli uffici, nonché la riduzione da 31 a 3 delle vetture di servizio.

Per la multimedialità il Presidente sa che è stata nostra cura, apprezzabile o censurabile secondo i punti di vista, aspettare il documento e i dati della vostra indagine conoscitiva in via di conclusione

per poter poi elaborare un nostro indirizzo collegato alla vostra indagine.

Per quanto riguarda gli stanziamenti in bilancio, le cifre di previsione del Ministero per il 1995 sono state formulate tenendo in debito conto l'esigenza di razionalizzare e di risanare la spesa pubblica. In quest'ottica, anche su sollecitazione del Ministero, nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati sono state introdotte variazioni tendenti a ridurre di 4 miliardi alcuni capitoli di spesa ordinaria, per destinare tali risorse ai capitoli 7011 e 7101, che si riferiscono a spese in conto capitale, ed in particolare a finalità di potenziamento dei mezzi e delle strutture degli uffici periferici preposti al controllo delle concessioni e delle frequenze. Voglio aggiungere che questa ricerca di potenziamento di mezzi e strutture è stata fatta in seguito ad incontro con i sindacati, che ci hanno rappresentato la necessità di potenziare questi servizi.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'espressione dei pareri sugli ordini del giorno alla tabella 11, illustrati nella seduta pomeridiana di ieri.

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Sono naturalmente favorevole, in quanto cofirmatario, all'ordine del giorno 0/1163/1/8-Tab.11 e mi rimetto al Governo sugli ordini del giorno 0/1163/2/8-Tab.11 e 0/1163/4/8-Tab.11. Sono favorevole agli ordini del giorno 0/1163/3/8-Tab.11, 0/1163/5/8-Tab.11 e 0/1163/7/8-Tab.11.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/1163/6/8-Tab.11, il mio parere è contrario esclusivamente al punto 2 del dispositivo, mentre è favorevole sul resto.

TATARELLA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/1163/1/8-Tab.11, sono disposto ad accoglierlo a condizione che al punto 1) del dispositivo le parole «una figura responsabile del coordinamento» siano sostituite con «modalità adeguate di coordinamento». Per quanto riguarda il punto 2), preferirei una formulazione più generica che lasci libertà al dibattito in corso sul tema.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/1163/2/8-Tab.11 ci troviamo di fronte ad un problema simile al precedente per cui ritengo debba essere eliminato il riferimento alla costituzione di una Authority di settore.

Sono disponibile ad accogliere l'ordine del giorno 0/1163/3/8-Tab.11 presentato dai senatori Alò e Fagni ed accolgo l'ordine del giorno 0/1163/4/8-Tab.11 come raccomandazione.

Sull'ordine del giorno 0/1163/5/8-Tab.11, voglio precisare che sono stati inviati alla ragioneria per la registrazione 2.568 atti di concessione; rimangono da esaminare soltanto 124 richieste per le quali è necessario chiedere un perfezionamento; dunque per questi motivi invito i presentatori a ritirarlo.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/1163/6/8-Tab.11 mi esprimo favorevolmente sul punto 1) del dispositivo in quanto abbiamo messo in moto il meccanismo per predisporre il regolamento previsto dalla legge n.422 del 1993. Il problema è sul punto 2) e cioè rispetto al

canone. Su tale questione vorrei un dibattito sereno in quanto spesso se ne dà una interpretazione politica e proprio per questo è necessario affrontare il tema nelle sedi competenti. Infatti vanno coinvolti anche i Ministri del tesoro e delle finanze poiché non si può affidare tutto alla libera iniziativa del Ministro delle poste.

ALÒ. Chiedevamo di definire la questione nella legge finanziaria altrimenti si rischia di non risolverla neanche l'anno prossimo.

TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi permetto di suggerire una via più praticabile; se l'iniziativa viene presa dalla vostra Commissione tanto di guadagnato ma in ogni caso è necessario affrontare la questione con i Ministri competenti e i relativi uffici legislativi. Non posso risolverla soltanto io in quanto è un problema che ha collegamenti con la politica di bilancio, le entrate e così via. Pertanto si debbono coinvolgere i centri politici decisivi altrimenti non è corretto affermare che il Ministro delle poste non vuole trasferire il canone. So benissimo che, anche se volessi, da solo non potrei risolvere il problema.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione degli ordini del giorno.

STANZANI GHEDINI. Voglio esprimere la mia opinione sugli ordini del giorno. Innanzitutto ritengo importante rilevare la presenza del Ministro in Commissione, più volte sollecitata, anche perchè gli incontri con il ministro Tatarella sono quanto mai stimolanti sul piano non solo della chiarezza, che a volte non c'è, ma anche su quello del piacere del ragionare.

Per quanto riguarda la proposta del Ministro relativamente all'ordine del giorno 0/1163/1/8-Tab.11 di sostituire le parole «una figura responsabile» con «modalità adeguate», anche se credo di comprendere i motivi di tale suggerimento, ribadisco l'importanza di mantenere la prima stesura. Infatti io e gli altri firmatari pensavamo ad un'ipotesi ben precisa e cioè ad un organismo identificato dal Ministero con queste attribuzioni. La formulazione suggerita dal Ministro, anche se forse il risultato è lo stesso, mi lascia perplesso in quanto ci si potrebbe trovare di fronte ad un insieme di norme che renderebbero più difficile l'identificazione della figura responsabile. Pregherei pertanto il Ministro di tener conto di queste riflessioni.

Sul punto 2) dello stesso ordine del giorno abbiamo discusso a lungo se l'Autorità dovesse essere indipendente o neutrale o altro. Personalmente il mio interesse è che l'autorità sia indipendente ma, voglio precisare, potrebbe essere tale anche se fosse collocata nell'ambito del Ministero.

Il problema è di capire con quali garanzie eventualmente l'Autorità sarebbe costituita e garantita per essere effettivamente indipendente. Io ritengo necessario chiarire che per l'indagine conoscitiva la Commissione ha provveduto a svolgere approfondimenti: ci troviamo di fronte ad un'ipotesi di conclusione, che però deve essere ancora esaminata e approvata, nella quale si individuavano dei punti ben precisi, ma per alcuni di essi si metteva in evidenza che i dati e gli elementi raccolti non

portavano ad individuare un'unica soluzione, ma più possibili alternative. Uno di questi punti è proprio quello che riguarda l'Autorità.

Credo in questo modo di aver dato al Ministro una puntuale risposta sulla sua preoccupazione. Per quanto mi riguarda, io condivido la dizione «Autorità indipendente» perchè quello che mi interessa è che comunque questa Autorità, una volta costituita, veda garantita la sua indipendenza. Il fatto che l'Autorità sia indipendente per me non è necessariamente conseguenza del fatto che entri nell'uno o nell'altro contesto. Ho detto però anche che sulla configurazione di questa Autorità si sono fatte e sono emerse più ipotesi, per esempio se essa debba essere competente di tutto l'aspetto tecnologico sul fronte delle telecomunicazioni, separato dall'aspetto del *software*, cioè quello che entra nel merito dei programmi, o se invece debba essere un'Autorità unica, o se addirittura debbano essere poste in essere due Autorità, una per le telecomunicazioni vere e proprie ed una per il settore radiotelevisivo.

Il problema è aperto e questo va comunque riconosciuto; diversamente non avremmo potuto prendere una decisione. Nel redigere questo ordine del giorno si è tenuto conto anche delle indicazioni emerse dall'indagine conoscitiva sulla multimedialità, e l'indagine non ha offerto un'indicazione unica e definitiva.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/1163/2/8-Tab.11 rilevo una contraddizione fra la premessa ed il dispositivo, perchè effettivamente il dispositivo sembra voler ridurre l'insieme della problematica del Ministero alla questione della costituzione dell'Autorità. Questo non mi è chiaro ed ho delle perplessità in proposito.

PRESIDENTE. Senatore Stanzani Ghedini, lei ha facoltà di intervenire in sede di dichiarazione di voto sul solo ordine del giorno 0/1163/1/8-Tab.11. Sugli altri ordini del giorno potrà intervenire quando saranno posti ai voti.

BACCARINI. Sono disponibile ad accogliere la modifica proposta dal Ministro al punto 1) del dispositivo dell'ordine del giorno. Ritengo infatti che al Ministero non si possa sottrarre, anche in presenza della nuova legge, il diritto al coordinamento, nè il dovere della programmazione dell'indirizzo. Su questo abbiamo già discusso e concordato.

Il problema si pone invece al punto 2). Diceva poco fa giustamente il collega Stanzani che l'attuale formulazione è sufficientemente libera. Dopo le audizioni compiute, ci troviamo obiettivamente di fronte a più scenari e nessuno può dire quale sarà quello che si attuerà.

Ci sono però ancora senatori, Gruppi, forze politiche e culturali che ritengono che si debba andare verso un pluralismo nel settore delle infrastrutture portanti. Personalmente ritengo che il pluralismo potrà esserci solo su scala europea, se non addirittura mondiale.

C'è poi il problema relativo al modo in cui l'Autorità deve intervenire per quanto riguarda il pluralismo delle imprese e delle reti di servizi (e c'è chi ritiene che si possa comunque preservare una pluralità di intervento economico e di imprese) e la questione della garanzia del pluralismo nel campo dell'informazione. Nel corso delle audizioni sono state ventilate varie soluzioni, compresa quella di una Autorità che garantisca tale pluralismo e che, a mio avviso, dovrà essere sovranazio-

nale. Data la delicatezza degli aspetti è sorto il problema che tale Autorità non può essere confinata nei limiti del disegno di legge già elaborato dalla Commissione industria e cioè non può riguardare soltanto una questione di tariffe. È necessario infatti analizzare gli aspetti più importanti a partire dalla progettazione e dalla esecuzione dei programmi di queste autostrade della telematica. Per tali motivi la questione deve essere affrontata con chiarezza.

Inoltre credo che ci sia un livello di programmazione, di indirizzo e di coordinamento che non può essere sottratto alla determinazione del Ministero. C'è un livello di gestione che deve spettare ai soggetti che autonomamente dovranno agire sul mercato e c'è un livello di controllo tra i due poteri di indirizzo e programmazione e di gestione che spetta alla autonomia di una autorità di controllo che dovrà verificare l'effettiva adesione alle linee di programmazione.

Per tutti questi motivi sono d'accordo con la proposta del Ministro al punto 1) del dispositivo e sono favorevole a mantenere il punto 2) senza modifiche.

ROGNONI. Signor Presidente, signor Ministro, debbo riconoscere che le poche volte che abbiamo ascoltato il Ministro in Commissione, non abbiamo potuto fare a meno di apprezzare le sue straordinarie capacità politiche di mediare, capire, tenere aperti i problemi per giungere a soluzioni che nascono dal confronto.

Pertanto, proprio per la stima che nutro nei suoi confronti, le chiedo con forza di rinunciare alle due proposte di modifica. Il messaggio che si invia attraverso la sostituzione del riferimento alla figura responsabile con «modalità adeguate» è quello di allontanare nel tempo una decisione fondamentale per la strategia industriale nel nostro paese. Se togliamo questo riferimento forte, che ha un valore simbolico - non dimentichiamo che gli ordini del giorno hanno un valore simbolico - svuotiamo di qualsiasi significato l'ordine del giorno.

Il messaggio che vogliamo dare è quello di identificare una figura responsabile ed ha un valore simbolico forte. Se invece accettiamo la modifica con «modalità adeguate» rimandiamo alle calende greche il problema. La sua intenzione non è questa, ma il risultato rischia di essere tale.

La prego dunque di accettare la formulazione da noi proposta anche perchè è il risultato di un lungo dibattito e lei ha sempre dimostrato di essere sensibile e di riconoscere il valore del Parlamento; pertanto, accogliendo l'ordine del giorno nella formulazione che è stata sottoscritta dopo ore di discussione, terrebbe fede alla sua immagine. Un ordine del giorno che ha valore simbolico e che è scaturito da un dibattito intensissimo svoltosi in Commissione e da quattro mesi di indagini conoscitive non va svuotato di contenuto.

Signor Ministro, proprio per la sensibilità che ha sempre dimostrato nei confronti del Parlamento la invito a non farci dividere e a tenere in considerazione le mie osservazioni.

TATARELLA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Ogni invito al confronto e alla mediazione è musica per le mie orecchie. Mi rendo conto che la mia proposta attenua la formulazione, ma possiamo

modificare ulteriormente con «modalità ed organismi adeguati di coordinamento».

ROGNONI. Accolgo tale riformulazione.

TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Per quanto riguarda il punto 2) del dispositivo valuterei la possibilità di parlare di «organismo indipendente»

ROGNONI. Questo non posso accettarlo. Nel linguaggio comune l'Autorità è diventata un punto di riferimento anche legislativo: c'è quel margine di sana ambiguità necessaria nel momento in cui non abbiamo ancora scelto.

TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Va bene, allora sul primo punto abbiamo trovato l'accordo, sul secondo decidete pure liberamente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0\1163\1\8-Tab.11, di cui do lettura nel testo riformulato:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

tenuto anche conto delle indicazioni emerse dall'indagine conoscitiva sulla *multimedialità* condotta dalla Commissione stessa negli ultimi tre mesi,

considerato che:

a) l'avvento della tecnologia digitale sta determinando un rapido processo di convergenza tra i settori delle telecomunicazioni, dell'informatica e dell'emittenza radiotelevisiva ed attua, a livello mondiale, sia un'interconnessione di reti, sia la creazione di nuove infrastrutture di rete e lo sviluppo di una vastissima gamma di nuovi servizi;

b) il mondo delle comunicazioni sta attraversando una fase di espansione e globalizzazione pervasiva e impetuosa e tale da assumere i caratteri di una vera e propria rivoluzione;

c) la rivoluzione delle comunicazioni è dotata di una enorme forza di impatto sui modi e sulla qualità della produzione di cultura e di beni materiali e traina strategicamente forme e quantità dello sviluppo economico,

impegna il Governo:

1) a identificare in tempi brevi modalità ed organismi adeguati di coordinamento della politica industriale nei settori ad elevato contenuto tecnologico, che ponga tra le proprie priorità la redazione di un rapporto sugli orientamenti del mercato e sullo sviluppo della *multimedialità* e delle comunicazioni avanzate in Italia, con indicazioni di intervento per i pubblici poteri e per gli operatori privati;

2) a predisporre un progetto per la presenza italiana nei sistemi satellitari;

3) ad emanare i decreti attuativi delle direttive comunitarie in materia di telecomunicazioni, recuperando i quattro anni di ritardo già accumulato;

4) a creare il contesto legislativo necessario a concretizzare il proprio ruolo di armonizzazione e stimolo nella costruzione, attraverso un forte coinvolgimento delle autonomie locali, di reti di televisione via cavo (CATV), nella consapevolezza che senza il cavo non ha senso parlare di multimedialità e che il cablaggio del territorio, sviluppa la disponibilità di nuovi servizi utili ai cittadini;

5) a definire un nuovo piano per le telecomunicazioni, nel rispetto delle indicazioni comunitarie».

(0/1163/1/8-Tab.11)

ROGNONI, DE CORATO, ALÒ, BACCARINI, FALQUI, GEI, GIURICKOVIC, PEDRAZZINI, SCIVOLETTO, STANZANI GHEDINI

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno 0/1163/2/8-Tab.11.

TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Questo ordine del giorno è più restrittivo di quello già approvato. In questo ordine del giorno si dà per scontata la costituzione di un'Autorità di settore. Quindi, secondo me, andrebbero soppresse le parole «con particolare riferimento alla costituzione di una Autorità di settore». Introducendo questa modifica, non ho difficoltà ad accogliere l'ordine del giorno.

SCIVOLETTO. Accetto la modifica proposta dal Ministro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/2/8-Tab.11, nella seguente riformulazione:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che: in base al Capo II della legge 29 gennaio 1994, n. 71, di conversione con modifiche del decreto-legge 1º dicembre 1993, n. 487, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con i Ministri per la funzione pubblica e del tesoro, sentite le organizzazioni sindacali, doveva essere creata la struttura organizzativa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni attraverso la definizione:

a) dell'articolazione della sede centrale e delle sedi periferiche;
b) delle procedure di mobilità e di inquadramento del personale;

c) dell'assegnazione del personale agli uffici;

d) del riordino dell'Istituto superiore tecnico delle poste e delle telecomunicazioni e del Consiglio superiore delle poste e delle telecomunicazioni e dell'automazione;

e) della posizione pensionistica e previdenziale del personale transitato al Ministero;

f) del trasferimento gratuito, dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni al Ministero delle finanze, degli immobili da assegnare in uso al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni;

rilevato che il settore delle telecomunicazioni e delle radiocomunicazioni rappresenta il presupposto strategico per le prospettive di sviluppo della partecipazione democratica alla formazione e alla diffusione dell'informazione e della cultura, oltrechè fattore di crescita della modernizzazione e competitività del nostro sistema produttivo;

ritenuto che la ritardata emanazione dei decreti attuativi della legge n. 71 del 1994 ha determinato un grave disorientamento operativo per lo svolgimento dei compiti ministeriali previsti e non attribuiti ad alcuna struttura, con conseguenze negative per la tutela della cittadinanza e per la sicurezza ed efficienza delle telecomunicazioni e radiocomunicazioni nonché oggettiva condizione di disagio per il personale addetto, privo di qualsiasi inquadramento organico e riferimento contrattuale;

considerato che lo schema di decreto, tardivamente approntato, sembra contraddire lo spirito di riforma della legge operando un accentramento dei poteri nelle strutture alle dirette dipendenze del Ministro e svuotando di funzioni la figura del Segretariato generale,

impegna il Governo:

a dare attuazione immediata e conforme in tutte le sue parti alla legge di riordino del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nelle more di un adeguamento dell'assetto istituzionale delle telecomunicazioni nel rispetto delle indicazioni e degli orientamenti comunitari».

(0/1163/2/8-Tab.11)

STAJANO, SCIVOLETTO, CARPINELLI, ROGNONI,
ANGELONI

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno 0/1163/3/8-Tab.11.

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Ad un più attento esame di questo ordine del giorno, mi sono sortite delle perplessità sul punto 5, dove si prevede il mantenimento del carattere pubblico della Stet. Faccio presente al senatore Alò che in questo campo si sta andando verso una privatizzazione, quindi vorrei capire esattamente il significato di questo inciso.

ALÒ. Sulla questione ho già risposto al senatore Terracini e mi accingo a rispondere al relatore. Affermando il carattere pubblico della Stet ci riferiamo non a quanto dicono i giornali tutti i giorni, ma a ciò che il Senato ha già deliberato. Richiamo infatti l'attenzione dei colleghi su un ordine del giorno approvato dal Senato che «impegna il Governo ad avviare in sede parlamentare un approfondito dibattito per delineare una politica nazionale per l'intero settore telematico che, mantenendo il carattere pubblico della Stet preveda la costituzione di un polo integrato

telefonico delle comunicazioni ed informatico, costituito dalle aziende del gruppo Stet, dalla Rai, dall'Ansa, dalle aziende nazionali di informatica (Finsiel e Olivetti) ai fini dell'approvazione di un vero e proprio piano per le telecomunicazioni». Dunque, il Senato ha già deciso in tale senso sulla questione. Personalmente mi sembra che l'ordine del giorno al nostro esame non vada oltre, a meno che non ci basiamo su quanto scrive tutti i giorni il «Sole 24 Ore», ma io faccio riferimento ad atti parlamentari e rispetto a questi non stiamo operando forzature.

FAGNI. Voglio ribadire quanto affermato dal collega Alò. Ritengo giusto che nel definire un piano per le telecomunicazioni si preveda il mantenimento del carattere pubblico della Stet. Non si tratta di un obbligo tassativo ad andare in questa direzione ma ad approfondire taluni aspetti. La Stet infatti rappresenta un centro nevralgico, lo snodo delle telecomunicazioni, un punto importante attraverso il quale passano le informazioni ed i dati e cioè aspetti che attengono alla libertà e alla democrazia nel nostro paese; la previsione del mantenimento del carattere pubblico non obbliga il Governo a muoversi in questa direzione.

Inoltre, purtroppo gli ordini del giorno, anche se mi dispiace dirlo, hanno un valore molto relativo, tanto è che a distanza di tempo si scopre che un ordine del giorno sul quale c'era un vasto consenso anche del Governo è rimasto un sogno nel cassetto, come è dimostrato da quello precedentemente richiamato.

Invito pertanto il Ministro ad approfondire questo argomento; non si tratta infatti di decidere se sia meglio che le aziende siano pubbliche o se è preferibile che siano private, ma di valutare caso per caso l'opportunità di mantenere il carattere pubblico o di seguire la via della liberalizzazione totale.

ROGNONI. Mi dispiace non essere d'accordo con il senatore Alò, ma sul punto 5) del dispositivo ho delle perplessità. Mentre il complesso dell'ordine del giorno è condivisibile e mi auguro che venga approvato, il punto 5) potrebbe limitarsi alle parole: «a definire il piano delle telecomunicazioni del «sistema paese» che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione». Infatti non capisco bene che cosa si intenda per polo integrato nel senso che dovrebbe essere detto chiaramente che si vuole una Stet pubblica, operando cioè una scelta politica e strategica che anticipa però sia le conclusioni di questa Commissione che il dibattito politico in corso. In questa maniera voterei contro, ma sarebbero chiare le motivazioni.

Mi sembra che con la formulazione attuale non si affronta il nodo del cosa si vuole fare e del modo in cui l'elemento di competizione del mercato debba agire nel settore delle telecomunicazioni.

Ritengo che sia preferibile non affrontare la polemica se la Stet debba essere pubblica o privata in quanto è un discorso ampio che non si può risolvere con un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Mi sembra dunque che lei ipotizzi una votazione per parti separate.

STANZANI GHEDINI. Se venisse accolta la formulazione del senatore Rognoni l'ordine del giorno sarebbe inammissibile in quanto non fa che ripetere puntualmente il contenuto del primo ordine del giorno; per questa ragione non sono d'accordo a porre in votazione l'ordine del giorno per parti separate. Infatti l'unico elemento che distingue quest'ordine del giorno dall'altro è il punto 5).

È vero però che, nel corso delle discussioni a seguito delle varie audizioni ho avanzato perplessità sull'opportunità di privatizzare la Stet. Ma un conto è avanzare perplessità ed altra cosa è arrivare ad una enunciazione come questa che comporta già una scelta. Pertanto, con riferimento anche alle informazioni raccolte nel corso dell'indagine conoscitiva, non ritengo rispondente la conclusione cui giunge l'ordine del giorno al nostro esame.

Per tali motivi invito i presentatori a ritirare l'ordine del giorno.

ALÒ. Io, signor Presidente, non me la sento di tradire il voto del Senato; chi se la sente lo faccia. Perciò sarei favorevole solo se la parola «preveda» fosse sostituita con «non escluda». Non posso farmi dettare la linea dai giornali.

STANZANI GHEDINI. Anch'io sarei favorevole a sostituire la parola «preveda», al punto 5, con le parole «non escluda», ma a patto che si tolga il riferimento all'indagine conoscitiva di questa Commissione.

ROGNONI. Mi pare che il senatore Alò abbia dato un suggerimento molto coerente. A mio avviso però il punto 5) del dispositivo potrebbe limitarsi alle parole: «a definire il piano delle telecomunicazioni del "sistema paese" che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione».

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Faccio mie alcune delle osservazioni svolte dal senatore Rognoni. Chiedo la votazione per parti separate dell'ordine del giorno.

Si tratta di questioni delicate ed importanti, e d'altra parte è difficile per un ordine del giorno trattarle con chiarezza.

ALÒ. Propongo la seguente formulazione al punto 5): «a definire il piano delle telecomunicazioni del sistema paese che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione, non escluda il mantenimento del carattere pubblico della Stet, stimolando la costituzione di un grande polo integrato del settore delle telecomunicazioni».

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. A mio avviso al punto 5) si potrebbe apportare la seguente modifica: «che preveda il mantenimento di una significativa presenza pubblica della Stet, che stimoli la costituzione di un grande polo integrato delle telecomunicazioni».

GIURICKOVIC. Il problema riguarda il concetto di stimolare «la costituzione di un grande polo integrato». Si tratta infatti di una contradd-

dizione con quanto si afferma poco prima relativamente all'utilizzo del lavoro di indagine svolto dalla Commissione. Infatti dagli interventi e dalle valutazioni espressi nel corso delle varie audizioni si evince che l'esigenza del paese è nel senso di una forte liberalizzazione del mercato e di un sistema pluralista nel settore delle telecomunicazioni.

La costruzione di un grande polo, per giunta integrato, è in contraddizione con quanto affermato nei lavori della Commissione poiché attraverso il grande polo si rischia di riprodurre il monopolio. Il polo integrato inoltre va in senso contrario a quanto affermato circa l'esigenza di separare il momento della produzione, quello della installazione, della gestione e così via.

Mi chiedo da quale dibattito nasca la proposta di un grande polo integrato in quanto dall'indagine conoscitiva effettuata in Commissione emergono posizioni opposte. Se volessimo essere fedeli a quei lavori dovremmo affermare che è necessario stimolare un sistema pluralista in grado di competere a livello internazionale.

TERRACINI. Voglio ricordare quanto avvenne in Senato nel corso dell'approvazione dell'ordine del giorno. Allora si disse che il Governo prima di procedere alla privatizzazione della Stet avrebbe dovuto informare il Senato; si trattava cioè di un invito al Governo ad approfondire la questione in attesa di decidere.

Questo era lo spirito del voto del Senato e per tali motivi sono favorevole alla proposta del senatore Rognoni.

ALÒ. Ci siamo trovati d'accordo su alcuni aspetti e non su altri, ma fino a questo momento sono emerse diverse ipotesi. Se vogliamo arrivare ad un voto unanime accetto, anche se per me è doloroso, che la parola «preveda» sia sostituita da «non escluda» anche se ciò è meno di quanto stabilito dall'ordine del giorno approvato dal Senato. Se il relatore non è d'accordo, ne prendo atto ed accetto la sua formulazione.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Ritengo che il punto 5) del dispositivo potrebbe essere riformulato come segue: «a definire il piano delle telecomunicazioni del sistema paese che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione, preveda il mantenimento di una significativa presenza pubblica nella Stet, stimolando la costituzione di un grande polo di settore».

ALÒ. Accolgo la formulazione proposta dal relatore.

GIURICKOVIC. In linea con quanto precedentemente affermato e con il lavoro di indagine svolto dalla Commissione, ritengo di poter accogliere questo ordine del giorno soltanto se conforme alle risultanze emerse da quei lavori. Pertanto condiziono il mio voto positivo al fatto che si tolga il riferimento al polo integrato e si sostituisca con «stimolando la costituzione di un sistema nazionale pluralista e articolato in grado di competere e cooperare in ambito internazionale».

Se invece si intende sottolineare il grande polo e cioè ribadire il monopolio attuale, poichè ciò è in netta contraddizione con le indicazioni dell'Unione europea sarò costretto a votare contro.

BACCARINI. Forse se al posto di «significativa presenza pubblica» si dicesse «prevalente presenza pubblica» potrei accettarlo. La politica di privatizzazione è inficiata da una questione di fondo rappresentata dall'occupazione di potere che, negli ultimi anni, ha stravolto i meccanismi di formazione delle classi dirigenti che si erano sperimentati tortuosamente nei primi trent'anni della nostra Repubblica. Le partecipazioni statali hanno svolto una funzione decisiva per lo sviluppo economico del paese e credo che per una politica di omogeneizzazione del territorio nazionale non si possa fare a meno di una presenza pubblica forte in alcuni settori produttivi.

Quello delle telecomunicazioni è il settore che rappresenta lo sviluppo futuro del nostro paese, così come l'energia è stato il settore portante della prima grande stagione di sviluppo del paese, ed è necessario che tutti i cittadini d'Italia partecipino all'Unione europea, non soltanto le regioni settentrionali.

Ho molte perplessità sulla tesi secondo la quale il bene è rappresentato dal privato ed il male dal pubblico; il settore privato ha dimostrato di essere tributario almeno per trent'anni di classe dirigente rispetto a quello pubblico. Voto contro se non si inserisce il prevalente carattere pubblico.

STANZANI GHEDINI. Sottopongo all'attenzione della Presidenza la mia osservazione precedente. Non sono d'accordo con la proposta del relatore; a mio avviso il punto 5), che deve essere posto in votazione per primo, potrebbe essere così formulato: «non escluda il mantenimento del carattere pubblico della Stet». Toglierei dunque l'ultima parte, altrimenti voto contro.

ROGNONI. Mi sembrava che la mia fosse una posizione corretta in quanto è in corso un dibattito che non ha ancora sciolto un nodo fondamentale. Con un ordine del giorno non si può decidere se privatizzare o meno la Stet, però si può influenzare questo aspetto. Io non sono d'accordo, se lo spirito delle modifiche proposte è quello di mantenere una significativa presenza pubblica, di predisporre con un ordine del giorno una indicazione che in realtà, oltre a sembrarmi sbagliata, deve ancora essere definita ed approvata. Quindi sarò favorevole a questo ordine del giorno solo nel caso che si dica «che non escluda il mantenimento del carattere pubblico della Stet».

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Ritiro la mia proposta. Avverto però che sarò costretto a votare contro l'ordine del giorno nel suo insieme.

TATARELLA, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Faccio mie le valutazioni iniziali del senatore Stanzani Ghedini e quelle finali del senatore Terracini. Il senatore Stanzani ha suggerito una via che è

risultata impercorribile, cioè ha invitato il senatore Alò a ritirare un ordine del giorno connesso con un ordine del giorno approvato dall'Aula. Il senatore Terracini ha ricordato che quell'ordine del giorno fu votato nel senso di stimolare il Governo ad avere uno scambio con il Parlamento prima di privatizzare la Stet. Il senatore Alò ha sostenuto di non sentirsela di venir meno ad un voto espresso dal Senato. Mi permetto di ricordarle, senatore Alò, che la sua non è una posizione condivisa in quanto componente del Senato, ma in quanto espressione di un Gruppo politico che sul punto, isolato rispetto a tutti gli altri Gruppi, si era espresso per il lato pubblico della Stet. Il dibattito sulla Stet è iniziato in Italia con un solo gruppo favorevole al carattere pubblico e non privatizzabile della Stet. Tutti gli altri Gruppi avevano un approccio diverso.

Sta di fatto che i motivi per cui siamo in operoso colloquio con la Stet rispetto alle clausole non riconducibili nella convenzione, è in funzione della privatizzazione, perchè l'argomento che utilizza la Telecom è di non depotenziare un gruppo che sta per essere privatizzato, altrimenti sul mercato vale di meno. In un processo delicatissimo di un colloquio a più voci per arrivare alle migliori condizioni sul mercato, un accenno così marcato, così vistoso, non è un contributo in negativo rispetto ad una decisione che comunque in linea di principio, salvo le diversificate posizioni, si sta prendendo?

Ritengo che non sia il caso di introdurre delle indicazioni e delle ipotesi mentre è in atto un dibattito ed un processo di privatizzazione e vi è il tentativo di non indebolire il gruppo sul mercato della privatizzazione. Per questo penso che l'invito del senatore Stanzani di ritirare l'ordine del giorno è politicamente la cosa più saggia ed utile. Qualsiasi posizione politica in proposito la si può esprimere con gli strumenti a disposizione in tutte le sedi proprie. Per cui timidamente faccio mia la proposta di collegare questa tesi al dibattito politico, senza inserirla in un documento che in questi giorni può essere utilizzato in vario modo dalle forze del mercato e del depotenziamento.

FAGNI. Voglio dire preliminarmente che nel giro di dieci minuti sono cambiate tre o quattro volte le posizioni di tutte le forze politiche, escluso una. Sono state suggerite delle modifiche, e poi si è detto che non erano possibili. A questo punto, quanto meno dal resoconto stenografico, queste cose verranno fuori.

Propongo una riformulazione in tal senso del punto 5): «a definire il piano delle telecomunicazioni del sistema paese che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione, non escludendo il mantenimento del carattere pubblico della STET e stimolando la costituzione di un grande polo di settore». Intendo per polo di settore, e lo dico al senatore Giurickovic, un polo misto pubblico-privato; queste sono tutte ipotesi perchè noi non escludiamo che in prospettiva si possano trovare dei gestori che insieme stiano all'interno di un polo. Questa è la nostra posizione.

DE CORATO, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Chiedo la votazione per parti separate dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Procederemo alla votazione per parti separate.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/3/8-Tab.11, presentato dai senatori Alò e Fagni, fino al punto 4). Ne do nuovamente lettura:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che:

a) la legge 29 gennaio 1994, n. 71, ha disposto la trasformazione dell'amministrazione delle Poste e delle telecomunicazioni in ente pubblico economico e la riorganizzazione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che, oltre ai compiti di indirizzo, controllo e coordinamento, assume rilevanti compiti nella regolazione del mercato televisivo e delle telecomunicazioni;

b) la cosiddetta rivoluzione nel settore delle telecomunicazioni, in seguito alla tecnologia digitale, si realizza per un verso grazie alla convergenza tra telecomunicazioni, informatica, emittenza radiotelevisiva, e per un altro verso con la concentrazione ed affermazione sul piano internazionale di grandi gruppi;

c) la rivoluzione nel settore delle telecomunicazioni contribuisce alla creazione di un nuovo mercato a sua volta sollecitato e accompagnato dallo sviluppo di una serie di nuovi servizi con una ricaduta di enorme rilevanza sia sotto il profilo dell'impatto culturale che di quello più propriamente economico;

d) altri Paesi europei (Francia, Germania) in considerazione del valore strategico del settore delle telecomunicazioni non hanno ritenuto dover utilizzare la sola motivazione di ordine finanziario per procedere ai processi di privatizzazione di questo settore;

e) è necessario recuperare ritardi ed errori legislativi che a loro volta hanno ritardato lo sviluppo del mercato delle telecomunicazioni,

impegna il Governo:

1) ad applicare, predisponendo i necessari decreti, l'intera normativa comunitaria;

2) a predisporre un piano nazionale per le comunicazioni via satellite;

3) a predisporre un piano per lo sviluppo del cablaggio del territorio;

4) a ridefinire il piano delle frequenze radio-tv;

È approvato.

Passiamo alla votazione del punto 5) del dispositivo nella seguente riformulazione:

5) a definire il piano delle telecomunicazioni del sistema paese che utilizzi il lavoro di indagine svolto da questa Commissione, non escludendo il mantenimento del carattere pubblico della Stet e stimolando la costituzione di un grande polo di settore».

SCIVOLETTO. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti il punto 5) del dispositivo.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno 0/1163/4/8-Tab.11, che il Ministro ha dichiarato di accogliere come raccomandazione.

FAGNI. Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/1163/4/8-Tab.11 prendo atto che il Ministro accoglie il documento come raccomandazione e non insisto per la votazione, ma invito il Ministro a tener presente la questione della valutazione dei beni patrimoniali della ex ASST.

Dal verbale della commissione alla quale era stata affidata la valutazione dei beni, sembra che questa ammonti a 4.496 miliardi (il complesso dei beni comprende beni immobili, mobili, oltre alle centrali attrezzate in fibra ottica). Poichè è avvenuto il passaggio dalla ASST alla Iritel Spa e successivamente quest'ultima è stata conferita in Telecom vorremmo sapere cosa è stato di questo complesso di beni patrimoniali e se sia stato accertato il valore. Infatti si tratta di beni di proprietà pubblica che sono passati ad una società sempre pubblica, ma è necessario sapere se tale società rimarrà pubblica o domani diventerà privata.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno 0/1163/5/8-Tab.11.

FAGNI. Ritiro l'ordine del giorno 0/1163/5/8-Tab.11.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno 0/1163/6/8-Tab.11.

ALÒ. Intendo mantenere il testo senza modifiche in quanto le proposte del Ministro mi trovano in totale disaccordo.

Non rientrava nei compiti del Ministro delle poste dare attuazione alla legge certamente dall'ottobre 1993 fino al maggio 1994, ma da quest'ultima data ad oggi egli era tenuto a dare corso alla normativa e quindi a porre all'attenzione del Governo la necessità di trovare le risorse necessarie a coprire il vuoto che si determina, dando applicazione all'articolo 10 della legge n. 422 del 1993.

Non riesco a capire la ragione per cui il Governo non è giunto a definire il problema nel disegno di legge finanziaria per l'anno 1994. La questione deve essere risolta, altrimenti l'attuale Governo e il Ministro delle poste si rendono responsabili della non applicazione di una normativa con le conseguenze che ne derivano.

Il richiamo alle necessità del coinvolgimento dei Ministri del tesoro e delle finanze potrei capirlo se fosse fatto da un cittadino ma viene proprio dal Ministro delle poste che, facendo parte del Governo, deve affrontare la questione, non può sottrarsi dicendo che non ci sono i soldi, a meno che non ritenga che si tratti di una legge di serie B; ma, a mio avviso, la legge n. 422 del 1993 è di primaria importanza ai fini del mantenimento del pluralismo.

Prendo atto della risposta del Ministro, ma confermo il mio disaccordo, pur nutrendo la speranza che, nel corso dell'esame della legge finanziaria, tutti, a cominciare dal ministro Tatarella, ci impegneremo per risolvere il problema.

Per questi motivi mantengo il testo; non potrei fare diversamente in quanto si tratta di rispettare una legge; il ministro non mi induca all'illegalità.

DE CORATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Chiedo la votazione per parti separate.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/6/8-Tab.11, presentato dai senatori Alò e Fagni, fino al punto 1) del dispositivo. Ne do nuovamente lettura:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che:

- a) l'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 impegna il Governo a trasferire una quota del canone RAI alle emittenti radiotelevisive locali;
- b) tale trasferimento deve avvenire previo regolamento del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che a tutt'oggi non ha dato corso a tale adempimento con grave danno per le imprese del settore,

impegna il Governo:

- 1) a predisporre con urgenza il regolamento e il conseguente trasferimento delle risorse finanziarie previsti nella citata legge 422 del 1993;

È approvato.

Passiamo alla votazione del punto 2) del dispositivo. Ne do lettura:

- 2) a definire, nell'*iter* di approvazione delle legge finanziaria criteri e risorse finanziarie per la piena applicazione del già citato articolo 10 della legge n. 422 del 1993 sin dal 1994».

(0/1163/6/8-Tab.11)

ALÒ, FAGNI

STANZANI GHEDINI. Non tutte le leggi sono buone, questa è una legge demagogica e già da quando fu approvata si sapeva che sarebbe stato difficile applicarla senza creare una grande confusione proprio tra quei soggetti che vorrebbe favorire, e cioè le emittenti locali. Vorrei sapere quali criteri si possono inventare per distribuire una certa somma di denaro a favore delle emittenti locali.

Al di là degli argomenti proposti dal Ministro, a mio avviso si tratta di una legge che va contro gli interessi di quei soggetti, oltre ad essere una normativa assistenziale. Pertanto io, che sono contrario allo Stato assistenziale, sono anche contrario a questa legge.

PRESIDENTE. Metto ai voti il punto 2) del dispositivo.

Non è approvato.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno 0/1163/7/8-Tab.11.

STANZANI GHEDINI. Nell'ordine del giorno 0/1163/7/8-Tab.11 cerco di mettere in evidenza l'urgenza di rilasciare le concessioni. Prendo atto delle comunicazioni del Ministro circa l'assegnazione delle concessioni; infatti, sia in termini normativi che di fatto, il panorama sta cambiando.

Nessuno di noi penso sia in grado di capire come evolva la situazione, ma certamente bisogna sanare il fatto che le emittenti nazionali hanno la concessione e quindi sono legittimate, mentre non altrettanto avviene per le emittenti locali. Il Ministro ha fornito assicurazioni che si provvederà a sanare tale situazione di disparità entro la fine dell'anno, per cui ritiro l'ordine del giorno altrimenti metterei in dubbio le dichiarazioni del Ministro.

Ma voglio sottolineare l'importanza di questa necessità in quanto purtroppo ci troviamo ancora in una situazione disastrosa: è vero che le concessioni dovrebbero essere assegnate dopo che si è rifatto il piano di assegnazione delle frequenze, ma provvedere a ciò entro il 31 dicembre è quasi impossibile. Poiché esiste una legge dello Stato è necessario chiarire meglio quale possa essere in prospettiva il panorama verso cui tenderà l'evoluzione del settore radiotelevisivo nel suo complesso. Può darsi che emergano delle opportunità per utilizzare quella legge: diversamente, a mio avviso, anziché arrecare un vantaggio si arrecherebbe un danno. Una questione di cui volevo parlare e su cui volevo dei chiarimenti era quella relativa al satellite, ma a questo punto mi guardo bene dall'aprire questo discorso. Tuttavia il satellite potrebbe essere una strada attraverso cui utilizzare una legge dello Stato in vigore.

Ritiro il mio ordine del giorno, avendo preso atto delle dichiarazioni rese dal Ministro, che lo ha sostanzialmente accolto.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, ricordo che nella seduta di ieri avevo posto al Sottosegretario una precisa domanda in ordine ai 28 mila miliardi di credito dello Stato verso l'Ente Poste. Il Sottosegretario mi aveva assicurato che oggi avrebbe risposto il Ministro.

TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Do assicurazione che invierò al più presto una risposta precisa e dettagliata per iscritto.

PRESIDENTE. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto favorevole alla 5ª Commissione sulle tabelle 11 e 11-ter, nonché sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione, senatore De Corato.

SCIVOLETTO. Annuncio il voto contrario del mio Gruppo e preannuncio la presentazione di un rapporto di minoranza sulla tabella n. 11, il cui contenuto è già stato illustrato nel corso dei nostri interventi e che riguarda soprattutto la questione della riforma del Ministero e quella della delega concernente l'Autorità per le telecomunicazioni. Ci dispiace

che proprio quando il Ministero potrebbe essere un Ministero di programmazione, di progetto, di controllo e di indirizzo, perchè è stato svuotato della gestione delle poste e dei servizi, esso stia perdendo questa grossa occasione per mancanza di cultura politica e divisione strategica e non stia svolgendo il ruolo che sarebbe necessario nell'interesse del paese.

ALÒ. Esprimo il voto contrario del mio Gruppo e preannuncio la presentazione di un rapporto di minoranza. In esso approfondiremo le nostre osservazioni non solo sulla parte generale, ma anche su aspetti particolari. Ad esempio, non siamo nelle condizioni di avere trasparenza rispetto alla riorganizzazione del Ministero. I nostri ordini del giorno servivano anche a capire che cosa sia accaduto nell'ultimo anno e mezzo.

Noi riteniamo, ad esempio, di una certa gravità che una parte della Commissione ha ritenuto di non dover ottemperare ad impegni assunti in Aula e - cosa ancora più grave - di non chiedere al Governo il rispetto puntuale delle leggi esistenti. Se queste leggi sono più o meno buone - faccio osservare a qualche collega - un conto è la valutazione politica, un conto è l'esistenza di un'altra legge che abroga la precedente.

Per queste ragioni il nostro voto è contrario e ripresenteremo in tutte le sedi opportune quelle parti dei nostri ordini del giorno che non hanno trovato in questa sede accoglimento.

BACCARINI. Sui processi di riorganizzazione del Ministero e sull'adeguamento delle linee di questo processo ci sono dei ritardi che noi avevamo sottolineato anche con una apposita interrogazione nelle settimane scorse. Prendo atto delle dichiarazioni rese dal Ministro, che mi sembrano impegnarlo a muoversi rapidamente sulla base del primo ordine del giorno che abbiamo approvato.

Resta il problema di una legge finanziaria che non mi trova assolutamente favorevole, e quindi il nostro voto contrario va riferito soprattutto alla struttura di questa legge, ad un discorso di carattere generale.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la mia proposta.

È approvata.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17,30.

MERCOLEDÌ 30 NOVEMBRE 1994

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 18,10.

(1163) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(Tabelle 10, 10-bis e 10-ter) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 10, 10-bis e 10-ter. Rapporto favorevole alla 5^a Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 1163 (tabelle 9, 9-bis e 9-ter, tabelle 10, 10-bis e 10-ter) e del disegno di legge finanziaria n. 1162, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprediamo l'esame delle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, sospeso nella seduta antimeridiana.

Passiamo all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

preso atto che nel disegno di legge finanziaria per il 1995 non viene definita la realizzazione del tronco ferroviario ad alta velocità Genova-Milano-Venezia probabilmente per mancanza di idonee risorse,

impegna il Governo:

a cercare soluzioni alternative di finanziamento in modo da rendere possibile la realizzazione di questa grande linea trasversale ad alta velocità che - qualora non costruita - rischierebbe di emarginare dalla grande rete europea ferroviaria ad alta velocità proprio la zona più produttiva del nostro Paese, con il rischio di dirottare verso altre direttrici i traffici e il relativo sviluppo industriale».

(0/1163/1/8-Tab.10)

TERRACINI, GEI

Il contenuto dell'ordine del giorno n. 1 è molto semplice. Ci rendiamo conto delle difficoltà economiche esistenti per la realizzazione del tronco ferroviario ad alta velocità Genova-Milano-Venezia, che ne rendono problematica l'esecuzione, ma si tratta di una linea fondamentale, che favorisce il collegamento Est-Ovest e che permetterebbe, inoltre, di non deviare al di là delle Alpi parte del traffico di una zona così altamente industrializzata.

Chiediamo che il Governo studi delle soluzioni alternative, possibilmente ricorrendo a risorse private o di tipo internazionale, per verificare l'ipotesi di accelerare i tempi di realizzazione di questa linea, che consideriamo la più trafficata e la più importante d'Italia.

CAPPELLI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere del Governo sull'ordine del giorno n. 1 è positivo, anche in base a quanto esposto dal senatore Gei.

ROGNONI. A titolo del tutto personale, mi associo a quanto detto dal senatore Gei e dichiaro sin d'ora che voterò a favore dell'approvazione dell'ordine del giorno in esame.

BACCARINI. Credo che sia assolutamente condivisibile quest'ordine del giorno, per le motivazioni già addotte.

Certamente la realizzazione di questa linea è prioritaria tanto per il settore trasportistico che per quello industriale dell'intera nazione.

ALÒ. Dichiaro il voto contrario del mio Gruppo all'approvazione dell'ordine del giorno n. 1 per quanto già affermato in discussione generale ed in base ad un impegno che abbiamo assunto con altri Gruppi, che prevede addirittura la richiesta di sottrarre risorse a questo progetto, per come si è configurato.

FALQUI. Esprimo il voto contrario del nostro Gruppo all'ordine del giorno n. 1, per due motivazioni.

La prima può sembrare un paradosso. Ritengo giusta, infatti, la considerazione che i senatori Terracini e Gei hanno svolto, in merito alla priorità che quest'asse riveste nell'ambito del piano europeo dei trasporti; il richiamo al rischio di dirottare verso altre direttrici la movimentazione è reale, ma è in disaccordo con le priorità fissate dal piano stesso. Ma allora, evidentemente, erano anche giuste quelle considerazioni che il nostro Gruppo - ma anche altri colleghi - hanno avanzato

in seno a questa Commissione al ministro Fiori circa la non rispondenza alle esigenze delle sue indicazioni, presenti sia nell'accordo di programma che nelle scelte che vengono esposte nel disegno di legge finanziaria: queste indicazioni, allora, erano il segno di una scelta politica che andava contro le priorità definite dal piano europeo dei trasporti. «Chi troppo vuole nulla stringe», dice il proverbio. Si devono rispettare fino in fondo queste priorità; non si tratta allora di reperire risorse aggiuntive, ma di impiegare adeguatamente quelle che esistono. Così facendo, d'altra parte, non si hanno però a disposizione risorse utilizzabili per realizzare assi non prioritari rispetto al piano europeo dei trasporti.

Votiamo quindi contro l'approvazione del suddetto ordine del giorno per queste considerazioni, ma anche perchè riteniamo che il vero problema è quello della velocizzazione e del potenziamento della rete ferroviaria già esistente; continuando a ragionare sulla base del sistema di trasporto ad alta velocità si incappa - mi dispiace per le considerazioni espresse dai senatori Gei e Terracini - in questi equivoci, per cui la presenza di precisi impegni assunti con l'elettorato, determina l'impossibilità a sottoscrivere altro.

CARPINELLI. Anche noi voteremo contro l'approvazione dell'ordine del giorno n. 1.

È ovvio, e fuori discussione, che in un progetto di alta velocità non possa non essere ricompresa la linea da Genova a Trieste: sarebbe assurdo non condividere questa ipotesi, ma ci sono motivazioni di forma e di sostanza che ci impediscono di aderire a questo ordine del giorno.

Non è ipotizzabile l'approvazione di questo ordine del giorno per quanto abbiamo qui affermato nella seduta antimeridiana - e mi dispiace che oggi pomeriggio sia presente un altro Sottosegretario, perchè certe considerazioni derivano da quanto detto questa mattina -, ma anche perchè non mi sembra serio e corretto che in questa fase ognuno di noi porti avanti il suo «pezzetto» di piano dei trasporti. Proprio questa mattina ho invece personalmente sostenuto che ci deve essere una linea guida, una strategia complessiva che deve garantirci la definizione di una serie di direttrici fondamentali, cui apportare il proprio contributo significativo, per poi poter concretamente passare alla realizzazione pratica di questa fase.

Esistono inoltre anche delle perplessità sul come è stata pensata l'alta velocità, per la poca chiarezza sul tipo di investimenti che verranno effettuati o su quale sia l'effettiva ripartizione tra gli oneri a carico dello Stato e quelli - pochi - a carico dei privati; ma soprattutto è poco chiara la riqualificazione del sistema ferroviario italiano, con le implicazioni relative al sistema ad alta velocità, in particolare per le interconnessioni e le dorsali Est-Ovest rispetto alle grandi direttrici Nord-Sud, poichè il progetto appare del tutto svincolato da un disegno complessivo.

Il nostro voto sarà quindi contrario per le motivazioni che ho esposto; motivazioni critiche, ma non preconcepite nei confronti di una linea che è tutto sommato il completamento ovvio e necessario per un progetto di alta velocità che intenda collegare il nostro paese all'Europa.

TERRACINI. Il senatore Gei ha già spiegato le ragioni per le quali abbiamo presentato il nostro ordine del giorno.

Volevo far presente all'onorevole Sottosegretario che in una delle rare volte in cui il ministro Fiori è venuto qui in Commissione avevo posto una domanda proprio sulla questione relativa alla linea Genova-Milano, perchè circolavano voci che ci fossero resistenze alla sua realizzazione. Il ministro Fiori mi ha risposto «a voce»; poi mi ha scritto una lettera che ho con me: ivi si dice che «le risorse oggi disponibili non consentono ancora di avviare il progetto della realizzazione della Genova-Milano, a parte il preforo». Il «preforo», è un sondaggio di 14 chilometri della galleria che passa sotto i Giovi, che si effettuerà per rilevare quale tipo di materiale vi sia.

Contrariamente a quanto il ministro Fiori aveva affermato, si sostiene che non esistono finanziamenti, laddove il Ministro aveva assicurato che di anno in anno, di qui al 2000, sarebbero stati previsti stanziamenti per portare a termine la tratta Genova-Milano. In seguito alla lettura della risposta consegnata alla Commissione, insieme al senatore Gei ci è parso opportuno predisporre un ordine del giorno che individuasse soluzioni diverse. Queste ultime potrebbero essere rappresentate da privati, da gruppi internazionali o da gruppi legati al porto di Genova, che potrebbero avere un certo interesse in tale realizzazione.

ROGNONI. Dal momento che la mia posizione si distingue da quella del Gruppo cui appartengono, vorrei soffermarmi su di un aspetto importante. Inserire il discorso della velocizzazione del tronco Genova-Milano-Venezia (tra l'altro con emendamenti presentati alla Camera che hanno ricevuto il nostro voto favorevole viene ben definito nel disegno di legge finanziaria cosa si intende per alta velocità) significa introdurre correzioni importanti che danno un valore al concetto di velocizzazione. Tuttavia, se si guarda alla Liguria, in modo particolare, il discorso relativo alla tratta Ventimiglia-Genova risulta assolutamente prioritario, giacchè collegare Genova a Milano e non alla Francia non aiuta quel discorso di integrazione dei trasporti di cui la Liguria ha enorme bisogno, se non si vuole che i suoi restino isolati rispetto alla intermodalità che nasce e si collega con il resto dell'Europa.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/1/8-Tab-10, presentato dai senatori Terracini e Gei.

È approvato.

Segue l'ordine del giorno 0/1163/2/8-Tab.10:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

impegna il Governo:

nel quadro di una velocizzazione della rete ferroviaria del Paese e della omogeneizzazione dei servizi sull'intero territorio nazionale, a con-

siderare prioritari i seguenti interventi trasversali che riadeguino i collegamenti, a maglia, fra nord e sud e fra l'Adriatico e il Tirreno:

- la Pontremolese, come alternativa a nord del nodo Bologna-Firenze;
- la Falconara-Orte-Roma, come alternativa a sud;
- la Catanzaro Lido-Lamezia

ed i lavori di ristrutturazione e ripristino della Sicignano-Lagonegro, nonché a reperire le risorse necessarie per il finanziamento dello studio di fattibilità della velocizzazione della Battipaglia-Praia a mare».

(0/1163/2/8-Tab.10)

BACCARINI, MEDURI, GEI, COVIELLO, PINTO

BACCARINI. Signor Presidente, ho già illustrato l'ordine del giorno nella seduta di questa mattina.

CARPINELLI. Signor Presidente, siamo fortemente favorevoli a questo tipo di potenziamento, trattandosi di linee trasversali, che sono in grado di mettere in collegamento con il sistema centrale, in questa grande dorsale Nord-Sud, alcune regioni ed alcuni territori che altrimenti resterebbero esclusi.

Tuttavia, per le stesse motivazioni poc'anzi addotte, ovvero la necessità di un piano organico che eviti di procedere in maniera settoriale, stante anche la nostra posizione comunque favorevole a questo tipo di collegamento, mi asterrò su questo ordine del giorno.

FALQUI. Signor Presidente, se questa proposta fosse rimasta ferma alle tratte Pontremolese, Falconara-Orte-Roma, e Catanzaro Lido-Lamezia ci saremmo dichiarati a favore dell'ordine del giorno. Infatti in queste tre direttrici sono contenuti gli elementi di integrazione tra un sistema di potenziamento della rete e dei principali assi ferroviari del nostro paese, tant'è vero che, per quanto riguarda due di queste linee, presenteremo specifici emendamenti in sede di Commissione bilancio volti a sostenerne il finanziamento.

Ritengo però che abbia ragione il collega Carpinelli quando afferma che se si allarga questo ragionamento si entra in un quadro di necessità più vasto che va visto nel suo complesso e non a macchia di leopardo. Pertanto, pur sottolineando il nostro orientamento favorevole, che esprimeremo con specifici emendamenti in sede di Commissione bilancio, mi asterrò su questo ordine del giorno.

ALÒ. Riteniamo accoglibili le motivazioni alla base di questo ordine del giorno, cioè il rafforzamento della rete e la sua velocizzazione sull'intero territorio.

Un elemento di dissenso risiede, a mio parere, nell'indicazione di ritenere questo aspetto prioritario quando per tutto il resto mi sembra ci si discosti dai principi di cui abbiamo parlato. Per tali motivi non ritengo di poter esprimere un parere favorevole. Infatti se dobbiamo compiere una valutazione dopo la delucidazione del collega della Rete, ritengo che si debba restare nell'ambito degli interventi trasversali, mentre non riesco a capire perchè si debba

aggiungere il riferimento alle linee Sicignano-Lagonegro e Battipaglia-Praia a mare.

Potrei ricordare, ad esempio, almeno cinque tratte rilevanti per il collegamento di importanti realtà portuali, ma non mi permetto di farlo perchè si è detto che dovremo fare questo tipo di interventi in sede di contratto di programma, come ci è stato suggerito peraltro anche dal rappresentante del Governo.

Per questo motivo non me la sento di esprimere un voto favorevole sull'ordine del giorno in esame. Qualora invece questo documento si fermasse all'indicazione della Catanzaro Lido-Lamezia, voterei a favore; in caso contrario, come il senatore Falqui, mi asterrò.

GERMANÀ. A mio avviso è opportuno eliminare dall'ordine del giorno ogni riferimento al Sud. Si fa finire il Mezzogiorno, come sempre, a Lamezia, mentre Sardegna e Sicilia restano fuori e vengono ulteriormente penalizzate.

STANZANI GHEDINI. Prima di esprimere un giudizio definitivo, vorrei sapere dal rappresentante del Governo in che misura le ipotesi prospettate nell'ordine del giorno incidono sulla legge finanziaria e sulla tabella 10. Questo mi sembra un dato essenziale.

Esprimo subito la mia contrarietà a considerare la Pontremolese come una linea alternativa al nodo Bologna-Firenze. Se si tratta di una linea aggiuntiva, sono d'accordissimo, perchè effettivamente essa svolgerebbe una funzione di collegamento trasversale; se invece la si vuole introdurre come alternativa al nodo Bologna-Firenze la considero una follia.

MEDURI. Signor Presidente, in sede di dichiarazione di voto vorrei esplicitare le motivazioni che ci hanno indotto a presentare questo ordine del giorno, anche per tranquillizzare i colleghi, soprattutto i senatori Scivoletto e Germanà.

Poichè, sia pure in modo estremamente amabile, ma anche un po' pungente, il senatore Scivoletto si è dichiarato in disaccordo con il metodo che noi avremmo seguito, per cui ognuno tenderebbe a introdurre un riferimento all'area che rappresenta, vorrei tranquillizzare i colleghi, innanzitutto osservando che l'ordine del giorno in esame è stato firmato, oltre che da me, anche dai senatori Gei, Baccharini, Coviello e Pinto. Per quel che mi riguarda, non ho introdotto nell'ordine del giorno nulla che possa interessare il mio collegio. Sono stato eletto a Reggio Calabria, ed ho aggiunto nell'ordine del giorno due riferimenti, uno dei quali alla Catanzaro Lido-Lamezia (e, come voi sapete, vi è una tradizionale rivalità che a volte ha sconfinato nella guerra fra Reggio e Catanzaro) perchè è, al pari della Pontremolese e della Falconara-Orte-Roma, un intervento trasversale di cui si parla dai tempi del piano integrato del 1981 e che unisce lo Ionio al Tirreno.

Ho chiesto poi di aggiungere nel dispositivo dell'ordine del giorno l'invito a reperire risorse per il finanziamento dello studio di fattibilità della velocizzazione della Battipaglia-Praia a mare, a cui la Calabria non è direttamente interessata. L'ordine del giorno quindi non è dettato da particolarismi o localismi; siamo interessati tutti, dalle Alpi alla Sicilia,

alla velocizzazione di una piccola tratta dell'unica ferrovia che unisce la Sicilia e la Calabria al Centro e al Nord. Si tratta di chiarire al Governo, sollecitandolo ad assumere le opportune iniziative, che il Senato della Repubblica vuole che la velocizzazione o l'alta velocità non si fermi a Salerno o a Battipaglia, come avviene attualmente, ma che si stanzino 15 miliardi per eseguire studi di fattibilità per la velocizzazione di questa tratta che arriva fino alla Sicilia.

Questo è lo spirito delle proposte che, su mio suggerimento, sono state introdotte nell'ordine del giorno, nel quale non vi è traccia di localismo; il senatore Gei, ad esempio, non avrebbe alcun interesse a firmare un documento per interventi relativi alla Catanzaro Lido-Lamezia, e così pure io avrei avuto interesse a sostenere il finanziamento di collegamenti a nord di Reggio Calabria, di cui, come potete constatare, nell'ordine del giorno in esame non si parla affatto.

ARMANI. Signor Presidente, sono d'accordo con quanto ha affermato il senatore Germanà. Noi voteremo a favore di quest'ordine del giorno a condizione che sia eliminata al primo capoverso la parola «intera».

BACCARINI. Signor Presidente, vorrei chiarire al senatore Stanzani che indicando la Pontremolese come alternativa al nodo Bologna-Firenze ho tenuto conto dei progetti che si erano pensati negli anni precedenti per il Nord. Uno di questi prevedeva la creazione di una grande direttrice ferroviaria che partendo dai confini austriaci avrebbe dovuto attraversare la Valle Padana, l'Appennino all'altezza di Cesena, verso Arezzo, per arrivare a Roma. È un progetto millenaristico, assolutamente improbabile, portato avanti da undici camere di commercio, dal Friuli alla Romagna, rispetto al quale il discorso di collegamenti a maglia può fornire, invece, una risposta.

L'altra idea, che è ancora sul tappeto, da un punto di vista progettuale complessivo, relativo sia alle ferrovie sia alle autostrade, è quella di costruire davvero un'alternativa al nodo di Bologna, ormai sempre più inagibile sia dal punto di vista viario sia da quello ferroviario. Il progetto, che prevede l'attraversamento dell'Appennino da Modena, a Lucca fino a Pistoia-Prato, è anch'esso assolutamente inagibile, come pure inagibile è l'altro progetto della Ravenna-Cesena-Arezzo. Questi progetti sono stati al centro delle polemiche politiche; io ritengo che occorra tenere conto dell'esistente, rendere in concreto possibile la ricostruzione e ristrutturazione delle maglie ferroviarie che già ci sono. Penso che su questa ipotesi siamo tutti d'accordo. Non faccio questioni nominalistiche; possiamo utilizzare anche termini diversi, ad esempio invece di «alternativa» si può usare l'espressione «complementare».

Il problema è quello di andare velocemente, rapidamente verso la ristrutturazione della Pontremolese, come completamento al Nord del nodo.

Se queste mie dichiarazioni sono sufficienti per recuperare il voto favorevole del senatore Stanzani Ghedini e di altri colleghi, potrei lasciare inalterato il mio ordine del giorno; se invece non sono sufficienti, ritengo si possa tranquillamente sostituire la parola «alternativa» con la parola «complementare».

Per quanto riguarda il Sud, cui si è appena riferito il senatore Meduri, mi rendo ben conto che problemi esistano anche per altre tratte ferroviarie. È vero, ad esempio, che vi è la questione concernente la Sardegna, che riguarda l'assoluta inadeguatezza della rete ferroviaria dell'isola; non c'è nessun collegamento ferroviario, ad esempio, che vada da Cagliari al porto di Olbia, che collega la Sardegna al continente, sia verso Civitavecchia che verso Genova: prima o poi, insomma, la questione ferroviaria concernente la Sardegna si porrà. In questa fase ci siamo arrestati sulle questioni del ripristino e della velocizzazione della rete esistente, ma non abbiamo ancora affrontato i problemi di altre tratte, che prima o poi dovranno almeno essere previste sul piano programmatico.

Riterrei che si debba fare tutti uno sforzo. Ovviamente non si può definire il nuovo piano delle ferrovie con un ordine del giorno. Ma le questioni in esso contenute sono state ripetutamente sollevate in Commissione, compreso il problema della velocizzazione della Sicignano-Lagonegro. D'altra parte, il vice presidente del Senato, senatore Pinto, questa mattina ha portato più di un motivo a favore di tutto ciò, ma vi sono anche assicurazioni che provengono dal Ministero. Lo stesso Parlamento aveva agito in questa direzione, poichè in sede di esame della manovra finanziaria, già l'anno scorso aveva previsto al riguardo uno stanziamento di 35 miliardi di lire, con l'assunzione di un impegno che è stato disatteso per ragioni straordinarie di altro genere; assumerlo nuovamente credo sia un atto dovuto, come lo è anche disegnare un collegamento trasversale all'estremo Sud della penisola.

Sono convinto anch'io che le due questioni fondamentali siano rappresentate dalla Pontremolese e dalla Falconara-Orte-Roma: di questo credo ci rendiamo tutti conto, anche - immagino - coloro che sostengono le opere da effettuarsi al Sud. D'altra parte ripeto che, a mio avviso, il modo in cui si disegnano le infrastrutture al Nord dà un segnale di un tipo piuttosto che di un altro anche alle infrastrutture del Sud. Se siamo convinti di questo, credo si possa subito intervenire a favore del Sud; tanto più che sono tutte questioni già contenute nel piano di programma e sulle quali sono state sollevate questioni non di merito, ma di rapidità di intervento.

Tutto ciò, ritengo, dovrebbe sollecitare la trasformazione del voto di astensione da parte dei Gruppi di sinistra in voto favorevole, perchè nell'insieme del ragionamento siamo sempre stati tutti d'accordo.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno n. 2, in quanto in esso sono contenute le tre possibili dorsali che collegano l'Adriatico e il Tirreno, che ritengo fondamentali per il successivo sviluppo del piano dei trasporti.

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Per come è formulato l'ordine del giorno, dovremmo dare parere contrario. Ma per lo scopo che esso vuole raggiungere e per l'impegno che il Governo assumerebbe accettandolo, considerato poi che oggettivamente le questioni che affronta rappresentano alcuni elementi fondamentali sui quali si intenderà ragionare e poi intervenire, credo sia opportuno

modificarne la formulazione, nel senso di impegnare il Governo a studiare interventi che risolvano i problemi parzialmente evidenziati da questo ordine del giorno. A mio parere, infatti, «considerare prioritari» gli interventi richiesti va a toccare priorità già acquisite, di linee che stanno acquisendo finanziamenti o sono già in corso d'opera.

Non è il mio settore di competenza, ma mi risulta che la Pontremolese sia già oggetto di investimenti abbastanza consistenti: vi sono 300 miliardi di lire per la Pontremolese, che verranno impiegati in lavori a partire dal prossimo anno. Affermo ciò anche in relazione a quanto si sosteneva nell'esame del precedente ordine del giorno, concernente, in sostanza, la città di Genova. Il collegamento della Pontremolese è una infrastruttura giudicata prioritaria, perchè è nell'ambito dei trasporti tra La Spezia e Livorno, con un asse di penetrazione verso Parma: è certamente, insomma, uno degli argomenti che devono essere trattati con priorità.

Suggerirei quindi di sostituire le parole: «a considerare prioritari» con un'espressione del tipo: «nell'ambito delle priorità»; bisognerebbe poi rimandare queste priorità ad un impegno e ad un'informativa che il Ministro stesso potrebbe preparare con dati completi sul traffico, che individuino sull'intero territorio nazionale i tratti - e sono molti, come pure è stato sottolineato - su cui occorrerebbe intervenire con priorità. Occorrerà anche eliminare il passo che recita: «nonchè a reperire le risorse necessarie per il finanziamento dello studio di fattibilità della velocizzazione della Battipaglia-Praia a mare».

Con queste modificazioni potremmo accogliere l'ordine del giorno.

MEDURI. Chiedo che l'ordine del giorno venga messo in votazione così com'è.

STANZANI GHEDINI. Se non viene eliminata la dizione: «come alternativa a Nord del nodo Bologna-Firenze», voteremo contro.

BACCARINI. A me interessa, nell'ambito delle priorità, la Pontremolese, la Falconara-Orte-Roma e la Catanzaro Lido-Lamezia.

STANZANI GHEDINI. Vorrei che il Sottosegretario mi facesse capire meglio le motivazioni della avversione a riferire le risorse al finanziamento dello studio di fattibilità. Infatti non mi sembra si tratti di una somma di entità tale da recare pregiudizio, visto che si sono accolte altre indicazioni che comportano sistemazioni di ordine ben più rilevante.

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il problema non è relativo all'entità della somma - se di 15 o di 30 miliardi - giacchè comunque l'ordine del giorno non impegna ad introdurre nella legge finanziaria tale stanziamento. Il discorso è che deve esserci un quadro di riferimento più organico e ciò può avvenire attraverso un dibattito in questa sede in cui un rappresentante del Governo presenti un panorama di carattere complessivo. Nel presente contesto, non vedo come il Governo possa accogliere un ordine del giorno che individua in questa massa di priorità una priorità aggiuntiva.

MEDURI. Il rappresentante del Governo ha proposto una riformulazione dell'ordine del giorno che ne stralcia completamente una parte. Può darsi allora che io non mi sia spiegato bene.

Il discorso relativo alla tratta Battipaglia-Praia a Mare non è fatto a caso. L'alta velocità, per dichiarazione dei Ministri che si sono succeduti e come ci disse il Ministro preposto nella passata legislatura quando il sottosegretario Cappelli era componente di questa Commissione, arriva a Battipaglia; da questa località in giù manca addirittura la previsione di uno studio di fattibilità. Allora se parliamo della tratta Battipaglia-Praia a Mare è perchè l'intera tratta fino a Reggio Calabria è divisa in piccoli lotti ed il primo di questi, successivo alla stazione terminale dell'alta velocità, è quello di Battipaglia, mentre il secondo è quello di Praia a Mare.

Chiediamo quindi il minimo indispensabile, cioè lo studio di fattibilità della tratta citata in previsione degli studi finali. Il mio discorso non è personalistico (altrimenti avrei potuto riferirmi alla Reggio Calabria-Paola che rientra nel mio collegio elettorale), ma interessa tutti, dal Nord al Sud.

BACCARINI. Alla luce delle considerazioni svolte, il testo dell'ordine del giorno potrebbe essere riformulato come segue:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

impegna il Governo

nel quadro di una velocizzazione della rete ferroviaria del paese e della omogeneizzazione dei servizi, a considerare nell'ambito delle priorità i seguenti interventi trasversali:

- la Pontremolese;
- la Falconara-Orte-Roma;
- la Catanzaro Lido-Lamezia

e i lavori di ristrutturazione e ripristino della Sicignano-Lagonegro, nonchè a reperire le risorse necessarie per il finanziamento dello studio di fattibilità della velocizzazione della Battipaglia-Praia a mare».

0/1163/2/8-Tab. 10

BACCARINI, MEDURI, GEI, COVIELLO, PINTO,
CAMO

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 0/1163/2/8-Tab. 10, presentato dal senatore Baccarini e da altri senatori, come riformulato.

È approvato.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1062. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerata l'esigenza di un più puntuale coordinamento tra le varie forme di trasporto, ed in particolare tra il trasporto su gomma e quello su ferro, al fine di contenere le spese, salvaguardare il territorio, adottare una strategia unitaria e realizzare una vera ed indilazionabile intermodalità,

invita il Governo:

ad istituire un Ministero della mobilità, che accorpi le attuali competenze del Ministero dei trasporti e della navigazione e quelle del Ministero dei lavori pubblici relative al settore delle autostrade e della grande viabilità».

(0/1163/3/8-Tab.10)

GEI, TERRACINI, MEDURI, BACCARINI

Durante i nostri lavori sui disegni di legge di finanziaria e di bilancio è emersa con forza l'esigenza di un coordinamento più incisivo tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e quello dei lavori pubblici, anche perchè uno degli obiettivi fondamentali è quello del raggiungimento di una reale intermodalità.

Tuttavia a livello di Ministero vediamo scelte che si accavallano, che portano ad un dispendio di mezzi senza raggiungere l'obiettivo finale. Abbiamo quindi ritenuto saggia una trasformazione del Ministero dei trasporti in Ministero della mobilità, con l'accorpamento delle competenze in materia di autostrade e strade nazionali. In tal modo si potrebbe avere un interlocutore unico per il complesso delle problematiche concernenti i trasporti.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, il presente ordine del giorno riguarda un argomento di grande serietà. Esso pone una questione che già in varie sedi ed occasioni abbiamo rilevato, ovvero avere un'autorità di governo unica per quanto attiene alla questione dei trasporti e della mobilità. Si tratta quindi di un ordine del giorno importante, giacchè pone tutti noi nella situazione di dover esprimere un punto di vista sulla necessità di accorpare funzionalmente le competenze che attualmente fanno capo al Ministero dei trasporti e della navigazione e al Ministero dei lavori pubblici.

Il testo, in cui si parla del settore delle autostrade e della grande viabilità, potrebbe anche essere semplificato dal momento che la viabilità è, ovviamente, di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Rispetto a questa esigenza non possiamo che esprimere il nostro consenso, e mi sembra che il senatore Gei e gli altri firmatari dell'ordine del giorno siano consapevoli che si tratta di un invito tanto al Governo, che è il nostro interlocutore, quanto al Parlamento che ha una competenza diretta a promuovere le opportune iniziative legislative per costituire questo nuovo Ministero.

Esprimo quindi il mio apprezzamento per quest'ordine del giorno, sul quale preannuncio voto favorevole.

FALQUI. Signor Presidente, ritengo che l'esigenza di cui i presentatori dell'ordine del giorno in esame si sono fatti interpreti sia stata avvertita da tutti nel corso dei lavori della nostra Commissione. Abbiamo potuto constatare che non si può più parlare di piano integrato dei trasporti, prescindendo, per quel che attiene alle competenze ministeriali, dalle scelte politiche di un Ministero come quello dei lavori pubblici che fa di tutto per non integrare gli interventi in un piano razionale, moderno, efficace.

Condivido quindi lo spirito di questo ordine del giorno ed anche la proposta, in esso contenuta, di designare questo nuovo Dicastero con il nome di Ministero della mobilità.

Desidererei altresì che i firmatari dell'ordine del giorno avanzassero - e in questo caso davvero saremmo di fronte a un disegno di vera innovazione - analoga richiesta per la istituzione di un Ministero del territorio. Le residue competenze del Ministero dei lavori pubblici rendono infatti ancora più desueta, non moderna e non europea l'esistenza in Italia di un Ministero dalle competenze imprecisate nel campo della pianificazione territoriale e urbanistica.

Vedo perciò con favore la nascita sia del Ministero della mobilità sia di un Ministero del territorio, che associ alle competenze del Ministero dell'ambiente le residue competenze del Ministero dei lavori pubblici, abolendo ovviamente quest'ultimo.

Le valutazioni fin qui svolte mi inducono a esprimere un voto favorevole sull'ordine del giorno in esame, peraltro formulato come un invito, quindi in forma di cortese raccomandazione al Governo.

FAGNI. In sede informale abbiamo parlato con il collega Gei della opportunità di rendere funzionale un progetto che riguarda, per l'appunto, la mobilità, ossia il trasporto inteso nel senso più ampio del termine. Sono perciò pienamente concorde con l'impostazione dell'ordine del giorno.

Qualcuno ha affermato che l'uso della espressione «invita il Governo» anziché «impegna» appare come una esortazione gentile nei confronti dell'Esecutivo. Poiché per questioni altrettanto importanti abbiamo usato nel dispositivo l'espressione «impegna», a mio avviso anche in questo caso sarebbe stato opportuno impegnare il Governo (anche se resta ferma in ogni caso la mia valutazione positiva) perchè il discorso relativo all'accorpamento dei Ministeri, alla loro funzionalità ed efficienza va avanti da tempo.

Mi fa piacere che sia qui il senatore Cappelli, perchè in occasione della riforma delle gestioni portuali avemmo modo di discutere approfonditamente con l'attuale Ministro della sanità, che era allora Ministro dei trasporti, circa l'opportunità di portare all'interno del Ministero della navigazione e dei trasporti la direzione generale alle opere marittime, che ha competenze profondamente legate a tutto il settore della navigazione. È stata una guerra persa, perchè vi fu una chiusura a riccio che impedì di accorpate, rendendolo funzionale,

un settore del Ministero dei lavori pubblici con un settore del nascente Ministero dei trasporti e della navigazione.

A mio avviso dunque sarebbe più opportuno impegnare anziché invitare il Governo, perchè vi deve essere un serio impegno da parte dell'Esecutivo affinché il Ministero della mobilità venga creato davvero. Esprimiamo infine il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo ad esprimere il loro parere sull'ordine del giorno in esame.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Esprimo parere favorevole.

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/3/8-Tab. 10.

È approvato.

STANZANI GHEDINI. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

considerato che:

a) il decreto-legge n. 547 del 24 settembre 1994 aveva fissato al 15 ottobre 1994 la scadenza per la presentazione al CIPE del contratto di programma per le Ferrovie dello Stato;

b) tale scadenza non è stata rispettata principalmente per due motivi: in primo luogo perchè si è voluto attendere che fossero definiti gli orientamenti della legge finanziaria; in secondo luogo perchè si è voluto attendere la presentazione da parte delle Ferrovie dello Stato del consuntivo relativo agli investimenti, al fine di presentare un rendiconto su due dei tre anni previsti dal Piano triennale di investimenti delle Ferrovie dello Stato approvato con il Contratto di programma in corso di attuazione;

c) il vigente contratto di programma ha previsto finanziamenti - per gli interventi sulla linea Bologna-Verona per un ammontare di lire 890 miliardi, relativi al raddoppio di 70 chilometri di rete, la cui realizzazione è prevista entro il primo semestre del 1999;

impegna il Governo

1) a presentare nei tempi più rapidi possibili il nuovo contratto di programma;

2) a prevedere all'interno dello stesso adeguati stanziamenti volti a finanziare l'intero raddoppio della linea Bologna-Verona ed il suo completamento entro il 1997».

Ho già in parte fatto riferimento a questo ordine del giorno nell'intervento di stamane. Anche la situazione richiamata in questo documento potrebbe rientrare nel discorso più generale della priorità di alcuni collegamenti; tuttavia essa mantiene una sua specificità, che mi induce a insistere per la votazione dell'ordine del giorno da me presentato. Si tratta di un documento forse eccessivamente tecnico, che mette però in evidenza una anomalia assolutamente incomprensibile, riguardo ad uno dei collegamenti fondamentali non solo a livello nazionale ma anche a livello internazionale.

Come si legge al punto c) della premessa, il contratto di programma prevede finanziamenti per gli interventi sulla linea Bologna-Verona, relativi al raddoppio di 70 chilometri - questo è il dato fornito dal Ministero - la cui realizzazione è prevista entro il 1999, cioè fra sei anni.

Poichè a me risulta che i chilometri che mancano all'ultimazione del raddoppio di questo tratto di ferrovia sono 40, mi sembra incomprensibile, anzi folle che si debbano impiegare per questo cinque anni. Nell'ordine del giorno quindi si impegna il Governo a prevedere stanziamenti nel nuovo contratto di programma volti a finanziare il raddoppio della linea Bologna-Verona ed il suo completamento entro il 1997, perchè tre anni sono più che sufficienti.

FALQUI. Sono d'accordo con il collega Scivoletto, quando sostiene che l'esame degli ordini del giorno deve proseguire in questa direzione, ovviamente rispettando la legittima facoltà di ogni collega di rafforzare le scelte delle priorità; in tal modo, peraltro, ridefiniamo le priorità contenute nell'accordo di programma e di questo, per la parte che rappresento, non posso che essere compiaciuto. Intendo continuare a sostenere tutto ciò che va a rafforzare quanto, a nostro avviso, dovrebbe essere un vero, moderno piano integrato dei trasporti.

Concordo poi con il senatore Stanzani Ghedini, anche per aver sollevato per primo in Commissione uno scandalo su tale questione, citando in numerose occasioni il fatto che, nel momento in cui paesi a noi limitrofi hanno manifestato serie preoccupazioni circa il trasporto delle merci su gomma, è incomprensibile che questo asse ferroviario che collega Bologna a Verona venga tenuto nella miseranda condizione che tutti noi conosciamo.

Nella logica del precedente mio intervento, in riferimento cioè al piano europeo dei trasporti, vi è poi un'ulteriore contraddizione: quella «Nord-Sud». Anche il ministro Fiori aveva evidenziato la necessità di rispettare l'asse indicato da quel piano, che congiunge Torino, Milano, Venezia e poi l'Est, e non bisogna tenere in considerazione solo i tradizionali collegamenti che il Brennero determina a favore degli interessi commerciali ed economici del nostro paese, ma bisogna anche rafforzare quelle priorità indicate e votate da un Parlamento sovranazionale: noto troppa indifferenza verso indicazioni scaturite da un voto del Parlamento europeo. L'asse Bologna-Brennero è strettamente funzionale a quel rafforzamento verso l'Est di cui abbiamo parlato in Commissione e del quale il ministro Fiori si era fatto garante. Certo, la questione è in palese contraddizione - a mio avviso, ma evidentemente non per altri colleghi del Sud - con le scelte che riguardano il Sud del nostro paese, ma almeno in questa fase i vari problemi vengono finalmente allo sco-

perto. Quando discuteremo in Parlamento l'accordo di programma, i bluff saranno finiti: mi rivolgo al Sottosegretario non riferendomi a lui personalmente, ma nella sua funzione di rappresentante del Governo, ricordandogli che a quel punto le carte dovranno essere messe tutte sul tavolo e il «gioco delle tre carte» non sarà più possibile.

Ecco perchè il nostro Gruppo voterà a favore di questo ordine del giorno: perchè riteniamo che vada proprio nella direzione di rendere cogenti nel disegno di legge finanziaria quelle scelte di priorità che vorremmo veder rappresentare anche nel nuovo contratto di programma.

ALÒ. Non vorrei fare lunghi discorsi. Concordo con il punto 1) dell'ordine del giorno per ovvie ragioni; sarei favorevole al punto 2) anche se dovesse essere - mi rivolgo al senatore Meduri - in alternativa al raddoppio della linea Brindisi-Taranto: ritengo infatti che il tratto in esame abbia un valore strategico rispetto alla velocizzazione della rete, e quindi lo considero prioritario. D'altra parte non riesco a capire per quale ragione il comportamento del Ministro non sia stato conseguente agli impegni presi.

Resta un appunto da fare. Pur esprimendo voto favorevole, ritengo comunque che stiamo seguendo una strada metodologicamente errata, perchè penso che queste questioni andrebbero affrontate nel contratto di programma.

MEDURI. Preannuncio il mio voto favorevole oltre a quello del mio Gruppo.

Durante il dibattito vi siete riferiti a localismi: io voterò a favore di questo ordine del giorno perchè lo ritengo giusto, ma invito a meditare sul fatto che voi, invece, non avete ritenuto giusto nemmeno lo studio di fattibilità della velocizzazione per il Sud, la qual cosa ci immiserisce davvero.

ARMANI. Annuncio il voto favorevole del mio Gruppo a questo ordine del giorno, anche perchè giustamente ribadisce la necessità di finanziare il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, prevedendone il completamento entro il 1997: come più volte ribadito, credo che esso costituisca un asse strategico per il paese.

TERRACINI. Annuncio il nostro voto favorevole all'ordine del giorno.

Questa, in sostanza, è la ferrovia «Roma-Germania», «Roma-Brennero»: non può quindi essere considerato un fatto localistico, ma è di importanza nazionale; è stranissimo piuttosto che sia rimasta in queste condizioni, perchè è l'asse centrale del nostro paese.

CARPINELLI. Condivido pienamente le lettere a) e b) ed il punto 1) dell'ordine del giorno del senatore Stanzani Ghedini, quindi ne condivido anche le priorità assolute. Tuttavia, a titolo personale, per coerenza con quanto finora sostenuto, mi asterrò, a meno che non venga eliminato il riferimento al raddoppio della linea Bologna-Verona, anche se capisco che essendo l'elemento centrale dell'ordine del giorno ciò non è possibile.

BACCARINI. Signor Presidente, esprimo voto favorevole su questo ordine del giorno.

Razionalmente, se vogliamo trovare punti di riferimento esatti, la linea dovrebbe essere Ancona-Bologna-Verona, dal momento che si tratta di un'esigenza ormai matura.

CAMO. Signor Presidente, annuncio il mio voto favorevole all'ordine del giorno, sempre nello spirito già espresso circa il precedente ordine del giorno. Sarebbe comunque auspicabile che il raddoppio riguardasse la linea Reggio-Bari-Ancona-Bologna-Verona.

GERMANÀ. Signor Presidente, annuncio il mio voto favorevole a questo ordine del giorno, anche perchè il collega Stanzani Ghedini ha certamente in materia grande esperienza. Vorrei tuttavia ricordare a me stesso e agli altri, che noi siciliani non conosciamo raddoppi, quadruplicamenti, alta velocità. Mi auguro comunque che in seguito, quando queste opere saranno realizzate, e quando sarà realizzata anche una forma di autogestione regionale, o le cosiddette macroregioni, si capisca cosa significhi gestire queste opere che oggi andiamo a realizzare.

GEI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative sul disegno di legge finanziaria n. 1062*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno, anche se chiederei al proponente di eliminare al punto b), affinché il testo risulti maggiormente incisivo, le parole da «principalmente» fino alla fine.

STANZANI GHEDINI. Forse non mi sono spiegato bene, ma questo ordine del giorno ha una formulazione estremamente tecnica. Ad esempio, non ho richiamato l'importanza di questo collegamento rispetto al Brennero perchè ho voluto mettere in evidenza la specificità di una situazione che è per me veramente anomala, incomprensibile ed ho voluto richiamare dei precedenti. Il problema non è ignorato, ma viene affrontato con gradualità. Per tale motivo accolgo la modifica proposta.

CAPPELLI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Condivido certamente lo spirito dell'ordine del giorno, tuttavia non condivido assolutamente il metodo e quindi mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/4/8-Tab.10, presentato dal senatore Stanzani Ghedini, nel seguente testo riformulato:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che:

a) il decreto-legge n. 547 del 24 settembre 1994 aveva fissato al 15 ottobre 1994 la scadenza per la presentazione al CIPE del contratto di programma per le Ferrovie dello Stato;

b) tale scadenza non è stata rispettata;

c) il vigente contratto di programma ha previsto finanziamenti - per gli interventi sulla linea Bologna-Verona per un ammontare di lire 890 miliardi, relativi al raddoppio di 70 chilometri di rete, la cui realizzazione è prevista entro il primo semestre del 1999,

impegna il Governo:

1) a presentare nei tempi più rapidi possibili il nuovo contratto di programma;

2) a prevedere all'interno dello stesso adeguati stanziamenti volti a finanziare l'intero raddoppio della linea Bologna-Verona ed il suo completamento entro il 1997».

(0/1163/4/8-Tab.10)

STANZANI GHEDINI

È approvato.

FALQUI. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che:

con ripetuti voti (risoluzione della Camera dei deputati 6.00022 del 10 marzo 1993, ordini del giorno del Senato 9.528.001 e 9.528.003 del 1^o agosto 1994) il Parlamento italiano si è ripetutamente pronunciato per l'ammodernamento complessivo del trasporto su rotaia, sia per le merci che per le persone, da fondarsi sul potenziamento e la velocizzazione di tutto il sistema con forte attenzione alla diffusione del servizio regionale e locale, ciò in quanto la cosiddetta alta velocità risulta inadeguata alle necessità, oltre che troppo dispendiosa e particolarmente distruttiva e nociva nell'impatto con un assetto territoriale ed urbanistico che in Italia, a differenza di altri Paesi, si presenta densamente urbanizzato e con aree metropolitane fortemente contigue e non separate da lunghe distanze e da ambienti non urbanizzati;

considerato che:

in Europa anche quella che viene definita alta velocità ha caratteristiche di impianti, tecnologie e gestioni di servizio tali che contengono la velocità in un *range* compreso tra 160 e 300 km/h in funzione del rispetto delle aree urbanizzate e della geografia ambientale esistente;

considerato che:

il Piano europeo dei trasporti definisce prioritarie le opere di velocizzazione della rete ferroviaria lungo gli assi Torino-Lione, Torino-Milano-Venezia;

tenuto conto che:

in sede di disegno di legge finanziaria sono stati approvati emendamenti modificativi dell'articolo 5, concernenti i trasporti, assegnando i finanziamenti per la velocizzazione della rete quale risulta dalle opere affidate in concessione alla TAV S.p.A.;

considerato che:

il disegno di legge finanziaria prevede l'erogazione di tali finanziamenti sulla base della convenzione esistente con la TAV S.p.A., finalizzata alla creazione di un Sistema di alta velocità per le ferrovie nazionali;

impegna il Governo a:

modificare le specifiche tecniche e le finalità della convenzione con la TAV, in funzione della velocizzazione della rete ferroviaria italiana, secondo quanto disposto dall'emendamento modificativo introdotto all'articolo 5 del disegno di legge finanziaria;

condizionare il finanziamento statale ai progetti di velocizzazione e quadruplicamento della rete ferroviaria che, nel rispetto delle indicazioni di priorità del Piano europeo dei trasporti, permettano l'adozione di raggi di curvatura delle tratte idonei all'inserimento ambientale e alla riduzione dell'impatto acustico delle opere, l'utilizzo di un carico rotabile adeguato e migliori garanzie tecniche per l'attraversamento dei nodi urbani e metropolitani, fissando a questo scopo un limite di velocità inferiore ai 220 km/h per il sistema di alta velocità;

rendere coerente con tali principi il contenuto dell'accordo di programma che dovrà essere successivamente all'approvazione della legge finanziaria discusso dal Parlamento italiano».

(0/1162/1/8)

FALQUI, FAGNI, PIERONI, RONCINI, CARPINELLI, GUERZONI, SCIVOLETTO

Onorevoli colleghi, il presente ordine del giorno raccoglie una parte della discussione svoltasi sia quest'oggi sia in altre sedute. In particolare, come il senatore Scivoletto ha detto nel suo intervento in merito alla manovra finanziaria, ci troviamo davanti a due espressioni della volontà del Parlamento, che si è manifestata riguardo al problema della velocizzazione e del potenziamento della rete ferroviaria e, aggiungo, degli assi principali di questa rete. Gli ordini del giorno qui presentati hanno interessato sia la Camera dei deputati, sia il Senato.

In altre parole, in queste risoluzioni si è manifestata la volontà maggioritaria dei due rami del Parlamento di modificare il concetto insito nella concessione a suo tempo affidata alla Tav per la realizzazione del progetto di alta velocità. Questo è il risultato di una discussione lunga, svoltasi anche in altre sedi, nei consigli regionali e comunali, che ha convinto molti soggetti e rappresentanti istituzionali che il problema vero dell'ammodernamento complessivo del trasporto su rotaia dipende sia dal grado di integrazione del trasporto delle merci e dei passeggeri, sia dall'adeguamento dei progetti di velocizzazione e di quadruplicamento delle linee idonee a questo sistema alle caratteristiche del nostro territorio.

Ricordo che in sede europea, dove l'alta velocità è definita un sistema di comunicazione in cui le velocità di trasferimento sono comprese in un range tra 160 e 300 chilometri orari, l'unico paese che adotta in alcuni tratti, ma non ovunque, le velocità massime è la Francia, e se osserviamo la carta geografica di quel paese, il

rapporto che intercorre fra città e città e il tipo di altimetria, ciò può essere comprensibile.

Non vorrei che qualcuno pensasse che vi sia una sorta di prevenzione ideologica contro la velocizzazione dell'intero trasporto merci e passeggeri e la sua integrazione. Noi sappiamo infatti che fissare determinati limiti di velocità significa anche stabilire requisiti progettuali che consentano l'adozione di raggi di curvatura idonei all'inserimento ambientale e l'utilizzo di un carico rotabile adeguato alla velocità di trasferimento e al territorio che viene attraversato.

In secondo luogo, nell'ordine del giorno in esame viene ribadita la priorità delle opere di velocizzazione della rete ferroviaria lungo gli assi Torino-Lione e Torino-Milano-Venezia. Documenti ufficiali del Parlamento europeo stabiliscono che la realizzazione di queste opere è da considerarsi da tutti i punti di vista prioritaria entro il 2000, mentre l'esecuzione di altre direttrici è prevista entro il 2010.

Nell'ordine del giorno si rileva inoltre che alla Camera sono stati introdotti emendamenti modificativi all'articolo 5 del disegno di legge finanziaria, nei quali si è voluto mettere in rilievo quanto ho finora detto, ossia che il problema vero della Tav non è tanto la realizzazione dell'originario sistema dell'alta velocità, quanto la velocizzazione e il potenziamento della rete e la realizzazione dei quadruplicamenti, laddove essi sono necessari. Affinchè questa modifica sia recepita anche nella convenzione con la Tav S.p.A, è necessario che il Governo si impegni a modificare le specifiche tecniche e le finalità della convenzione stessa, secondo quanto disposto dall'emendamento all'articolo 5 approvato dalla Camera dei deputati e in coerenza con le due risoluzioni votate dalla Camera dei deputati il 10 marzo 1993 e dal Senato il 1° agosto 1994.

Infine, in questo ordine del giorno si segnala una questione importante, cioè che se vogliamo parlare di velocizzazione della rete, di quadruplicamenti, di potenziamenti e di integrazione del trasporto merci-passeggeri è necessario che siano fissati limiti di velocità secondo le caratteristiche del nostro territorio. L'Italia, dal punto di vista delle caratteristiche territoriali è più simile alla Spagna, ossia a quei paesi in cui la modulazione del sistema di alta velocità è stata definita in base agli attraversamenti urbani, all'altimetria del territorio ed al rapporto tra centri urbani limitrofi, che non alla Francia.

Ovviamente tutto ciò dovrà trovare coerente attuazione all'interno del contratto di programma che - lo ricordo ai colleghi - dovrà essere in ogni caso discusso dalla Camera e dal Senato successivamente all'approvazione della legge finanziaria.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo ad esprimere il loro parere sull'ordine del giorno in esame.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Esprimo parere contrario.

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Anche il parere del Governo è contrario.

PEDRAZZINI. Signor Presidente, voteremo contro questo ordine del giorno, anche se potremmo dividerne alcune parti. A nostro avviso però il limite di velocità indicato è troppo basso; se si fissa una velocità inferiore a 220 chilometri orari, non si può più parlare di velocizzazione delle linee.

FALQUI. Ne parlano in Europa.

STANZANI GHEDINI. Non c'è dubbio che molte delle affermazioni contenute in quest'ordine del giorno sono condivisibili. Mi lascia perplesso però il fatto che venga fissato un limite di velocità di 220 chilometri orari. Non sono molto aggiornato in materia, ma credo che oggi su molte linee italiane questo limite venga superato. Per questo motivo mi asterrò.

FAGNI. Signor Presidente, sono davvero un po' sorpresa da alcune dichiarazioni di voto contrarie a questo ordine del giorno.

Non voglio ripercorrere le considerazioni assai dettagliate espresse, con molta chiarezza, dal senatore Falqui, ma si tratta di rispettare indicazioni stabilite a livello europeo. Fissare un *range* che va da 160 a 300 chilometri orari significa che ogni paese, anche in base alla propria configurazione geografica, deve scegliere: l'Italia ha una configurazione geografica particolare, che si sviluppa quasi esclusivamente in senso longitudinale, con difficoltà a trovare i raccordi trasversali, e con il passaggio dell'Appennino e di tutta la zona collinare, mi sembra si stia cercando il modo - *passatemi una battuta che spesso usano i ragazzi* - per «*addrizzare le curve*» in maniera un po' particolare. Se con l'alta velocità si intendesse mantenere velocità superiori ai 250-300 chilometri orari, si dovrebbe utilizzare una linea dritta e priva di ostacoli, che determinerebbe problemi costruttivi ed economici.

A questo punto davvero non ci capiamo più rispetto a quanto è stato detto sinora, perchè a mio avviso si tratta invece di consentire raddoppi e quadruplicamenti delle linee quando questi sono possibili e compatibili con l'ambiente e con il territorio. In questa direzione esistono anche - lo abbiamo già detto nella discussione generale - prese di posizione da parte di autorità locali, sindaci e assessori, che hanno ben presente la loro situazione territoriale. Peraltro, se sulla dorsale appenninica è possibile raggiungere velocità elevate, tra i 250 e i 270 chilometri orari, è anche vero che c'è molta gente che non sopporta queste velocità, che creano disturbo fisico oltre che psicologico.

Se si deve prevedere l'alta velocità, e si intende generalizzarla perchè si vuole correre di più, voglio capire a chi è destinata e come si fa a realizzarla su tutto il territorio nazionale senza determinare sperequazioni. Gli ordini del giorno presentati oggi, difesi con accenti e motivazioni diverse, hanno infatti messo in evidenza che in questo paese vi è qualcosa di più della semplice «*macchia di leopardo*», perchè esistono grandi differenze, che certamente non saranno colmate dall'alta velocità.

Credo che questo ordine del giorno sia molto chiaro: non difende nessuna clientela o zona particolare, ma va nella direzione prevista dalla Comunità europea, rispondendo alle esigenze di un paese geografica-

mente diverso dalla Spagna, dalla Francia e dalla Germania; la Gran Bretagna, invece, ha più o meno i nostri stessi problemi e le nostre stesse difficoltà.

Ritengo che bisognerebbe rispondere positivamente a questo ordine del giorno e ripeto che, per quanto ci riguarda, esprimiamo un voto favorevole.

FALQUI. Intervengo per cercare di convincere il senatore Pedrazzini, che ha annunciato voto contrario all'approvazione dell'ordine del giorno, in qualità di rappresentante della Lega Nord. La motivazione che egli ha fornito, infatti, non risponde al senso del ragionamento che ho fatto. Se i 220 chilometri orari fossero un limite di velocità pleonastico, posto al solo fine di non permettere la realizzazione di infrastrutture per il sistema di alta velocità, mi sarei risparmiato tutti i precedenti ragionamenti; ma quel limite non è stato inventato dal sottoscritto né da nessun altro: è invece presente nei primi progetti della società Treni alta velocità, in cui si discuteva sulle possibili alternative e sui vari scenari per raggiungere quell'obiettivo.

D'altra parte, penso che noi tutti intendiamo raggiungere l'integrazione su un'unica linea del trasporto merci e passeggeri. Se così non è, riteniamo di costruire un sistema binario; dico questo anche in rapporto alle legittime considerazioni che spesso il collega Meduri od altri hanno fatto, sostenendo che la velocizzazione non deve riguardare soltanto il Nord, ma anche il Sud. Ma se è così ritengo anche che si pensi che il nostro paese abbia una quantità di risorse disponibili per poter costruire lungo gli assi Nord-Sud ed Est-Ovest un progetto binario ad alta velocità, composto da una linea per il trasporto passeggeri ed un'altra — ovviamente a velocità inferiore — per le merci. Ma chiunque pensi una cosa del genere deve rapidamente cambiare idea di fronte ai conti che il bilancio dello Stato ci presenta: tutto ciò è impossibile.

Se invece vogliamo raggiungere questa integrazione tra convogli passeggeri e merci, la riduzione della velocità è funzionale per tutti quegli attraversamenti (e sono tanti, lo ricordo soprattutto ai colleghi della Lega Nord, che hanno molti elettori in quei comitati che protestano in Lombardia o in Emilia Romagna contro gli attraversamenti delle tratte fino ad oggi progettati) oggetto di contestazione; ma consente anche di ottenere da un punto di vista della progettazione esecutiva la modificazione di quei raggi di curvatura che, come dicevo, costituiscono la ragione di tanti attraversamenti impropri del territorio, che la società Treni alta velocità ha esposto e fatto conoscere all'opinione pubblica.

La diminuzione delle velocità raggiunge poi anche un altro obiettivo importante: quello di usare treni che come carico rotabile possono essere indifferentemente usati per il trasporto delle merci e per quello dei passeggeri.

La riduzione della velocità, quindi, non è un esperimento. Non a caso ho citato il range dei 160-300 chilometri orari: in Belgio esiste un sistema di alta velocità che nell'attraversamento delle Ardenne raggiunge i 180 chilometri orari e non marcia certo a 300 chilometri orari.

PRESIDENTE. Senatore, le ricordo che lei è già intervenuto. Immagino stia parlando per dichiarazione di voto.

FALQUI. Signor Presidente, dichiaro il mio voto, ovviamente favorevole, ma ho inteso spiegare ai colleghi della Lega Nord che se la motivazione che loro adducono per annunciare il parere contrario all'ordine del giorno è quella poc'anzi esposta, è fuori tema.

GUERZONI. Signor Presidente, effettuerò un rapido intervento, perchè molto è già stato detto.

Nell'anticipare il mio voto favorevole all'ordine del giorno, vorrei ricordare che la società Tav va proprio in questa direzione, laddove vuole chiudere gli accordi sui tracciati per poi essere in grado, attraverso il Governo, di presentare al Parlamento il contratto di programma. Nella giornata di sabato scorso, con il senatore Falqui ed il senatore Lombardi Cerri, eravamo in un territorio dell'Emilia dove ci veniva documentata questa attitudine.

Bisogna certamente tener conto che il progetto iniziale di alta velocità - e le votazioni parlamentari citate indicano proprio questo - è cambiato. Tant'è che se prendessimo in considerazione ciò che già oggi esso è, constateremo che non è più l'originale ma nemmeno ancora purtroppo il «quadruplicamento veloce» delle linee.

Lo stesso dottor Necci, proprio recentemente, non ha più considerato imm modificabile la velocità dei 300 chilometri orari. È vero che ciò potrebbe esser stato detto solo per alleggerire le contestazioni. Ma con questo ordine del giorno il Parlamento vuole affermare che intende mantenere ferma quella posizione.

Colleghi, sappiamo tutti che nel nostro paese per raggiungere livelli di economicità ed efficienza nei trasporti ferroviari occorre velocizzare l'intero sistema. Non vi è dunque alcun bisogno di un «siluro» inserito in un contesto fatiscente: mi rivolgo ai colleghi del Sud poichè, se passasse questa idea, i loro territori sarebbero tagliati fuori da un ammodernamento del sistema ferroviario di cui nel Mezzogiorno non c'è meno bisogno che altrove.

In conclusione, l'ordine del giorno va in questa direzione e per questo annuncio il mio voto favorevole.

PRESIDENTE. A titolo personale, dichiaro di astenermi, giacchè la mia coscienza è contraria allo sviluppo dell'alta velocità. Non voterò tuttavia in senso contrario poichè ritengo che vadano sviluppati i quadruplicamenti dei tracciati prima di raggiungere l'alta velocità. Ritengo che si debba aspettare di conoscere meglio la situazione in modo da sapere quanto finora si è speso e quali costi andremo a sostenere. Abbiamo la responsabilità del denaro pubblico e non dobbiamo dimenticare che stiamo ratificando una decisione presa nella scorsa legislatura; quindi soltanto quando conosceremo nel dettaglio gli investimenti già effettuati sul costo globale per le linee già progettate che si devono realizzare, potremo esprimere il nostro parere definitivo, contrario o favorevole.

GIBERTONI. Signor Presidente, gli stessi motivi che portano lei ad astenersi portano me a votare a favore di questo ordine del giorno.

BACCARINI. Onorevoli colleghi, non vedo come ci si possa collocare al di fuori di una strategia europea per una via ad alta velocità che

dalla Francia a Roma-Milano-Verona-Venezia e Trieste sia alternativa alla linea «ultramontana» che si sta disegnando al di là delle Alpi. Dobbiamo in qualche modo creare a Sud delle Alpi un'alternativa che è sicuramente rappresentata dalla linea Lione-Torino e Genova-Torino, magari arrivando fino a Trieste. Al riguardo possono esservi problemi che riguardano l'ambiente, ma non certo legati all'utenza. Questa linea non può non essere ad altissima velocità, così come lo sono le linee francesi e le linee spagnole, a meno che non si voglia restare indietro.

Ritengo che sia necessaria una rilettura complessiva del discorso sull'alta velocità, da inquadrarsi all'interno di una logica di velocizzazione e di quadruplicazione dell'intera rete. Per questo mi sono riferito ad Ancona; mi chiedo perchè continuare ad alimentare tesi secondo cui da Tarvisio si dovrebbe arrivare dove arrivano linee già esistenti: dobbiamo operare delle scelte.

Voterò quindi in senso contrario all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno 0/1162/1/8, presentato dal senatore Falqui e da altri senatori.

Non è approvato.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, illustrerò i seguenti ordini del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premessi che:

l'esigenza del potenziamento e dell'ammodernamento delle linee e dei servizi ferroviari è questione che deve riguardare tutto il territorio nazionale, in funzione dei benefici che ne derivano in termini di investimenti e di minore impatto ambientale rispetto alle altre modalità di trasporto,

impegna il Governo:

al rispetto delle previsioni e degli indirizzi approvati dal Parlamento in materia di velocizzazione della rete ferroviaria con la risoluzione Camera 6.00022 e con gli ordini del giorno approvati dall'Assemblea del Senato nella seduta del 1° agosto 1994».

(0/1163/5/8-Tab.10)

SCIVOLETTO, CARPINELLI, STAJANO, FAGNI,
ROGNONI, ANGELONI, FALQUI

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premessi che:

l'episodio che in queste ore sta coinvolgendo una nave passeggeri italiana al largo delle coste somale ripropone drammaticamente il problema sulla sicurezza dei mezzi di trasporto ed in particolar modo di quelli marittimi;

nel corso degli ultimi anni i numerosi casi di incidenti in mare, dall'AGIP Abruzzo alla Moby Prince, i guasti e le collisioni ferroviarie, fortunatamente con esiti meno drammatici, il numero ancora elevatissimo dei sinistri e dei morti sulle strade, cui nell'estate scorsa si sono aggiunti gli atti di vandalismo che hanno riguardato particolarmente le tratte autostradali, i casi di mancata collisione in volo segnalati dagli organismi di sicurezza del trasporto aereo, gli incidenti che hanno coinvolto i bagnanti sulle spiagge italiane denotano una situazione di precarietà e di inefficienza complessiva che compromette la sicurezza delle vite umane, la tutela dell'ambiente e la produttività del comparto e più in generale dell'economia italiana;

impegna il Governo

a predisporre un piano di interventi di prevenzione volto a raggiungere standard di sicurezza nei trasporti in linea con i livelli raggiunti nei paesi ad economia avanzata, con particolare riguardo all'esigenza dell'aggiornamento e del potenziamento degli strumenti di verifica e di controllo del rispetto della normativa italiana ed internazionale in materia di sicurezza dei passeggeri, dei lavoratori e dell'ambiente».

0/1163/7/8-Tab. 10

SCIVOLETTO, CARPINELLI, STAJANO, FALQUI,
FAGNI, ROGNONI, ANGELONI

Signor Presidente, questi ordini del giorno in pratica si illustrano da sè. Nel primo si richiama il Governo al rispetto delle previsioni e degli indirizzi approvati dal Parlamento in materia di velocizzazione della rete ferroviaria, con la risoluzione Camera 6.00022 e con gli ordini del giorno approvati dal Senato nella seduta del 1° agosto 1994.

L'ordine del giorno n. 7 concerne invece la materia della sicurezza, complessivamente intesa nei settori del trasporto ferroviario, marittimo e autostradale.

FALQUI. *Signor Presidente, dichiaro il mio voto favorevole su entrambi gli ordini del giorno.*

BACCARINI. *Anche io preannuncio voto favorevole sui due ordini del giorno.*

GIBERTONI. *Il mio voto sarà favorevole sul primo e contrario sul secondo.*

GUERZONI. *Anche il mio voto sarà favorevole su entrambi gli ordini del giorno, in particolare sul primo, perchè questo documento recupera il contenuto dell'ordine del giorno respinto poc'anzi, laddove fa riferimento alle risoluzioni del Parlamento.*

FAGNI. *Voteremo a favore dei due ordini del giorno.*

ARMANI. *Anche io preannuncio voto favorevole sui due ordini del giorno in esame.*

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo ad esprimere il loro parere sugli ordini del giorno presentati dal senatore Scivoletto.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sul primo ordine del giorno.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, vorrei, se possibile, che fosse integrato; poichè ritengo che in questo documento ci si riferisca alla sicurezza tecnica, vorrei ricordare che vi è anche il grosso problema dell'incolumità dei viaggiatori, a fronte di fenomeni delinquenziali che si verificano nelle stazioni, in autostrada, e ciò implica la richiesta di coordinamento e potenziamento delle Forze dell'ordine.

SCIVOLETTO. Sono disponibile a recepire l'integrazione proposta dal relatore.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno viene quindi integrato, al dispositivo finale, con le seguenti parole: «a realizzare un opportuno coordinamento e potenziamento delle Forze di polizia addette a prevenire atti di delinquenza nelle strutture e sui mezzi di trasporto».

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Il mio parere è favorevole su entrambi gli ordini del giorno.

Riguardo all'ordine del giorno n. 7 il senatore Scivoletto non può non sapere che i primi due capoversi, relativi alla sicurezza del traffico marittimo, richiamano il problema del controllo del traffico marittimo le cui spese sono differite al 1996. Il principio è certamente valido, come dicevo, ma le spese per realizzarlo sono rinviate nel tempo.

GIBERTONI. Esprimo parere favorevole anche sul secondo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/5/8-Tab.10.

È approvato.

Metto ora ai voti l'ordine del giorno 0/1163/7/8-Tab.10 nella seguente riformulazione:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

premessi che:

l'episodio che in queste ore sta coinvolgendo una nave passeggeri italiana al largo delle coste somale ripropone drammaticamente il problema sulla sicurezza dei mezzi di trasporto ed in particolar modo di quelli marittimi;

nel corso degli ultimi anni i numerosi casi di incidenti in mare, dall'AGIP Abruzzo alla "Moby Prince", i guasti e le collisioni ferroviarie, fortunatamente con esiti meno drammatici, il numero ancora elevatis-

simo dei sinistri e dei morti sulle strade, cui nell'estate scorsa si sono aggiunti gli atti di vandalismo che hanno riguardato particolarmente le tratte autostradali, i casi di mancata collisione in volo segnalati dagli organismi di sicurezza del trasporto aereo, gli incidenti che hanno coinvolto i bagnanti sulle spiagge italiane denotano una situazione di precarietà e di inefficienza complessiva che compromette la sicurezza delle vite umane, la tutela dell'ambiente e la produttività del comparto e più in generale dell'economia italiana,

impegna il Governo:

a predisporre un piano di interventi di prevenzione volto a raggiungere standard di sicurezza nei trasporti in linea con i livelli raggiunti nei Paesi ad economia avanzata, con particolare riguardo all'esigenza dell'aggiornamento e del potenziamento degli strumenti di verifica e di controllo del rispetto della normativa italiana ed internazionale in materia di sicurezza dei passeggeri, dei lavoratori e dell'ambiente;

a realizzare un opportuno coordinamento e potenziamento delle Forze di polizia addette a prevenire atti di delinquenza nelle strutture e sui mezzi di trasporto».

(0/1163/7/8-Tab.10)

SCIVOLETTO, CARPINELLI, STAJANO, FALOUT,
FAGNI, ROGNONI, ANGELONI

È approvato.

STANZANI GHEDINI. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che:

a) la legge 26 febbraio 1992, n. 211 (Interventi urgenti nel settore del trasporto rapido di massa) dispone una serie di benefici a favore delle città metropolitane e di altri comuni per favorire l'istallazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tramvie veloci, a contenuto tecnologico innovativo, atti a migliorare in tali aree la mobilità e le condizioni ambientali;

b) a seguito dell'entrata in vigore della legge citata, numerosi sono stati i progetti presentati - secondo le modalità previste - e al momento giacenti presso il Ministero dei trasporti;

c) attualmente, ai fini del completamento delle procedure previste dall'articolo 5 della legge n. 211 del 1992 rimangono da acquisire il parere della Commissione di vigilanza, previsto dall'articolo 6 della medesima legge, nonché il perfezionamento del piano di riparto delle risorse da parte del CIPE, al quale sono state attribuite le funzioni del soppresso CIPET;

d) con il decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, recante interventi urgenti in materia di trasporti e parcheggi, viene istituita (articolo 6, comma 2), una nuova Commissione di alta vigilanza, con il compito di provvedere anche al coordinamento degli interventi di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, al fine di assicurare l'unitaria definizione dei

trasporti rapidi di massa, e contestualmente si sopprime la Commissione di cui all'articolo 6 della legge 26 febbraio 1992, n. 211;

e) il Ministro dei trasporti non ha provveduto all'insediamento della Commissione prevista dal decreto-legge e quindi - essendo stata contemporaneamente soppressa, dallo stesso decreto, quella prevista dalla legge n. 211 del 1992 - le procedure relative ai progetti presentati ai sensi della legge n. 211 del 1992 sono bloccate,

impegna il Governo:

a) procedere immediatamente alla nomina della Commissione prevista dal decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, al fine di rendere possibile il completamento dell'iter previsto dall'articolo 5 della legge n. 211 del 1992. Qualora il decreto stesso venga reiterato nella parte in cui istituisce la nuova Commissione di alta vigilanza, ovvero, nel caso in cui le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, non venissero reiterate, a provvedere alla costituzione della Commissione prevista dall'articolo 6 della legge n. 211 del 1992».

(0/1163/6/8-Tab.10)

STANZANI GHEDINI

L'ordine del giorno, di cui ho già parlato nel mio intervento di stamattina, affronta una questione che occorre risolvere con la nomina immediata, oggi possibile, in base al decreto-legge n. 563 del 30 settembre 1994, della Commissione ivi prevista; è un nodo che tiene bloccati - non so se è esatto il dato a mia disposizione - 4.000 miliardi per le tramvie veloci.

BACCARINI. Annuncio voto favorevole.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo ad esprimere il loro parere sull'ordine del giorno in esame.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Esprimo parere favorevole.

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/6/8-Tab.10

È approvato.

ALÒ. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato:

a) che lo sviluppo dell'intermodalità e dell'interportualità è l'obiettivo da perseguire al fine della realizzazione di condizioni infrastrut-

turali, nel settore dei trasporti, necessarie per la crescita economica e produttiva del Paese;

b) che per l'avvio e il decollo dei centri interportuali occorre che tali centri siano interessati in primo luogo da interventi finalizzati al miglioramento delle strutture esistenti,

impegna il Governo:

a) definire quanto prima un piano degli interporti che preveda precise priorità di intervento nei centri interportuali, già individuati, che abbiano migliori condizioni strutturali di base quali per esempio:

a) collegamenti ferroviari e stradali con porti, già inseriti nel piano portuale;

b) presenza di strutture aeroportuali;

c) presenza di strutture intermodali».

(0/1163/8/8-Tab.10)

ALÒ, FAGNI

L'ordine del giorno che ho presentato insieme alla collega Fagni impegna il Governo a definire quanto prima un piano degli interporti che preveda alcune priorità. Abbiamo voluto definire parametri oggettivi per individuare quegli interporti che hanno condizioni strutturali di base più favorevoli.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo ad esprimere il loro parere sull'ordine del giorno in esame.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Esprimo parere favorevole.

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Anche il parere del Governo è favorevole.

FALQUI. Annuncio il voto favorevole del mio Gruppo sull'ordine del giorno dei senatori Alò e Fagni.

BACCARINI. Annuncio anche io il mio favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/8/8-Tab.10.

È approvato.

ALÒ. Ho presentato inoltre il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che:

a) l'aeroporto di Grottaglie (Taranto) è situato ad appena 10 km dal nascente centro intermodale e interportuale di Francavilla Fontana (Brindisi);

b) tale aeroporto è pienamente agibile al punto che non si ritiene necessaria alcuna infrastruttura se non quella relativa al solo servizio antincendio;

c) il servizio antincendio è comunque assicurato da una convenzione con la Marina militare che in loco ha una base operativa eliportuale;

d) l'aeroporto di Grottaglie è da ritenersi non solo utile, come già lo è, per il trasporto persone sulla linea Grottaglie-Roma ma soprattutto utile al fine del rafforzamento strategico del nascente centro intermodale e interportuale di Francavilla Fontana;

impegna il Governo

a risolvere la questione del servizio antincendio presso l'aeroporto di Grottaglie verificando le modalità per l'uso in forma stabile e definitiva del servizio antincendio della Marina militare presente in loco».

0/1163/9/8-Tab. 10

ALÒ

Mi sono permesso di segnalare in questo documento la questione dell'aeroporto di Grottaglie. I colleghi devono sapere che non vi è la richiesta di una benchè minima spesa; presso l'aeroporto di Grottaglie vi è un aeroporto militare. Finora l'aeroporto di Grottaglie ha risolto il problema del servizio antincendio grazie a una convenzione con la Marina militare che ha una sua base operativa eliportuale in loco.

L'ordine del giorno che ho presentato impegna il Governo a risolvere la questione del servizio anti-incendio presso l'aeroporto di Grottaglie, che sicuramente riguarda il coordinamento fra diversi Ministeri.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo ad esprimere il loro parere sull'ordine del giorno in esame.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno del senatore Alò, anche se, a quanto mi consta, negli altri aeroporti per il servizio antincendi vi è un problema di normative. Non so se il rappresentante del Governo sia in grado di fornirci dei chiarimenti in materia.

ALÒ. L'aeroporto di Grottaglie funziona, solo che alla fine di ogni anno scade la convenzione fra l'aeroporto e la Marina militare. Sarebbe opportuno un intervento del Ministero per assicurare un servizio antincendio in forma stabile e definitiva.

CAPPELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno presentato dal senatore Alò anche se vi è un problema di coordinamento fra più Ministeri. Propongo pertanto al senatore Alò di sostituire l'espressione «impegna il Governo» con l'altra «invita il Governo».

ALÒ. Accolgo la richiesta del Sottosegretario.

FALQUI. Annuncio il voto favorevole del nostro Gruppo sull'ordine del giorno del senatore Alò

BACCARINI. Annuncio anche io il mio voto favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/9/8-Tab. 10, presentato dai senatori Alò e Fagni, con la sostituzione delle parole: «impegna il Governo» con le altre: «invita il Governo».

È approvato.

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto favorevole alla 5^a Commissione sulle tabelle 10, 10-bis e 10-ter, nonché sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.

Propongo che tale mandato venga conferito al relatore, senatore Gei.

SCIVOLETTO. Intervengo per annunciare il voto contrario del mio Gruppo, in riferimento alle motivazioni che abbiamo espresso nel corso del dibattito sulla mancanza di una politica nuova ed adeguata dei trasporti. Nessun progetto di riforma è stato attivato dal Governo nei campi fondamentali del trasporto pubblico locale e della portualità: non vengono affrontati problemi relativi all'emergenza che da troppo tempo si è determinata nelle aree urbane; non si dà attuazione alla legge di ristrutturazione dell'autotrasporto; non vengono affrontati la ristrutturazione, l'adeguamento e l'ammodernamento del trasporto aereo, con particolare riferimento alla compagnia di bandiera; il complesso dell'economia marittima, lungi dal ricevere quegli impulsi di sviluppo e di potenziamento necessari, si trova in una situazione di incertezza e di mancanza di sicurezza.

Questi sono i motivi per i quali annuncio alla Commissione la nostra intenzione di presentare alla 5^a Commissione un rapporto di minoranza.

FALQUI. Informo che presenteremo degli emendamenti in sede di esame della manovra finanziaria in Commissione bilancio.

Esprimiamo un voto negativo sul parere da presentare alla 5^a Commissione per quanto ho detto anche nei numerosi interventi svolti in materia: siamo in presenza, infatti, di un insieme di ipotesi confuse, che marchiano l'assenza di reali scelte di priorità.

Ho cercato di spendere - in larga parte invano - molte delle mie considerazioni nel cercare di illustrare ai colleghi quali dovrebbero essere a nostro avviso le scelte di priorità per definire quel piano dei trasporti di cui ha bisogno il nostro paese rinnovando, potenziando e rendendo efficiente l'integrazione con il sistema delle comunicazioni stradali.

Ci riserviamo ovviamente il diritto di ripresentare quegli ordini del giorno che non sono stati approvati.

Voglio esprimere ai colleghi della Lega Nord, che hanno espresso un voto diverso dall'orientamento generale del Gruppo, un sincero apprezzamento e mi auguro che in Aula, laddove avremo modo di discutere i contenuti di tutti gli ordini del giorno, vi sia modo per operare una riflessione diversa anche per quei colleghi che in questa sede hanno espresso valutazioni divergenti o non sufficientemente meditate.

ALÒ. Signor Presidente, intervengo brevemente per osservare che le considerazioni effettuate in questa discussione e i giudizi netti espressi sul problema ci fanno ritenere necessaria la presentazione del nostro punto di vista sulla questione; informo quindi che presenteremo un rapporto di minoranza.

Ovviamente ci riteniamo impegnati a ripresentare nelle sedi opportune gli ordini del giorno che non sono stati approvati o comunque quelle parti importanti che sono state estrapolate dagli stessi; sicuramente presenteremo anche emendamenti in Commissione bilancio.

MEDURI. Signor Presidente, preannuncio il voto favorevole del nostro Gruppo.

Per quanto mi riguarda, capisco che in un momento come questo, nel quale il Governo è stato costretto a predisporre una manovra finanziaria di grande rigore, molte cose sono state penalizzate; quando si penalizza, purtroppo, «chi sta male sta peggio».

Quindi non è con entusiasmo che voto a favore, ma con grande fiducia e speranza, perchè sono consapevole che, sia pure con questo rigore, c'è stata l'espressione della volontà di un Ministro che per la prima volta sembra essere determinato nei confronti di un riequilibrio degli investimenti.

Pur non essendo quindi entusiasta, sono ancora pieno di speranza; voto in modo favorevole, anche sul piano personale, e non solo per disciplina di partito.

GIBERTONI. Anche noi votiamo favorevolmente.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la mia proposta.

È approvata.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 20,15.

GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1994

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

(1163) Bilancio di previsione dello stato per l'anno finanziario 1995 e bilancio pluriennale per il triennio 1995-1997, approvato dalla Camera dei deputati

(Tabelle 9, 9-bis e 9-ter) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1995 e relative Note di variazioni

(1162) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1995), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, del disegno di legge n. 1163 (tabelle 9, 9-bis e 9-ter) e del disegno di legge finanziaria n. 1162, già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprediamo l'esame dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, sospeso nella seduta del 24 novembre scorso. Ricordo che era stata svolta la relazione.

Dichiaro aperta la discussione.

BACCARINI. Ciò che mi ha maggiormente colpito, riguardo allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, è «lo scippo» di fondi. Già in sede di formazione del bilancio lo stanziamento complessivo del Dicastero era piuttosto modesto; ma a seguito di emendamenti approvati dalla Camera dei deputati vi è stata una ulteriore decurtazione di oltre 3.000 miliardi.

Mi sembra peraltro che non vi sia stata alcuna resistenza da parte del ministro Radice a questa riduzione, anche perchè forse egli si sente piuttosto precario nel suo ruolo ministeriale. Anche solo per questo motivo, il voto del mio Gruppo sulla tabella dei lavori pubblici non potrà che essere nettamente contrario.

Per quanto riguarda gli stanziamenti in tabella F per l'Anas (viabilità ordinaria, speciale e grande comunicazione) devo osservare che si è registrata una graduale, ma rilevante riduzione a partire dal 1992 in poi.

Nella finanziaria del 1992 erano previsti investimenti per 700 miliardi per lo stesso anno; 995 miliardi per il 1993 e 903 miliardi per il 1994. Nella finanziaria del 1993 vi è stata una riduzione da 995 a 545

miliardi per quell'anno e da 903 a 623 miliardi per il 1994, ed un forte aumento, da 115 a 845 miliardi per il 1995.

Nella finanziaria dello scorso anno è rimasto invariato lo stanziamento di 545 miliardi, sono stati ridotti di ulteriori 200 miliardi gli investimenti previsti per l'anno successivo (da 623 a 416 miliardi); è stato dimezzato lo stanziamento previsto per il 1995, che passa a 403 miliardi.

In sostanza la legge finanziaria del 1992 prevedeva per i tre anni investimenti per 2.598 miliardi; le previsioni del 1993 erano di 2.013 miliardi; nel '94 sono stati ridotti a 1.364 miliardi, con una decurtazione della metà rispetto al 1992. Ma il ministro Radice è riuscito a fare di meglio perchè gli stanziamenti sono stati ridotti a 816 miliardi nel triennio (416 miliardi per l'anno in corso, sempre che gli investimenti siano stati realizzati; 100 miliardi per il 1995 e 300 miliardi per il 1996).

La prima riflessione che mi sembra di immediata evidenza per tutti è che con questi stanziamenti l'Anas non riuscirà non dico a tracciare un metro di una nuova strada ma neppure a effettuare la manutenzione ordinaria, a ricostituire gli argini dove sono stati distrutti.

Queste cifre sono di per sè significative ed emblematiche circa i tagli operati in legge finanziaria, in particolare in queste tabelle, che incidono non su spese di consumo ma sugli investimenti.

Se esaminiamo, infatti, i dati complessivi del bilancio dello Stato, rileviamo che gli stanziamenti complessivi relativi a investimenti per l'Anas passano da 7.497 miliardi nel 1991, 9.551 miliardi nel 1992, a 8.016 miliardi nel 1993; 6.811 miliardi, che rappresentavano già una riduzione del 40 per cento rispetto al 1992 vengono ulteriormente ridotti a 5.611 miliardi, di fatto la metà rispetto al 1992.

Non si conosce l'entità dei residui, ma è presumibile che questi, anche per l'andamento degli investimenti realizzati, che sono stati di 5.244 miliardi per l'anno 1993 e di 4.500 miliardi nel '94, siano saliti a 14.000 miliardi.

In conclusione, non solo si rileva un'insufficienza di stanziamenti per il settore degli investimenti, ma si registra una vera e propria incapacità da parte del Ministero di investire e riavviare le opere pubbliche. A questo proposito, tutti i discorsi che sono stati fatti circa la sospensione della legge Merloni, al fine di rendere più efficace la ripresa di lavori - anche se non di quelli che erano stati sospesi dai magistrati - ricevono da questi dati una smentita chiarissima. Intanto vi è stata già una riduzione di circa 800 miliardi di lavori realizzati, con un aumento di qualche migliaio di miliardi di residui passivi. Ritengo che non si possa avere maggiore dimostrazione di inefficienza di quella fornita da questi dati.

Anche in relazione all'ordine del giorno che è stato votato ieri, nel quale si invitava il Governo a istituire un nuovo Ministero della mobilità, che accorpasse le funzioni del Ministero dei trasporti con la grande viabilità nazionale, ritengo che si ponga con urgenza la necessità di istituire un nuovo Ministero del territorio, previsto peraltro dalla legge, che porti ad una riorganizzazione generale del Ministero dei lavori pubblici il quale, fra tutti i Dicasteri, dimostra il più alto grado di inefficienza. Del resto, ho esordito poc'anzi affermando che il Ministro si è fatto scippare quasi tutto.

È la scarsa credibilità dell'apparato ministeriale nel suo insieme che ha fatto sì che in sostanza non vi sia stata alcuna resistenza alla Camera all'approvazione degli emendamenti. Sono anni - questo più di altri - che ogni variazione di bilancio sottrae investimenti alla viabilità, non solo alla nuova viabilità ma, ciò che è più preoccupante, alle manutenzioni straordinarie.

Tale aspetto è di estrema gravità, anche perchè, come ci è stato riferito in occasione di una recente audizione, dal punto di vista delle infrastrutture il nostro paese soffre di un *gap* che si aggira intorno al 30 per cento rispetto al resto dell'Europa e in termini di qualità la distanza probabilmente è ancor maggiore. Ciò rischia di riflettersi sulle prossime generazioni e di precludere lo sviluppo e l'omogeneizzazione del territorio nazionale.

ANGELONI. Onorevole rappresentante del Governo, ci aspettavamo qualcosa di più, anzi molto di più, dalle proposte contenute nella manovra economico-finanziaria per il 1995 riguardo al bilancio dei lavori pubblici. Ci aspettavamo molto di più alla luce delle promesse fatte in campagna elettorale ed in seguito e alla luce delle necessità del paese, che richiedono una programmazione nell'uso delle risorse pubbliche, una certezza nelle norme ed efficienza e efficacia della pubblica amministrazione nella gestione delle risorse.

La situazione di crisi economica in cui versa il paese, in particolare il settore delle costruzioni, avrebbe dovuto obbligare il Ministro dei lavori pubblici a proporre interventi capaci da un lato di essere incisivi sul terreno del risanamento e del miglioramento delle condizioni ambientali e di vita e dall'altro di attivare posti di lavoro, attraverso il rilancio di questo settore.

Che vi sia bisogno di questo tipo di interventi, di una politica innovativa sul territorio per risanare, difendere e valorizzare il territorio e per mantenere e gestire i centri urbani lo abbiamo potuto constatare anche in occasione della recente disastrosa alluvione e purtroppo catastrofi del genere ogni anno devastano qualche parte del nostro paese.

Di tutto questo non vi è traccia nella manovra economico-finanziaria per il 1995; al contrario, da parte del Governo vengono le risposte di sempre, che aggiungendosi a quelle degli anni precedenti non fanno altro che aggravare una situazione già compromessa. Le risposte sono quelle di una rimodulazione delle leggi pluriennali di spesa per l'edilizia pubblica ed abitativa. Il far slittare negli anni questi finanziamenti da un lato dimostra il tentativo, anche attraverso questa via, di ridurre il fabbisogno finanziario dello Stato, dall'altro dimostra l'assoluta inefficienza dell'apparato del Ministero dei lavori pubblici, che non è neppure in grado di spendere i soldi che ha, tant'è vero che il Tesoro ha gioco facile nel chiedere un rinvio negli anni. Lo abbiamo potuto constatare questa mattina per quanto riguarda l'edilizia abitativa e la rata di annualità da versare alla Cassa depositi e prestiti; lo constatiamo scorrendo la tabella per quanto riguarda le varie leggi nel settore dell'edilizia pubblica.

Riscontriamo anche l'incapacità del Ministero di dare attuazione a leggi già finanziate per le quali vi è molta attesa nel paese. Cito un esempio «vecchio» per i colleghi che erano già presenti nella scorsa legi-

slatura, e che può essere significativo per i colleghi presenti per la prima volta in Parlamento: la legge n. 317, approvata nell'agosto del 1993, quindi da un anno e mezzo, doveva chiudere definitivamente la partita della ricostruzione post-bellica, consentendo ai comuni di completare le opere e facendo pulizia in un settore in cui la corruzione ha allignato in larga misura. Ebbene, dopo un anno e mezzo, non è successo assolutamente nulla. Il Ministero non è stato capace - ripeto - di dare attuazione ad una normativa, per molti aspetti chiara e finanziata con le necessarie risorse nel bilancio dello Stato. Questa è l'ulteriore conferma della assoluta inefficienza dell'apparato del Ministero dei lavori pubblici, che produce paralisi nel settore aggravando una situazione di crisi.

Per questo non abbiamo condiviso (e alla luce delle conseguenze possiamo dire che avevamo visto giusto) gli unici atti di cui è stato capace il Ministero dei lavori pubblici in questi mesi, ossia le sospensioni della legge n. 109 di riforma degli appalti (la cosiddetta «legge Merloni») e dell'articolo 6 della legge n. 537 del 1993, norme innovative, anche se per alcuni aspetti problematiche, soprattutto perchè non prevedevano un regime transitorio che desse alla pubblica amministrazione e al mercato possibilità di adeguarsi. Oltre a questo nulla è stato fatto.

Tra l'altro, il decreto di sospensione della «legge Merloni» (sospensione prevista fino al dicembre 1994) è ora alla terza reiterazione, ma non è stato ancora convertito in legge. Ciò produce, evidentemente, una situazione di forte incertezza normativa. Vorremmo sapere innanzitutto cosa intenda fare il Ministero per dare certezza in un settore che ha registrato l'aggravarsi dello stato di paralisi in cui era caduto in seguito a Tangentopoli. Non è vero che la sospensione delle norme prima citate abbia ridato fiato al settore; è vero invece il contrario.

Invito il Governo a portare dati a dimostrazione della tesi opposta; quel che a noi risulta è che la confusione e l'incertezza normativa hanno prodotto uno stato di paralisi. Chiedo anche di conoscere, al di là delle anticipazioni di stampa, a che punto siano i lavori della Commissione ministeriale insediata per predisporre un nuovo disegno di legge del Governo sugli appalti (una sorta di riforma della riforma), considerato che sono passati già alcuni mesi e che fra poco scadrà il decreto-legge già richiamato e che dal punto di vista ufficiale non vi è stata ancora un'iniziativa legislativa del Governo al riguardo.

Questa situazione ci porta ad esprimere un giudizio estremamente negativo sull'operato dell'amministrazione dei lavori pubblici, giudizio che non possiamo non confermare anche pensando alla mancata riorganizzazione del Ministero. È vero che questo Dicastero è stato colpito dagli effetti di Tangentopoli nei suoi vertici, oltre che in gran parte dei suoi uffici centrali e periferici, ma è altrettanto vero che, al di là delle enunciazioni di buone intenzioni, nulla è stato fatto per riorganizzare la struttura ministeriale e recuperare efficienza.

Peraltro, come si evince dalla relazione alla tabella, il Ministero, nell'enumerare gli impegni per il prossimo anno, non tiene assolutamente conto di una norma contenuta nell'articolo 1, comma 1, della legge n. 537 del 1993, che prevedeva la soppressione degli attuali Ministeri dei lavori pubblici e dell'ambiente e delegava il Governo a istituire, in sostituzione di questi Dicasteri, un Ministero del territorio. Vorrei sa-

pere se questa norma di legge non ha più valore per il Ministero dei lavori pubblici o se invece resta un impegno per cui lavorare. Nella relazione leggo che è necessario aumentare gli organici, ristrutturare gli uffici, ma non si tiene conto di questo obiettivo, contenuto in una norma di legge, che rappresenta un'esigenza condivisa dalla maggioranza del Parlamento.

Altra questione che desidero affrontare concerne l'Anas. Il collega Baccarini si è già soffermato su questo aspetto. Non interverrò sulle cifre, ma la massa spendibile è enorme, trattandosi di una situazione di crisi della finanza pubblica. Anche valutando la situazione dal punto di vista dell'Anas si evince chiaramente come l'inefficienza della struttura ministeriale abbia bloccato una capacità di spesa che avrebbe potuto dare risposte anche sul terreno occupazionale. Abbiamo più volte richiesto una verifica dello stato di attuazione del piano decennale e dei diversi piani triennali, per capire cosa effettivamente è accaduto dopo lo sconvolgimento operato dal ministro Prandini; sappiamo quanti impegni di spesa sono stati assunti, addirittura con telegrammi, e quanto il bilancio della stessa Anas sia stato sballato da una gestione sicuramente non rigorosa, assolutamente al di fuori di quelle che sono le norme di una corretta amministrazione, delle norme sulla contabilità pubblica.

Non si riesce a capire cosa sia esattamente accaduto. Ci muoviamo a livello di affermazioni ufficiose o ufficiali dei vari rappresentanti del Governo, in occasione dei convegni che si tengono in tutta Italia, in cui si sostiene che già si è impegnato più di quanto sia disponibile, laddove dai dati in nostro possesso, che risalgono al dicembre 1993, risultano residui di stanziamento per 2.800 miliardi, cifra disponibile quindi per nuovi impegni. Il nuovo piano triennale 1994-1996 non viene presentato e non si comprende per quale ragione. Si tratta di fare chiarezza al riguardo. Chiediamo pertanto una verifica dello stato di attuazione dei piani triennali precedenti e la rapidissima predisposizione del nuovo piano triennale, tenendo conto che per quanto ci riguarda dovrà essere data priorità assoluta alla manutenzione della viabilità ordinaria. A nostro avviso anzitutto si deve rendere efficiente e funzionale l'esistente; si vedrà poi quali sono gli interventi prioritari da realizzare *ex novo*, anche sulla base delle indicazioni fornite dalle regioni.

Su questi aspetti abbiamo chiesto chiarimenti in altre occasioni senza riceverli. Mi auguro quindi che la discussione sulla tabella 9 possa essere la sede giusta affinché da parte del Ministero venga una risposta finalmente chiara. Certo, anch'io sono stata colpita dall'assoluta mancanza di difesa da parte del Ministero dei lavori pubblici dei propri stanziamenti: si è fatto scappare circa il 40 per cento del proprio bilancio di spesa senza colpo ferire. Se è vero che gli emendamenti approvati alla Camera sono il risultato di un'azione emendativa dello stesso Governo, vuol dire che il Ministero dei lavori pubblici all'interno dell'Esecutivo non ha neppure il potere di difendere uno stanziamento complessivo che peraltro non era esaltante fin dall'inizio.

Chiedo al Sottosegretario di chiarire alla Commissione il perchè di un tale operato nonché le intenzioni del Ministero per il prossimo anno rispetto ai settori principali del suo intervento.

FAGNI. Per lo stato di previsione del Ministero delle poste e telecomunicazioni abbiamo sottolineato come la percentuale di incidenza sul

bilancio totale di tutti gli altri Ministeri sia uguale al prefisso di Milano con l'aggiunta di uno zero: 0,02 per cento. Ora esaminando lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici ci accorgiamo che si arriva appena all'1,6 per cento. Trattandosi di un settore che presenta aspetti di grande rilevanza, già ricordati, quali l'edilizia residenziale, le calamità naturali, la viabilità (senza contare le opere marittime e la tutela del patrimonio storico-artistico), mi sembra che l'affermazione che si è risparmiato perchè ci si è fatti tagliare 3.339 miliardi, che gravano quasi per intero sulla spesa in conto capitale, non sia da sottolineare in maniera positiva.

Per quanto concerne le calamità naturali purtroppo nel nostro paese, non operandosi un'adeguata prevenzione, in autunno e in primavera eventi calamitosi colpiscono quasi sempre. Bisognerebbe quindi fare un'opera di prevenzione ed anche mettere da parte, come si fa nelle famiglie, un gruzzolo più consistente.

Quanto alle opere marittime, al di là del problema della Direzione generale opere marittime su cui non voglio tornare, esiste la questione della erosione delle coste, che è di grande rilevanza. Il nostro paese ha circa 8.000 chilometri di coste e poichè in molti casi stanno scomparendo piccoli centri costieri credo che a tale problema dovremmo riservare una particolare attenzione.

Vi è poi un'altra questione, che per alcuni aspetti può addirittura far sorridere. La legge n. 143 del 1994 ha stabilito che l'Anas si chiamasse Enas perchè trasformata in ente pubblico, ma poi, dal momento che si sarebbero dovute cambiare tutte le scritte, si è stabilito che continuerà convenzionalmente ad essere chiamata Anas. Si tratta di una questione puramente nominalistica o di sostanza? Prima che l'Anas fosse trasformata in ente pubblico, come del resto è accaduto per le Poste, le Ferrovie e così via, gli stanziamenti facevano capo al bilancio del Ministero del tesoro. Ora da quest'ultimo sono passati al Ministero dei lavori pubblici, tuttavia non abbiamo avuto il bene di vedere nè il programma dell'Anas, perchè nelle tabelle allegate non è contenuto, nè tantomeno il suo bilancio. Quindi per quell'importante settore del Ministero dei lavori pubblici che è la viabilità non siamo in grado di sapere se i fondi, pochi o tanti che siano, destinati alla viabilità sono collocati più o meno bene e se ne beneficerà davvero chi ne ha bisogno.

È questo un fatto molto grave. Si può anche apprezzare il fatto che chi gestisce il bilancio familiare riesca a risparmiare, ma se per fare ciò fa soffrire la fame ai figli o li manda fuori senza cappotto in inverno, questa non è saggezza. Su tale aspetto bisognerà riflettere anche se, lo ripetiamo in questa sede e lo abbiamo detto anche quando abbiamo parlato del problema dei trasporti, noi non esaltiamo la viabilità; siamo un paese in cui prevale la monomodalità; abbiamo sostenuto ieri, e lo faremo anche in Aula, che dobbiamo incentivare il trasporto ferroviario, in modo da rendere accessibile la mobilità ed il trasporto a tutto il paese. Ha ragione il collega Germanà ed hanno ragione altri colleghi quando affermano che se è giusto poter raggiungere agevolmente Lamezia Terme, ci sono però anche la Sicilia, la Sardegna. Esistono altri problemi.

Quando si affrontano queste tematiche, emergono problemi di difficile soluzione, ma è pur vero che la viabilità ordinaria ha bisogno,

ahimè, proprio per la monomodalità del trasporto pubblico e privato, di una opportuna manutenzione, sia ordinaria sia straordinaria. A meno di non voler offrire, come spesso avviene, alle persone che arrivano nel nostro paese con tutti i mezzi possibili di trasporto - aereo, a volte con il treno, ma più spesso con le automobili e con i camper - un panorama di strade dissestate, facendo davvero una cattiva propaganda al nostro paese.

Noi possiamo anche, attraverso il satellite, inviare direttamente negli Stati Uniti o in Canada la pubblicità per incrementare il turismo in Italia, ma poi la gente arriva nel nostro paese e vede coste mangiate, strade dissestate, ferrovie che non funzionano, anche se magari si offre ai giovani la possibilità di avere un biglietto ferroviario chilometrico con il quale viaggiare in tutta Italia.

Per quanto riguarda il settore dell'edilizia pubblica - rubrica 10 della tabella 9 - anche esso ha subito tagli per 375 miliardi rispetto ai 1.099 che erano stati stanziati. Abbiamo constatato poi che nella ventata rimodulatrice che si è verificata per tutti i settori del bilancio, gli stanziamenti vengono fatti slittare agli anni successivi. Anche i contributi alla Cassa depositi e prestiti, che dovevano essere erogati nel 1994, sono stati rinviati prima al 1995, e ora slittano al 1996. Intanto questo settore si complica con il problema dell'edilizia abitativa. Eppure nel bilancio della Cassa depositi e prestiti ci sarebbe stato spazio per destinare all'edilizia somme ben maggiori di 375 miliardi, senza peraltro aumentare la spesa complessiva, tenuto conto che alla Cassa depositi e prestiti affluiscono somme considerevoli che derivano dai versamenti effettuati dai lavoratori e dai datori di lavoro. Non è stato molto saggio operare nel modo che ho detto.

A me dispiace che un Ministro che si cimenta per la prima volta in un settore così delicato, forse perchè non ha avuto il necessario supporto, o forse perchè non è riuscito a capire quale linea programmatica seguire in un settore così importante, si sia per di più fatto «scippare» i soldi non so bene a favore di quale altro Dicastero, spero non di quello della difesa e dei servizi segreti, militari e civili, perchè questo sarebbe un fatto estremamente grave. Questo Ministro, allora, o è troppo buono o, come si dice in Toscana, è tre volte buono e questo certo non è un bene per chi riveste un ruolo così importante.

FALQUI. Signor Presidente, lo stato del Ministero dei lavori pubblici lo conoscevamo; lo avevamo in più occasioni sentito descrivere dallo stesso ministro Radice. Nelle sue relazioni ricorrono spesso l'aggettivo «disastroso» e le espressioni «grande confusione», «grande disorientamento», «grande destabilizzazione di tutte le strutture». Queste sono le frasi che ho annotato nel corso delle ripetute illustrazioni che ci sono state fatte.

Il Ministro ha fatto il giro d'Italia per descrivere non solo ai parlamentari eletti in questa legislatura, ma anche a decine e decine di comuni e di istituzioni locali quel serbatoio di inefficienza e di corruzione trovata all'interno di questo Ministero, situazione che non fa onore a chi ne è stato responsabile - che non è certo questa maggioranza - alimentando, tuttavia, pericolosamente la sfiducia del cittadino e dei rappresentanti locali nei confronti delle istituzioni.

Nel valutare il progetto di utilizzazione dei finanziamenti di questo Ministero non posso seguire una logica puramente econometrica, peraltro legittima e doverosa in questa sede, come qui da alcuni è stato fatto, ma introdurrò anche parametri di altro tipo. La manovra di questa legge finanziaria riduce in modo cospicuo, come è già stato rilevato da altri colleghi, gli stanziamenti anche per opere che in molti casi, lo abbiamo detto in anni di battaglie sul territorio, si sono rivelate inutili e nocive all'ambiente e hanno prodotto una logica di corruzione.

Alcuni Ministri titolari di questo Dicastero prima della legislatura attuale sono stati responsabili di aver diffuso nel nostro paese una cultura affaristica, con la promozione di opere pubbliche non a servizio della collettività, ma come affare per una banda di clienti o in molti casi di mascalzoni, i quali, abusando in ogni modo del rapporto con lo Stato, hanno costruito quella economia drogata che è di per sé un fattore di inquinamento delle regole del libero mercato.

Ma questa manovra finanziaria, al di là della riduzione quantitativa degli stanziamenti a disposizione del Ministero, crea incertezze e confusione nei rapporti con gli enti locali. Credo che si metteranno in discussione la maggior parte degli impegni assunti dal Governo precedente con molte regioni. Cambierà la scala di priorità degli impegni assunti ed in molti casi ci troveremo dinanzi a situazioni senza via d'uscita, in cui si dovrà dire che i soldi non ci sono più, che la pacchia è finita.

Non colpevolizzo il ministro Radice perchè si è fatto sottrarre la metà dei fondi richiesti dal suo Ministero. Dopo aver fatto simili dichiarazioni in giro per l'Italia c'era da aspettarselo e poi diciamo la verità: un po' di digiuno di cemento non può che far bene ad un paese che è il quarto consumatore *pro capite* in tutto il mondo di un materiale che produce reddito, benessere, occupazione, ma che se utilizzato in modo dissennato, come accaduto negli ultimi dieci anni, produce enormi devastazioni su quell'ambiente da cui vogliamo ricavare, come nel grande territorio continentale del Sud, ricchezza attraverso il turismo, attraverso le bellezze naturali e artistiche che ivi sono racchiuse.

Detto questo, poichè un Ministero finchè esiste dovrebbe tutelare le proprie funzioni ed il proprio ruolo, considero molto grave, come altri colleghi hanno detto, che si siano perse risorse utili al paese, magari per altri scopi. È questo un giudizio politico che esprimo nei confronti del Governo e ovviamente del Ministro responsabile di questo Dicastero: in questa luna di miele di sei mesi il Governo non ha saputo riorganizzare almeno questo Ministero; non ha saputo imboccare con coraggio, e poteva farlo, la strada che molti di noi ritengono essere il futuro, cioè la definizione e l'istituzione di un nuovo Ministero, il Ministero del territorio, per il quale esistono peraltro impegni già scanditi dalla legge e da prese di posizione parlamentari. Non aver saputo riorganizzare questo Ministero, così colpito dalla bufera di Tangentopoli, è una responsabilità morale oltre che politica. Ho rapporti con molti funzionari di grande valore, di grande competenza, di specchiata moralità, che appartengono a questo Ministero per cui non ho mai condiviso, come altri hanno fatto in questi mesi, l'equazione Ministero dei lavori pubblici uguale Tangentopoli. È un'equazione sbagliata, nociva per gli interessi del paese ed anche offensiva per quei funzionari e quei tecnici che in questo Ministero,

nonostante tutto quello che accadeva, hanno mantenuto diritta la strada dei loro valori e delle loro competenze.

Collegli, se le cose stanno così, ci si doveva muovere nella direzione della costruzione del Ministero del territorio, altro che lamentarsi perchè altri Ministri del Governo, forse più potenti, impongono la loro volontà su questo Dicastero! Altrimenti viene da pensare che in questo paese bisogna sempre ricorrere al metodo Pannella, cioè al metodo referendario, per affrontare la soluzione di problemi che sembrano avvitarci su se stessi.

A tal riguardo, proprio perchè ritengo che la diminuzione dei fondi non sia giustificabile e anche in ragione di quelle motivazioni ambientaliste che noi sosteniamo e di quella operazione di riorganizzazione verso un altro Ministero, che a mio avviso doveva partire già in questi mesi, mi chiedo, ad esempio (so di andare al di fuori del perimetro riservato alle tabelle in questa Commissione, ma forse vale la pena di fare una volta per tutte queste considerazioni, queste domande), cosa ne sia della Direzione generale del coordinamento territoriale, istituita nel lontano 24 luglio 1977 con il compito «di identificare le linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale con particolare riferimento all'articolazione territoriale degli interventi statali, alla tutela ambientale ed ecologica e alla difesa del suolo». Cosa ha fatto questa struttura? È stato mai realizzato l'Oster, cioè l'Osservatorio delle trasformazioni territoriali (sigla che più che altro somiglia al codice di un servizio segreto)? Chi la compone? Quali piani ha prodotto? Esistono rapporti di consulenza esterna tra questa divisione e altre e quanto costano alla collettività? Cosa faceva questo organismo, visto che aveva detti compiti e dette funzioni, mentre il ministro Prandini bombardava di telegrammi i suoi clienti, telegrammi con cui si autorizzavano nuove ed inutili opere pubbliche? Esprimeva pareri, giudizi?

Voi colleghi del Governo, voi che in ogni occasione declamate di essere il nuovo, che avanza più o meno rapidamente, avete intenzione di chiarire cosa viene fatto all'interno delle strutture di questo Ministero? E non era forse questo organismo, mi rivolgo al Sottosegretario, che doveva fornire, secondo la legge n. 575 del 1994, indicazioni di pianificazione territoriale alle regioni? Che doveva cioè costruire quel sistema informativo la cui assenza si è rivelata drammatica in occasione di eventi molto tragici per il nostro paese (quali il terremoto e le alluvioni)? Visto che oggi è molto alta la polemica sulle autorità di bacino, non era forse questo organismo che doveva fornire a tali autorità, istituite quasi dieci anni dopo, le necessarie limitazioni di uso dei suoli? Non è forse su questa mancanza in molte parti d'Italia, parlo del Centro-Sud, che gran parte della edificazione abusiva o illegale è sorta, poichè le indicazioni previste dalla legge non erano state assolute? E aggiungo, visto che la collega Fagni giustamente lo ha ricordato: non doveva essere predisposto da questi strumenti del Ministero quel piano nazionale delle coste che doveva fornire indicazioni contro l'erosione, in un paese in cui il 40 per cento delle coste è sottoposto a subsidenza, il 60 per cento a erosione, il 25 per cento a intrusione del cuneo salino, problema che in alcune regioni, soprattutto nel Sud, sta diventando drammatico e rischia di mettere in ginocchio molte economie che si basano sul turismo?

Se la Commissione ambiente ha chiesto un'indagine conoscitiva sulle responsabilità che hanno portato al disastro del Piemonte, ritengo che ci voglia il coraggio politico necessario da parte di questa Commissione - un'anticipazione che voglio fare in questa sede - affinché sia svolta un'indagine conoscitiva sul Ministero dei lavori pubblici. Mi sembra questo il solo modo per dare corso, successivamente all'approvazione della legge finanziaria, ad un processo di scioglimento del Ministero che è in atto e che i numeri presenti nelle tabelle, che qui ci sono stati illustrati, dimostrano con grande chiarezza quale livello di collassamento abbia raggiunto. Bisogna compiere questa operazione di scioglimento del Ministero al più presto, facendo chiarezza, individuando gli interventi che sono stati compiuti e quelli invece ancora da fare, delineando le riforme delle strutture e gli accorpamenti che sono necessari per avere finalmente un moderno Ministero del territorio.

Il mio Gruppo, con grande convinzione, esprimerà un voto negativo sulla tabella 9 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria, pur avendo dato un contributo per stimolare, se è vero che esiste, la volontà di innovazione di questo Governo, affinché il vecchio scompaia al più presto e si cominci a vedere anche in questo settore il nuovo che avanza.

GERMANÀ. Signor Presidente, ho ascoltato con molta attenzione gli interventi dei colleghi, che hanno avuto carattere eminentemente politico, anziché tecnico.

La collega Angeloni ha affermato che si aspettava di più e che vi erano molte attese nel paese. Cara collega Angeloni, noi abbiamo trovato solo cambiali per 2 milioni di miliardi; anche noi ci aspettavamo di più nel momento in cui ci accingevamo a governare il paese. Lei sa benissimo che se la sospensione della «legge Merloni» ha creato problemi, problemi ancor più gravi sono stati creati in Sicilia da norme che hanno paralizzato totalmente il settore dei lavori pubblici. Si sta ora cercando di lavorare per sbloccare la situazione. Se è vero che il decreto-legge da lei richiamato, senatrice Angeloni, non è stato convertito in legge per tre volte, è altrettanto vero che vi sono stati decreti reiterati per anni. Un certo lavoro è stato fatto, e proprio in questa Commissione spesso il buon senso ci ha portato ad essere unanimemente d'accordo su tanti provvedimenti e tante proposte di modifica.

Il senatore Baccharini ha affermato che gli stanziamenti per l'Anas non sono sufficienti nemmeno per la manutenzione ordinaria e che i residui passivi ammontano ormai a 14.000 miliardi. È vero, senatore Baccharini, che le risorse per gli investimenti non sono sufficienti, ma è giusto ricordare a noi stessi che nel nostro paese vi sono zone abbandonate: questa è la situazione che abbiamo ereditato dal passato.

BACCARINI. Anche lei, senatore Germanà, appartiene al cosiddetto vecchio.

GERMANÀ. Senatore Baccharini tutti veniamo dal vecchio, dal momento che ognuno di noi che avesse superato i 18 anni aveva diritto al voto e doveva pur operare una scelta politica.

La collega Fagni ha toccato il punto delicato e importante dell'edilizia residenziale. Forse è vero che si è stanziato troppo poco per questo settore, soprattutto per l'edilizia convenzionata che in molte zone del nostro paese crea ancora grandi aspettative, da parte di tutti, maggioranze e minoranze. Dobbiamo chiederci quando si troveranno i soldi per poter finanziare adeguatamente questi capitoli.

BACCARINI. Io sono stato sempre contro una certa gestione dei lavori pubblici, quella del ministro Prandini, per intenderci.

GERMANA. Un altro argomento importante riguarda le opere marittime. L'erosione delle coste, come è stato affermato dal collega Falqui, è dovuta anche all'eccessiva cementificazione del territorio. Sul fatto che vi sia stata in passato una cultura dell'affare non vi sono dubbi. Gli italiani, del resto, hanno mostrato con il voto del 27 marzo di volere una cultura del nuovo; spesso il nuovo è rappresentato da persone che forse non hanno molta esperienza, ma la riduzione operata sugli stanziamenti per i lavori pubblici dimostra che esse nulla hanno a che vedere con il malaffare.

Annuncio che presenteremo in 5^a Commissione un emendamento volto a rimpinguare le risorse a favore dell'Anas, e invito i colleghi dell'opposizione a sottoscrivere questa proposta.

Lei, senatore Falqui, ha parlato della fine della cosiddetta «luna di miele» del Governo, ma i sei mesi passati dall'insediamento del nuovo Esecutivo avrebbero dovuto contrastare quarant'anni di malgoverno, che non è stato nostro.

BACCARINI. Non si può parlare, senatore Germanà, di quarant'anni di malgoverno; vi sono state precise responsabilità di Andreotti e Craxi e, nel settore dei lavori pubblici, dell'ex ministro Prandini. Non posso accettare che non si faccia alcuna distinzione nell'ambito delle forze che hanno governato l'Italia.

GERMANÀ. Sono pienamente d'accordo sulla costituzione di un Ministero del territorio, questione che avevamo già affrontato in Commissione alcuni mesi fa. Anche io, come il senatore Falqui, penso che l'alta velocità vada adeguata alla conformazione territoriale del nostro paese che è diversa, ad esempio, da quella della Francia. La Commissione a mio avviso dovrebbe esaminare in maniera approfondita alcuni problemi per trovare gli opportuni collegamenti affinché talune iniziative possano avere il meritato successo.

Come dicevo prima, non vi è dubbio che la cementificazione del territorio è stata una delle cause dell'erosione delle coste, come pure l'utilizzo di inerti (che diversamente sarebbero defluiti nel mare) per costruzioni da parte delle imprese, che potevano così conseguire maggiori utili. Ciò ha portato inevitabilmente all'alterazione di un equilibrio naturale.

Si propone l'istituzione di Commissioni di indagine o di inchiesta, ma sarebbe sufficiente fare dei sopralluoghi in paesi in cui le coste non sono state erose dalla cementificazione per capire gli errori che sono stati invece compiuti in Italia.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, sono pienamente d'accordo con le osservazioni svolte dalla senatrice Angeloni, che non ripeterò.

Mi limiterò quindi ad alcuni riferimenti specifici a questioni concrete, e mi auguro di non commettere lo stesso errore del senatore Germanà, il quale ha rilevato l'eccessiva politicizzazione negli interventi degli altri colleghi, per poi ricadere nello stesso errore, anche se io non lo considero tale, perchè non siamo in un consiglio di amministrazione ma rappresentanti politici del popolo italiano. È questa la sede dove la politica, nel senso più alto del termine, deve svolgere il suo ruolo.

La prima questione che intendo affrontare è quella dell'edilizia residenziale pubblica e privata. Non richiamerò a tale riguardo le osservazioni svolte dalle senatrici Angeloni e Fagni; sottolineo la necessità di una politica per il recupero e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente che va seguita con determinazione. Sono convinto che aprire un capitolo di interventi, di finanziamenti per i privati, anche attraverso mutui agevolati, con tutte le garanzie possibili, è questione fondamentale per il recupero dei tanti centri storici del nostro paese, perchè l'Italia è un paese di grandi giacimenti culturali, di centri piccoli, medi e grandi che offrono un prezioso patrimonio alla collettività internazionale. Affrontare problemi come quello dell'agevolazione ai privati affinché si possa intervenire, certamente nel quadro delle leggi urbanistiche e della tutela ambientale, per riqualificare il patrimonio edilizio esistente, comporterebbe anche l'attivazione di un'economia forte, punto di riferimento per un vasto tessuto di piccole e medie imprese che operano nel territorio. Ritengo quindi che una delle scelte strategiche da compiere per il futuro debba essere quella di non pensare solo ed esclusivamente a costruire un nuovo patrimonio edilizio, ma anche ad attivare canali per un pieno recupero ed una piena riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, con particolare riferimento ai centri storici.

Collegato a questo vi è il problema dell'adeguamento antisismico dei fabbricati, che riguarda vaste zone, dal Nord al Sud. Mi rendo conto che si tratta di una questione enorme sulla quale ogni volta ci blocciamo poichè ci troviamo di fronte a cifre spaventose; cifre che crescono sempre di più non solo a causa del tasso di inflazione, ma anche dei costi delle calamità naturali che via via si verificano. Quindi vedremmo con grande favore una politica che intervenisse in modo programmato in questo settore ed al riguardo assumeremo specifiche iniziative.

Desidero poi soffermarmi su altra questione legata al patrimonio edilizio esistente, che tuttavia si aggancia al futuro patrimonio edilizio pubblico. In tante città si sono creati nuovi quartieri, nuove periferie, senza anima e senza identità. Il problema è quello rilevante della qualità della vita, giacchè in realtà di questo tipo sono particolarmente diffusi processi di microcriminalità. Ritengo allora che dovremmo pensare ad interventi mirati, volti a rendere obbligatoria sia nei quartieri esistenti sia nei quartieri nuovi, la realizzazione di strutture di socializzazione. Questi nuovi quartieri non possono essere un semplice ammasso di case, dobbiamo creare un tessuto di relazioni sociali, stabilendo che una percentuale dei finanziamenti previsti per realizzare questi progetti venga vincolata alla creazione di strutture sociali.

Vorrei soffermarmi su una questione di recente affrontata, mi sembra in sede di conversione del decreto-legge che ha sospeso la «legge Merloni». In quella occasione fu posto il problema dei crediti che vantano le imprese operanti nel settore della costruzione delle opere pubbliche. Parliamo di risorse che esistono. In Aula fu predisposto un ordine del giorno, che recava la firma di tutti i Gruppi, con cui si impegnava il Governo ad adottare soluzioni per sbloccare questa situazione. Intervendendo proposi che il punto di partenza fosse la legge finanziaria per il 1995; tale inciso fu accolto e l'ordine del giorno venne approvato all'unanimità. Tale questione, questa sì, avrebbe richiesto capacità di decidere sullo snellimento delle procedure, cioè sulla individuazione di meccanismi per dare ad imprese che hanno già eseguito i lavori una boccata di ossigeno, giacchè l'ammontare dei crediti che esse vantano si aggira intorno ai 12.000 miliardi.

Forse è ingeneroso da parte mia chiedere al Sottosegretario una risposta su questo punto giacchè la sua competenza è relativa ad altri settori. Tuttavia egli rappresenta il Governo e quindi chiediamo che a questo problema, se non oggi in seguito, venga fornita una risposta, anche perchè esso riguarda il rapporto tra Esecutivo e Legislativo: il Parlamento approva all'unanimità un ordine del giorno che impegna il Governo e quest'ultimo deve dare attuazione all'orientamento espresso dal Parlamento.

Infine, desidero fare un riferimento a due provvedimenti adottati dal Governo che riguardano le competenze della nostra Commissione: il decreto-legge di sospensione della «legge Merloni» ed il decreto-legge che in qualche modo ha individuato soluzioni, a nostro avviso sbagliate, per quanto riguarda il cosiddetto contenzioso sulle opere pubbliche. Ritengo che il combinato disposto di questi due provvedimenti enuclei una politica per certi versi inquietante. Infatti da una parte si sospendono procedure di trasparenza e dall'altra si attua per decreto una sanatoria relativa ad opere pubbliche «per qualunque motivo sospese» e ricorderete che su questo punto abbiamo svolto una discussione.

Invito allora il Governo ad assumere una posizione chiara, giacchè non solo vi sono aspetti di ordine politico inquietanti e gravi, ma la situazione è ancora in alto mare. Probabilmente vi sarà un nuovo allungamento dei tempi di sospensione della «legge Merloni» perchè, come noi avevamo preconizzato, entro dicembre non sarà stata approvata la nuova legge sugli appalti. Siamo stati criticati per non avere fiducia nel Governo, per avere pregiudizi di ordine politico. Ebbene, i fatti dimostrano che i nostri non erano pregiudizi, ma una valutazione concreta dei fatti, tant'è vero che l'orientamento del Governo è di chiedere un'ulteriore sospensione al giugno 1995, e forse non sarà l'ultima.

Tutto è in alto mare, e questa politica di *deregulation* favorisce i gruppi forti, che puntano sulla violazione delle norme o sulle maglie larghe della vecchia legislazione. Ognuno di noi, allora, deve assumersi le proprie responsabilità in merito a tale questione. Se davvero siamo tutti convinti, rappresentanti della Prima e della Seconda Repubblica, dell'importanza della questione morale, allora dobbiamo renderci conto che esistono problemi che non hanno una scadenza temporale, ma che hanno un valore intrinseco, e che vanno affrontati.

Ieri, signor Presidente, abbiamo approvato all'unanimità un importante ordine del giorno, proposto dal senatore Gei, che invita il Governo a creare un Ministero della mobilità in cui siano ricomprese competenze degli attuali Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici.

La collega Angeloni ha predisposto un ordine del giorno che riguarda l'ipotesi della creazione di un Ministero del territorio che comprenda competenze dei Ministeri dei lavori pubblici e dell'ambiente. La legge n. 537 del 1993 conteneva una norma di delega al Governo che avrebbe consentito la istituzione di questo Ministero del territorio; ora tale norma è scaduta senza che il Governo provvedesse. Se siamo d'accordo anche su tale questione potremmo predisporre emendamenti al provvedimento collegato, con i quali deliberare nuovamente in questa materia, esprimendo una volontà unanime della nostra Commissione.

RAGNO. Signor Presidente, alcune brevissime considerazioni per evidenziare come qualsiasi discussione che avvenga in occasione dell'esame del bilancio e del disegno di legge finanziaria consenta valutazioni di orientamento assai diverso sugli stessi documenti, che vedono generalmente le opposizioni dolersi di una determinata impostazione, sia dal punto di vista politico sia dal punto di vista contabile. Proprio per queste ragioni il dibattito sui documenti finanziari è sempre molto ampio e analitico in ordine ai numerosi aspetti relativi a ciascuna materia.

Desidero ricordare a me stesso, naturalmente, che il Governo con questo disegno di legge finanziaria e questo bilancio si è dato una linea di rigore, subordinata alle possibilità finanziarie del nostro paese. Non vi è dubbio che vi siano state notevoli riduzioni delle risorse del bilancio dei lavori pubblici, a fronte di esigenze, richieste e istanze che sono certamente apprezzabili e degne della più ampia considerazione.

Tuttavia, se un Ministero doveva subire delle riduzioni per questioni di oculatezza e di trasparenza, ebbene questo è proprio il Ministero dei lavori pubblici, considerato che le vicende degli ultimi anni hanno evidenziato come le opere pubbliche siano state fonte di corruzione, di tangenti e distrazione delle risorse ed abbiano determinato arricchimenti illeciti, costando allo Stato cinque volte più del necessario. Il senatore Baccarini ha fatto riferimento al periodo in cui era titolare del Dicastero il ministro Prandini e in cui era presidente del Consiglio Craxi; i quarant'anni a cui faceva riferimento il senatore Germanà forse sono venti, ma rappresentano comunque un esempio molto negativo. In ogni caso, non voglio entrare anch'io in questa polemica che non offre a mio avviso alcun contributo alla discussione.

Non vorrei drammatizzare, come hanno fatto altri colleghi, il dato di sostanziale riduzione dei lavori pubblici. Certamente, una maggiore disponibilità di risorse avrebbe consentito, in un regime in cui la trasparenza deve diventare principio essenziale nella gestione di questa amministrazione, maggiori investimenti. In ogni caso, con le risorse disponibili, si può forse realizzare più di quanto non si sia fatto negli anni passati, quando i criteri della trasparenza e della rigidità del controllo amministrativo erano diluiti e forse disattesi.

Non voglio appuntare la mia attenzione su problemi singoli e particolari della rubrica. Ma, nel quadro di queste considerazioni che do-

vrebbero portare a un maggior senso di responsabilità, senza lasciarsi prendere troppo la mano da considerazioni politiche che drammatizzano questa scarsità di risorse in bilancio, la Commissione, in relazione alle maggiori necessità, potrebbe raggiungere un accordo comune per verificare se, all'interno delle risorse disponibili, vi sia la possibilità di effettuare spostamenti di somme per rispettare determinate priorità. Si renderebbe così più pregnante l'impostazione complessiva della manovra finanziaria e la destinazione delle risorse stanziare in bilancio.

Annuncio a tale riguardo che presenteremo in Commissione bilancio un emendamento che rimpingua di circa 350 miliardi l'Anas, perchè sia garantita la manutenzione ordinaria delle strade — problema particolarmente avvertito in Sicilia — e l'effettuazione di opere urgenti. Occorre, in particolare, una erogazione di fondi per poter completare 45 chilometri di autostrada fra la provincia di Messina e quella di Palermo. Non posso non sottolineare che si tratta di un'opera iniziata 30 anni fa e mai completata, con una serie di difficoltà e di conseguenze negative anche sullo sviluppo turistico della Sicilia.

Con un po' di buona volontà quindi, e senza voler drammatizzare certe situazioni ad ogni costo, le risorse stanziare in questo bilancio, nonostante la notevole riduzione che hanno subito, se spese bene, possono compensare quelle sottratte; operando qualche spostamento all'interno del bilancio dei lavori pubblici si potrà a mio avviso dare soluzione a qualche problema più urgente.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter.

PEDRAZZINI, relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Signor Presidente, non si può che prendere atto dei rilievi fatti, molti dei quali sono condivisibili. Mi riferisco soprattutto al fatto che per la viabilità occorre rivedere il piano triennale, anche alla luce di quanto suggeriva la senatrice Angeloni relativamente alla manutenzione. Infatti se questo patrimonio non verrà adeguatamente conservato tra qualche anno ci troveremo in una situazione drammatica.

Concordo con il senatore Scivoletto circa la necessità di individuare nuove forme legislative per favorire il recupero del patrimonio edilizio. Si tratta di un problema che investe ormai tutte le grandi città e che a mio avviso deve essere visto anche sotto il profilo della tutela di quanto rimasto dell'ambiente.

Come ha affermato il senatore Baccharini, anch'io non riesco a capire come possano essere state sottratte al Ministero queste risorse, laddove in qualsiasi altro paese civile, volendo uscire da una crisi, si sarebbero dati fondi maggiori ai lavori pubblici, che rappresentano un volano che può trascinare altre situazioni.

Per quanto concerne i residui passivi ad essi non si faceva cenno nella documentazione che abbiamo ricevuto dalla Camera. In un decreto del 25 novembre si afferma che essi verranno quantificati al 31 dicembre 1994. Quindi al momento non disponiamo di un dato certo, anche se comprendiamo le difficoltà del Governo. Speriamo che un chiarimento sui residui passivi serva anche per verificare quali sono i cantieri

attualmente in corso e quali quelli sospesi. Nel 1993 la voce residui passivi dell'Anas era di circa 12.000 miliardi; da informazioni assunte presso l'Anas stessa questa cifra risulta ridotta quasi allo zero, tuttavia non disponendo di dati certi auspichiamo che il Governo in un futuro incontro possa fornire chiarimenti.

NANIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Ho ascoltato con grande attenzione il contenuto degli interventi svolti sulla condizione in cui versa il Ministero dei lavori pubblici. Non v'è dubbio che ci troviamo in una fase del tutto particolare, una fase di ricomposizione degli assetti complessivi, e che quindi un Ministero come quello dei lavori pubblici risente particolarmente di questa contingenza. È altresì vero, scontato, che è in corso un processo di ridefinizione non soltanto delle competenze che possono riguardare questo Dicastero, ma anche del concetto stesso della articolazione dei Ministeri, in passato definito sostanzialmente per materia e che una moderna amministrazione vorrebbe oggi articolare soprattutto per obiettivi.

Ciò significa che se poniamo come interesse primario da tutelare, da proteggere e da fruire il territorio, inteso nel complesso delle sue radici, delle sue tradizioni, della sua storia, si pone il problema di come accorpate il Ministero dell'ambiente, il Ministero dei lavori pubblici e, perchè no, anche il Ministero dei beni culturali; si pone cioè il problema di come guardare complessivamente al problema del territorio.

A mio avviso, c'è molta disponibilità, dal punto di vista dell'approccio, a considerare positivamente tutte le problematiche che vedono in un'ottica diversa questo aspetto. Parliamo del territorio, ma potremmo parlare dell'informazione, della cultura, delle tecnologie, dei *media*. Perchè separare anche su questo terreno - che tocca così fortemente i problemi del diritto ad esistere del cittadino come soggetto pensante - in tre Ministeri una tematica così incisiva, che tocca i diritti e lo stesso sistema democratico? Tuttavia si tratta di una dinamica di insieme, sistemica, di un problema generale e di assetto che in questo momento, in questo contesto, in questa legge finanziaria, non possiamo considerare il centro dell'argomento di cui ci occupiamo. Ci muoviamo ora all'interno di un contesto completamente diverso; non vi sono nè il clima nè le condizioni per affrontare la questione dal punto di vista dei grandi programmi e della grande pianificazione. Siamo in una contingenza che ci impone di operare dei tagli e, come ben si sa, tagliare per un verso e ristrutturare, rilanciare, riconvertire per un altro verso è opera abbastanza difficile e ritengo che lo sarebbe per chiunque.

Ecco perchè il Ministero dei lavori pubblici ed il Governo in generale si presentano al vostro cospetto sottolineando con particolare vigore la peculiarità della situazione in cui ci troviamo; una situazione in cui si tratta di operare dei tagli cercando di fare nel miglior modo possibile il proprio dovere; una situazione in cui nessuno, come ho colto negli interventi fatti, si assume le ragioni di chi non c'è più, di chi non governa. Come sapete, il mio partito è Alleanza nazionale, e posso dire che la stessa esistenza del Movimento sociale italiano nel 1947 era in effetti l'assunzione delle colpe, a seconda dei punti di vista, di chi aveva perso e di chi aveva sbagliato. Ci troviamo ora in una condizione in cui nessuno si assume la gestione dei trascorsi quarant'anni. Posso assicurarvi

che in sede di Commissione non avevo mai assistito a questa puntualità di interventi, a questa attenzione su tali argomenti, per non parlare dell'esame delle leggi finanziarie, occasione in cui notoriamente, nei trascorsi quarant'anni, ma anche negli ultimi cinque o sei, solo noi facevamo opposizione in dissenso dal Capogruppo, basterebbe rileggere i verbali della Commissione bilancio di cui era presidente Cirino Pomicino e vedere anche chi era il Vice presidente.

BACCARINI. Guardi che in questo paese c'è stato anche Vanoni, non solo Pomicino, altrimenti torniamo indietro di cinquant'anni. Non è possibile fare di ogni erba un fascio per questi quarant'anni: non è vero e ne siete coscienti. Non accetto che non si tenga conto che ci sono stati De Gasperi, Vanoni, La Malfa, personaggi di grande rilievo; che ci sono stati Moro e Roberto Ruffini, di cui sono esecutore testamentario. Prandini, Andreotti e Craxi da quando milito in politica non sono mai stati nel mio campo, nè culturale nè politico, e l'ho ripetutamente detto in questa Commissione. Ho fatto anche un comunicato in questo senso, dicendo che ci vuole un giudizio politico su questo.

SCIVOLETTO. Dovresti sapere che la propaganda di principio...

BACCARINI. Non ho mai posto questioni di carattere politico nel modo veramente indegno in cui sono state poste questo pomeriggio. La storia di questo paese non è quella che voi disegnatte!

MEDURI. Indegno è stato il comportamento di Ministri della Democrazia cristiana.

PRESIDENTE. Vi invito a non fare discussioni che esulino dai temi oggetto del nostro dibattito.

NANIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, stavo esprimendo il mio punto di vista sui presupposti che occorre, a nostro avviso, tenere ben presenti, nel momento attuale. Noi siamo stati costretti ad operare per rimettere in qualche modo in movimento un sistema che era ingessato.

È stata per questo sospesa la «legge Merloni» — e rispondo a coloro che hanno più volte fatto riferimento a questo atto —; nel decreto relativo al condono edilizio si è prevista la istituzione delle commissioni di valutazione; la nostra linea, in sostanza, è stata quella di mettere in movimento un settore al quale è notoriamente collegato gran parte del problema dell'occupazione, soprattutto nel Meridione, dove il 50-60 per cento della manodopera viene assorbito dal settore dell'edilizia. Ci sono state rivolte per questi provvedimenti pesanti accuse, è stato richiamato con insistenza il principio della trasparenza, cui, con la sospensione della «legge Merloni», si sarebbe venuti meno, dimenticando che molto spesso normative farraginose ed eccessive burocratizzazioni hanno impedito l'efficienza, e dimenticando altresì che il problema di fondo riguardava più la classe politica che non la legislazione.

La Commissione ministeriale istituita per la predisposizione di un nuovo disegno di legge in materia si è messa all'opera e ha elaborato

uno schema di provvedimento sugli appalti, che si basa sulla consapevolezza che un nuovo sistema sta nascendo e si sta consolidando. Questo sistema riguarda tutti, maggioranza ed opposizione, e fa affidamento sulla moralità della classe politica. Ciò significa che procedure snelle ed efficienti, in presenza di una classe politica di alte qualità morali, favoriranno una ripresa dell'occupazione. Vedremo in ogni caso come sarà accolto questo schema di provvedimento.

Ancora un altro esempio: da uno studio, che io stesso ho richiesto all'amministratore straordinario, sull'utilizzazione dei fondi Anas è emerso che le somme stanziare secondo piani triennali ed erogate annualmente ai diversi compartimenti, nelle regioni meno attrezzate, in cui i compartimenti non erano sufficientemente dotati di personale e mezzi, e soprattutto laddove non esisteva un rapporto di collaborazione istituzionale con gli enti locali, non erano utilizzate, e venivano di fatto impiegate da altri compartimenti che, grazie a convenzioni con gli enti locali, riuscivano ad avere progetti esecutivi e ad impiegare somme anche in misura maggiore di quelle previste.

Il problema della progettazione dei lavori è quindi molto importante; anch'esso viene affrontato nello schema di provvedimento che ho prima ricordato. Vedremo poi quali saranno le reazioni anche su questo punto.

Si è cercato di affrontare il problema dell'Anas. Ritornare alla denominazione «Anas» ha significato il risparmio di una decina di miliardi. Per superare la situazione attuale e rendere efficiente l'Anas, superando i blocchi delle assunzioni che, come è noto a tutti, vengono periodicamente stabilite con le leggi finanziarie, si rende indispensabile ristrutturarla come ente autonomo e procedere all'assunzione di personale qualificato, con strumenti che lo consentano.

Per quanto riguarda il problema della difesa del suolo, quando si verificano delle catastrofi, occorre anche interrogarsi su quali interventi siano stati adottati o meno un anno fa, due anni fa, e così via, risalendo indietro nel tempo.

Sarebbe auspicabile che tutte le forze politiche si rendessero conto del fatto che in un sistema maggioritario non conviene a nessuno seguire una logica di mere critiche distruttive; l'opposizione deve invece consentire a chi ha vinto le elezioni di governare, preparando nel contempo una eventuale alternativa. Se così non fosse è evidente che la maggioranza di oggi si preparerebbe ad adottare la medesima tecnica e la stessa strategia una volta che passasse all'opposizione. Questo si rivelerebbe quanto mai deleterio per il nostro paese.

Concludendo, non posso non rilevare che, nell'ambito di una generale precarietà di risorse, il Ministero dei lavori pubblici, che è stato per decenni nell'occhio del ciclone, oggi paga maggiormente le conseguenze delle cattive gestioni degli ultimi anni. Certo, questo Ministero deve essere ristrutturato, nell'ambito di un dibattito complessivo. Si tratta di un Ministero che da un lato ha subito dei tagli e dall'altro deve procedere ad una ristrutturazione; di un Ministero che riguardando il territorio fa parte di un dibattito complessivo che investe anche altri Ministeri; di un Ministero che quindi subisce la precarietà di siffatta condizione.

In questo contesto, invitiamo tutti i componenti della Commissione ad appoggiare, se possibile, eventuali emendamenti relativi all'Anas che

consentano di portare a compimento le opere di cui al piano triennale (inserirle anche su indicazione delle regioni), per cercare di risolvere in qualche modo i problemi connessi alla viabilità, che interessano tutta la comunità nazionale.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1995;

constatato che nella Valle del Belice la ricostruzione non è stata ultimata, malgrado siano trascorsi ventisette anni dal triste evento, che ha sconvolto la zona;

rilevato il fatto che ancora oggi migliaia di persone vivono in baracche malsane e ciò rappresenta la palese testimonianza che l'opera di ricostruzione non è stata completata;

valutato altresì che lo sforzo compiuto dallo Stato verso il Belice è stato ed è insufficiente, mai finalizzato al completamento della ricostruzione a differenza di quanto si è giustamente fatto in altre analoghe situazioni (Friuli), da cui si rileva la grave sperequazione degli interventi a svantaggio della popolazione del Belice,

impegna il Governo:

ad accertare le esigenze da soddisfare con carattere di priorità e a quantificare il costo di tutti gli interventi utili a chiudere definitivamente questa lunga vicenda;

a fissare il termine temporale della ricostruzione e ad individuare gli strumenti necessari con date di riferimento certe, così che la programmazione delle opere e degli interventi possa realizzarsi in un quadro di certezza, a differenza della provvisorietà e della precarietà di cui fino ad oggi il Belice è stato vittima, mentre va con forza ricercata una giusta conclusione per la sua ricostruzione».

(0/1163/1/8-Tab.9)

LAURICELLA, CORRAO, SCIVOLETTO, CANGELOSI, CUSUMANO, CAMPO

Nel 1968 il Belice è stato colpito da un terremoto di eccezionale gravità. Ebbene da quella data ad oggi si sono spesi 2.450 miliardi e sembra ne siano necessari altrettanti per completare la ricostruzione. Tuttavia il problema non è di stanziamenti, ma di come si è impostata l'opera di ricostruzione. Mentre, giustamente, per altri eventi sismici pur gravissimi, come quelli che hanno colpito l'Irpinia ed il Friuli, vi è stata un'impostazione organica, per cui si è mobilitata una massa spendibile di 18.000 miliardi e nella legge finanziaria sono previsti stanziamenti fino al 2006, nel caso del Belice, in presenza di un terremoto violentis-

simo, che ha avuto lo stesso impatto negativo sul territorio e sulle persone, si sono spesi 2.450 miliardi.

Sono ormai diversi anni che nella legge finanziaria si parla del Belice, tuttavia con un'impostazione sbagliata per cui ogni anno si richiedono stanziamenti di modesta entità, arrivando al punto di originare un vero e proprio atteggiamento di rigetto. È bene allora che si sappia in che termini stanno le cose. Vogliamo quindi impegnare il Governo ad accertare quanto si è speso, quanto è necessario per completare la ricostruzione ed a individuare la metodologia per proseguire nell'opera di ricostruzione, superando in tal modo una serie di pregiudizi che si sono venuti a creare.

L'ordine del giorno non fa riferimento a questioni di carattere finanziario, ma richiede un accertamento da parte del Governo, affinché riferisca al Parlamento, quindi al popolo italiano, sull'effettiva situazione.

DE CORATO. Signor Presidente, annuncio il mio voto favorevole all'ordine del giorno, giacché comprendo l'esigenza di fare chiarezza nella situazione. Come ha detto il collega Scivoletto, il Belice è divenuto una sorta di pozzo di San Patrizio - uno dei tanti - in cui si sono buttati miliardi ed evidentemente vi sono delle responsabilità ben precise per questa vicenda. Si tratta quindi di procedere ad accertamenti, di fissare il termine temporale della ricostruzione. Ritengo che da parte del Governo vi sia tutto l'interesse a chiudere al meglio una vicenda che certo non è paragonabile a quelle dell'Irpinia o del Friuli; abbiamo visto che a cinquant'anni di distanza ancora esiste un capitolo nel bilancio relativo alla ricostruzione post-bellica. Ribadisco pertanto il voto favorevole all'ordine del giorno con la speranza che il prossimo anno non saremo di nuovo qui a ripetere le stesse cose.

FAGNI. Signor Presidente, mi atterrò alle motivazioni di ordine tecnico di questo ordine del giorno, anche se vi sarebbe lo stimolo a riaprire alcune questioni.

Ritengo sia da valutare assai positivamente la richiesta di un impegno al Governo ad accertare le effettive esigenze sia sotto il profilo tecnico (cosa manca per portare a termine questa ricostruzione) sia sotto il profilo finanziario, in modo da mettere finalmente alcuni paletti. Ritengo che questa sia la strada da seguire, che andrebbe percorsa anche per altre questioni rimaste aperte.

TERRACINI. Mi dichiaro a favore dell'ordine del giorno. Proponerei tuttavia di inserire dopo le parole «impegna il Governo ad accertare» le seguenti: «le ragioni del prolungato ritardo nella ricostruzione, nonché a verificare».

PRESIDENTE. I presentatori accolgono la modifica?

SCIVOLETTO. Sì, signor Presidente.

GERMANÀ. Vorrei ringraziare il senatore Scivoletto per aver presentato questo ordine del giorno che mi trova pienamente d'accordo.

Le questioni che riguardano la ricostruzione della Valle del Belice, e le altre elencate nel documento vanno immediatamente risolte. Non solo quindi voterò a favore dell'ordine del giorno, ma mi piacerebbe sottoscriverlo.

BACCARINI. Anch'io voterò a favore dell'ordine del giorno illustrato dal senatore Scivoletto.

Se c'è qualcuno che ha interesse perchè venga fatta piena luce sulle responsabilità personali, politiche e amministrative, anche locali, di quel che è avvenuto in questo paese, è il sottoscritto. Non ho alcun interesse ad «archiviare» queste vicende, come ho sostenuto all'interno del mio partito e più volte detto in questa Commissione.

Perchè il nostro paese esca dalla crisi occorre, in via pregiudiziale, esprimere un giudizio politico su quel che è avvenuto a partire dagli anni '73-74, ossia dalla stagione in cui la politica è diventata non il fine, ma lo strumento di una divisione selvaggia del potere a livello nazionale, regionale e locale. È stata una stagione di sovrapposizione del potere alla politica, che non ha riguardato solo le forze di maggioranza, ma anche quelle di opposizione. Non ho assolutamente nulla da temere nell'esprimere una valutazione politica su un periodo che deve essere superato, sottraendo il dibattito politico ai moralismi e alle sovrapposizioni di altri poteri che pure devono fare il loro mestiere fino in fondo, come la magistratura. Quel che è successo negli ultimi 18 mesi in Italia, per responsabilità politiche complessive, anche della mia parte, dovrebbe farci riflettere molto attentamente, senza adottare atteggiamenti moralistici che rappresentano la scorciatoia del dibattito e della dialettica politica. Il moralismo, che è cosa diversa dalla morale - anzichè favorire un processo positivo di uscita dalla crisi e di maggiore tenuta della democrazia, rischia di inceppare il meccanismo democratico del nostro paese.

Stiamo attenti, perchè esprimere sul quarantennio che abbiamo alle spalle un giudizio uniforme, non articolato, senza distinguo, può essere pericoloso; al contrario risposte serie e rigorose possono farci uscire da questa situazione di *impasse*, rafforzando la democrazia ed elevando lo spessore morale del paese.

La risposta non può essere quella che viene da questi documenti finanziari; certo, questa legge finanziaria non è nata oggi, l'impostazione di questi documenti di bilancio ricalca quella di documenti finanziari degli anni passati. Non posso non ricordare, tuttavia, che a differenza delle leggi finanziarie dei due Governi precedenti, questa finanziaria rischia di allontanarci dall'Europa e non ci fa uscire dalla crisi strutturale che il nostro paese sta vivendo. Non si è capito che nella fase attuale, in cui assumono un ruolo determinante l'industria elettronica e la computeristica, saremmo dovuti passare dalle grandi strutture industriali alla diffusione delle piccole e medie aziende e soprattutto al recupero delle aree intermedie e periferiche del paese.

Questo sforzo è stato bloccato ed è ora il compito che abbiamo di fronte. Il Belice appartiene ad una stagione politica di errori; come per l'Irpinia, si è pagato al Meridione, alle zone depresse del paese, un pedaggio non per attuare una politica di sostegno, ma solo per finanziarizzare la nostra economia. Si concedevano, da una parte, questi aiuti, ma

dall'altra si operavano scelte che non hanno premiato nè lo sviluppo dell'economia nè, tantomeno, l'omogeneizzazione, anche sociale, delle diverse aree del paese.

È giusto che tutto ciò che servirà a chiarire le responsabilità politiche - i giudici esamineranno poi le responsabilità personali - venga fatto il prima possibile.

FALQUI. Signor Presidente, annuncio il mio voto favorevole su questo ordine del giorno, con alcune considerazioni.

La prima: esprimo il mio apprezzamento agli estensori del documento per il riferimento esplicito al Friuli e agli eventi che hanno colpito quella regione e per il richiamo alla solidarietà, fattore politico che in questo momento mi sembra di grande rilievo, in relazione a eventi che hanno coinvolto popolazioni del Sud e del Nord del nostro paese.

Non si è fatto riferimento all'Irpinia, non perchè quelle popolazioni abbiano sofferto meno di quelle del Friuli e del Belice, ma perchè quella situazione fa parte di un passato che dovremmo dimenticare, anche se la stagione politica che ha riguardato queste vicende - sono d'accordo con il senatore Baccarini - mette in rilievo errori che sono stati compiuti da chi ha governato in quegli anni il nostro paese.

L'altra ragione del nostro voto favorevole è che si impegna il Governo ad accertare le priorità per completare le opere utili a chiudere definitivamente queste vicende.

Evidentemente le priorità che il Governo vorrà individuare dovranno poi essere discusse, perchè non ci sentiamo di impegnare su tale scelta il nostro consenso ed il nostro parere favorevole sin d'ora.

RAGNO. Signor Presidente, esprimo anch'io voto favorevole e chiedo, come il senatore Germanà, di sottoscrivere l'ordine del giorno.

GIBERTONI. Sono d'accordo con quanto viene proposto in quest'ordine del giorno, ma vorrei che oltre ad accertare le esigenze delle popolazioni colpite da eventi naturali, come viene richiesto nel documento, si chiarissero anche le responsabilità di chi ha ingannato la gente in tutti questi anni.

Vi è stato un vero e proprio inganno nei confronti di quelle popolazioni, ed è quindi giusto chiarire le responsabilità di chi ha determinato questa situazione.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno della nuova formulazione:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

constatato che nella Valle del Belice la ricostruzione non è stata ultimata, malgrado siano trascorsi ventisette anni dal triste evento, che ha sconvolto la zona;

rilevato il fatto che ancora oggi migliaia di persone vivono in baracche malsane e ciò rappresenta la palese testimonianza che l'opera di ricostruzione non è stata completata;

valutato altresì che lo sforzo compiuto dallo Stato verso il Belice è stato ed è insufficiente, mai finalizzato al completamento della rico-

struzione a differenza di quanto si è giustamente fatto in altre analoghe situazione (Friuli), da cui si rileva la grave sperequazione degli interventi a svantaggio delle popolazione del Belice,

impegna il Governo:

ad accertare le ragioni del prolungato ritardo nella ricostruzione, nonchè a verificare le esigenze da soddisfare con carattere di priorità e a quantificare il costo di tutti gli interventi utili a chiudere definitivamente questa lunga vicenda;

a fissare il termine temporale della ricostruzione e ad individuare gli strumenti necessari con date di riferimento certe, così che la programmazione delle opere e degli interventi possa realizzarsi in un quadro di certezza, a differenza della provvisorietà e della precarietà di cui fino ad oggi il Belice è stato vittima, mentre va con forza ricercata una giusta conclusione per la sua ricostruzione».

(0/1163/1/8-Tab.9)

LAURICELLA, CORRAO, SCIVOLETTO, CANGELI, CUSUMANO, CAMPO, RAGNO, GERMANA

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno n. 1, come riformulato.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.* Esprimo parere favorevole poichè l'ordine del giorno ci dà la possibilità di recuperare determinate situazioni.

NANIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/1/8-Tab.9, presentato dal senatore Lauricella e da altri senatori, nella nuova formulazione.

È approvato.

TERRACINI. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

considerato che in seguito ai numerosi incidenti che hanno costretto più volte alla chiusura l'autostrada A6 Torino-Savona, è venuta ancora una volta alla luce la tragica situazione di questa autostrada che rappresenta al momento attuale l'unico collegamento di aiuto alle popolazioni alluvionate sia del Piemonte che della Liguria, e che è indubbio che tali problemi avrebbero trovato più agevole soluzione qualora fosse già stato realizzato il più volte promesso raddoppio dell'arteria,

invita il Governo:

a trovare una sollecita soluzione a questa grave situazione, che è già costata un grave tributo di vite umane, dovuta alla carenza di fondi di competenza statale previsti dalla legge n. 531 del 1982».

(0/1163/2/8-Tab.9)

TERRACINI, ROGNONI

Insieme al collega Rognoni abbiamo voluto sottolineare una situazione particolarmente disagiata, quella dell'autostrada Torino-Savona che non soltanto è ancora in gran parte a corsia unica, ma che soprattutto in certi momenti ha causato incidenti a catena, con numerose vittime. Ultimamente si è riusciti ad arginare questa tragica situazione creando corsie uniche senza possibilità di sorpasso, quindi si tratta ormai di un'autostrada di quinta categoria. Durante l'ultima alluvione si è creato un ulteriore problema: essendo questo l'unico collegamento tra la Riviera di Ponente ed il Piemonte percorribile facilmente, è stato molto difficile portare aiuti alle popolazioni della piana di Albenga e del Cuneese.

Quindi l'ordine del giorno invita il Governo ad individuare una soluzione, che potrebbe anche essere quella di un finanziamento da parte di privati, a cui ritengo il Ministero non sia contrario. Occorre inoltre tenere presente che questa autostrada un tempo era della Fiat; è stata poi presa in carico dall'Ente autostrade; da quel momento il lavoro di raddoppio per rendere questa autostrada facilmente transitabile è stato abbandonato. Credo che per completare i lavori sia necessaria una cifra di circa 200 miliardi, invito quindi il Governo ad individuare una soluzione al riguardo.

GERMANÀ. Signor Presidente, valuto positivamente quest'ordine del giorno, tuttavia lo si potrebbe integrare nel senso di aggiungere dopo le parole «il più volte promesso raddoppio» le altre «della suddetta arteria ed il completamento delle altre arterie nazionali abbandonate». Credo che si tratti di 60 chilometri in tutta Italia.

FAGNI. Trentadue chilometri sono solo nella mia provincia.

ALÒ. Questo ordine del giorno suscita in me alcune perplessità, giacchè ho la netta sensazione che con questa seconda Repubblica il peggio del peggio del meridionalismo stia diventando di uso e consuetudine comuni. Personalmente, da buon meridionale, comunista, avrei evitato il riferimento all'alluvione. Faccio notare ai colleghi ed al senatore Terracini un dato che la Commissione, se ritiene, potrà verificare, ciò anche con riguardo alla proposta del senatore Germanà. Nel decennio 1984-1994 lungo un tratto di 35 chilometri di una strada statale nazionale, la n. 7, si sono registrati 98 morti e 500 feriti in seguito ad incidenti stradali, con una media quindi di 10 morti e 50 feriti l'anno. Ciò accade perchè lungo quel tratto di questa statale non esiste spartitraffico.

Chiedo allora al senatore Terracini: cosa vogliamo fare, non nel corso di questa legislatura, ma oggi in questa seduta, in presenza di

questo ordine del giorno? Senza attendere una risposta e senza pretendere di impelagarmi in correzioni del testo, dico che non è possibile risolvere in questo modo i problemi e quindi preannuncio voto contrario sull'ordine del giorno.

TERRACINI. Desidero precisare che nella prima parte il riferimento all'alluvione è dato dal fatto che a Genova un gruppo della Protezione civile non ha potuto raggiungere Cuneo in tempi brevi perchè la strada era inagibile.

ALÒ. È come se io andassi a dire a decine di famiglie che hanno avuto il morto perchè non si è provveduto a fare lo spartitraffico.

FALQUI. Non voglio far diventare un caso l'ordine del giorno che il collega Terracini, persona garbata e gentile, ha presentato. Tuttavia esprimo voto contrario perchè, sia pure in piccolo, è la dimostrazione, che probabilmente va al di là delle intenzioni personali dei presentatori, che gli errori del passato vengono riproposti anche da chi appartiene al cosiddetto nuovo.

Potrei dilungarmi, e non lo farò sicuramente in questa sede, sull'autostrada Torino-Savona per dimostrare gli errori che sono stati concepiti in questa ipotesi (così è a tutt'oggi). Aggiungo che non vi è alcuna correlazione, come ha ben detto il collega Alò, tra la perdita di vite umane sulle autostrade ed i mancati raddoppi. Potremmo citare fonti autorevoli, ricerche condotte sui più importanti nodi autostradali in Italia, per dimostrare che si tratta di una giustificazione che non regge. Caso mai ciò che è importante per la sicurezza stradale è la manutenzione. Vengo da una regione ove l'autostrada Firenze-Livorno ha fatto registrare decine di morti a causa delle buche che si sono formate a pochissimi anni dalla sua apertura (peraltro non è stata ancora completata).

Quindi questo tipo di invito al Governo mi sembra non condivisibile nel contenuto ed anche nel metodo, perchè se vogliamo ottenere la definizione di quelle norme di sicurezza necessarie per una moderna circolazione dobbiamo far appello a interventi ordinari, in sede di piano, di accordo di programma.

TERRACINI. Forse devo fornire ancora un breve chiarimento. È necessario raddoppiare l'autostrada A6 Torino-Savona, perchè è un'area in cui vi è molto frequentemente nebbia; la zona del valico, in particolare, è pericolosissima. Se non si trova una soluzione, chiudiamola: non vedo altra alternativa.

Non ho interessi particolari perchè abito a Genova e non percorro mai quella autostrada, ma mi sembra giusto e urgente dare soluzione a questo problema, per le ragioni richiamate nel mio ordine del giorno. Riterrei quindi opportuno mantenere il testo originario.

PEDRAZZINI, relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162. Mi rimetto alla Commissione.

NANIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Anch'io mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/2/8-Tab.9.

Non è approvato.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esso relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.* Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1995,

impegna il Governo:

1) a considerare prioritaria, nell'ambito degli investimenti dell'ANAS; la compartecipazione con società a capitale pubblico o privato per opere relative alla razionalizzazione delle strade di periferiche, delle grandi aree urbane (tangenziali) e della distribuzione dei caselli autostradali;

2) ad intervenire con opportune risorse su quelle strutture viarie di tipo internazionale ove transitano veicoli per il trasporto pubblico di persone tra Paesi confinanti, al fine di migliorare l'immagine del nostro Paese».

(0/1163/3/8-Tab.9)

PEDRAZZINI

Nel formulare quest'ordine del giorno ho fatto riferimento a situazioni che conosco, come quella di Milano; ne esistono senz'altro di analoghe sul territorio italiano e vorrei che fossero risolte. Chiedo, in particolare, che l'Anas consideri prioritarie le opere utili ad una razionalizzazione delle tangenziali e della distribuzione dei caselli autostradali. Non occorrono grossi investimenti, vi è solo un problema di razionalizzazione di rete. Sono problematiche che, se si vuole tutelare l'ambiente anche nei centri urbani, rivestono notevole importanza.

Il punto 2) del dispositivo dell'ordine del giorno impegna il Governo ad intervenire su strutture viarie di tipo internazionale, in zone di confine, che ci collegano con altre nazioni. Ad esempio, nella mia zona vi sono tratti di servizio pubblico della Confederazione elvetica, con pulman svizzeri che transitano sul territorio italiano sei o otto volte al giorno lungo la linea Lugano-Saint Moritz: mentre nella parte svizzera la situazione è perfetta, in quella italiana i cantieri sono fermi da dieci anni. Possiamo anche decidere di chiuderli, ma dobbiamo pensare all'immagine dell'Italia che diamo ai paesi confinanti.

Mi risulta che situazioni simili ci siano a Domodossola e in altre zone. Se veramente vogliamo cambiare, cominciamo da queste piccole cose.

FALQUI. Signor Presidente, il mio voto sarà favorevole a condizione che questo documento sia formulato come un invito e non come impegno al Governo, anche perchè forse si entra nel merito di accordi che riguardano i Governi di altri paesi.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Ma la parte viaria in territorio straniero è già perfetta; è quindi il Governo italiano che deve impegnarsi agli interventi necessari.

STAJANO. Sono d'accordo sul punto 1 del dispositivo dell'ordine del giorno presentato dal senatore Pedrazzini, perchè mira soprattutto a una razionalizzazione delle strade periferiche di aree urbane.

Il secondo punto del dispositivo, non mi sembra invece nè molto chiaro, nè omogeneo al primo punto. Esso dovrebbe essere inoltre meglio formulato e argomentato.

A mio avviso si potrebbe espungere il secondo punto perchè affronta un argomento che potrebbe essere oggetto, con maggiore efficacia, di una qualsiasi interpellanza o interrogazione parlamentare.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Se è un suggerimento ad ampliare questo punto, senatore Stajano, lo accetto volentieri.

STAJANO. Ma, come le ho già detto, senatore Pedrazzini, solleverei tale questione in altra sede e con altri strumenti.

GEI. Suggesto di riformulare il punto 1 del dispositivo in questo senso: «A considerare prioritaria, nell'ambito degli investimenti dell'Anas, la compartecipazione ad iniziative di enti locali e società autostradali per opere relative alla razionalizzazione delle strade di penetrazione, delle tangenziali e della dislocazione dei caselli autostradali».

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Accolgo il suggerimento del collega Gei e riformulo l'ordine del giorno nel modo seguente:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

invita il Governo:

1) a considerare prioritaria, nell'ambito degli investimenti dell'ANAS, la compartecipazione ad iniziative di enti locali e società autostradali per opere relative alla razionalizzazione delle strade di penetrazione, delle tangenziali e della dislocazione dei caselli autostradali;

2) ad intervenire con opportune risorse su quelle strutture viarie di tipo internazionale ove transitano veicoli per il trasporto pubblico di persone tra Paesi confinanti, al fine di migliorare l'immagine del nostro Paese».

(0/1163/3/8-Tab.9)

PEDRAZZINI

PRESIDENTE. Invito il Sottosegretario a pronunciarsi sull'ordine del giorno, come riformulato.

NANIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/3/8-Tab.9, presentato dal senatore Pedrazzini, nella nuova formulazione.

È approvato.

Segue l'ordine del giorno 0/1163/4/8-Tab.9:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

impegna il Governo:

a disporre entro sei mesi la soppressione dei Ministeri dell'ambiente e dei lavori pubblici e la istituzione del Ministero del territorio, come previsto dall'articolo 1, comma 1, della legge n. 537 del 1993, ».

(0/1163/4/8-Tab.9)

ANGELONI

ANGELONI. Signor Presidente, l'ordine del giorno si dà per illustrato.

GEI. Se la senatrice Angeloni fosse d'accordo integrerei l'ordine del giorno attribuendo comunque le competenze in ordine alle autostrade e alla grande viabilità al Ministero dei trasporti e della navigazione.

GERMANÀ. Il senatore Falqui ieri ha parlato, ed eravamo tutti d'accordo, di un Ministero della mobilità che ricomprenda il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici.

FALQUI. Dal momento che questo ordine del giorno, se non ho compreso male, ha una finalità prettamente legata all'istituzione del Ministero del territorio e poichè non mette in discussione l'ordine del giorno approvato ieri, sarei favorevole a votarlo nel testo originario, al quale anzi aggiungo la mia firma.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. L'unica riserva è quella relativa al termine di sei mesi, che mi sembra assai restrittivo.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'ordine del giorno.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162*. Esprimo parere contrario.

NANIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/4/8-Tab.9, presentato dalla senatrice Angeloni, cui il senatore Falqui ha aggiunto la propria firma.

È approvato.

MEDURI. Signor Presidente, illustrerò il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerato che:

a) nella città di Reggio Calabria è in fase di costruzione il palazzo demaniale della polizia di Stato e che per tale manufatto era stata prevista una spesa di 67 miliardi;

b) sono stati portati avanti e definiti i primi due lotti per complessivi 11 miliardi;

c) da oltre un anno sono stati sospesi i lavori per asserita mancanza di fondi;

d) non è possibile, a Reggio Calabria, già devastata da oltre 20.000 costruzioni non ultimate ed allo stato rustico, che lo Stato abbandoni anch'esso una costruzione dopo aver speso ben 11 miliardi,

impegna il Governo:

ad una precisa valutazione dello stato dei fatti e, conseguentemente, a chiarire il sistema di finanziamento per completare o meno l'opera in questione».

(0/1163/5/8-Tab.9)

MEDURI

Colleghi, alcuni anni fa è stata iniziata la costruzione di un palazzo demaniale per la Polizia di Stato dove avrebbero dovuto trovare posto la Mobile ed altri reparti e la Polizia stradale, che allo stato attuale è allocata in uno stabile attiguo.

Sono stati eseguiti i primi due lotti di lavori, per 11 miliardi; la spesa a quei tempi prevista era di 67 miliardi (evidentemente all'epoca le opere pubbliche costavano molto di più); da oltre un anno, finito il secondo lotto, i lavori sono stati sospesi. È già pronto il progetto per il terzo lotto, ma non vi sono più i fondi. Come molti sanno Reggio Calabria è una città ove vi sono oltre 20.000 costruzioni abusive e di queste oltre la metà sono costituite da pilastri e solette; esiste insomma una bruttura generalizzata. Ebbene, tra tutte queste brutture, per la maggior parte di proprietà dei mafiosi, spicca questa opera che è di proprietà di uno Stato che evidentemente si appalesa con le stesse forme di mafiosità. Mi domando allora se si debba continuare a pagare l'affitto e a tenere alloggiata la Polizia di Stato in una vecchia caserma adiacente ad un insediamento di zingari o se questo edificio possa essere completato. Se non vi sono le condizioni per completarlo, lo Stato reperisca le risorse per l'abbattimento dello stabile.

Ho accettato di buon grado il suggerimento del relatore che impegna il Governo a fare una valutazione in relazione all'articolo 7 del prov-

vedimento relativo al condono edilizio perchè l'opera sia o terminata o demolita.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 1162.* Esprimo parere favorevole.

NANIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1163/5/8-Tab.9.

È approvato.

Lo svolgimento degli ordini del giorno è così terminato.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto favorevole alla 5ª Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter, nonché sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n.1162.

Propongo che tale mandato venga conferito al relatore, senatore Pedrazzini.

ANGELONI. Signor Presidente, dichiaro il voto contrario del mio Gruppo e sottolineo come da parte del rappresentante del Governo non sia venuta alcuna risposta di merito alle questioni molto puntuali esposte dai rappresentanti delle varie forze politiche, se non una difesa acritica, anche ideologica, di un nuovismo che niente di nuovo ha prodotto.

Preannuncio inoltre la presentazione di un rapporto di minoranza.

FAGNI. Dopo gli interventi di merito su questa tabella e sugli stanziamenti contenuti in bilancio per i lavori pubblici, nonostante la nostra stima e la nostra simpatia per il relatore, non possiamo che concludere con l'annuncio di un nostro voto negativo.

FALQUI. Ho già esposto le ragioni che motivano la nostra dichiarazione di voto nel mio precedente intervento.

Dichiaro il voto contrario del mio Gruppo a dare mandato al relatore a riferire favorevolmente alla 5ª Commissione, pur con tutta la stima e il rispetto per il senatore Pedrazzini.

TERRACINI. Il Gruppo Forza Italia voterà a favore.

Contrariamente a quanto ha detto la senatrice Angeloni, ringrazio il Sottosegretario per aver spiegato in momenti così difficili una materia ostica dopo le ruberie che sono state perpetrate negli anni passati. Spero che inizi una fase nuova del Ministero.

GEI. Signor Presidente, annuncio il voto favorevole del Centro cristiano democratico, tenendo conto del grosso sforzo realizzati dal Ministro e dal Sottosegretario in una situazione di grande precarietà. Auspichiamo che siano state poste le premesse perchè nel prossimo esercizio sia possibile una strategia più ampia di ripresa di questo settore.

MEDURI. Annuncio il voto favorevole del Gruppo Alleanza nazionale-MSI. Ringrazio il sottosegretario Nania per la puntualità con cui ha seguito i nostri lavori, per le delucidazioni che ha fornito, per l'impegno che ha profuso, per le novità che ha enunciato circa la gestione di un Ministero che per troppo tempo è stato territorio di pascolo abusivo per Ministri e uomini di Governo.

Auspico che questo nuovo corso si traduca in un rilancio del settore perchè non c'è dubbio che l'Italia, tutta dal Nord al Sud, ha sofferto per la stasi dei lavori pubblici e per un oscurantismo che ha caratterizzato l'ultimo periodo. Quando le opere pubbliche si fermano, tutta l'economia paga un pesante pedaggio. Ci auguriamo perciò che vi sia un rilancio di questo settore.

Rivolgo altresì un sentito ringraziamento al senatore Pedrazzini per la sua puntuale relazione.

ARMANI. Annuncio il voto favorevole della Lega Nord. Certo, lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici non può essere definito entusiasmante, in quanto non vi sono economicamente i presupposti per una ripresa dei lavori pubblici in Italia, ma è evidente che questa situazione l'abbiamo ereditata dal passato. Ci impegniamo, con tutta la nostra volontà, a lavorare per dare quel segno di ripresa di cui il paese ha bisogno.

BACCARINI. Mi auguro che siano soddisfatte tutte le esigenze di pulizia morale, amministrativa, di capacità progettuale emerse nel dibattito. Me lo auguro per tutti i colleghi della maggioranza che sono intervenuti e anche perchè sono convinto che il giudizio politico che verrà espresso sul passato inciderà pesantemente sul giudizio politico che verrà dato su questo Governo e sul modo in cui si è mosso fin dal suo insediamento. Non possiamo dimenticare che la prima operazione del ministro Radice è stata quella di sospendere una legge innovativa come la «legge Merloni»; non possiamo dimenticare che è uno degli atti politici meno in linea con quanto voi auspiccate. Mi auguro davvero che Alleanza nazionale e la Lega siano soddisfatte in questo desiderio di pulizia, anche morale. Ripeto che i primi gesti sono purtroppo emblematici ed indicativi esattamente del contrario, cioè di una pesante continuità con il passato: la «legge Merloni», il condono. Non possiamo azzerare gli articoli 7 e 10 della normativa sul condono, soprattutto il 7, un esempio più unico che raro di un inserimento causidico ed avvocatesco all'interno di un articolato ministeriale, che la dice lunga sul tentativo di dare segnali politici agli imprenditori, ben sapendo che nessun segnale amministrativo, nessun segnale di avvio dei lavori poteva essere dato.

Questo è il nuovo, che si presenta con il cinismo del segnale politico, ben sapendo che non vi è - giustamente - alcuna possibilità di rimuovere ciò che il giudice ha sequestrato e che ha sequestrato proprio in ragione degli anni di conduzione del ministro Prandini, proprio in ragione di una conduzione assolutamente condannabile del Ministero, anche dal punto di vista morale. Mettendo l'accento sul piano politico non voglio certo negare i problemi morali, dico però che i problemi sono ancora più profondi e più radicali. Rispetto a questa situazione non basta fare del moralismo - e molto se ne è fatto questo pomeriggio - che anzi

rischia di occultare il passato e di gettare una lunga ombra sul futuro, coprendo soprattutto i riciclaggi che vengono dalle zone meridionali del paese e che vanno a colpire ancora una volta l'ingenuità, le illusioni del Meridione, le illusioni delle zone periferiche - ed anche la Romagna lo è - di uscire finalmente da una situazione di marginalità rispetto allo sviluppo delle aree forti del paese.

Vi auguro, in conclusione, di essere soddisfatti nella vostra illusione: sarà duro il giorno del risveglio.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la mia proposta.

È approvata.

L'esame congiunto dei documenti di bilancio è così concluso.

I lavori terminano alle ore 18,25.