

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1996 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 1996-1998 (n. 2019)

NOTA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DI PREVISIONE DELLO
STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1996 E BILANCIO
PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1996-1998
E BILANCIO PROGRAMMATICO PER GLI ANNI
FINANZIARI 1996-1998 (n. 2019-*bis*)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici
per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni
(Tabelle 9 e 9-*bis*)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione
per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni
(Tabelle 10 e 10-*bis*)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni
per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni
(Tabelle 11 e 11-*bis*)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1996) (n. 2156)

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1995
(Antimeridiana)**(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998****(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998****(Tabelle 9 e 9-bis)** Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni**(Tabelle 10 e 10-bis)** Stato di previsione della Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni**(Tabelle 11 e 11-bis)** Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni**(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)****(Esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE (BOSCO - Lega Nord)..... Pag. 5, 8, 12 e passim

FALOMI (Progr. Feder.), relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156 5

GEI (CCD), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156 8

PEDRAZZINI (Lega Nord), relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156 12

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1995
(Pomeridiana)**(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998****(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998, e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998****(Tabelle 9 e 9-bis)** Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni**(Tabelle 10 e 10-bis)** Stato di previsione della Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni**(Tabelle 11 e 11-bis)** Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni**(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)****(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE:

- BOSCO (Lega Nord)	Pag. 23, 34
- DE PAOLI (Misto)	16
ALÒ (Rif. Com. Progr.)	19, 21, 30
ANGELONI (Progr. Feder.)	23
BACCARINI (PPI)	27
DE CORATO (AN)	23
FALOMI (Progr. Feder.), relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156	21
FALQUI (Progr.-Verdi-La Rete)	22, 28, 33 e passim
SCIVOLETTO (Progr. Feder.)	17
STANZANI GHEDINI (Forza Italia)	16, 20, 21 e passim
TESTA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	26, 33, 34

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1995
(Antimeridiana)**(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998****(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanzia-**

rio 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998, e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione della Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (Bosco - Lega Nord).....	Pag. 35, 50
ALÒ (Rif. Com. Progr.)	42
BACCARINI (PPI)	38
CARPINELLI (Progr. Feder.)	40, 48
DEMASI (AN)	35
FALQUI (Progr.-Verdi-La Rete)	45
MEDURI (AN)	48

**MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1995
(Pomeridiana)**

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998, e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione della Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

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

PRESIDENTE (Bosco - Lega Nord).....	Pag. 51, 57, 69 e passim
ALÒ (Rif. Com. Progr.)	62, 70, 75 e passim
BACCARINI (PPI)	72
DE CORATO (AN)	66, 75
FALOMI (Progr. Feder.), relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156	51, 65, 67 e passim
FALQUI (Progr.-Verdi-La Rete)	66
GAMBINO, ministro delle poste e delle telecomunicazioni	51, 55, 56 e passim
SCIVOLETTO (Progr. Feder.) ..	63, 70, 73 e passim
STANZIANI GHEDINI (Forza Italia)	55, 56, 58 e passim

**GIOVEDÌ 12 OTTOBRE 1995
(Antimeridiana)**

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998, e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione della Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

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

PRESIDENTE (Bosco - Lega Nord).....	Pag. 77, 79, 83 e passim
BACCARINI (PPI)	81, 82, 86
BARATTA, ministro dei lavori pubblici	77, 80, 81 e passim

CARPINELLI (<i>Progr. Feder.</i>)	Pag. 87
DE CORATO (<i>AN</i>)	84, 85
DEMASI (<i>AN</i>)	80
DE PAOLI (<i>Misto</i>)	82
FALQUI (<i>Progr.-Verdi-La Rete</i>)	80, 84
MEDURI (<i>AN</i>)	80, 82, 83 e <i>passim</i>
PEDRAZZINI (<i>Lega Nord</i>), relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156	80, 83, 84 e <i>passim</i>
SCIVOLETTO (<i>Progr. Feder.</i>)	81, 85

GIOVEDÌ 12 OTTOBRE 1995
(Pomeridiana)

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998, e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione della Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni alla 5^a Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento sulle tabelle 10 e 10-bis)

PRESIDENTE (De Paoli - <i>Misto</i>) ...	Pag. 88, 97, 98
CARVALE, ministro dei trasporti e della navigazione	91, 96, 97
CARPINELLI (<i>Progr. Feder.</i>)	97
FALQUI (<i>Progr. Verdi-La Rete</i>)	97, 98
GEI (<i>CCD</i>), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156....	88, 97
MEDURI (<i>AN</i>)	96
TERRACINI (<i>Forza Italia</i>)	98
SCIVOLETTO (<i>Progr. Feder.</i>)	97
RAGNO (<i>AN</i>)	98

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1995
(Antimeridiana)

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 9,40.

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998»; «Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa nota di variazioni (tabelle 9 e 9-bis), Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa nota di variazioni (tabelle 10 e 10-bis), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa nota di variazioni (tabelle 11 e 11-bis) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)».

Prego il senatore Falomi di riferire alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156.

FALOMI, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Signor Presi-

dente, colleghi, le quantificazioni di spesa relative allo stato di previsione del Ministero delle poste e telecomunicazioni per l'anno 1996 risentono profondamente del processo di trasformazione che ha interessato negli ultimi due anni la natura e le funzioni del Ministero.

Il riassetto del settore pubblico delle telecomunicazioni con la creazione di un gestore unico, la trasformazione delle poste italiane in ente pubblico economico in vista della creazione, entro il 31 dicembre 1996, di una S.p.A., la riorganizzazione del Ministero e dell'Istituto superiore delle poste e telecomunicazioni, delineano un quadro di mutamenti che esalta, come mai prima era accaduto, funzioni e poteri di indirizzo, coordinamento e controllo del Ministero. Se a ciò si aggiunge la nuova legislazione in corso di definizione alla Camera dei deputati sulla creazione di una *authority* per le comunicazioni si ha un'idea del grande rivoluzionamento in atto del ruolo e dell'organizzazione del Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Lo Stato di previsione per il 1996 registra i mutamenti sin qui avvenuti attraverso un consistente ridimensionamento dei capitoli di bilancio e dei relativi stanziamenti.

Le previsioni di spesa complessiva in termini di competenza ammontano, tenendo anche conto della prima nota di variazioni presentata dal Governo contestualmente al disegno di legge finanziaria e al disegno di legge collegato, a 184,2 miliardi. Le spese correnti (personale, acquisto di beni e servizi, trasferimenti) in conto competenza previste per il 1996, raggiungono la cifra di 162,9 miliardi, mentre quelle in conto capitale ammontano a 21,3 miliardi. Queste ultime non subiscono alcuna variazione rispetto alle previsioni assestate relative all'anno finanziario 1995.

Le spese correnti, invece, segnalano un'impennata del 25,6 per cento, con un incremento di 33,2 miliardi rispetto alla previsione assestata 1995, passando da 129,7 miliardi a 162,9 miliardi. A questo aumento contribuiscono soprattutto le spese per il personale (più 17,6 miliardi pari al 24,6 per cento di incremento) e le spese per l'acquisto di beni e servizi (più 15,6 miliardi con un aumento del 36,2 per cento).

Le maggiori spese per il personale (più 13,5 miliardi) sono da addebitare in gran parte agli effetti dell'entrata in vigore, a partire dal 1° gennaio 1996, della nuova legge sulle pensioni che ha introdotto un'aliquota contributiva a carico delle amministrazioni ministeriali per i propri dipendenti. I restanti 4,1 miliardi vanno, invece, ad incrementare le spese per lavoro straordinario, incentivazioni e premi di produzione.

L'incremento di 15,6 miliardi nelle spese per beni e servizi è dovuto per 8,6 miliardi al rimborso all'ente Poste italiane delle spese sostenute nel 1994-1995 e per gli oneri relativi al 1996 per la gestione dei locali e del personale delle sale stampa istituite ai sensi dell'articolo 28 della legge n. 416 del 1982.

Un altro rilevante incremento relativo al comparto «beni e servizi» è quello riguardante il personale comandato presso il Ministero, che passa da una previsione assestata 1995 di 5,9 miliardi ad una previsione 1996 di 10 miliardi in conto competenza. Vi è poi da segnalare l'incremento di 1,7 miliardi (più 30 per cento) delle spese previste per il controllo delle emissioni radioelettriche destinate a far fronte ai compiti assegnati al Ministero dal decreto sulla *par condicio*.

Nuove spese per 1,2 miliardi sono state previste per le funzioni di regolamentazione e qualità dei servizi in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1995, n. 166. Tra le previsioni di spesa più significative riguardanti l'acquisto di beni e servizi vi è quella di 10 miliardi prevista dal capitolo 1099 dello stato di previsione del Ministero relativa agli oneri per la trasmissione radiofonica delle sedute parlamentari.

Se un'osservazione conclusiva si può fare riguardo allo stato di previsione del bilancio del Ministero è che esso segnala una spesa ancora tutta legata ad una vecchia organizzazione, con scarse risorse destinate alle funzioni più innovative dell'indirizzo e del controllo sia dell'attività postale sia di quella dei servizi di telecomunicazione.

Per quanto riguarda gli effetti della legge finanziaria e del disegno di legge collegato sullo stato di previsione del Ministero vi è da rilevare una situazione piuttosto confusa per quel che concerne il canone di concessione che la Rai deve versare allo Stato per l'anno 1996. Infatti il decreto-legge 28 agosto 1995, n. 355 - il cosiddetto «decreto salva Rai» - mentre ha definito in 40 miliardi il canone di concessione dovuto per il 1994 ed il 1995 rinvia alla legge finanziaria la determinazione del canone dovuto per il 1996. Nel disegno di legge finanziaria, tuttavia, non vi è alcuna disposizione in proposito.

Al tempo stesso nello stato di previsione dell'entrata dello Stato, al capitolo 2355, viene previsto un introito, a legislazione invariata, di 160 miliardi che non ha alcun riscontro normativo. Tale entrata infatti fa riferimento alla vecchia convenzione Stato-Rai, scaduta nel 1994. La normativa vigente, invece, rinvia al contratto di servizio la definizione della misura del canone di concessione. Ma tale contratto ancora non è stato definito.

Nella legge finanziaria l'unico riferimento al canone di concessione Rai si trova nella relazione di accompagnamento quando, illustrando i possibili utilizzi degli accantonamenti del fondo globale di parte corrente della Presidenza del Consiglio, si fa riferimento anche alla «riduzione dei canoni Rai». Peraltro non risulta agevole comprendere il significato di tale accantonamento, visto che l'articolo 1, comma 2, del decreto «salva Rai» non dispone una riduzione del canone di concessione dovuto per il 1996 - nel qual caso sarebbe stato utile preordinare una fonte di copertura nella tabella A - bensì semplicemente ne demanda la quantificazione da parte della legge finanziaria.

Un altro elemento che merita approfondimento riguarda l'articolazione interna del Fondo di accantonamento di parte corrente del Ministero delle poste e telecomunicazioni. Per tale Fondo la tabella A prevede 260 miliardi per il 1996, 440 miliardi per il 1997 e 440 miliardi per il 1998.

La relazione che accompagna il disegno di legge finanziaria finalizza tali somme per interventi di sostegno della emittenza radiotelevisiva locale e per una progressiva riduzione dei canoni di concessione a carico di Telecom per il servizio pubblico di telefonia vocale su rete fissa, senza pregiudizio di tutti i canoni alla data della piena liberalizzazione della telefonia vocale.

La questione aperta riguarda l'attuazione dell'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 che prevede di destinare ad interventi a sostegno

dell'emittenza radiotelevisiva locale «una parte non inferiore ai tre quarti delle quote di competenza delle amministrazioni statali del canone di abbonamento alla radiotelevisione e degli introiti equiparati al canone...».

Ad oggi, in base al numero degli abbonati alla televisione, alla radio e all'autoradio e tenendo conto che per introiti equiparati al canone si debbono intendere anche la tassa di concessione governativa e l'IVA, come venne precisato in sede di approvazione della succitata legge, il contributo previsto dovrebbe ammontare a 365 miliardi.

Alla luce di queste considerazioni, ritengo che lo stanziamento di 260 miliardi previsto nel fondo di accantonamento di parte corrente del Ministero risulti del tutto inadeguato, anche in riferimento al fatto che esso è finalizzato anche alla riduzione dei canoni di concessione che Telecom paga allo Stato per la telefonia vocale su rete fissa.

Pertanto si rende necessario un chiarimento sull'ammontare complessivo del fondo di accantonamento e sulla sua articolazione interna valutando anche il significato e l'opportunità di riduzione del canone di concessione a carico del gestore pubblico della telefonia su rete fissa.

PRESIDENTE. Il seguito dell'esame delle tabelle 11 e 11-bis, nonché delle connesse parti del disegno di legge finanziaria, è rinviato ad altra seduta.

Prego il senatore Gei di riferire alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Signor Presidente, onorevoli colleghi, lo stato di previsione, a legislazione vigente, per il 1996 del Ministero dei trasporti e della navigazione prevede spese, in termini di competenza, per complessivi 7.068,7 miliardi pari all'1,02 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato. 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: 3.696,7 miliardi per le spese correnti, pari al 52 per cento del totale; 3.371,9 miliardi per le spese in conto capitale, pari al 48 per cento del totale.

La prima nota di variazioni, presentata dal Governo contestualmente al disegno di legge finanziaria e al disegno di legge collegato, che non tiene conto degli effetti derivanti da questi provvedimenti, bensì delle disposizioni legislative e regolamentari intervenute successivamente alla presentazione dello stato di previsione, avvenuta il 28 luglio 1995, aumenta le spese, in termini di competenza, per un totale di 169,6 miliardi, così ripartiti: 157,6 miliardi per le spese correnti; 12 miliardi per le spese in conto capitale, portando così il totale delle spese del Ministero, nel bilancio a legislazione vigente, a 7.228,4 miliardi.

Gli aumenti di stanziamento derivano, per la parte corrente, dall'entrata in vigore della nuova legge sul sistema previdenziale, che ha intro-

dotto un'aliquota contributiva pensionistica a carico dell'amministrazione per i propri dipendenti. Tale nuova aliquota è prevista a decorrere dal 1° gennaio 1996. Per la parte capitale, invece, gli aumenti di stanziamento derivano dall'entrata in vigore del decreto-legge sulla navalmeccanica che ha disposto l'aumento delle provvidenze per i cantieri navali e per gli armatori.

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 1996: 3.857,5 miliardi, di cui 397 per la parte corrente e 3.460,1 per la spesa in conto capitale.

La consistenza presunta dei residui concorre, insieme alle previsioni di competenza per il 1996, a determinare il volume della massa spendibile, ossia del limite massimo entro il quale si può situare l'autorizzazione di pagamento: l'autorizzazione di cassa.

Tale autorizzazione non coincide necessariamente con il limite massimo determinato dalla massa spendibile, in quanto è determinato dal Governo tenendo conto anche 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.

Data una massa spendibile di 11.085 miliardi ed autorizzazioni di cassa pari a 8.828,3 miliardi il coefficiente di realizzazione risulta dell'80 per cento.

Il disegno di legge finanziaria, presentato dal Governo, ove approvato dal Parlamento, incide sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio 1996. Occorre in primo luogo prendere in considerazione l'articolo 4 del disegno di legge che contiene disposizioni relative alle Ferrovie dello Stato S.p.A.. Non è più prevista, invece, la disposizione relativa al fondo nazionale trasporti per le aziende di trasporto pubblico locale. Infatti, secondo quanto disposto dal disegno di legge collegato alla manovra finanziaria, tale trasferimento è stato abolito e sostituito, in parte dall'attribuzione alle regioni di una quota dell'accisa sulla benzina, con e senza piombo, nella misura di 352 lire al litro, - è questo un elemento innovativo - e in parte da un fondo perequativo tra l'ammontare del gettito assicurato dall'accisa e l'ammontare dei trasferimenti ricevuti dalle regioni a vario titolo, tra cui, principalmente, quello del fondo comune regionale in cui era a sua volta confluito 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 1 dell'articolo 4 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 e alla velocizzazione della rete ferroviaria nazionale e locale».

Il concorso all'aumento del capitale sociale dell'impresa Ferrovie dello Stato, pari complessivamente a lire 9.000 miliardi, è assunto a carico dello Stato mediante versamento di cinque rati annuali di 1.800 miliardi, con decorrenza dal 1997.

Si segnala pertanto che rispetto alle previsioni della legge finanziaria 1995, 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 1995, in modo da «garantire una moderna distribuzione del sistema ferroviario su tutto il territorio nazionale in relazione all'estensione territoriale e alla densità della popolazione».

Il comma 4 differisce al 1997 la decorrenza del versamento delle rate annuali di apporto al capitale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. previste dalla legge 23 dicembre 1994, n. 725 (finanziaria per il 1995) - pari a lire 1.660 miliardi annui - (con decorrenza originariamente fissata al 1995).

Il comma 2 dell'articolo 5 del disegno di legge finanziaria stanZIA 1.600 miliardi per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del fondo pensioni (articolo 21, ultimo comma, della legge n. 210 del 1985). Per le medesime finalità, nel 1992, erano state stanziare lire 1.850 miliardi, nel 1993 lire 1.600 miliardi, 2.000 miliardi nella legge finanziaria 1994 e 1.600 miliardi nella legge finanziaria per il 1995. 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 3 dell'articolo 4, infine, dispone che, per il 1996, il concorso dello Stato al ripianamento delle perdite di esercizio e di gestione delle Ferrovie dello Stato S.p.A. sia pari a lire 650 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 legge finanziaria per il 1995 l'ultimo importo era stato ridotto a 840 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 l'indicazione del Ministero interessato e del relativo accantonamento senza indicazione del provvedimento per cui si dispone l'accantonamento stesso.

Nella tabella A, per il Ministero dei trasporti e della navigazione, sono stanziati 70 miliardi per il 1996, 120 miliardi per il 1997 (di cui 30 miliardi rate di ammortamento mutui) e 150 miliardi per il 1998 (di cui 60 miliardi rate ammortamento mutui). Nella relazione al disegno di legge si chiarisce che detti accantonamenti sono necessari per effettuare i seguenti interventi: misure a favore degli autotrasportatori, dei lavoratori portuali, dei prepensionamenti dei lavoratori dell'Alitalia, nonché per il funzionamento della Commissione di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato e della Commissione garanzia.

Nella tabella B, lo stanziamento è di lire 230 miliardi per il 1996, di cui 150 miliardi per rate ammortamento mutui, lire 530 miliardi per il 1997, di cui 450 miliardi per rate ammortamento mutui, e lire 630 miliardi per il 1998, di cui 550 miliardi per rate ammortamento mutui. La relazione al disegno di legge fa presente che l'accantonamento della tabella B è diretto ad attuare la normativa comunitaria marittima (VI e VII direttiva in materia di aiuti alle imprese del settore), l'ammodernamento delle ferrovie in concessione e in gestione governativa, il rifinanziamento della legge n. 211 del 1992 sul trasporto rapido di massa, l'informatizzazione dei servizi ed il controllo del traffico marittimo, nonché interventi in favore delle imprese dell'autotrasporto.

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 1996, 1997 e 1998, senza modifiche rispetto alle previsioni a legislazione vigente. Vi è poi uno stanziamento relativo alla vigilanza marittima e alla difesa del mare, pari a 10 miliardi per ciascuno degli anni del triennio, con una riduzione di 1,9 miliardi 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 450 miliardi per il 1996, 660 miliardi per il 1997 e 850 miliardi per il 1998. Rispetto alle previsioni a legislazione vigente si ha una diminuzione di 100 miliardi per il 1997.

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 definanziamento 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

pari all'1,5 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato (703.885 miliardi).

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: 2.011,9 miliardi per le spese correnti, pari al 20 per cento del totale; 8.091,5 miliardi per le spese in conto capitale, pari all'80 per cento del totale.

La prima nota di variazioni presentata dal Governo contestualmente al disegno di legge finanziaria e al disegno di legge collegato, che non tiene conto degli effetti derivanti da questi provvedimenti, bensì delle disposizioni legislative e regolamentari intervenute successivamente alla presentazione dello stato di previsione, avvenuta il 28 luglio 1995, aumenta le spese, in termini di competenza, per un totale di 68,4 miliardi, così ripartiti: 52,4 miliardi per le spese correnti; 16 miliardi per le spese in conto capitale, portando così il totale delle spese del Ministero, nel bilancio a legislazione vigente, a 10.171,9 miliardi.

Gli aumenti di stanziamento derivano, per la parte corrente, dall'entrata in vigore della nuova legge sul sistema previdenziale, che ha introdotto un'aliquota contributiva pensionistica a carico delle amministrazioni ministeriali per i propri dipendenti. Tale nuova aliquota è prevista a decorrere dal 1° gennaio 1996. Per la parte capitale, invece, gli aumenti di stanziamento derivano dalle maggiori spese sul capitolo 8401 relativo alle spese per immobili demaniali o privati in uso agli organi costituzionali. In particolare si tratta, fra l'altro, di 24 miliardi per immobili in uso alla Presidenza della Repubblica e di 10 miliardi per la realizzazione della biblioteca del Senato.

Lo stato di previsione, a legislazione vigente, del Ministero dei lavori pubblici riporta anche i dati relativi alla consistenza presunta dei residui passivi al 1° gennaio 1996: 5.469,2 miliardi, di cui 189,1 per la parte corrente e 5.280 per la spesa in conto capitale.

La consistenza presunta dei residui concorre, insieme alle previsioni di competenza per il 1996, a determinare il volume della massa spendibile, ossia del limite massimo entro il quale può situarsi l'autorizzazione di pagamento: l'autorizzazione di 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 l'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. Data una massa spendibile di 15.640,2 miliardi ed autorizzazioni di cassa pari a 11.986,6 miliardi il coefficiente di realizzazione risulta del 77 per cento.

Il disegno di legge finanziaria presentato dal Governo, ove approvato dal Parlamento, incide sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1996 a causa degli appostamenti presenti

nelle tabelle allegate al disegno di legge stesso. 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 1996. Si ricorda che l'indicazione delle voci da includere nel fondo speciale di parte corrente e in conto capitale contiene solo l'indicazione del Ministero interessato e del relativo accantonamento, senza indicare il provvedimento per cui si dispone l'accantonamento stesso.

Nella tabella A, per il Ministero dei lavori pubblici non vi sono stanziamenti, mentre nella corrispondente tabella della legge finanziaria per il 1995 erano iscritti 18 miliardi per ciascuno degli anni 1995, 1996 e 1997.

Nella tabella B lo stanziamento è di lire 332 miliardi per il 1996, di cui 65 miliardi per rate ammortamento mutui e 47 per limiti di impegno, di lire 412 miliardi per il 1997, di cui 125 miliardi per rate ammortamento mutui e 47 per limiti di impegno, e di lire 622 miliardi per il 1998, di cui 185 miliardi per rate ammortamento mutui e 47 per limiti di impegno. La relazione al disegno di legge fa presente che l'accantonamento della tabella B è rivolto alla costituzione delle risorse occorrenti per l'effettuazione di interventi per il collegamento Milano-Malpensa, per la concessione di contributi decennali per talune tratte autostradali, per il completamento del consolidamento di Todi ed Orvieto, per la sistemazione della laguna veneta, nonché per il consorzio del canale navigabile Milano-Cremona-Po.

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 lavori pubblici ci sono quantificazioni riguardanti gli stanziamenti destinati al finanziamento e alla programmazione dell'attività dell'Ente nazionale per le strade (ANAS). Per le spese in conto corrente (capitolo 2102) vengono iscritti 2.037, 2.047 e 2.049 miliardi rispettivamente, per il 1996, 1997 e per il 1998. Per la parte capitale (capitolo 7272) invece sono previsti 3.162, 3.352 e 3.550 miliardi. Viene così aumentato di 396 miliardi lo stanziamento relativo alla parte corrente, iscritto nel capitolo 2102 del bilancio a legislazione vigente per il 1996: 1.641 miliardi.

Sia la tabella D che reca rifinanziamenti, per un solo anno, di leggi di spesa vigenti per interventi di sostegno dell'economia classificati fra le spese in conto capitale, ossia per leggi il cui programma di spesa non è esaurito in bilancio, sia la tabella E, relativa al definanziamento totale o parziale di leggi vigenti, non recano voci di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Si passa, infine, ad analizzare la tabella F per quel che concerne le rimodulazioni delle quote di spesa per ciascuno degli anni del triennio 1996-1998, già autorizzate da leggi pluriennali. La tabella F può variare tale modulazione, spostando ad un anno o a 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 lavori pubblici sono: completamento degli interventi nel Belice (capitolo 9051): la tabella F prevede una riduzione di 10 miliardi nel 1996, trasferendoli al 1997; eventi alluvionali del mese di novembre 1994 (capitolo 9087): la tabella F prevede 88 miliardi nel 1996, 150 nel 1997, 396 nel 1998 e 187 miliardi negli anni successivi. Nella nota alla tabella si afferma che la differenza di 483 miliardi rispetto alla spesa autorizzata di 591 miliardi verrà stanziata nel corso del 1996 a seguito dell'acquisizione della prevista correlativa entrata; 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): sono iscritti 86,330 miliardi, con una riduzione del 3 per cento rispetto a quanto previsto nella legge finanziaria per il 1995, derivante dalla riduzione dei capitoli di bilancio, disposta dal decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41, recante misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica e per l'occupazione nelle aree depresse, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 marzo 1995, n. 85; legge n. 831 del 1986 relativa alle sedi di servizio della Guardia di finanza (capitolo 8422): sono iscritti 97 miliardi, con una riduzione del 3 per cento rispetto a quanto previsto nella legge finanziaria per il 1995, derivante dalla riduzione dei capitoli di bilancio, disposta dal decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41, recante misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica e per l'occupazione nelle aree depresse, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 marzo 1995, n. 85; legge n. 521 del 1988, articolo 27 relativo alle sedi delle Forze di polizia e dei Vigili del fuoco (capitolo 8438): 150 miliardi in meno nel 1996 che vengono trasferiti al 1998, mentre nel 1997 sono iscritti 67,9 miliardi, cioè la medesima cifra della legge finanziaria per il 1995, considerando l'effetto riduttivo del capitolo operato dal citato decreto-legge n. 41 del 1995; legge n. 910 del 1986, articolo 7, comma 15, relativo al programma straordinario per la viabilità generale per gli anni 1987-1990 (capitolo 7274): sono riportate le cifre relative alla legge finanziaria per il 1995, con la sola riduzione del 3 per cento, disposta dal citato decreto-legge n. 41 del 1995; legge n. 41 del 1986, articolo 13, comma 1, relativo all'edilizia penitenziaria (capitolo 8404): sono riportate le cifre relative alla legge finanziaria per il 1995, con la sola riduzione del 3 per cento, disposta dal decreto-legge n. 41 del 1995; legge n. 910 del 1986, articolo 7, comma 6, relativo all'edilizia penitenziaria (capitolo 8404): la tabella F prevede 200 miliardi in meno nel 1996, che sono trasferiti al 1998, inoltre gli stanziamenti risultano inferiori considerando la riduzione del 3 per cento dei capitoli disposti dal decreto-legge n. 41 del 1995.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore Pedrazzini. Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei documenti di bilancio ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 10,10.

MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1995
(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente DE PAOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2019 e 2019-bis (tabelle 9 e 9-bis, tabelle 10 e 10-bis, tabelle 11 e 11-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2156.

Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 11 e 11-bis.

STANZANI GHEDINI. Signor Presidente, vorrei, prima della discussione sulle tabelle di bilancio, chiedere alcuni chiarimenti al rappresentante del Governo. Come sappiamo, vi è una norma relativa alla possibilità, per le emittenti locali, di acquisire rami di azienda. Ho chiesto al Ministro - e anche altri colleghi lo hanno fatto - di inserire nel provvedimento concernente le emittenti locali una proroga di questa norma, perchè altrimenti si bloccherebbe l'attività dell'emittenza locale.

Il Ministro mi ha assicurato che avrebbe inserito questa proroga nella reiterazione del decreto sull'emittenza locale, ma nel provvedimento cui ha fatto riferimento il Ministro questa norma non è presente. Credo invece che sia stata inserita nel famoso disegno di legge presentato dal ministro Gambino, nel quale sono previste norme contenute già in precedenti decreti-legge, relative a settori molto diversi fra loro.

In sostanza, intendo sapere se si vuole risolvere questo problema e in che termini.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, vorrei innanzitutto ringraziare il senatore Falomi perchè nella relazione che ha svolto in Commissione sullo stato di previsione del Ministero delle poste, egli non solo ci ha dato conto delle cifre contenute nella tabella, ma ha anche introdotto due elementi. Il primo riguarda una considerazione sui cambiamenti avvenuti negli ultimi anni, sia per ciò che concerne il riassetto delle telecomunicazioni, sia per ciò che riguarda la trasformazione delle Poste italiane. Il relatore ha inserito la valutazione sullo stato di previsione del Ministero delle poste e telecomunicazioni all'interno di un percorso di trasformazioni, che è anche di ordine internazionale. Voi sapete infatti che, per quanto riguarda le telecomunicazioni, l'Italia registra ritardi che bisognerebbe recuperare e forse questo elemento andrebbe ulteriormente sottolineato.

Per quanto riguarda la trasformazione delle Poste italiane in ente economico, a parte la scadenza della trasformazione in società per azioni, circa la quale chiediamo al rappresentante del Governo se si ritenga che i tempi previsti possano subire variazioni, certo bisognerebbe fare una verifica precisa delle problematiche che si pongono, fermo restando che noi condividiamo in modo deciso la direzione di marcia intrapresa, ossia la trasformazione in ente economico.

Il relatore, come ho già detto, oltre a dare conto di questa trasformazione di grande rilievo che presenta aspetti estremamente importanti per quanto riguarda l'assetto istituzionale, e la questione delle *authorities*, ha anche introdotto alcuni elementi di valutazione e di sottolineature critiche circa la funzione e il ruolo del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni alla luce delle trasformazioni avvenute e di quelle ancora in corso.

In secondo luogo egli ha offerto spunti critici in rapporto ad alcune quantificazioni che sono contenute nei documenti finanziari al nostro esame. La questione riguarda in particolar modo la quota delle risorse destinate alla emittenza locale sulla base degli introiti che arrivano allo Stato, relativamente al canone di concessione alla Rai.

Questa è una richiesta di chiarimento che il relatore ha rivolto al Governo, e che noi intendiamo evidenziare, perchè riteniamo che sia una questione importante, sulla quale chiediamo che il Governo fornisca precise assicurazioni. Pensiamo infatti che la funzione dell'emittenza radiotelevisiva locale sia di grande rilievo, al di là delle connotazioni particolaristiche che le emittenti possono assumere nelle varie articolazioni geografiche, per quanto concerne l'aspetto della *par condicio* che non è solo questione di ordine nazionale. Il Governo, dicevo, dovrebbe dirci con certezza quale quota va all'emittenza locale del sistema radiotelevisivo; questo in connessione anche all'ipotizzata riduzione della tassa di concessione alla Telecom. Anche io, riprendendo le osservazioni del senatore Falomi, vorrei che il rappresentante del Governo ci fornisse maggiori elementi al riguardo.

Detto questo, farò riferimento in breve a tre questioni. La prima riguarda la trasformazione delle Poste italiane in ente economico. Come ho già detto all'inizio, è una scelta giusta, da portare avanti entro la sca-

denza del 31 dicembre del prossimo anno fissata dalla legge, scadenza che noi condividiamo. Noi avvertiamo però l'esigenza - fermo restando questo obiettivo - di verificare l'efficacia della trasformazione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni in ente pubblico economico, affinché questo possa effettivamente garantire qualità e costi migliori, rapidità e presenza maggiori sul territorio nazionale rispetto al passato e proprio a tale fine sarebbe opportuno prevedere un apposito incontro con il Governo.

Inoltre, per quanto riguarda gli investimenti della Telecom, ricordo al Presidente, ai colleghi ed al Governo che, in occasione dell'espressione del parere sul documento di programmazione economico-finanziaria, la Commissione evidenziò il contrasto esistente nell'affrontare problematiche quali lo sviluppo delle aree depresse nella prospettiva di una coesione nazionale e la concreta attuazione di scelte di grande rilevanza, quali ad esempio il contratto di programma delle Ferrovie o i programmi di investimenti della Telecom. Proprio nella formulazione del suddetto parere relativamente allo sviluppo delle telecomunicazioni, l'8^a Commissione recepisce il principio teso al perseguimento della coesione nazionale: ma da alcune notizie in mio possesso non risulterebbe affatto una ripartizione equa dell'ammontare degli investimenti della Telecom destinati al potenziamento del sistema delle telecomunicazioni e della cablatura del territorio nazionale, in quanto solamente una piccola parte degli stessi verrebbe destinata alle regioni meridionali.

Vorrei ricordare che il sistema della multimedialità è strettamente legato allo sviluppo di un paese; quindi, se le cosiddette «autostrade elettroniche» fossero create solamente in alcune zone d'Italia, il già esistente divario tra Nord e Sud finirebbe per moltiplicarsi in modo esponenziale.

In base a tali considerazioni, questo Governo, cui va dato atto di una notevole sensibilità per i problemi delle aree depresse e del Mezzogiorno, non può non garantire una ripartizione equa degli investimenti e consentire quindi che i piani di investimento previsti per il sistema ferroviario o per le telecomunicazioni siano realizzati solamente in determinate parti del paese; ipotesi in contrasto con i dati in mio possesso che registrano investimenti pari a circa la metà di quanto spetterebbe a determinate aree, in considerazione della loro estensione territoriale. Chiediamo dunque al Governo di fornire precisazioni in merito per comprendere le reali intenzioni in un settore per noi decisivo. Proprio a questo proposito, il senatore Carpinelli in altra sede ha fatto riferimento alla regione Umbria, dimostrando in tal modo che questo problema non riguarda solamente le aree del Mezzogiorno, ma l'intero territorio nazionale che deve essere dotato di un buon sistema di telecomunicazioni per superare i gravi ritardi che in tale ambito registra.

Infine, chiediamo un'accelerazione delle procedure per l'assegnazione delle radiofrequenze ai comuni, alle aziende, agli istituti di vigilanza privati poichè non è accettabile che dal momento della richiesta trascorrono ben due anni.

Queste, in sintesi, le questioni che ho inteso sottoporre all'attenzione del Governo, ribadendo comunque l'assenso da parte del mio Gruppo al contenuto ed alle valutazioni espresse dal senatore Falomi nella relazione sulle tabelle 11 e 11-bis.

ALÒ. Non è forse l'occasione giusta per affrontare questo problema, però trovo estremamente difficile apportare modifiche al disegno di legge finanziaria non tanto per problemi di natura tecnica, ma per la stessa concezione filosofica su cui si basa, le cui conseguenze sono state pienamente illustrate dal collega che mi ha preceduto. Indirizzare gli investimenti per la creazione di infrastrutture moderne solamente laddove già si è sviluppato un mercato e vi è circolazione di persone e d'informazione risponde ad una vecchia filosofia seguita da tutti i Governi precedenti. Certamente, non si ritiene che la dotazione di infrastrutture moderne sia la panacea di tutti i mali, in quanto ci sono delle province dell'Italia meridionale che in tale settore superano la media nazionale della dotazione infrastrutturale e nonostante ciò registrano tassi elevatissimi di disoccupazione. Questo è vero. Tuttavia, quando si parla ad esempio di cablaggio del territorio si parla delle sorti di queste zone se non per sempre comunque in modo strategico; si definisce cioè che un determinato territorio non è coinvolto rispetto alla necessità della circolazione delle informazioni, dei dati e via dicendo. Questo la dice lunga su ciò che tale legge finanziaria si propone o sulla direzione di marcia che continua ad avere.

Apprezzo i rilievi del relatore in riferimento al fatto positivo che il Ministero assume sempre più funzioni, di indirizzo, di coordinamento e di controllo; tuttavia si tratta di un fatto per alcuni versi quasi metodologico, per altri versi, se entriamo nel merito, sono proprio l'indirizzo ed il controllo da respingere. Qual è infatti la funzione di indirizzo e di controllo che il Ministero svolge con questa finanziaria rispetto all'innovazione? Non riesco a vederla.

Le considerazioni che si possono fare su come il Ministero delle poste e telecomunicazioni si pone si possono fare, a maggior ragione, per altri settori. Ciò porta il mio Gruppo alla considerazione che forse, pur non disdegnando il misurarsi con le questioni concrete, è opportuno compiere uno sforzo per cercare di indicare un'altra strada, una diversa finanziaria. Tutto questo, ripeto, va fatto senza disdegnare il misurarsi con problemi concreti: ad esempio come il Ministero sta trattando la questione - e se la ritiene ancora di sua competenza - relativa al fatto che la gran parte dei 27.000 dipendenti usciti nell'ultimo anno dall'ente poste ancora oggi si trova senza aver ricevuto la liquidità di buona uscita e che nessuno di essi ha ancora ricevuto la pensione definitiva ma solo l'acconto; inoltre, fatto assai grave, non più tardi del mese di luglio sembra che sia stato risposto dall'Ente poste che per quest'ultima dovranno aspettare un anno e mezzo, forse due.

Noi siamo qui a discutere di un Ministero, quello delle poste e telecomunicazioni, e dell'Ente poste, che tra l'altro si è dato una struttura proprio per risolvere questi problemi di natura previdenziale, mentre decine di migliaia di persone non riescono ad avere la pensione definitiva e vanno avanti con degli acconti. Per risolvere tale problema si sono tenute manifestazioni dinanzi al Parlamento. Cito questo fatto anche perchè qualche giorno fa ho presentato al Ministro un'interrogazione riguardo anche alle sue competenze circa l'attività di controllo, vedremo se il Ministro riterrà di rispondere.

Devo dire al senatore Falomi che non condivido molto la sua relazione proprio per il taglio eccessivamente benevolo che ad essa è stato

dato, d'altronde è una scelta chiara quella di accettare in qualche modo la filosofia della legge finanziaria. Si poteva essere un po' più decisi sui rilievi critici; ad esempio circa la legge n. 422 del 1993 come si fa a non dire che il Ministro nel mese di marzo, o aprile, di quest'anno si era impegnato in questa Commissione ad adempiere in modo definitivo, probabilmente facendo riferimento anche alla necessità di correggere una bozza di regolamento che il precedente Ministro aveva introdotto negli ultimi giorni per non farsi troppo criticare, all'obbligo previsto dall'articolo 10 della citata legge (per la verità tale articolo parla di sei mesi, quindi si arriva all'ottobre del 1996)? Ebbene, siamo ad ottobre del 1995 ed il Ministro, che diversi mesi fa si era impegnato ad adempiere, cosa ha fatto? Presenta un disegno di legge che cancella la lettera, lo spirito, le risorse che sono in modo espresso contenute nella legge n. 422; queste si possono anche cancellare, ma bisogna dirlo in modo esplicito. Il Ministro propone risorse limitate indirizzate in altra direzione, magari anche lecita: in sostanza, quella della liberazione di frequenze, dell'accorpamento, delle fusioni. Ma la legge n. 422 parla di altro, parla della necessità di sostenere lo sviluppo della piccola e media impresa in campo radiotelevisivo per evitare distorsioni in tale mercato. Invece non è così. Se un Ministero, o più in generale il Governo indirizzasse e controllasse facilmente il mercato, i liberisti si preoccuperebbero di occupare lo Stato e non di sganciare da questo le attività economiche. Se lo fanno, è perchè sanno che poi i processi veri avvengono in campo economico, e l'istituzione dei Governi, dei Ministeri, in buona sostanza della sovrastruttura, non ha la forza di incidere in modo profondo sui processi economici. Ecco perchè, pur essendo obbligato a rivolgere una critica all'attività di controllo e di indirizzo di questo Ministero in riferimento ad investimenti che Telecom sta facendo, per verificare come sarà indirizzato lo sviluppo del cablaggio nel nostro paese - lo vedremo nei prossimi anni - sono tuttavia consapevole che si tratta di una critica a *posteriori*. Eravamo già coscienti prima del fatto che ciò dovesse accadere, a meno che in questo Parlamento non ci sia un rinsavimento generale, e allora sì dovremmo giudicare questa legge finanziaria in modo molto diverso, pur criticandola.

STANZANI GHEDINI. Anche io, signor Presidente, sono perplesso circa le intenzioni del Governo e anche sulle osservazioni del relatore perchè se ho ben capito - sono d'accordo su questo con il senatore Alò - una maggiore chiarezza sia da parte del Governo sia da parte vostra è necessaria.

La relazione ricorda che nel fondo di accantonamento sono stanziati 260 miliardi per il 1996, 440 miliardi per il 1997 e 440 miliardi per il 1998. Il senatore Falomi ci ha informati che «la relazione che accompagna il disegno di legge finanziaria finalizza tali somme per interventi di sostegno della emittenza radiotelevisiva locale e per una progressiva riduzione dei canoni di concessione a carico di Telecom». Mi sembra che questo passaggio non sia del tutto comprensibile.

Sono sempre stato contrario alla legge che stanziava queste provvidenze in favore dell'emittenza locale, o per lo meno alle modalità previste; peraltro non è mai stata data attuazione a quella legge, che pure è una legge dello Stato. Mi sembra che ora si continui sulla stessa strada:

insomma vogliamo dare queste provvidenze oppure no? E con quali modalità, con quali criteri vogliamo assegnarle?

So che vi è un autorevolissimo imprenditore televisivo dell'Italia meridionale che è, quello sì, un vero monopolista – altro che Berlusconi! – il quale ha sempre fatto quel che ha voluto, comportandosi da padrone assoluto, e che è stato all'origine di quel provvedimento.

Presidenza del presidente BOSCO

(Segue STANZANI GHEDINI). Quell'imprenditore diceva che quelle provvidenze dovevano essere distribuite in funzione dei fatturati di ogni emittente locale.

ALÒ. Senatore Stanzani, la sua affermazione circa il fatto che Montrone sia ben più potente di Berlusconi è davvero memorabile.

STANZANI GHEDINI. Non a caso Montrone è stato uno dei più accaniti nemici di Berlusconi, ovviamente non nella sua veste di Presidente del Consiglio, ma come presidente della Fininvest.

Allora, il Governo cerchi di essere un po' più coerente e preciso. Noi chiediamo che vengano avanzate delle proposte e delineate delle soluzioni in grado di facilitare la comprensione e i comportamenti conseguenti.

Sono d'accordo sul fatto che l'emittenza locale ha bisogno – e ribadisco la domanda che ho fatto prima – di garanzie in relazione a problemi che condizionano questo settore, per la soluzione dei quali sostanzialmente non si è mai fatto niente.

Vorrei poi capire se la riduzione da 10 a 5 miliardi degli stanziamenti per le emittenti radiofoniche relative alla trasmissione dei lavori parlamentari, previsti con il decreto-legge reiterato il 28 agosto di quest'anno, si riferisca a Radio radicale.

FALOMI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. I 5 miliardi sono in termini di cassa.

STANZANI GHEDINI. C'è un riferimento preciso ad una legge che prevede 10 miliardi in relazione ad un accordo firmato e sottoscritto, di concessione triennale. Vorrei sapere se si tratta del provvedimento relativo a quella concessione. Non riesco a capire come un Governo possa reiterare in agosto un decreto-legge che prevede un certo stanziamento e poi nel disegno di legge finanziaria, due mesi dopo, ridurre quello stesso stanziamento alla metà. Non si capisce con quali argomentazioni lo faccia.

FALOMI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Si riduce lo stanziamento di cassa, non quello di competenza.

STANZANI GHEDINI. Poichè questa somma nel 1994 non è stata pagata, forse si tratta di un residuo. Io chiedo semplicemente un chiarimento al rappresentante del Governo e spero che il Governo mi fornisca su questo una risposta.

FALQUI. Anche io mi associo alla richiesta avanzata dal relatore di un chiarimento relativo al canone di concessione che la Rai deve versare allo Stato. Vi è al riguardo una contraddizione, evidenziata dal Relatore, e che anche io ho colto nel testo del disegno di legge collegato.

È una questione su cui il Governo dovrebbe fornire un chiarimento preciso - ripeto - poichè non vi sono altri riferimenti al canone di concessione Rai. Mi sembra questo un punto da chiarire pregiudizialmente, altrimenti diventa davvero molto difficile esprimere una valutazione, un voto o presentare eventuali emendamenti.

Inviterei perciò il Governo a dare una risposta su questo punto sollevato dalla relazione.

DE CORATO. Signor Presidente, sarebbe sufficiente porre attenzione all'affermazione contenuta nella prima parte della relazione che riporto testualmente: «...la trasformazione delle Poste italiane in Ente pubblico economico in vista della creazione, entro il 31 dicembre 1996, di una spa; la riorganizzazioni del Ministero e dell'Istituto superiore delle poste e telecomunicazioni, delineano un quadro di mutamenti che esalta, come mai prima era accaduto, funzioni di potere, di indirizzo e di controllo...» e alla conclusione finale della stessa che afferma quanto segue: «...Se un'osservazione conclusiva si può fare riguardo allo stato di previsione del bilancio del Ministero è che esso segnala una spesa ancora tutta legata ad una vecchia organizzazione, con scarse risorse destinate alle funzioni più innovative...» per rendersi conto dell'evidente incongruenza e contraddizione esistente all'interno della relazione stessa. A tale proposito, comunico alla Commissione che la situazione dell'Ente poste nel Nord Italia è, a dir poco, disastrosa: ogni giorno infatti giungono segnalazioni di tonnellate di posta accatastate presso gli uffici postali. Non so se il senatore Falomi sia a conoscenza di altri fatti accaduti in altre aree del paese, ma se nell'Italia settentrionale la situazione è la seguente, è facilmente immaginabile quale sia al Sud: senza dunque l'apporto di ulteriori esempi, il quadro generale si fa da sè.

In base a tali considerazioni, ritengo assai difficile poter svolgere determinate affermazioni poichè la reale situazione in cui versa l'Ente poste è molto più complessa di quanto si possa immaginare: si registrano infatti notevoli squilibri in tutto il territorio nazionale e l'avvenuta trasformazione del servizio postale in Ente poste non ha risolto fino ad ora alcunchè, anzi, a mio avviso, in alcuni casi ha addirittura aggravato i problemi già esistenti.

Sarebbero sufficienti queste osservazioni per usare cautela o evitare di dare luogo ad affermazioni semplicistiche in merito a quello che il Governo Berlusconi avrebbe dovuto risolvere e che invece non ha fatto, tenuto conto del suo breve periodo di vita.

Mi permetto di sollevare tali problemi in questa sede al solo scopo di rendere evidenti le contraddizioni presenti nella relazione, visto che i molteplici tentativi di intervento non hanno portato fino ad ora ad al-

cuna conseguenza positiva. Pertanto, mi rifiuto di chiedere ulteriori delucidazioni al Presidente dell'Ente poste perchè non vi sarebbe risposta alcuna.

Ritengo impossibile in primo luogo che un incremento di tale entità della spesa corrente possa essere imputato all'introduzione dell'aliquota previdenziale che il Ministero dovrebbe versare per i propri dipendenti, quindi, auspicherei un maggiore approfondimento in tal senso; in secondo luogo, che lo stanziamento di 260 miliardi risulti adeguato alle reali esigenze anche perchè finalizzato alla riduzione dei canoni di concessione che Telecom deve pagare allo Stato per la telefonia vocale su rete fissa. Se a tutto ciò infine si aggiunge il problema del riammodernamento dell'Ente poste, il quadro si fa da sè, risultando nella sua drammaticità o, comunque, destando in coloro che ascoltano un sicuro notevole allarme.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 11 e 11-bis.

Propongo di sospendere la seduta. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori, sospesi alle ore 16, sono ripresi alle ore 17,40.

PRESIDENTE. Passiamo al seguito dell'esame delle tabelle 9 e 9-bis e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Dichiaro aperta la discussione.

ANGELONI. Signor Presidente, vorrei porre all'attenzione dei colleghi alcune riflessioni ed anche sollevare qualche interrogativo al Governo per ricevere chiarimenti rispetto alla lettura che abbiamo potuto fare molto velocemente, per il tempo che ci è stato concesso, dei documenti al nostro esame.

Desidero iniziare con una premessa di carattere politico. Credo si possa affermare che in questa legge finanziaria si nota un'inversione di tendenza rispetto alle precedenti leggi finanziarie per quanto concerne il settore delle opere pubbliche. Devo dire che viene posta un'attenzione particolare alla sollecitazione venuta sia da parte di chi governa il territorio, ed ha quindi particolarmente presenti le nostre carenze infrastrutturali ormai croniche, sia dal mondo delle imprese, delle costruzioni, che attraverso un rilancio degli investimenti nel settore delle opere pubbliche chiede un sostegno per risolvere una crisi di settore che si trascina ormai da molto tempo.

Con questa finanziaria viene quindi fatto uno sforzo da parte del Governo per sostenere gli investimenti nel settore delle opere pubbliche; ritengo che ciò vada sottolineato con favore giacchè può rappresentare un utile contributo alla ripresa di un settore in crisi e quindi anche un sostegno all'occupazione.

A mio avviso tuttavia questa sensibilità, che pure c'è, non sarà sufficiente se di pari passo Governo e Parlamento non saranno in grado, ciascuno per le proprie responsabilità, di eliminare quelle strozzature che anche negli anni scorsi hanno impedito di spendere le risorse che seppure scarse erano e restano disponibili nel bilancio dello Stato. Non si

spiegherebbe altrimenti la mole di residui passivi che ancora una volta dobbiamo registrare e che denota una difficoltà di spesa dell'amministrazione pubblica ad ogni livello, dal livello centrale al livello periferico. Di qui la necessità di accelerare un processo di riforma che sta andando avanti anche con uno sforzo notevole del Parlamento, ma che ha bisogno di essere concluso quanto prima. Penso, ad esempio, alla legge di riforma degli appalti. Noi abbiamo vissuto una fase di assoluta precarietà normativa, che ha contribuito a mio parere in modo decisivo al blocco del settore medesimo. Infatti dall'approvazione della legge Merloni alla sospensione della stessa dopo soli cinquanta giorni di vigenza, ai vari decreti diventati legge n. 216 solo nel giugno scorso, alla discussione in corso sulla riforma della legge quadro sui lavori pubblici, noi abbiamo svolto un lavoro assai serio ed impegnativo che tuttavia, non avendo ancora raggiunto un punto di approdo, non ha fornito una risposta certa alla pubblica amministrazione da un lato e al mondo delle imprese dall'altro. Quindi l'impegno che ci assumiamo per quanto ci riguarda, ma che deve essere di tutti, è di concludere in tempi brevi l'esame del disegno di legge quadro di riforma degli appalti, mentre l'impegno del Governo deve essere quello di varare il regolamento di attuazione.

Sappiamo infatti che c'è un problema di risorse, ma c'è anche un problema di regole e di certezza del diritto. Ritengo che noi possiamo rinnovare questo impegno in occasione della discussione della legge finanziaria, che attiene a quella che sarà la capacità di intervento nel settore per i prossimi tre anni.

Entrando nel merito di quelli che sono i principali flussi di spesa, per quanto riguarda la cosiddetta edilizia pubblica, di cui si interessano diversi capitoli, che non starò a richiamare, per qualche centinaio di miliardi, sollecitiamo il Governo a riferire in Parlamento su quelle che sono le difficoltà nella capacità di spendere tali risorse. Ci troviamo ogni volta di fronte a rimodulazioni di spesa, il che vuol dire difficoltà nella capacità di spendere da parte dell'amministrazione centrale, del Ministero. Chiedo allora al rappresentante del Governo cosa è accaduto di nuovo nell'anno che sta per terminare rispetto alla necessità di riformare l'amministrazione del Ministero. All'interno della legge n. 216 abbiamo istituito un servizio ispettivo, prevedendo la possibilità di assumere, se non ricordo male, 125 persone, con l'intenzione di contribuire per questa via a rimettere in piedi una macchina che ha subito gravi dissesti a causa di Tangentopoli e di ciò che ne è seguito. Poiché continuiamo a registrare difficoltà di spesa per quanto concerne il comparto direttamente gestito dall'amministrazione dei lavori pubblici attraverso le proprie strutture periferiche, chiedo se sia stato compiuto qualche passo avanti sul terreno del riordino delle strutture ministeriali e se quindi si possa guardare al prossimo anno con maggiore tranquillità.

Altro punto concerne il settore dell'edilizia residenziale pubblica, comparto di spesa anche questo consistente. Proprio in questo ramo del Parlamento abbiamo messo in calendario l'esame del relativo decreto-legge e non appena licenziata la legge finanziaria sarà nostra premura mettervi mano per far sì che i maggiori introiti Gescal siano immessi nel circuito degli investimenti e possano quindi fornire una risposta sul piano sociale al bisogno di abitazioni, soprattutto nelle grandi città.

Affrontando la prima versione del decreto abbiamo avuto modo di sottolineare le difficoltà di spesa per quei flussi che sono in capo al Ministero e non sono stati quindi affidati alle regioni. Dalla prima versione del decreto alla sua reiterazione sono trascorsi alcuni mesi. Vorrei allora capire se è accaduto qualcosa di nuovo o se invece ci troviamo in una fase di paralisi assoluta, in attesa di decisioni che il Parlamento deve assumere, anche perchè alcuni capitoli di spesa potrebbero già essere gestiti direttamente dal Ministero attraverso il Cer, attraverso le sue strutture.

Per quanto concerne il comparto Anas, noi condividiamo la scelta che è stata compiuta di aumentare la dotazione finanziaria, e quindi di sostenere questo settore che negli anni precedenti, in particolare nell'ultima legge finanziaria, era stato praticamente saccheggiato. Aveva già subito, in sede di presentazione della proposta di legge finanziaria, pesanti penalizzazioni, aggravate poi dal Parlamento per la necessità di coprire emendamenti relativi ai settori più disparati.

Il Gruppo Progressista-Federativo annuncia fin d'ora che si adopererà per salvaguardare gli stanziamenti previsti dall'attuale manovra, destinati alla realizzazione delle infrastrutture viarie, puntando innanzi tutto ad affermare una priorità, che da anni evidenziano, ma che stenta poi a trovare concreta attuazione per mancanza di risorse. Mi riferisco alla necessità di destinare una cifra congrua alla manutenzione e agli interventi di ammodernamento della rete viaria esistente, piuttosto che a realizzare progetti, anche faraonici, che poi, le scarse risorse disponibili, al di là di ogni altra considerazione rispetto all'esigenza di trasferire il traffico dalla gomma alla rotaia o all'acqua, non consentirebbero di realizzare.

Entrando nel merito di questi due capitoli, che prevedono oltre 2.000 miliardi per le spese correnti e 3.100 miliardi in conto capitale, devo rilevare che, per quanto mi sia sforzata di leggere i documenti, non sono riuscita a ricavarne informazioni utili per avere una conferma di ciò che ho detto in premessa. Il nostro Gruppo è d'accordo sul fatto che sia stato rimpinguato lo stanziamento Anas e farà ogni sforzo per salvaguardarlo, con l'indicazione prioritaria di destinarlo alla manutenzione ordinaria e all'ammodernamento delle tratte esistenti.

Leggo dalla stampa, dalla quale in genere dobbiamo attingere le notizie e le informazioni utili per capire, una dichiarazione del neopresidente D'Angiolino, il quale ci spiega come saranno ripartiti questi stanziamenti di oltre 5.000 miliardi. Pongo allora al rappresentante del Governo alcune questioni. Intanto gli chiedo se sia possibile avere una documentazione attraverso la quale possiamo entrare nel merito del bilancio Anas, che è un ente autonomo, per cui i documenti contabili ad esso relativi non sono più allegati al bilancio dello Stato. Tuttavia, nel momento in cui dobbiamo pronunciarci abbiamo bisogno di leggere dati che non siano le semplici dichiarazioni alla stampa del presidente. Vorrei sapere se nella cifra di 2.000 miliardi, oltre alle spese generali, a quelle per il personale, e così via, sono comprese anche le rate di mutuo, e quali altri voci ancora. Se nei 2.000 miliardi per le spese correnti fossero contenute anche le rate di mutuo, non tornerbbero i conti, perchè la ripartizione che il presidente D'Angiolino ha indicato nelle sue dichiarazioni alla stampa, è la seguente: spese generali: 2.000 miliardi;

pagamento delle rate relative a vecchi mutui: oltre 2.000 miliardi; cofinanziamento di progetti prescelti dall'Unione europea: 500 miliardi, e altri 500 miliardi per pagare gli impegni assunti con le concessionarie autostradali.

Quali sono i progetti prescelti dall'Unione europea per la quale si propone il cofinanziamento del reparto Anas?

Il presidente D'Angiolino ha fatto riferimento, come dicevo, a 500 miliardi per impegni assunti con i concessionari autostradali. Per fare cosa? Si tratta di impegni già assunti o di nuovi programmi, come ad esempio la variante di valico? Si conclude che per gli obiettivi che potremmo definire statutarî, cioè manutenzione e ammodernamento della rete viaria, resterebbero meno di 2.000 miliardi.

Abbiamo letto su «Il Sole 24 ore» un piano annuale stralcio che impegnava 2.600 miliardi indicando un elenco di opere cosiddette cantierabili entro l'anno. Queste cifre rappresentano le ultime disponibilità dell'Anas? Noi non siamo mai riusciti ad andare fino in fondo circa la distinzione delle cifre impegnate, i residui veri, le economie; il bilancio Anas è stato sempre un magma, rispetto al quale il Parlamento non ha mai avuto la possibilità di capire quanto effettivamente è stato impegnato e quanto invece è ancora disponibile. Il piano stralcio dove attinge le sue risorse finanziarie?

TESTA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per una parte, dai residui.

ANGELONI. Se la mia interpretazione è plausibile, credo che con quel piano stralcio si esauriscano tutte le risorse disponibili rispetto alla programmazione decennale che è stata fatta. Penso perciò che dal prossimo anno si ripartirà *ex novo* con le disponibilità contenute nella legge finanziaria e nel bilancio al nostro esame. Se così è, come pensa il Governo che l'Anas procederà? In che modo coopereremo, come Parlamento e come Governo, alla programmazione degli interventi che l'Anas, presieduta dal dottor D'Angiolino, farà? Vorremmo individuare qualche punto di raccordo a livello politico. E ancora: la procedura del piano decennale è ormai esaurita? Vogliamo capire come si procederà dal prossimo anno al riparto delle risorse che decidiamo di stanziare, perchè ci sembra che manchi qualche elemento. Aspettiamo perciò la risposta del Governo, altrimenti ci orienteremo nel senso di inserire gli elementi mancanti. Chi fa la programmazione? Qual è il ruolo del Parlamento per cooperare a questa funzione dell'Anas?

Possiamo stabilire un'analogia con gli investimenti del settore delle ferrovie. Le Ferrovie propongono il contratto di programma e il Parlamento esprime quanto meno un parere. Per quanto riguarda il piano della viabilità, se le procedure fissate con il piano decennale sono superate ed esaurite, sarebbe bene che l'Anas proponesse in che modo ripartire questi finanziamenti per i prossimi tre anni, ma qual è la sede in cui anche il Parlamento potrà dire la sua?

La nostra intenzione è di porre quesiti per ottenere risposte, anche se dalla mia esposizione è sicuramente chiaro l'intento di fornire indicazioni al Governo nella definizione degli strumenti di intervento per i prossimi tre anni.

BACCARINI. In merito alla relazione del senatore Pedrazzini, vorrei rilevare almeno un elemento positivo sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, i cui residui sono diminuiti di circa 2.000 miliardi. Ciò assume un significato positivo in un disegno di legge finanziaria che, come in passato, rappresenta una previsione delle spese, un assestamento di andamenti statistici.

Tali indicazioni offrono lo spunto per richiamare il concetto di regionalismo, di decentramento dello Stato, di riduzione di funzioni proprie dei Ministeri anche al fine di garantire una maggiore trasparenza di bilancio. Riterrei dunque necessario trasferire alle regioni, se non nell'immediato almeno in tempi accettabili, i fondi stanziati anche per mettere alla prova la struttura periferica dello Stato, in primo luogo quelle settentrionali che, secondo me, godono di maggiore capacità di spesa. La complessità della situazione infatti è tale che strumenti e metodologie ormai vecchie creano residui insopportabili, determinando spostamenti di disponibilità di risorse difficilmente governabili sul piano finanziario.

Se da quanto evidenziato parrebbe evidente una riacquisita capacità di spesa, il mio giudizio si attenua immediatamente se si fa riferimento alla vicenda accennata dalla senatrice Angeloni.

Mi chiederei quindi se non fosse necessario anche in questo caso un esame un po' meno affrettato e politicamente più incisivo non solo relativamente al Ministero dei lavori pubblici, ma soprattutto all'Ente poste e se non fosse il caso per il settore dei trasporti di controllare anche la finanza derivata: si controllano e si esaminano infatti i piani programma spesso scadendo in aspetti marginali, finendo per farsi sfuggire le cifre in un momento di ripresa economica molto forte, seppure limitata nello spazio che per essere alimentata necessiterebbe di un maggiore sforzo dal punto di vista degli investimenti.

Inoltre, se si pone attenzione alla perdurante giacenza dei fondi per l'edilizia pubblica presso la Cassa depositi e prestiti, dei fondi ex Gescal e delle decine di migliaia di miliardi di residui accumulati dalle Ferrovie dello Stato, si rivela necessario un maggiore approfondimento per un giudizio ed una valutazione senz'altro più congrui.

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, sembrerebbe rappresentare un aspetto positivo il livello raggiunto dal coefficiente di realizzazione della spesa, pari al 77 per cento di cassa e al 75 per cento in conto capitale, dal quale è lecito supporre una futura ulteriore riduzione dei residui passivi, dando prova di una continuità di tendenza che valuto positiva.

Per quanto riguarda l'Anas, vorrei conoscere invece l'esatto ammontare dei residui: lo stanziamento previsto in conto capitale rispetto agli anni precedenti sembrerebbe dimezzato e rispetto a circa sette anni fa diminuito a circa un terzo ed ormai ridotto al minimo indispensabile; quindi, come la senatrice Angeloni e come credo tutti i componenti della Commissione, esprimo parere contrario su una sua ulteriore, eventuale riduzione; anche in questo caso, però, auspicherei un'analisi dettagliata dei residui relativamente agli anni 1994 e 1995, nonché degli investimenti effettuati lo scorso anno al fine di verificare quanto è stato effettivamente realizzato e quindi, come

è mio auspicio, accertare la medesima tendenza riscontrata per il bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Sempre per quanto riguarda l'Anas, ho presentato un'interrogazione, firmata da altri senatori, circa la perdurante mancata attuazione della norma del codice della strada che prevede una riclassificazione delle strade entro due anni dalla sua entrata in vigore, aspetto non trascurabile nell'attuale fase di riordino dell'organizzazione della stessa azienda: tale iniziativa riguarderebbe circa 54.000 chilometri di strade, di cui, da un'indagine svolta, risulterebbero 25.000 chilometri di strade regionali ed interregionali, non più da considerare nazionali a causa della realizzazione della rete autostradale e dalla trasformazione di molte strade statali in superstrade. In sostanza, se nella riclassificazione si tenesse conto delle grandi direttrici, e di due o tre attraversamenti essenziali che costituiscono la rete dell'Appennino, probabilmente questo comporterebbe una riduzione a 18.000-20.000 chilometri di competenza dell'Anas.

Credo che ciò potrebbe rappresentare un primo passo per rimettere ordine anche in periferia; tale passo potrebbe partire dal Nord con l'attribuzione alle regioni e alle province oltre che di compiti e di funzioni anche dei necessari mezzi tecnici e finanziari, giacchè ci sono strade che hanno solo una funzione di collegamento interprovinciale e che potrebbero a mio avviso divenire strade provinciali.

In ogni caso ritengo che dobbiamo chiedere al Governo di effettuare in modo spedito, e comunque contestualmente alla riorganizzazione complessiva dell'Anas, un processo di revisione radicale della classificazione delle strade giacchè anche questo è un modo per giungere gradualmente ad un decentramento, per dare una risposta anche in termini di maggiore rapidità di investimenti.

Ritengo che ciò possa essere fatto tempestivamente, soprattutto a partire, ripeto, dalle regioni del Nord (per scendere mano a mano alle regioni meridionali) che oltretutto dispongono di una rete autostradale assai più ampia, diffusa e articolata rispetto al resto del paese che è attraversato dalle montagne e che quindi presenta residui di strade statali.

FALQUI. Signor Presidente, la valutazione che diamo in materia di bilancio e di finanziaria sulla politica dei lavori pubblici è di non sufficienza; in primo luogo perchè se è vero quanto affermava il collega Baccharini e cioè che vi è stato un decremento dei residui passivi, questi sono ancora molto elevati, troppo elevati per poter parlare di un'inversione di tendenza. Probabilmente anche da ciò deriva la scarsa capacità di qualificare una politica dei lavori pubblici di segno diverso e sicuramente cogliamo questa occasione per riaffermare un principio: l'ipotesi contenuta anche nelle dichiarazioni del presidente Dini al Senato di un accorpamento del Ministero dei lavori pubblici con il Ministero dell'ambiente non è politicamente convincente e soprattutto getta una prospettiva fosca sul futuro del settore.

Faccio queste affermazioni anche perchè il coefficiente di realizzazione della spesa che rileviamo dalla relazione del collega Pedrazzini non autorizza affatto ottimismo. Abbiamo un coefficiente del 77 per cento, contro quello di altri comparti del settore che stiamo analizzando

che è assai più elevato. Ad esempio per quanto attiene alla valutazione delle risorse finanziarie pregresse dell'Anas disponibili ritengo che il vero problema politico non sia tanto la quantità di esse quanto il tipo di riorganizzazione dell'Anas che si intende portare avanti. Su questo ritengo che gli elementi di carenza, di negatività siano a tutti evidenti.

Entrando nel merito della questione dell'Anas, mi trovo d'accordo con la premessa fatta dalla collega Angeloni in merito a questo importante settore della politica dei lavori pubblici. Se noi potessimo avere la garanzia che la stragrande maggioranza delle risorse finanziarie impegnate nelle due parti, sia per la spesa corrente sia per quella in conto capitale, soprattutto quest'ultima, andasse verso una politica che privilegia la manutenzione e la sistemazione della viabilità queste risorse sarebbero ben spese.

Tuttavia anch'io ho un quesito da rivolgere al rappresentante del Governo poichè le cifre non sono chiare. Mi unisco alla richiesta della collega Angeloni: quali sono le opere cofinanziate in sede di Unione europea? Dico questo perchè tutti noi abbiamo letto il Libro bianco del presidente del consiglio Dini, il quale parla di una modulazione di anni, di una destinazione precisa di spesa, se non ricordo male 5.037 miliardi concentrati lungo l'asse infrastrutturale appenninico tosco-emiliano.

Questa previsione, contenuta in un testo programmatico che non ha diretta rispondenza nell'articolato che abbiamo dinanzi, in che cosa si manifesta? In che modo questa intenzione programmatica, poichè non ritengo che il Presidente del Consiglio stesse scrivendo un saggio, si sostanzia entro il bilancio e la legge finanziaria al nostro esame?

In secondo luogo, esiste o no uno stanziamento di 2.000 miliardi previsto in sede di Unione europea a proposito della cosiddetta variante di valico, meglio definibile come seconda autostrada appenninica? È importante sapere ciò perchè sui giornali si riportano notizie di colloqui tra rappresentanti dell'amministrazione comunale di Firenze, dell'amministrazione comunale di Bologna e delle Ferrovie dello Stato in cui si parla di un interporto delle merci come scenario possibile in rapporto alla giusta, legittima riduzione del trasporto merci su gomma. È quindi importante sapere in questa sede quali sono le intenzioni sostanziali degli atti parlamentari che stiamo per approvare. Aggiungo che vi è stata sempre grande difficoltà ad avere precise informazioni in merito ai residui dell'Anas. Anche questo è un elemento di conoscenza essenziale in questa importante fase parlamentare.

Nella tabella B si fa riferimento a risorse per interventi per il collegamento Milano-Malpensa, per il completamento e il consolidamento del tratto Todi-Orvieto, per la sistemazione della laguna veneta e per il consorzio del canale navigabile Milano-Cremona Po. Già nel dibattito sulla legge finanziaria dello scorso anno, avevo fatto presente che vi era stato un impegno volto a finanziare il completamento della diga di Bilancino, ma quest'anno il finanziamento è scomparso. La domanda che rivolgo al rappresentante del Governo è la seguente: si tratta di un errore tecnico oppure quei 45 miliardi approvati dal Parlamento in legge finanziaria lo scorso anno e poi modulati per l'esercizio finanziario di quest'anno e quello dell'anno prossimo sono stati eliminati? E, se è vero quest'ultimo caso, qual è la motivazione?

Le dico questo affinché sia del tutto trasparente il motivo della mia domanda, non solo perchè sono favorevole che questi finanziamenti vadano a destinazione, ma anche perchè nella Conferenza dei servizi del 28 luglio le Ferrovie dello Stato hanno promesso, non so a quale titolo, che questi 45 miliardi scomparsi dal bilancio serviranno a compensare i sindaci che amministrano i territori dell'area interessata oltre che dalla diga di Bilancino anche dall'attraversamento dell'alta velocità, dopo aver accertato gli eventuali danni prodotti. Ma se questi soldi non sono spariti dal bilancio dove sono stati collocati?

Un'ultima questione riguarda la tabella F - eventi alluvionali - capitolo 9087, che mi sembra sottodimensionato. La previsione di 88 miliardi per il 1996 e di 150 miliardi per il 1997 mi sembra insufficiente. Vorrei capire cosa significa che 483 miliardi, come viene detto successivamente, rispetto alla spesa autorizzata di 591 miliardi, verranno stanziati nel corso del 1996. È necessario al riguardo un chiarimento molto preciso, nella convinzione - ripeto - che se la previsione è quella che ho prima citato essa è, a mio avviso, altamente sottostimata e sottodimensionata.

ALÒ. Signor Presidente, tutti, compreso il Governo, riconoscono un dato quantitativo, e cioè che le risorse disponibili per il comparto dei lavori pubblici sono limitate.

Come diceva testè il collega Falqui, vi è un'altra questione ancora più rilevante: essa riguarda la finalità delle fonti di spesa. Noi sappiamo che per comprendere la ragione dell'accumulo di residui passivi (poichè si tratta di progetti realizzati con risorse in parte già esistenti) occorre far riferimento alla storia del nostro paese. L'intervento del Governo va nella direzione di rimuovere gli ostacoli esistenti, ma la qualità della spesa non cambia, una spesa che spesso ha prodotto l'apertura di cantieri o ha consentito spreco di risorse pubbliche. Da tempo noi affermiamo che occorre indirizzare la spesa in questo settore in una direzione diversa. Mi chiedo allora come sia possibile affrontare una discussione seria se a un obiettivo come quello delle strutture intermodali, che rappresenta uno degli elementi di qualificazione molto forte della spesa in questo campo, è destinata una cifra di 126 miliardi.

Da questo dato risulta evidente che il disegno di legge finanziaria, e non solo nel comparto dei lavori pubblici, non contiene nella maniera più assoluta alcuna innovazione.

Se dovessimo infatti discutere di una legge finanziaria innovativa nel campo dei lavori pubblici, dovremmo partire dal dato di risorse disponibili limitate, ma soprattutto dai bisogni di ammodernamento che pure esistono nel nostro paese. Se non affrontiamo innanzitutto le esigenze di ammodernamento nel campo dei lavori pubblici e finalizziamo su questo versante la spesa, con risorse adeguate, è evidente che l'attività programmatica del Parlamento, e nel caso specifico della nostra Commissione, è di vecchio tipo e si muove in un ambito assai limitato. Questo significa dire al Governo che, rilevando l'esiguità delle risorse disponibili, vogliamo contrattare sulla finalizzazione di queste stesse risorse. Ebbene, tenuto conto delle esigenze di manutenzione del nostro paese - esigenze che noi ribadiamo e che consideriamo come una delle fonti di spesa più produttiva - la questione delle risorse da reperire di-

venta un atto importante del Governo e del Parlamento in sede di legge finanziaria, qualora ci si intenda circa la prospettiva. Ma - questa è la mia domanda - c'è una prospettiva di destinazione di spesa dei lavori pubblici tale da pensare ad una pagina nuova? Personalmente, non riesco a vederla e non pretenda in alcun modo il Governo di contrabbandare per novità un'ordinarissima operazione di bilancio finanziario; se lo fosse infatti, il nostro atteggiamento sarebbe quello di tentare in tutti i modi di apportare le dovute correzioni ad un disegno di legge finanziaria che non riteniamo affatto rispondente alle necessità del paese, che vanno dagli interventi di manutenzione straordinaria all'esigenza di far fronte alla forte disoccupazione anche di elevata qualificazione professionale, la cui estrema esiguità degli stanziamenti di spesa previsti nonchè l'indirizzo errato del Governo causerebbero, a mio avviso, conseguenze estremamente gravi.

Del resto, risulta del tutto evidente che se si ragiona in termini di grandi bisogni sociali e di grandi bisogni di spesa non si può essere in sintonia con la filosofia propria di questo Governo, il cui scopo è quello di limitare i problemi che lo Stato deve affrontare.

I lavori pubblici, in gran parte del paese ed in particolare nelle aree depresse, fomentando spese in forma diversa, potrebbero servire ad ammodernare il paese, a ridurre la disoccupazione, a migliorare complessivamente la vivibilità; mi domando quindi per quale motivo non si dovrebbero prevedere lavori socialmente utili, finalizzati a ridurre la disoccupazione e ad attuare i grandi interventi nei vari settori (strade, ambiente, patrimonio pubblico e abitativo): vi sono ad esempio gli Istituti autonomi case popolari in accelerata decomposizione in varie zone d'Italia e nonostante questo, la legge per l'edilizia residenziale pubblica che prevede un riordino in materia non riesce a decollare. È fuor di ogni dubbio che le risorse pubbliche vanno impoverendosi, ma è necessario domandarsi se un intervento del Ministero in questi settori sarebbe o no produttivo.

Ma se non è assunta come priorità di rilievo nazionale la disoccupazione o il patrimonio pubblico che deperisce per quale motivo ai fini dell'ammodernamento di questo paese si assumerebbe come priorità di rilievo nazionale la dismissione di comparti economici con il processo di privatizzazione ed il ritiro dello Stato dall'economia?

Per quanto riguarda la riclassificazione delle strade, un senatore precedentemente ha proposto di procedere prima alla definizione dei collegamenti viari di maggiore interesse nazionale e quindi demandati allo Stato, poi a quelli di interesse regionale, provinciale e così via. È evidente che l'esito di questa operazione apparentemente federale vedrebbe un Mezzogiorno privo di grandi vie di collegamento stradale e ferroviario e demanderebbe il riordino e la manutenzione delle reti viarie non statale alle regioni con conseguenti irrisolvibili oneri.

Se apparentemente questa proposta sembrerebbe tesa a snellire le procedure burocratiche, in realtà ha lo scopo di deresponsabilizzare lo Stato da determinati doveri non solo dal punto di vista dell'indirizzo e della programmazione, ma del reperimento delle risorse e della spesa e quindi dell'intervento attivo in determinati settori con una grande incidenza in campo economico e sociale.

Non si segue una filosofia di attivazione e di qualificazione delle entrate o di un indirizzo diverso della spesa: se lo scopo è di demandare ai privati il ruolo economico, è evidente che questi realizzeranno progetti solamente laddove conviene dal punto di vista economico: si interverrà allora sul tratto stradale Salerno-Reggio Calabria, aprendo un cantiere e chiudendolo dopo un anno o due avanzando una pretesa lotta alla disoccupazione, realizzando collegamenti più qualificati rispetto a quelli già esistenti e costringendo i cittadini a sostenere costi elevati per usarli, con conseguente enorme dispersione di risorse del paese e delegando la gestione degli stessi ai privati che ne conseguiranno utili risorse.

Se non si ragiona più in termini di sistema paese, il Ministero dei lavori pubblici perderà sempre più rilevanza perchè le opere si realizzeranno solo se convenienti e nel momento in cui non si considera la necessità sociale, non si comprende più il motivo di progettare un'autostrada, se non per un immediato ritorno economico. L'unica differenza con quanto succedeva in passato è che prima esistevano le tangenti, quindi grandi spese senza alcun beneficio, ma con conseguente circolazione di risorse. Ponendo giustamente un argine a quanto accaduto, anche se sappiamo che non sempre è così, almeno nel settore dei lavori pubblici, ma non solo, sicuramente si pone un freno, ma questo non accade sempre. Per la parte dei lavori pubblici, ma anche per i trasporti e così via, il libro bianco del presidente Dini non introduce alcuna novità poichè si pone soltanto il problema della velocizzazione della spesa e non di una qualificazione di essa, di un diverso indirizzo. Tutto questo si ritrova nella legge finanziaria. Ho fatto riferimento ai 126 miliardi per l'intermodale per dire che lì si ritrova quasi in senso plastico la configurazione di quello che si vuole. L'intermodale - parliamo in questo caso delle strutture intermodali - rappresenta una parte necessaria ai fini del servizio e dei servizi della interportualità, dei nodi di collegamento e via dicendo, in Europa rappresenta la strada per avere servizi alle imprese, movimentazione veloce delle merci e quindi una vera dotazione di infrastrutture moderne. Ebbene, se si prevedono 126 miliardi immaginate un po' che interesse vi può essere. In alcune parti d'Italia è in corso una vera e propria lotta per vedere dove verrà individuato il sito mentre i fatti stanno a dimostrare che non c'è niente. Si fanno i piani nazionali per l'interportualità, per l'intermodalità, per i porti, per quanto riguarda l'Anas vengono fornite a richiesta una serie di spiegazioni, ma non cambia nulla, c'è un perdurare della situazione quasi in modo inerziale.

D'altronde del piano finanziario il primo ad innamorarsi dovrebbe essere il Governo che lo ha steso (in molte Commissioni alcuni colleghi hanno sottolineato, a volte con enfasi cariche di etica, gli aspetti di sostegno alla famiglia contenuti in questa finanziaria, dimenticando poi che essa prevede che i lavoratori esposti alla mobilità per il 1995, a differenza degli anni scorsi, non debbano percepire le 800.000 lire al mese e qualora riescano ad ottenere di svolgere lavori socialmente utili non debbano avere la copertura previdenziale); personalmente, qualora dovessi votarlo, direi che quanto meno è un piano che non ci danneggia molto. Ci faremo quindi carico noi di avanzare proposte alternative, credibili, sicuramente con una dignità maggiore rispetto alla chiusura del divario tra i bisogni del paese e gli oneri che deriverebbero ad uno Stato e ad un Governo che

si ponessero in modo serio di fronte ai problemi anzichè non vederli, non prenderli in considerazione.

Per un Ministero dei lavori pubblici che non sia necessariamente congegnato come prevede il presidente Dini, ma comunque con una forte attività di sostegno allo sviluppo economico, con opere ben individuate, ben qualificate, ben realizzate, dovremmo disporre di ben più di 2.000 miliardi, dovremmo avere 100.000 miliardi. Diverso sarebbe il discorso se si guardasse alle entrate. Caro Sottosegretario, bisogna dire che è sbagliato ridurre la spesa in sè: ridurre la spesa non corrisponde ad una riduzione degli sprechi, sono aspetti diversi. Un conto è la lotta agli sprechi, alle tangenti, a come l'Anas ha investito e sprecato in questi anni, altro conto è il valore positivo in sè della riduzione della spesa dello Stato. Vedremo poi se sul fronte delle entrate c'è o meno la possibilità per questo paese di cambiare.

Noi faremo una pazzia, di cui do un'anticipazione. Sapete bene che il compagno Bertinotti in sede di campagna elettorale propose la tassazione dei Bot oltre una certa cifra, punto sul quale anche i colleghi progressisti ci redarguirono. Ebbene, abbiamo molto riflettuto e, anche se questo ci costa proprio perchè siamo comunisti, avizzeremo una proposta che sembra altrove funzioni, che ha dato ad esempio buoni risultati in un paese come la Francia dove è stata avanzata da Chirac senza alcuna critica della conservatrice borghesia francese (e di che conservazione parliamo!). Siamo curiosi di vedere che tipo di rilievi verranno fatti. I francesi parlano di una tassa sulle grandi fortune. Noi cercheremo di delineare una proposta che sia simile a quella di una delle peggiori destre in campo fiscale. Vedremo allora Forza Italia, la Lega e altra parte politica che sulla questione del concordato ha avanzato proposte incredibili, che posizione assumeranno; può darsi che ne scaturisca una bella discussione. Certo, a fronte di questa proposta vi sarà l'impegno a che la spesa derivante da quelle maggiori entrate non sia nel campo della bomba, definiremo quindi anche la finalizzazione di queste somme e siamo curiosi di ascoltare le critiche a tale proposta.

FALQUI. Signor Presidente, vorrei sapere per quando è prevista la replica del rappresentante del Governo, in modo da avere una risposta precisa circa la destinazione dei 500 miliardi di cofinanziamento per progetti decisi dall'Unione europea.

TESTA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono già in grado di fornire una risposta. I 500 miliardi di cofinanziamento riguardano tre strade: la nuova strada ionica, che in pratica collega la Grecia a Brindisi e si ricollega all'adriatica; la Salerno-Reggio Calabria e la Messina-Palermo.

FALQUI. Lei è in grado di dirci questa sera che è destituita di fondamento l'informazione circa un finanziamento europeo sulla variante di valico?

TESTA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È escluso che sulla variante di valico vi siano cofinanziamenti europei. Se volete,

accerterò ancora meglio la questione, ma vi posso assicurare fin d'ora che non vi sono cofinanziamenti europei al riguardo.

FALQUI. Si tratta di un punto per noi politicamente importante.

TESTA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Rinvio per una risposta formale alla replica dell'onorevole Ministro. Tuttavia posso in questa sede anticipare che i progetti decisi in sede europea riguardano tre tratti di viabilità meridionale: un nuovo tratto stradale sulla costa ionica, per convogliare il traffico che viene dalla Grecia e dalla Turchia verso la viabilità nazionale, e interventi sulle autostrade Salerno-Reggio Calabria e Messina-Palermo; i finanziamenti europei sicuramente non riguardano la variante di valico.

FALQUI. Spero comunque che ci siano fornite precise informazioni domani mattina.

PRESIDENTE. La replica del Ministro è prevista giovedì. Questa è solo un'anticipazione che il Sottosegretario ha fornito alla Commissione.

FALQUI. Attenderò in quella sede una risposta formale al mio quesito, soprattutto in merito alla non attendibilità di qualsiasi fondamento circa un impegno di spesa e un cofinanziamento europeo sulla variante di valico.

PRESIDENTE. Prima di chiudere i nostri lavori, vorrei ricordare che in sede di esame di taluni disegni di legge sulla metanizzazione delle zone montane (Atti Senato nn. 770, 1329 e 1450) si era convenuto con il sottosegretario Testa sulla necessità di introdurre idonei stanziamenti per la copertura di tale operazione in questa manovra finanziaria, di cui non vi è traccia nei documenti di bilancio.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 9 e 9-bis.

Il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge è pertanto rinviato.

I lavori terminano alle ore 18,40.

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1995
(Antimeridiana)

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 9,15.

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio.)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2019 e 2019-bis (tabelle 9 e 9-bis, tabelle 10 e 10-bis, tabelle 11 e 11-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2156.

Riprendiamo l'esame congiunto dei provvedimenti in titolo, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

DEMASI. Signor Presidente, il Gruppo Alleanza nazionale intende sottoporre all'attenzione del Governo alcuni aspetti riguardanti il delicato settore dei trasporti.

Da una prima lettura della relazione, è possibile evidenziare alcuni elementi che sembrerebbero deporre a favore della prospezione economico-finanziaria della politica governativa nel settore dei trasporti: il coefficiente di realizzazione della spesa e la riduzione dei residui di circa 1000 miliardi rispetto agli anni precedenti. A questo dato apparentemente positivo fa riscontro però la persistenza dei residui in conto capitale che permangono nell'ordine dei 3.460 miliardi a fronte di previ-

sioni per competenze di 3.371 miliardi. Questo dato desta in noi forti perplessità circa la possibile concretizzazione di quelle capacità di realizzazione sopra accennate: se si registra infatti una massa residuale evidentemente permangono ancora difficoltà nell'attuazione dei provvedimenti previsti con conseguente rallentamento della realizzazione di quel programma di risanamento del settore dei trasporti essenziale per il rilancio economico della nostra nazione, considerando che la configurazione geografica della stessa impone, anche per i sistemi esistenti, interventi immediati e concreti. Evidentemente giocano un ruolo estremamente particolare gli strumenti messi a disposizione del Ministero dei trasporti per l'attuazione della sua politica.

Da tali considerazioni, si constata cioè la persistente propensione del Ministero competente e del Governo ad affidare la trasmissione delle merci al trasporto su gomma piuttosto che a sistemi alternativi o integrati, quali i trasporti intermodali gomma-ferro ed alternativi ferro-ferro o altro. È questa una scelta sulla quale evidentemente si può discutere, lo si è fatto e lo si farà ancora, ma che, una volta operata, dovrà comunque essere rispettata ed eseguita correttamente e congruamente, grazie alla presenza sul territorio di un organismo in grado non solo di tradurla in fatti attuativi, ma addirittura di controllarne il corretto svolgimento e la corretta evoluzione. Questi sarebbero i compiti propri della Motorizzazione civile che gestisce circa il 50 per cento delle provviste assegnate al Ministero competente ma che attualmente non sembrerebbe svolgere, adempiendo solamente a ruoli di cassa ed a mansioni unicamente burocratiche non più in linea con il progetto di svolgimento e di evoluzione della politica dei trasporti in Italia. Avremmo immaginato un controllo ed una promozione diversi della Motorizzazione civile sul territorio anche per quanto riguarda quegli istituti che lo Stato ha delegato alle regioni, poichè in effetti non è stata prevista la presenza di qualcuno in grado di intervenire sulle assemblee regionali affinché fossero effettivamente e celermente adempiuti i compiti loro assegnati; un chiaro esempio è rappresentato dai piani di mobilità territoriale o dai piani urbani del traffico che, previsti dal codice della strada, avrebbero già dovuto da tempo essere realizzati, ed il cui stato di attuazione, almeno nelle regioni meridionali, non è ancora sottoposto al controllo di nessuno. Sembrerebbe questo un fatto puramente polemico, ma comporta delle ricadute economiche fondamentali perchè allo stato attuale il costo medio dei trasporti su gomma cresce unitariamente, anche per problemi inerenti alla mobilità interna ai centri urbani, rendendo quindi il costo unitario delle merci ben più elevato di altre parti d'Italia, ed allontanando sempre più il mercato della produzione meridionale dall'Europa, alla quale vorrebbe invece agganciarsi.

Lo stesso discorso, sempre in termini di controllo e di coordinamento, è legato alla interconnessione che il sistema dei trasporti, inteso come sistema della viabilità, dovrebbe avere con altri sistemi asserviti al trasporto stesso, anche se non specificamente di tipo trasportuale. Facendo riferimento ad altri capitoli di bilancio, sono stati previsti degli impegni di spesa (ad esempio per realizzazioni interportuali, che sono un elemento essenziale nell'ammodernamento della veicolazione delle merci) che allo stato attuale, in assenza di un organo centrale in grado di fungere da filtro, da mediatore tra regione e comune, prefigurano

delle realizzazioni la cui compatibilità con i piani e gli strumenti urbanistici vigenti non è stata verificata.

Quindi, signori del Governo, all'interno di una manovra finanziaria che è stata definita rigorosa - e credo che naturalmente debba esserlo proprio per le difficoltà in cui versa in questo momento la nostra nazione - non ritengo sia sufficiente (e d'altronde non sono originale in questa definizione) ridurre puramente e semplicemente la spesa, bensì occorre che essa venga al massimo razionalizzata utilizzando le strutture a disposizione dei diversi Ministeri, nella fattispecie del Ministero dei trasporti, perchè esse risultino il più possibile compatibili ed integrate con il piano progettuale di sviluppo che il Ministero si vuole dare.

E qui ritorna il problema del destino di una struttura elefantica, che io non esito a definire fatiscente o quanto meno obsoleta, rappresentata dall'Ispettorato per la motorizzazione civile, che costituisce uno degli elementi portanti del Ministero, non fosse altro perchè assorbe notevolissima parte delle provviste a questo assegnate per capitolo di bilancio. Noi riteniamo che l'Ispettorato debba evitare di impantanarsi in attività che ormai non gli sono più proprie, che non gli appartengono più, e che possono essere svolte, forse addirittura in maniera migliore, da strutture già esistenti, in un regime di accordo fra tutti gli interessi presenti sul mercato dell'automobile; all'Ispettorato possono essere affidati compiti nuovi, di programmazione, di indirizzo e di controllo, compiti che vanno naturalmente estesi a tutti i meccanismi in essere, in favore del trasporto stesso.

Proprio in questa Commissione abbiamo esaminato la questione del trasporto delle merci per conto terzi, varando un provvedimento che è in fase evolutiva. Tuttavia in questa direzione attendiamo anche un elemento di tranquillizzazione da parte del Governo circa la possibilità che l'intera materia del trasporto delle merci venga regolamentata e resa compatibile con la normativa vigente a livello europeo in questo settore. Oggi le nostre merci, per mancanza di coordinamento, per la mancanza di un piano complessivo di riordino della materia, sono a livello europeo le più costose e noi siamo costretti a subire una forte concorrenza, così come siamo costretti a vivere situazioni di allarme, se è possibile definirle così, come quella che stiamo vivendo in questi giorni per la rivolta dei «padroncini». Quest'ultima è stata presentata, almeno sulla stampa che ho avuto occasione di leggere, quasi come un elemento di disturbo alla dinamica aziendale della produzione dell'automobile, senza tenere conto della condizione di oggettivo disagio in cui questa categoria professionale è costretta a svolgere la propria attività in assenza di una normativa di natura programmatica di ampio respiro che la salvaguardi e ne tuteli il lavoro e la sicurezza.

Un ultimo aspetto sul quale desidereremmo avere qualche spiegazione concerne il problema dei rapporti con le Ferrovie dello Stato: sappiamo che esiste un programma concordato con l'Ente ferrovie; c'è una previsione pluriennale d'intervento da parte dello Stato; dai documenti in nostro possesso risulta che c'è stato un differimento al 1997 di parte delle quote. Vorremmo conoscere gli elementi di salvaguardia e di garanzia che vengono dati in ordine a questo nuovo organismo che è nato per razionalizzare il settore del trasporto su ferro, dal momento che da

un lato sembra si siano trasferiti sulla collettività degli oneri mentre dall'altro non siamo riusciti ad evidenziare quei fattori di qualità che avrebbero dovuto far decollare il nostro trasporto su ferro. Pertanto non vi è stato quel meccanismo di travaso o di predilezione del trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma che ci aspettavamo.

Questi elementi ci lasciano perplessi circa la parte della manovra finanziaria che afferisce a questo capitolo di bilancio ed invocano qualche spiegazione perchè anche da essi noi possiamo conoscere gli indirizzi del Governo che si traducono nelle cifre in questo momento alla nostra attenzione.

BACCARINI. Signor Presidente, anche per questo Ministero svolgerò le considerazioni fatte ieri per quello dei lavori pubblici. Ormai il Ministero ha e dovrebbe sempre più avere una funzione di organizzazione e di programmazione della politica dei trasporti in Italia. Gli investimenti diretti sono rimasti poca cosa. La prima osservazione positiva è che anche qui si sono ridotti i residui. Se dovessimo dare una valutazione qualitativa delle percentuali dovremmo dire che si può esprimere una certa soddisfazione perchè le capacità d'investimento, di spesa, si sono fortemente elevate. L'80 per cento che troviamo nella relazione comprende ovviamente le spese ordinarie, ma già gli investimenti in conto capitale dimostrano, con il loro 70 per cento, un buon indirizzo. Di questa capacità di maggiore trasparenza del bilancio bisogna dare atto al Governo.

Per quanto riguarda la politica dei trasporti più in generale, non possiamo non manifestare anche in questa sede la nostra assoluta insoddisfazione per quanto concerne i rapporti che intercorrono tra il Ministero e le varie strutture operative, alcune già autonome, o sul punto di diventarlo definitivamente, altre che invece dovrebbero essere ancora sotto il controllo non solo programmatico o progettuale, ma di gestione del Ministero. Mi riferisco alle Ferrovie dello Stato. Come il Sottosegretario sa, noi abbiamo già espresso in sede di Commissione un parere negativo per quanto riguarda il piano programma e quindi il complesso della politica del trasporto ferroviario in questo paese. Si tratta di un parere negativo sulla politica del trasporto ferroviario in questo paese, un parere negativo sul quale il Ministro e il Governo dovranno riflettere, tenuto conto che esso è stato approvato all'unanimità sia da parte di chi intende dare un forte impulso al trasporto ferroviario, anche attraverso la realizzazione dell'alta velocità, sia da parte di chi all'alta velocità si è sempre dichiarato contrario. Questo dato, dicevo, deve indurre a riflettere, anche perchè si sono accumulati notevoli ritardi sia per la realizzazione dell'alta velocità sia per la realizzazione di altre tratte strategiche, alle quali abbiamo fatto riferimento nel nostro documento. Vi è inoltre una serie di problemi - che si cerca di affrontare con provvedimenti fra loro disarticolati - relativi alle fermate, agli orari, all'abbandono troppo rapido di alcune tratte, alla sottovalutazione di determinati aspetti di carattere sociale, e la mia preoccupazione è che essi finiscano con il ritardare il processo di rinnovamento e lo stesso avvio della TAV.

Si pone pertanto in modo assolutamente prioritario il problema di realizzare la integrazione delle varie forme di trasporto. La questione è stata sollevata già in Aula, in particolar modo dal Gruppo dei Verdi: la

politica dei trasporti non può più essere affrontata in maniera parcel-lare, cosicchè un Ministero si occupa delle Ferrovie, un altro delle strade, un altro ancora degli interporti e della navigazione interna.

Finchè non si sarà raggiunto l'obiettivo di un sistema integrato, vi saranno atteggiamenti irrazionali anche da parte di forze politiche che mettono in luce problemi reali. È quel che si è verificato in Aula dopo le dichiarazioni del Presidente del Consiglio, quando alcuni senatori del Gruppo Progressisti-Verdi-La Rete hanno evidenziato la necessità real-mente esistente di spostare forti quote del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, ma l'hanno fatto in modo indebito, perchè al di fuori di un programma integrato di interventi ogni ipotesi del genere, sia pure legiti-ma, appare irrealistica. Non è pensabile infatti che un Tir arrivato a Bologna si trasformi in un vagone per poi ridiventare a Firenze nuova-mente un Tir. Senz'altro vi è l'esigenza di creare un'alternativa all'auto-strada Firenze-Bologna, che è un tratto nato male. Pensare che questa alternativa debba risultare conflittuale con la realizzazione dell'alta velo-cità significa porre in termini sbagliati una questione che pure esiste, e riguarda - ripeto - l'integrazione delle varie forme di trasporto. Del resto, con la ultimazione della superstrada E45, ci troveremo sopraffatti dal trasporto pesante che, non trovando altro sbocco, dovrà essere dirot-tato verso la Cesena-Orte, creando ulteriori problemi a quella strada, nata in condizioni strutturali non certo favorevoli.

Di tali questioni si dovrà tener conto nel parere che esprimeremo sui documenti di bilancio, chiedendo al Governo d'intervenire - lo ab-biamo già fatto lo scorso anno - soprattutto ora che ci si avvia alla for-mazione di enti pubblici economici e alla privatizzazione degli stru-menti operativi della politica dei trasporti. Ritengo che sia ormai giunto il momento di costituire un unico grande Ministero che possa interve-nire in modo più deciso dal punto di vista della programmazione, met-tendo a punto una strategia integrata per il settore dei trasporti, e que-sto anche in riferimento a questioni che sono state fin qui trascurate dal Governo e dalla nostra Commissione.

Mi riferisco in modo particolare alla navigazione interna e costiera. Come ho già detto in altra sede, non credo sia possibile mettere a punto in questa fase un programma complessivo per l'idrovia padana che com-porterebbe costi dell'ordine di 5.000 o 6.000 miliardi. Ma ritengo invece possibile e necessario un intervento più consistente per il canale Milano-Cremona-Po, per il quale nella legge finanziaria vi è uno stanziamento di 130 miliardi, che giudico assolutamente insufficiente, e che potrebbe essere inserito in un disegno più ampio, se considerato congiuntamente alle problematiche della idrovia padanoveneta. Se questo stanziamento fosse adeguatamente rimpinguato, già ora, elevandolo fino a 350 o 400 miliardi si potrebbe realizzare una rete di canali di circa 700 chilometri che, in un'ottica integrata, andrebbe a completare il sistema dei tra-sporti, aggiungendosi all'alta velocità, che come abbiamo più volte affer-mato dovrebbe arrivare non solo a Venezia, ma anche a Trieste e pro-lungarsi verso Budapest a Est e verso Vienna a Nord.

Concludo il mio intervento, perchè non credo sia questa la sede di ulteriori approfondimenti, chiedendo che venga acquisito dal Relatore, e quindi inserito nel parere, il documento che è stato elaborato, che rias-sume le proposte e gli orientamenti che abbiamo espresso nel parere sul

piano programma. Mi riservo infine di presentare un ordine del giorno in relazione a queste problematiche.

CARPINELLI. Come lo scorso anno, devo purtroppo ancora una volta ribadire che il disegno di legge finanziaria in esame manca di un complessivo programma strategico, anche se ciò è forse dovuto al carattere specificatamente tecnico dell'attuale Governo per cui risulterebbe ingeneroso da parte nostra non riconoscere gli sforzi da questo effettuati, del resto documentati negli atti messi a disposizione della stessa Commissione.

Innanzitutto, vorrei sottolineare che per la prima volta nel bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione la parte corrente risulta inferiore alla parte in conto capitale: ciò significa che gli investimenti attuati prevalgono sulla spese di normale gestione, a proposito della quale, si registra inoltre una diminuzione delle spese pari al 2,2 per cento per il personale. Si delineano inoltre linee di indirizzo, se non risolutive, comunque significative nella ripartizione della spesa sia per la parte corrente sia per quella in conto capitale.

Non ho ben compreso quanto detto dal senatore Demasi circa la differenziazione effettuata tra trasporti su gomma e quelli su rotaia, ma dai dati risulta quanto segue: per quanto riguarda le spese correnti, le spese per trasferimenti rappresentano il nucleo essenziale della spesa del Ministero, essendo pari a 2.806 miliardi. La parte preminente di tale somma (2.300 miliardi) è gestita dalla Direzione generale motorizzazione civile e trasporti in concessione, in larga parte per la gestione diretta di Ferrovie e servizi di navigazione lacuale cui sono destinati 901 miliardi; per il concorso dello Stato nella parziale copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale cui sono destinati 730 miliardi; per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane e funivie cui sono destinati 408 miliardi; per le spese relative ai contributi per gli oneri dei mutui contratti per il ripiano dei disavanzi delle aziende esercenti servizi ferroviari in concessione e in gestione governativa cui sono destinati 150 miliardi. La maggioranza degli investimenti previsti sembra cioè essere essenzialmente diretta al miglioramento del sistema ferroviario e di trasporto su fiumi, su laghi e su mare.

Per quanto riguarda la ripartizione delle spese in conto capitale pari a 3.383 miliardi, possono essere distinte due principali categorie economiche. La prima concerne le spese per beni ed opere immobiliari a carico diretto dello Stato cui sono destinati 518 miliardi ripartiti nel seguente modo: 203 miliardi sono gestiti dalla Direzione generale della motorizzazione civile; 295 dalla Direzione generale dell'aviazione civile per spese relative alle infrastrutture aeroportuali e 19 miliardi dalla Direzione generale per le capitanerie di porto. La seconda categoria concerne le spese per trasferimenti cui sono destinati 2.804 miliardi, di cui 1.249 sono gestiti dalla Motorizzazione civile nel seguente modo: 225 miliardi per interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa; 121 miliardi per il Fondo nazionale per la ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto terzi; 450 miliardi per l'ammortamento di mutui contratti dalle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa; 70 miliardi per la realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture interportuali; 350 miliardi per l'ammortamento dei

mutui contratti nel settore dei trasporti rapidi di massa; 516 miliardi per contributi per interessi su operazioni di credito navale e 351 miliardi per contributi alle imprese armatoriali per la riduzione degli oneri relativi a lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale. Anche in questo ambito, si registra la medesima tendenza precedentemente riscontrata.

In base a tali considerazioni, dunque, mi sembra doveroso dare atto al Ministero competente di aver privilegiato, secondo le nostre intenzioni, un tipo di trasporto diverso da quello su gomma.

Un altro elemento significativo è il tentativo di dare autonomia alle regioni, anche se la mancanza di una definizione nella finalizzazione degli importi del Fondo nazionale trasporti da destinare alle regioni potrebbe destare perplessità poichè costringerà le regioni più povere ad operare delle scelte sul campo; nonchè la mancata previsione nel disegno di legge finanziaria di un adeguamento, almeno al tasso d'inflazione, delle quote a supporto dei *deficit* consolidati per quanto concerne la gestione delle ferrovie potrebbe far intravedere dei rischi.

Non possiamo infine dimenticare quanto è stato fatto in questo periodo; anche se la legge relativa al trasporto pubblico locale non costituisce un elemento risolutivo del problema è comunque significativa per garantire certezza agli enti locali che gestiscono il trasporto locale, costituendo il primo segnale di una linea di indirizzo da rispettare e da seguire. Ugualmente dicasi per la legge sulla definizione delle compagnie portuali e degli interventi a sostegno dell'armamento.

Un altro elemento di chiarezza, anche se da sottoporre a verifica sul campo, che concorrerà ad una migliore organizzazione del settore portuale è il superamento del commissariamento con la nomina dei presidenti delle Autorità portuali.

In conclusione, se si intende effettivamente ricostruire un tessuto connettivo nel contesto di un programma generale, è fondamentale imporre linee di indirizzo da rispettare in ogni settore.

Non può essere infine sottaciuta una valutazione sulla gestione dell'Alitalia e delle Ferrovie dello Stato. A tale proposito non possiamo discostarci dalle motivazioni critiche espresse nella mozione presentata circa l'impostazione e la gestione complessiva del sistema del trasporto aereo in Italia, con particolare riferimento all'Alitalia, al fine di stabilire l'esatta vocazione della compagnia aerea di bandiera e se questa dovrà, così com'è, continuare o no ad esistere; a questa problematica ne seguiranno altre concernenti i termini di rifinanziamento, di organizzazione aziendale, di gestione e di individuazione delle aree geografiche ove operare il trasporto.

Lo stesso discorso riguarda le Ferrovie dello Stato. Noi non possiamo discostarci dalle linee di indirizzo fondamentali espresse nel parere sul contratto di programma. Insieme ai lati accettabili che del contratto di programma venivano evidenziati vi sono aspetti che suscitano grande perplessità, con riferimento appunto alla mancanza di un disegno organico e strategico che, mettendo al centro il discorso sull'alta velocità, possa connettere le linee trasversali su questi assi principali; ma soprattutto manca un disegno strategico per quanto concerne la velocizzazione e l'organizzazione del sistema di trasporto su ferro complessivamente inteso a livello nazionale. Si tratta di aspetti che non possiamo

non considerare, proprio per le motivazioni profonde, che ritengo credibili e giustificate, che ci avevano spinto ad esprimere quel parere.

Vorrei compiere una riflessione sulla funzione che deve avere il Governo nella gestione dei rapporti e delle linee di indirizzo proprio con riguardo a situazioni quali quelle dell'Alitalia e delle Ferrovie dello Stato. In sostanza, se da un lato abbiamo deciso che questi organismi diventino delle società per azioni, in cui tuttavia ogni anno noi interveniamo con fondi pubblici per metterle in condizioni di operare, dobbiamo dall'altro avere la certezza e la convinzione che da parte del Governo vi sia un'azione di coordinamento estremamente decisa, chiara e netta: ebbene noi avvertiamo forte la sensazione contraria, che queste operazioni cioè non abbiano raggiunto l'obiettivo, lo scopo che si erano prefisse. Ritengo si senta fortemente la necessità di una presenza autorevole del Governo nel tracciare linee di indirizzo rispetto all'Alitalia e alle Ferrovie dello Stato.

Un'ultima notazione riguarda la necessità, proprio ai fini di quel coordinamento complessivo al quale dobbiamo tendere, di realizzare nella maniera più seria, ma anche più rapida possibile, ciò che si propone l'articolo 1 del disegno di legge collegato e cioè la creazione di autorità che siano effettivamente in grado di controllare il sistema ed il mercato e di compiere valutazioni complessive su ciò che si intende per trasporto integrato.

Sono queste le osservazioni che desideravo fare; ci riserveremo di presentare successivamente eventuali emendamenti per fornire un contributo costruttivo all'approvazione del disegno di legge finanziaria 1996.

ALÒ. Signor Presidente, colleghi, signori del Governo, come anche per altri aspetti di questa legge finanziaria, esprimiamo un giudizio altamente negativo sul fatto che in occasione dell'approvazione della stessa il Governo abbia disatteso gli impegni che nel corso dell'ordinaria vita amministrativa del Ministero e dell'attività legislativa svolta all'interno di questa Commissione più volte per mezzo dei suoi rappresentanti aveva assunto; in occasione di provvedimenti in questa sede criticati per la loro parzialità il Governo aveva riconosciuto che effettivamente vi era la necessità di una diversa impostazione, di un diverso indirizzo. Noi aspettavamo appunto questa occasione: se non questa quale?

I processi di privatizzazione in atto stanno esaltando, per la verità sulla carta, quella che dovrebbe essere la funzione di governo squisitamente programmatica, di indirizzo, di controllo; nel caso del Ministero dei trasporti noi dovremmo vedere quali sono queste attività e che effetti inducono. È evidente che vi sono giudizi di merito diversi. Ad esempio, un diverso e contrapposto giudizio riguarda il ruolo, in sé moderno, che il Governo ed alcune forze politiche assegnano alla TAV. Anche noi riteniamo che l'alta velocità, opportunamente interpretata, possa rappresentare un intervento nel senso della modernizzazione, quindi un contributo a che il sistema dei trasporti in generale velocizzi la movimentazione: questo sì. Tuttavia, stante l'attuale situazione del nostro paese, si corre il rischio di una definitiva separazione di una parte di esso dai processi di integrazione europea; faccio riferimento a quello studio importante, altre volte citato, condotto dalle Ferrovie dello Stato con l'Istituto Tagliacarne. Da quella simpatica graduatoria delle pro-

vince italiane risulta evidente che una parte del paese, ad eccezione di qualche macchia, dal punto di vista infrastrutturale in riferimento al sistema di trasporti non ha nulla a che vedere con l'Europa. Ad esempio, diciamocelo francamente, cosa c'entrano la Sardegna e la Sicilia con i discorsi sull'alta velocità? Nulla. Allora, se in occasione dell'approvazione della legge finanziaria il più alto organo di programmazione, di indirizzo e di controllo sulla politica dei trasporti non si presenta con proposte fortemente innovative, cioè di indirizzo opposto a quello che è stato l'indirizzo prevalente nell'arco di decenni, ciò significa che di fatto il Governo (e che quest'ultimo sia tecnico o meno poco importa perchè è il Governo della Repubblica) si muove nel senso della politica precedente.

Circa poi il merito, se vi sia un riequilibrio tra spese correnti e spese in conto capitale, se vi sia un miglioramento della capacità di spesa, si tratta di una discussione che lascia il tempo che trova perchè comunque la direzione della spesa è quella e comunque viene considerato un fatto positivo la sua diminuzione. Noi valutiamo la riduzione della spesa per un verso e la TAV per altro verso non come un bene in sè. Infatti se la riduzione della spesa è di per sè un fatto positivo in quanto si riduce (in altra occasione ieri sera dicevo che si fa confusione tra lotta agli sprechi e riduzione della spesa: la lotta agli sprechi è un fatto nobile, in cui tutti dovremmo essere impegnati e la mia parte politica ritiene di esserlo stata in passato), riteniamo che lo smantellamento di fatto di un ruolo effettivo in riferimento alla programmazione e all'indirizzo da parte del Governo e quindi della mano pubblica sia un fatto negativo. Se poi si vogliono contrabbandare investimenti enormi in direzione della TAV come necessari per agganciare il sistema Italia all'Europa, va detto che questo non è vero. Il sistema Italia non si aggancerà all'Europa grazie alla TAV. Vogliamo davvero collegare l'Italia all'Europa grazie alla TAV? Ma quale Italia?

Se è vero che una dotazione infrastrutturale non può essere l'indice esclusivo per determinare le condizioni di sviluppo economico di un paese, è altrettanto vero che le infrastrutture rappresentano un aspetto rilevante delle possibilità di sviluppo.

Da parte del Ministero dei lavori pubblici si valuta che per le dorsali adriatica e tirrenica, per realizzare le interconnessioni e l'intermodalità occorrono circa 100 miliardi; per il piano della interportualità nel disegno di legge finanziaria sono allocati appena 70 miliardi, mentre nel piano quinquennale è indicato, per la realizzazione degli interporti e soprattutto per la capacità di erogare i relativi servizi, un ammontare possibile di risorse fino a 700 miliardi. Come è possibile? Non avete forse dichiarato che gli interporti insieme alla TAV - su questo punto siete in contraddizione - sono i punti qualificanti di una politica moderna nel campo dei trasporti, che realizzi l'interconnessione e l'intermodalità?

Personalmente condivido l'importanza che si attribuisce agli interporti, mentre non considero valida la priorità che si attribuisce alla TAV. Da questo punto di vista, concordo con il parere contrario che questa Commissione ha espresso in occasione del contratto di programma e condivido lo sforzo di riequilibrare il progetto dell'alta velocità con proposte concrete. Qualcuno potrebbe dire che quelle proposte hanno un sapore elettorale, perchè si riferiscono ognuna a una precisa situazione, eppure considerando le varie situazioni complessivamente

emerge con forza un dato: gran parte del paese ha bisogno di interventi e di investimenti ai fini dello sviluppo di una rete ferroviaria – ma non solo ferroviaria – moderna, comunque di una rete di collegamenti.

Se invece si insiste in un'altra direzione, improntata, per un verso, ad una riduzione della spesa, e, per l'altro, ad una notevole priorità della TAV, allora significa che vi è un preciso indirizzo, ossia che solo una parte di questo paese potrà essere integrata al mercato ed entrare in Europa, mentre l'altra dovrà essere abbandonata a se stessa. E poichè tutti affermano che siamo nella seconda Repubblica, e che quindi non vi può più essere assistenzialismo, qualcuno deve pur spiegarci cosa si vuole davvero.

Per quanto riguarda l'attività di indirizzo e di controllo, voi sapete tutti cosa accade nella realtà: chi effettivamente eroga un servizio, decide. Voglio qui citare come esempio – sperando che nessuno mi accusi di campanilismo – situazioni gravi, di cui ho diretta conoscenza, che si verificano in settori di competenza di questo Ministero. L'Alitalia ha deciso, in netto contrasto con l'impegno che il Governo aveva assunto in Commissione, il declassamento dell'aeroporto di Brindisi, sospendendo il contratto per il servizio postale, che è stato dirottato su Bari e prevedendo turni che non coprono il servizio su 24 ore. Quell'aeroporto non è più preposto come prima a funzioni di interconnessione con altri per 24 ore, neppure per eventuali necessità legate a motivi di emergenza. Chi ha deciso questo? Se lo ha deciso l'Alitalia, perchè lo ha fatto? Perchè l'Alitalia ragiona, giustamente dal suo punto di vista, in termini di convenienze aziendali. Ma allora che fine fanno in epoca di privatizzazioni i poteri di indirizzo e di controllo del Governo?

Il Governo si limita a predisporre leggi finanziarie in coda a decisioni che altri soggetti, come imprese di rilevanza nazionale, assumono in forza di necessità aziendali. E allora questi sono gli effetti!

Si dice che Civilavia controlla l'erogazione dei servizi. Non ne parliamo! Faccio riferimento sempre al caso di Brindisi: Civilavia controlla, ma, ad esempio, non si accorge che ci sono società di gestione di servizio a terra – in questo caso la Seap (Servizio per gli aeroporti pugliesi) – il cui personale ha una lunghissima serie di precedenti penali. Non sappiamo se esso agisca in connessione con organizzazioni criminali, ma sicuramente vi è una attività, molto redditizia, di furto di automobili nel parcheggio dell'aeroporto che resta incustodito dalle 24 alle 6, perchè in quella fascia oraria non dovrebbero arrivare voli. Ma se si verifica qualche ritardo nei voli, e un passeggero deve ritirare la sua automobile in quella fascia oraria, la polizia di Stato non glielo consente perchè bisognerebbe aprire il parcheggio che a quell'ora è chiuso.

Oltre ai furti delle automobili, si verificano stranissimi smarrimenti dei bagagli. Sapete perchè questo non desta grande allarme? Perchè il deposito bagagli in area doganale a Brindisi non è in un luogo chiuso, non vi è quindi alcun controllo, eppure Brindisi, proprio per l'area in cui è situata, potrebbe essere luogo di entrata e di uscita di merci e altro. Civilavia dovrebbe controllare, e invece non lo fa. Qui non si chiedono soldi per l'assistenza al Sud; si chiede semplicemente il ripristino di limiti bassi di frazioni di legalità. Il Ministero si ritrae non dai grandi investimenti, come quelli relativi al collegamento fra la Germania e la Grecia o alla dorsale adriatica, ma da compiti ben più limitati. E non conosco la situazione di altri aeroporti.

Certo, in questa Commissione il Governo aveva assunto l'impegno di predisporre in un arco di tempo di sei mesi un piano per gli aeroporti minori, perchè dovevamo decidere il da farsi. Ma ormai stiamo perdendo gli aeroporti maggiori, poichè, come per l'alta velocità, è probabile che la compagnia di bandiera tenderà a salvare appena La Malpensa, Fiumicino e Catania. Nel frattempo però ci sono altre società che tentano di concorrere con l'Alitalia: quale ruolo svolgono i parlamentari in tutto questo? Secondo l'impostazione data al disegno di legge finanziaria, sembrerebbe che noi non abbiamo nulla a che fare con tutto ciò.

È stata intrapresa una politica dei trasporti che non intende assolvere, ed insiste in tal senso, alle grandi priorità di ammodernamento del nostro paese; si dice che non vi è disponibilità di risorse, ma prima di giungere ad una tale affermazione, devono essere definite innanzitutto le priorità - nel campo dei trasporti, ad esempio, sono necessari 16.000 chilometri di ferrovie moderne (elettrificazione, attrezzatura tecnologica, interconnessione e così via) - dopodichè, spetta al paese decidere in merito.

FALQUI. Signor Presidente, colleghi, spesso queste discussioni corrono il rischio di essere dei riti da celebrare affinché le parole pronunciate da ciascuno rimangano agli atti, le posizioni dei vari Gruppi abbiano la possibilità di esplicitarsi, ma senza in realtà giungere ad alcuna conseguenza effettiva nè attivare il dialogo tra Parlamento e Governo che, al di là del merito di questa discussione, costituisce uno dei problemi politici attualmente più seri.

Per quanto riguarda la presentazione del disegno di legge finanziaria, si riscontrano i medesimi, se non peggiori, metodi adottati dal precedente Governo. Sono in possesso dei documenti con i quali in questa stessa sede discutemmo con il Governo Berlusconi una manovra di interventi in materia di trasporti e debbo dire con grande franchezza che non trovo nè aspetti innovativi sostanziali, nè aspetti di svolta effettiva nella politica unitaria in questo settore.

Mi consenta il collega Carpinelli un'osservazione critica al suo intervento: il limite di questo Governo non può dipendere dal suo carattere tecnico, perchè l'attuale Esecutivo è politico e, dalle linee di indirizzo intraprese in questo specifico settore, sembrerebbe seguire i medesimi interessi del Governo precedente.

Questo va detto con chiarezza, altrimenti il giudizio di merito rischia di essere ragionieristico, e forse per questo, una volta in più, inutile: vi sono state infatti molte occasioni in cui un dibattito proficuo in questa sede sarebbe stato utile al paese oltre che al Governo e non se ne è tratto alcun profitto.

Il vero problema politico, come in varie occasioni hanno affermato anche altri Gruppi, discende dal fatto che - e ne abbiamo la prova anche in questa occasione - il programma degli investimenti per quanto riguarda il sistema ferroviario, portuale ed aeroportuale, non è preparato dal Ministro dei trasporti, ma da centri di potere economici e burocratici, svincolati dai poteri di indirizzo e di controllo dello stesso Governo oltre che del Parlamento.

Il vero problema insomma è, e lo diventerà sempre di più nei prossimi mesi, tutto politico ed il dibattito che in merito si aprirà con le

conseguenze che ne deriveranno non rischia solamente di condizionare la stabilità di questo Governo, ma anche la nascita di un eventuale futuro Esecutivo. La riforma del Ministero, ad esempio, è uno dei problemi centrali di una politica integrata dei trasporti, propria dei paesi europei, in cui strade, ferrovie e porti sono parti integranti ed inscindibili di un unico sistema di comunicazione che deve basarsi innanzitutto sul principio secondo cui una pianificazione in questo ambito richiede unitarietà di indirizzo e di obiettivi: la creazione di un Ministero unico delle infrastrutture di trasporto non risponde ormai solamente ad una esigenza matura, ma è anche un modo per investire meglio e di più in futuro. Che cosa o chi si oppone a questo Ministero unico, quando assistiamo ad un accorpamento anomalo e non proficuo per il paese del Ministero dei lavori pubblici e dell'ambiente? Si oppone ad esso chi ha fatto di questa divisione di compiti e di indirizzi una ragione di interessi, di affari e di potere. Non si può ottenere questa unitarietà se non si rompe questo legame, quindi, non si ha la capacità di fare quello che si è fatto in altri settori, rimuovendo responsabilità, rimuovendo accumulazioni di cariche o di poteri che troppo a lungo si sono esercitati in poche mani.

In taluni casi l'azione di risanamento di una certa politica presuppone un rinnovamento delle gambe su cui marcia quella stessa politica; anche questo è un problema ormai maturo. Si parla di concorso dello Stato all'aumento del capitale sociale delle Ferrovie: 9.000 miliardi mediante cinque rate annuali di 1.800 miliardi ciascuna. Contemporaneamente si aggiunge, nella pignola relazione che il senatore Gei ci ha sottoposto, che rispetto alle previsioni della legge finanziaria 1995 viene 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 1995, in modo da garantire una moderna distribuzione del sistema ferroviario a livello nazionale in relazione all'estensione territoriale e alla densità della popolazione.

Si ribadisce cioè l'assenza di quel disegno strategico di riequilibrio che è stato, sia nel corso delle due ultime leggi finanziarie approvate, sia nel corso di tutto il dibattito all'interno di questa Commissione anche in relazione al contratto di programma, l'obiettivo principale del Parlamento, la volontà politica ripetutamente espressa da parte del Parlamento.

Allora era ed è giusto aver chiesto al Governo, esprimendo in questa Commissione un parere contrario unanime sul contratto di programma che quest'ultimo vada rinegoziato. La domanda tuttavia è la seguente: ci sarà la volontà politica di rinegoziare il contratto di programma? Gli ostacoli potenti di cui ho precedentemente parlato permetteranno che si rinegozi il contratto di programma alla luce di questi ribaditi interessi e principi, espressione autentica della volontà rappresentata nel Parlamento dalle varie forze politiche? Vorrei delle risposte.

Aggiungo ulteriori considerazioni. L'investimento di 9.000 miliardi richiesto per il potenziamento e la velocizzazione della rete ferroviaria nazionale e locale è rilevante. Ma cosa sta dietro questa cifra? Dietro questa cifra, così come dietro quelle contenute nel contratto di programma, c'è tutto quello che è stato impegnato per poter velocizzare e potenziare il sistema ferroviario nel suo complesso, oppure c'è soltanto

una scelta che privilegia un unico tipo di mercato a scapito di quella che deve essere la funzione sociale e unitaria di una politica dei trasporti moderna e degna di questo nome? Non è una domanda pleonastica.

Desidero poi rivolgere al rappresentante del Governo una domanda specifica. I comuni interessati al breve tragitto dell'alta velocità, attualmente oggetto di eventuali progettazioni esecutive (parlo della Napoli-Bologna), in sede di Conferenza dei servizi hanno avanzato ai dirigenti della TAV richieste per ottenere, come si dice in gergo politico-istituzionale, compensazioni alla accettazione, in alcuni casi non gradita, di progettazioni spesso confuse e fatte più sull'onda di ottenere un facile consenso che non di ottenere una compatibilità con il territorio e con l'ambiente.

Ho fatto dei calcoli; per tratte e nodi attinenti a questo percorso solo in Emilia ed in Toscana (ovviamente cito le cifre lette sui giornali perchè gli atti di queste Conferenze dei servizi sembrano essere impenetrabili anche ai parlamentari e questo è un fatto inaccettabile giacchè tutti gli atti devono essere pubblici e non si devono frapporre ostacoli a chi in rappresentanza di un mandato ne fa legittima e libera richiesta), regioni dove il presidente Dini ha presentato con grande dovizia di scenario giornalistico e televisivo il suo Libro bianco, siamo giunti a quasi 2.500 miliardi di richieste compensative. Sono state promesse a questi comuni bretelle autostradali, parcheggi, dighe, le quali non si capisce bene cosa abbiano a che vedere con l'alta velocità e potrei annoiarvi elencando nel dettaglio tutte le richieste. Tuttavia il contratto di programma non finanzia adeguatamente i nodi urbani, i nodi metropolitani.

Ci chiediamo cosa voglia dire tutto questo. Da dove vengono i fondi sulla cui base sono stati siglati impegni, fatte promesse, che ovviamente attendono di essere esauditi? Chi garantisce, chi dà copertura finanziaria a tutto questo? E se ciò accade in Emilia e in Toscana, cosa accadrebbe per i collegamenti Est-Ovest, cosa accadrebbe se altri comuni si aggiungessero a questa lista per altri tipi di richieste, legittime secondo loro, non legittime a mio avviso? Avremmo un piano di investimenti per la realizzazione dell'alta velocità e un piano di investimenti per le compensazioni da attribuire ai comuni che accettano l'attraversamento dell'alta velocità, un po' come accadeva con la famosa legge n. 8 del 1983 che monetizzava i comuni, in misura diversa a seconda del numero di abitanti, che accettavano le centrali termoelettriche. Siamo di fronte alla stessa logica?

Se non è così, se i nodi metropolitani sono così esigualmente finanziati nel contratto di programma, significa forse che le risorse si reperiranno in un mercato immobiliare tutto ancora da progettare, riferito ad aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato o ad aree urbane di grande pregio fondiario, attraverso opportuni accordi con comuni, province e regioni, che la società Metropolis potrà liberamente decidere, al di fuori di ogni controllo del Parlamento?

Sono domande politiche, che attendono una risposta specifica; il Parlamento chiede di sapere da quali garanzie dello Stato sono coperte queste richieste. Ma questa è a mio avviso la riprova, circa l'ammontare delle risorse finanziarie e gli investimenti connessi all'alta velocità, che vi è alla base un semplice teorema, ed è questo il punto con il quale vorrei concludere il mio intervento. Si creeranno due tipi distinti di modelli

di gestione delle ferrovie, uno dei quali privatistico, che privilegia unicamente una direttrice di mercato, quindi in contrasto con chi legittimamente chiede un'estensione del sistema di velocizzazione e di potenziamento anche ad altre direttrici oltre a quella centrale. Questo tipo di gestione produce ricchezza, ma non ha niente a che fare con l'Europa e riguarderà le poche aree del nostro paese già ricche.

L'altro modello di gestione, quello pubblico, che pure a fatica sopravvive, riguarderà la maggior parte del paese, soprattutto il Sud e le isole. Questa gestione dovrà lasciare presto il passo - e ne abbiamo avuto prova con il contratto di programma - alle autolinee, o, laddove ciò non è possibile, al monopolio dell'auto privata.

Se così è, in questa occasione dobbiamo adoperarci per cambiare la destinazione delle risorse stanziare, ovviamente attendendo dal Governo risposte precise alle questioni che ho qui sollevato.

MEDURI. Signor Presidente, vorrei ringraziare il collega Demasi per il suo intervento assai puntuale. Condivido pienamente anche le considerazioni svolte dal senatore Falqui, il quale ha rafforzato l'assunto del senatore Demasi in ordine alla suddivisione delle risorse, quale risulta dai dati riportati nei documenti. Si può quindi facilmente verificare che la Direzione generale della motorizzazione civile - rubrica 2 -, con uno stanziamento di 4.165,6 miliardi, farà la parte del leone in questa assegnazione.

Ritengo perciò che il collega Carpinelli non avesse motivo di sollevare obiezioni sull'intervento del collega Demasi.

CARPINELLI. Volevo solo dire che non si fa riferimento solo al traffico su gomma.

MEDURI. Ai rappresentanti di questo Governo - che non sappiamo più fino a che punto sia tecnico, e dove invece sconfini nel politico, perchè decide senza tener conto dei dati tecnici e di evidenze che sono sotto gli occhi di tutti - vorrei dire che noi non ravvisiamo una attenzione generale per i problemi di tutta la nazione, compresa quella parte che va da Roma o da Napoli al Sud, magari fino a Battipaglia perchè, come giustamente osserva il collega Ragno, la parte ancora più meridionale è considerata Nord Africa.

Quando è stato nostro ospite, non molto gradito per la verità, il Ministro dei trasporti, avevo rilevato nella sua esposizione una sorta di salto triplo, in quanto egli aveva saltato a piè pari quella parte d'Italia che va dalla Campania e passa attraverso la Lucania, la Puglia e la Calabria. In quella occasione avevo detto al Ministro che speravo che ci parlasse non solo dei collegamenti con la Slovenia, ma anche di quelli con l'Africa, perchè così forse qualcuno si sarebbe accorto della Calabria.

Il mio non è un discorso campanilistico. Condivido in pieno le considerazioni che oggi vengono fatte da colleghi di quella parte della Sinistra che riesce ad essere autonoma, libera, fuori dagli schemi e dal canto corale. Sono canti di solisti, costretti però a rientrare nel coro al momento del voto.

Io invece voterò secondo la mia coscienza, in coerenza con le valutazioni che qui esprimo. Credo che non potrà comportarsi allo stesso modo il collega Falqui, del quale apprezziamo moltissimo la prepara-

zione, l'onestà intellettuale e la passione con cui affronta i problemi. Lo dico anche come meridionale, perchè il senatore Falqui è forse uno dei pochi non meridionali a ricordarsi che il nostro paese comprende anche la Calabria.

Noi non ravvisiamo oggi un disegno strategico nel settore dei trasporti. Non so se qualcuno di voi si è accorto che, dopo quanto è accaduto nel 1970 proprio in Calabria, è stato creato un porto, costato circa 1.500 miliardi, che per molti anni è stata una vera e propria «bagnarola», senza funzione alcuna se non quella di essere un monumento all'insipienza di coloro che l'avevano costruito solo nell'ottica di un polo siderurgico che non poteva nascere.

Dopo 25 anni, questo porto, che con 5.000 metri di banchine è forse fra i più grandi del Mediterraneo, viene scoperto da imprenditori illuminati e comincia ad essere utilizzato per operazioni importanti, ma invece di servirlo adeguatamente con reti viarie, autostradali e ferroviarie, il Governo cofinanzia un progetto per l'ammodernamento del porto di Malta, che è concorrenziale a quello di Gioia Tauro, perchè entrambi sono dotati di approdi per le navi *containers*. Forse i finanziamenti al porto di Malta vanno inquadrati nell'ambito del tentativo, compiuto alcuni anni fa, di sganciare Malta dalla collaborazione con Gheddafi e in genere dalle politiche antioccidentali. Ciò non toglie - ripeto - che il porto di un paese straniero nel bacino del Mediterraneo, costruito con notevoli finanziamenti da parte dello Stato italiano, sia concorrenziale ad un nostro porto meridionale.

Se è vero che la posizione geografica di Malta risulta altamente strategica dal punto di vista commerciale, è pur necessario tenere presente in primo luogo che le potenzialità del suo porto sono ben limitate a causa della disponibilità di soli 1.200 metri utili di banchina ed in secondo luogo che l'impossibilità di approdo sulla terra ferma costituisce un sicuro svantaggio, differentemente dal porto di Gioia Tauro, dove le merci giunte via mare possono essere immediatamente trasferite su mezzi di trasporto via terra (linee ferroviarie, autostrade nonché gli aeroporti di Reggio Calabria e di Lamezia Terme). Vista la collocazione geografica del nostro paese, è possibile cioè ipotizzare una strategia di intervento prevedendo un sistema di trasporti e di comunicazioni tra l'Europa ed i paesi situati nell'area mediterranea.

La nostra società ha subito notevoli cambiamenti in questi ultimi venti anni, in particolare da quando il futuro di una nazione era determinato dallo sviluppo e dall'incremento dell'industrializzazione che, come alcuni economisti sostenevano, avrebbe dovuto trasformare completamente l'economia del Mezzogiorno d'Italia. In alcune aree europee si è già giunti ad un modello di società post-industriale; quindi sarebbe ridicolo tentare di applicare quelle ideologie economiche ormai obsolete al Mezzogiorno d'Italia ed in particolare alla Calabria. La soluzione del problema in questione è oggi rappresentata dallo sviluppo del traffico delle merci e del commercio, che non è possibile realizzare a causa dello stato disastroso in cui versa il sistema dei trasporti e delle comunicazioni che dovrebbe permettere il collegamento tra la Calabria ed il Nord Italia: esistono solamente due strade e due linee ferroviarie che percorrono rispettivamente la costa tirrenica e quella ionica nonché un'autostrada, il cui stato è disastroso e la cui manutenzione è nulla.

Se il porto di Gioia Tauro fosse sfruttato nel modo indicato potrebbero incrementarsi lo sviluppo turistico e commerciale dell'intera Calabria, ma per far questo è necessario adottare valide strategie di comunicazione: qual è, dunque, la strategia intrapresa dal Governo in merito?

Il progetto in corso, per il porto di Gioia Tauro, iniziato anche grazie all'intervento dell'allora ministro dei trasporti Costa, rischia di non decollare a causa della mancanza di collegamenti veloci: quindi, chiediamo al Governo in che misura questo Parlamento possa essere ascoltato. In varie occasioni, infatti, questa Commissione ha approvato, pressochè all'unanimità, ordini del giorno che prevedevano studi di fattibilità per l'avvio, ad esempio, del prolungamento dell'alta velocità nel tratto Battipaglia-Reggio Calabria. Ma se queste iniziative non hanno avuto alcun seguito, i dibattiti ed il lavoro svolti sono stati assolutamente inutili e non hanno avuto alcun senso. Dunque se un ordine del giorno, approvato all'unanimità dalla Commissione, non viene in alcun modo recepito dal Governo, ne consegue che la Commissione, ma anche lo stesso Parlamento non hanno alcun potere: ciò significa che il Governo è tecnico, ed evidentemente di bassa levatura, e naturalmente la politica resta del tutto fuori da queste mura e lungi dalle attenzioni del Governo.

Per questi motivi la mia convinzione è che al più presto occorra tornare a capire che dobbiamo esprimere un Governo politico, che rispecchi le scelte politiche compiute dalle maggioranze che lo sostengono e che speriamo possa nascere con visioni strategiche generali che tornino a guardare all'Italia come ad uno Stato unitario e non come ad uno Stato metà del quale viene lasciato andare alla deriva, mentre l'altra metà tenta di agganciarsi all'Europa (adopero il termine «tenta» perchè da quello che leggiamo sui giornali in questi giorni questo tentativo rischia di fallire).

In conclusione, è vero che l'eliminazione degli sprechi è un obiettivo a cui tendere e noi siamo i primi a dirlo, tuttavia siamo contrari a riduzioni delle spese quando queste significano solo penalizzazione del Sud e della Calabria. Voglio ricordare che sui giornali del Sud di oggi si parla di una rilevante polemica sindacale perchè si chiude un importante tratto di ferrovia delle calabro-lucane: viene chiuso, ad esempio, il collegamento tra Palmi e Sinopoli, una linea interna che collega la zona immediatamente prospiciente il porto di Gioia Tauro con l'interno e che potrebbe costituire un serbatoio di lavoro per il porto di Gioia Tauro. A nostro parere si tratta di una visione assai miope, assolutamente di abbandono, di quello che devono essere lo sviluppo, gli interessi e le esigenze del Mezzogiorno, ove si pensi, inoltre, che le Ferrovie stanno per tagliare oltre 3.000 chilometri di percorrenze nella sola Calabria.

Quindi non si tratta più di chiedere soldi, ma di chiedere che la strategia di indirizzo del Governo sia precisa e indichi con esattezza cosa intende fare nei confronti del Sud e della Calabria in particolare.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa le discussione e rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 11.

MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 1995
(Pomeridiana)

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 11 e 11-bis. 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, dei disegni di legge nn. 2019 e 2019-bis (tabelle 9 e 9-bis, tabelle 10 e 10-bis, tabelle 11 e 11-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2156.

Riprendiamo l'esame delle tabelle 11 e 11-bis e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria. Ricordo che nella seduta pomeridiana di ieri era stata chiusa la discussione.

FALOMI, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò breve nella mia replica anche perchè nella relazione ho sollevato una serie di questioni rispetto alle quali attendo una risposta di chiarimento da parte del Governo. Per quanto riguarda il dibattito sulle tabelle in questione, vorrei dire che le osservazioni svolte nella relazione in rapporto alla necessità di esaltare le funzioni di indirizzo, di coordinamento e di controllo del Ministero scaturiscono da un dato oggettivo. È evidente che nel momento in cui il Ministero muta profondamente la sua natura, i suoi compiti, attraverso la

costituzione dell'ente poste, attraverso un processo di ridefinizione del gestore pubblico delle telecomunicazioni, viene spogliato in termini di competenze, di attività e di funzioni gestionali. Ciò porta necessariamente a mutare profondamente l'equilibrio che sempre c'è nell'attività di un Ministero tra funzioni di indirizzo, di coordinamento, di controllo e funzioni di tipo gestionale.

Osservo, e in questo senso non vi è contraddizione come mi sembra abbia invece sostenuto il collega De Corato, che il tipo di assetto della spesa così come emerge dalla tabella del Ministero è ancora lontano dall'esigenza di dare più forza, maggiore peso alle funzioni di indirizzo, di coordinamento e di controllo; vi sono capitoli che andrebbero maggiormente rafforzati, capisco tuttavia che siamo all'interno di un processo che ha bisogno dei suoi tempi.

Sono state fatte alcune osservazioni critiche dal senatore Stanzani Ghedini circa l'emittenza locale, a proposito di un avallo che si darebbe alla non attuazione di norme di legge. Ho voluto sollevare - e al riguardo aspetto una risposta del Governo - il problema degli stanziamenti previsti nella tabella A del fondo di accantonamento di parte corrente del Ministero delle poste perchè al riguardo in qualche modo viene chiamato in causa il problema dell'attuazione dell'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 che prevede misure di sostegno alle emittenti televisive e radiofoniche locali e nazionali. Quindi ho voluto sollecitare il Governo ad un chiarimento su questo punto anche se c'è da osservare che in qualche modo il Governo sta fornendo una risposta a tali questioni attraverso un disegno di legge in discussione alla Camera, che tuttavia a mio parere apre dei problemi anche sull'interpretazione della legge n. 422, nel senso che le formulazioni in esso contenute sono tutte tese ad incentivare, cosa di per sè legittima, un processo di ristrutturazione del sistema delle televisioni e delle radio locali, laddove mi sembra che lo spirito della citata legge fosse piuttosto quello di fornire misure di sostegno alle emittenti locali televisive e radiofoniche.

Condivido una serie di rilievi fatti dal collega Scivoletto che ha posto un'esigenza che mi sembra raccolta da un ordine del giorno e cioè che nel processo di investimenti che Telecom ha in animo di realizzare nel nostro paese si abbia presente una visione nazionale nella dotazione delle infrastrutture, delle reti telematiche e di telecomunicazioni per il nostro paese.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Onorevoli senatori, nel settore delle telecomunicazioni si è avviato ed è prossimo al compimento un incisivo processo di adeguamento e di sviluppo: è stata realizzata una ristrutturazione dei servizi di telecomunicazione con un gestore principale (Telecom), concessionario dei servizi di telefonia vocale nazionale ed internazionale; è stata recepita la direttiva CEE n. 90/388 sulla liberalizzazione dei servizi di telecomunicazione, con esclusione dei servizi di telefonia vocale e telex; con l'apertura alla concorrenza del servizio radiomobile GSM è stato effettuato il primo passo di un percorso che condurrà, entro il 1° gennaio 1998, al superamento del monopolio anche nel settore della telefonia fissa; si è provveduto all'apertura alla concorrenza del mercato della telefonia mobile, con la presenza di due operatori per il servizio paneuropeo GSM cui seguirà,

entro breve, l'introduzione di nuovi operatori sul sistema DCS (Digital Cellular System), funzionante nella banda 1800 Mhz, che ha caratteristiche tecniche tali da realizzare una copertura efficace delle zone metropolitane, con costi più limitati per l'utenza rispetto ai servizi mobili; a tal riguardo stanno proseguendo gli incontri tra i tecnici delle amministrazioni competenti (oltre al Ministero delle poste e telecomunicazioni, i Ministeri della difesa e dell'interno) al fine di liberare la banda di frequenze destinata a tale servizio, razionalizzando l'attuale ripartizione delle radiofrequenze.

In relazione ai vari settori di mercato coperti dalla Telecom le diverse attività, non soggette ad esclusiva, sono state enucleate per costituire società nuove (Nuova telespazio e Telecom Italia mobile). È allo studio una ristrutturazione tariffaria che prevede, secondo quanto indicato dalla delibera CIP del 30 dicembre 1992, anche l'introduzione del metodo del *price-cap* e dell'orientamento ai costi. Dovrà essere stipulato il contratto di programma con Telecom Italia. La stipulazione del predetto contratto di programma e l'istituzione dell'Autorità sono finalizzate a dare maggiore certezza agli investitori finanziari, a trasferire agli utenti, attraverso una potenziale riduzione delle tariffe, i vantaggi in termini di produttività che derivano dal riordino; ad affrontare, in misura meno episodica, il tema della qualità del servizio e del rapporto tariffe-qualità.

A questi processi, ormai avviati, si affiancano le imminenti evoluzioni tecnologiche (satellite, multimedialità) che richiederanno, nel settore, importanti adeguamenti di regole e di alleanze.

Si stanno definendo strumenti per la fissazione dei prezzi di accesso alla rete fissa da parte dei due gestori del GSM (Global system mobil), strumenti che si riveleranno indispensabili con l'apertura del mercato della telefonia vocale e con lo sviluppo delle tecniche multimediali. Si stanno, altresì, fissando procedure e tempi di revisione delle norme, definite nelle convenzioni, per permettere di adeguare il nostro sistema all'esperienza che via via viene acquisita e alle evoluzioni tecnologiche e di mercato.

I due gestori hanno recentemente - esattamente il 29 settembre scorso - raggiunto, anche attraverso la mediazione del Ministero, un accordo in tema di interconnessione e *roaming* sperimentale.

Nel sistema radiotelevisivo è stato completato il rilascio delle concessioni alle emittenti radiofoniche e televisive, anche in ambito locale.

Dovrà provvedersi, con la stipulazione del contratto di servizio con la RAI, ad una più precisa definizione e al rilancio del servizio pubblico radiotelevisivo.

Lo schema di contratto di servizio, definito alla fine di luglio in sede ministeriale, è stato inviato, ai primi di agosto, ai Ministeri del tesoro e delle finanze ed è imminente pertanto la sua approvazione definitiva.

In tale contratto è previsto, tra l'altro, l'obbligo della Rai di destinare almeno il 60 per cento della sua programmazione annuale alla diffusione di programmi appartenenti al nucleo centrale della missione del servizio pubblico (informazione, formazione e cultura).

È stata contestata, nel corso della discussione, l'assenza di indirizzi ministeriali in materia di telecomunicazioni.

Il Governo, ed io personalmente sono d'accordo, non ritiene di poter condividere tale critica, se di ciò si tratta, avendo per tempo assunto le iniziative innanzi accennate ed avendo poi avviato un più incisivo ed armonico adeguamento del settore, attraverso il recente disegno di legge presentato alla Camera dei deputati (atto Camera n. 3180).

Con tale proposta il Governo, conformandosi alle indicazioni contenute nelle risoluzioni approvate il 27 giugno 1995 dal Senato e dalla Camera, in sede di esame del documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 1996-1998, ha affrontato il problema della disciplina della cablatrice e della diffusione dei servizi radiotelevisivi attraverso il cavo ed il satellite.

In sintesi, i principi più rilevanti che si intendono introdurre con la predetta proposta legislativa sono i seguenti: liberalizzazione delle reti di telecomunicazioni dal 1° gennaio 1996, la cui realizzazione e gestione viene regolata attraverso l'istituto dell'autorizzazione e non più della concessione, rilasciata, a livello comunale, dal sindaco; per più comuni nell'ambito della stessa regione o provincia autonoma (salvo che non si tratti di comuni di un'area metropolitana) dal presidente della relativa giunta regionale o provinciale; per reti di tipo diverso dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni; in ogni caso l'autorizzazione è preceduta dal nulla-osta tecnico ministeriale; riaffermazione, attraverso la liberalizzazione di cui sopra, dei principi concernenti la fornitura di interconnessione di reti aperte, mediante l'indicazione dei criteri minimi di interconnessione; apertura alle reti di telecomunicazione alternative a carattere nazionale, secondo principi di trasparenza ed equa concorrenza, mediante la previsione del divieto di incroci proprietari tra loro e con il gestore pubblico; apertura del mercato delle reti locali sulle quali possono essere distribuiti anche i servizi radiotelevisivi; regolamentazione degli ambiti locali al solo fine della distribuzione dei servizi radiotelevisivi via cavo, con l'espressa previsione di limiti nel numero di autorizzazioni e nel tipo di ambiti autorizzabili; previsione di alcune regole sugli impianti di trasmissione e di ricezione televisiva via satellite anche con riguardo all'installazione di antenne collettive; avvio della razionalizzazione del sistema delle concessioni radiotelevisive (ma su questo argomento ritornerò in seguito); delega al Governo per la revisione del codice postale e delle telecomunicazioni, risalente al lontano 1973.

Era stata prevista anche una disposizione che, in corrispondenza dell'avvio della liberalizzazione, stabiliva una riduzione graduale del canone Telecom fino a condurlo allo 0,5 per cento del fatturato lordo nel 1998, e ciò in adesione alla deliberazione Cipe del 16 dicembre 1994.

La riduzione del canone Telecom deve avvenire gradualmente per evitare una diminuzione brusca degli introiti statali e per allineare la situazione di Telecom al regime degli altri operatori non nazionali che potranno operare in Italia.

Questa disposizione è stata stralciata perchè il relativo finanziamento è subordinato all'approvazione delle previsioni, nella legge finanziaria, degli stanziamenti correlativi a detta riduzione, stanziamenti effettivamente previsti nella tabella A per il Ministero delle poste, quantomeno per il 1996-1997. La stessa disposizione sarà riproposta non appena si sarà verificata la condizione sopra richiamata

dell'approvazione, cioè, della legge finanziaria almeno da parte di uno dei rami del Parlamento.

Nel corso della discussione, è stato sollecitato un intervento del Governo per ottenere un incremento degli investimenti del gestore pubblico nelle aree del Mezzogiorno: posso assicurare che anche il Governo auspica una diffusione equilibrata su tutto il territorio nazionale delle infrastrutture di telecomunicazione.

A tale riguardo ricordo che nel disegno di legge n. 3180 sono previste, attraverso un rinvio a fonte regolamentare, misure tendenti a realizzare tale scopo, rimettendo a gara, con opportuni incentivi, proprio la cablatura delle zone svantaggiate del paese. In ordine al punto 7 delle linee guide indicate dal Parlamento e riguardanti la razionalizzazione del sistema delle concessioni radiotelevisive, le associazioni delle radio e delle televisioni locali hanno chiesto l'inserimento delle disposizioni in materia di liberalizzazione delle telecomunicazioni, e specificatamente del sistema delle televisioni locali in un apposito decreto-legge. Il Governo ritiene possibile una simile iniziativa qualora la Camera dei deputati, che dovrà esaminare il disegno di legge in prima lettura, con risoluzione di largo consenso, dovesse esprimere una volontà politica in tal senso.

Altra condizione per la trasformazione in provvedimento di urgenza, in particolare delle provvidenze a favore delle televisioni locali, è l'approvazione della legge finanziaria, dato che nella tabella afferente al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è previsto lo stanziamento necessario a finanziare le iniziative di incentivazione a favore delle emittenti radiotelevisive locali previste dalla normativa in vigore (art. 10 della legge n. 422 del 1993).

Forse potrebbe bastare anche l'intervenuta approvazione della finanziaria da parte di un solo ramo parlamentare, ma in questo caso il decreto-legge dovrebbe essere presentato al Senato che approva per primo la legge.

È stato chiesto dal senatore Stanzani se sia scaduto il termine previsto dalla legge n. 422 del 1993 per l'acquisto da parte di concessionari radiotelevisivi di aziende o rami di aziende.

STANZANI GHEDINI. Il termine è scaduto.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. A legislazione vigente, si deve rispondere che per la gran parte delle concessionarie il termine è già scaduto, poichè si tratta di un termine di sei mesi dal rilascio della concessione.

In ogni caso, il disegno di legge sulla cablatura, risolve anche questo problema dato che la possibilità di trasferimento di cui trattasi è prevista per tutto il tempo di durata delle concessioni.

Sempre il senatore Stanzani ha chiesto di conoscere i motivi della riduzione di 5 miliardi dello stanziamento di cassa per il 1996 destinato al finanziamento del servizio di trasmissione delle sedute parlamentari.

Devo rilevare che il fabbisogno di cassa del capitolo 1099 per l'anno finanziario 1995 è stato previsto nella misura di 15 miliardi, somma necessaria per il pagamento dell'onere relativo al 1995 e ad una semestralità del 1994.

A seguito del pagamento della semestralità 21 novembre 1994-20 maggio 1995, pari a 5 miliardi, i residui previsti al 1° gennaio 1996 relativi alla seconda semestralità del 1995 ammonteranno appunto a 5 miliardi, con una riduzione, per il 1996, in termini di residui e di stanziamento di cassa per i 5 miliardi già pagati.

STANZANI GHEDINI. Signor Ministro, sulla tabella non è così.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Probabilmente nella tabella non è specificato quanto ho detto. Nella tabella sono riportate solo delle cifre; ritengo di aver chiarito la questione.

STANZANI GHEDINI. Sono previsti 10 miliardi di cassa, ma vi sono 5 miliardi di residui.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ma questi vanno sommati ai 5 miliardi già pagati.

STANZANI GHEDINI. Vorrei sapere a cosa si riferiscono questi 5 miliardi di residui che vengono scomputati dagli altri. Da quel che lei mi ha detto, credo che siano relativi alla prima semestralità del 1995.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. No, sono relativi alla seconda semestralità del 1995. Le ripeto, senatore Stanzani, i residui previsti dal 1° gennaio 1996, relativi alla seconda semestralità del 1995, ammonteranno a 5 miliardi, in quanto i 5 miliardi relativi alla prima semestralità sono stati già pagati.

STANZANI GHEDINI. Sì, ma c'è un residuo del 1994, che era nella finanziaria dello scorso anno. Quello non è stato pagato.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Come ho già detto, senatore Stanzani, per l'anno finanziario 1995 il fabbisogno di cassa del capitolo 1099 è stato previsto nella misura di 15 miliardi, somma necessaria per il pagamento dell'onere relativo al 1995 e ad una semestralità del 1994.

STANZANI GHEDINI. I 15 miliardi tengono conto delle due semestralità del 1995, più un residuo del 1994. Vorrei sapere se i 5 miliardi che vengono detratti sono, come mi sembra lei abbia detto, relativi alla rata del 1995 che è stata già pagata. Quindi resterebbero i 5 miliardi del 1994 che sono in contestazione.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lei domanda se sono nella tabella?

STANZANI GHEDINI. Volevo dire che si sono scomputati 5 miliardi o perchè è stata pagata una rata o perchè non viene computata nella finanziaria di quest'anno la rata dei 5 miliardi del 1994 che sono contestati.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Credo, senatore, di averle già fornito un chiarimento.

PRESIDENTE. Senatore Stanzani, la prego di non interrompere continuamente il Ministro.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. È stato ancora segnalato nel corso della discussione, che non è stato redatto il regolamento per gli incentivi all'emittenza previsto dall'articolo 10 della legge n. 422 del 1993.

La verità è che nel disegno di legge di liberalizzazione delle telecomunicazioni sono dettati criteri precisi per condurre il sistema delle emittenti locali e radiofoniche nazionali verso una seria imprenditorialità; in attesa dell'approvazione di questi criteri è stata rinviata l'emana-zione del regolamento citato.

Da più parti è stato proposto di far disciplinare il regime contribu-tivo, anziché dal regolamento da un decreto-legge che dovrebbe indicare anche i criteri per l'attribuzione dei benefici: in tale ottica sono state anche suggerite delle percentuali di ripartizione fra le distinte situazioni e le varie categorie.

Il Governo è disponibile ad esaminare suggerimenti in materia. Ri-tiene, peraltro, che occorra dare notevole importanza alle fattispecie tendenti a favorire concentrazioni di imprese che permettano di liberare frequenze via etere in misura adeguata, con un equilibrio che va poi realizzato in concreto nella ripartizioni percentuali degli incentivi.

Quanto alle somme da prevedere per gli incentivi in favore delle ra-dio e televisioni locali, su cui vi è stata un'osservazione da parte del re-latore, l'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 indicava, quale ammontare complessivo delle somme da destinare ai contributi, una parte non inferiore ai tre quarti delle quote di competenza delle amministrazioni statali sul canone di abbonamento e sugli introiti ad esso equiparati.

Da varie parti è stato ritenuto che questo monte, su cui calcolare i tre quarti, includa anche la tassa di concessione e l'Iva che gli abbonati pagano insieme al canone. Questa tesi non è condivisibile.

Il canone dovuto dagli abbonati ammonta a 158.000 lire per la tele-visione; a 3.540 lire per la radio; a 32.800 lire per l'autoradio.

Tali importi si compongono di una quota di canone vera e propria e di una quota di natura fiscale prelevata a titolo di tassa di concessione governativa ed Iva.

La tassa di concessione governativa è determinata in misura fissa, mentre l'Iva (al 4 per cento) è calcolata sulla quota di canone introitata al netto dalla Rai, dopo il prelievo delle quote di competenza dello Stato.

In particolare: per la televisione il canone ammonta a lire 144.615, più lire 8.000 di tassa di concessione governativa, più lire 5.385 di Iva; per la radio il canone ammonta a lire 2.450, più lire 1.000 di tassa di concessione governativa, più lire 90 di Iva; per l'autoradio il canone am-monta a lire 29.020, più lire 2.700 di tassa di concessione governativa, più lire 1.080 di Iva.

Sulla quota di canone vero e proprio lo Stato preleva, inoltre, a va-rio titolo (per il Ministero delle finanze, delle poste, per la Presidenza

del Consiglio - Dipartimento turismo e spettacolo, per l'Accademia di Santa Cecilia) una quota che varia dal 6,39 per cento del canone Tv, al 6,23 per cento del canone radio, al 6,30 per cento del canone autoradio.

Pertanto, quali percentuali del canone unitario, esclusa la quota relativa all'Iva e alla tassa di concessione governativa, lo Stato introita: per la televisione lire 10.087; per la radio lire 220 circa; per l'autoradio lire 2.064 circa.

Il numero complessivo degli utenti paganti nel 1995 è stato il seguente: per la televisione 15.089.000; per la radio 121.000; per l'autoradio 5.900.000.

STANZANI GHEDINI. Per la radio non paga nessuno.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Mi sembra che chi paga la televisione non debba pagare per la radio. Non è un'informazione che do per certa, ma mi sembra che sia così. Questo dato si riferisce a persone che non hanno nè l'autoradio, nè la televisione, ma solo la radio; riguarda, pertanto, pochi casi.

L'informazione viene fornita sulla base di conoscenze personali, non in base a dati acquisiti presso il Ministero.

Moltiplicando gli importi riferiti per il numero dei paganti rispettivamente Tv, radio e autoradio, il totale complessivo è pari a circa 123.178.000.000. Tale somma corrisponde pressochè integralmente alla somma di 120 miliardi prevista dalla legge finanziaria 1996 nella tabella relativa al Ministero delle poste insieme a quanto previsto per la graduale riduzione del canone Telecom in corrispondenza della liberalizzazione delle telecomunicazioni, di cui al ricordato disegno di legge, atto Camera n. 3180.

Considerare il prelievo di tre quarti anche sull'Iva non è corretto, in quanto l'aliquota Iva del 4 per cento grava sulla quota di canone introitato al netto dalla Rai (circa lire 134.600) e non sul canone unitariamente inteso. La tassa di concessione governativa, stabilita in misura fissa da provvedimenti tariffari di natura fiscale, non fa parte del canone vero e proprio. Inoltre è ovvio che «quote di competenze delle amministrazioni statali non sono concepibili come comprensive di Iva e tassa di concessione, che, in quanto entrate tributarie, sono entrate «dello Stato».

È stato replicato alle obiezioni di cui sopra - ciò è stato osservato anche dal relatore - che l'articolo 10 richiama non solo il canone, ma anche gli introiti ad esso equiparati. Ma tale previsione si spiega con il modo in cui si articola il canone di abbonamento. Esiste infatti un canone propriamente detto, pari appena a lire 420, a questo canone si sono aggiunti nel tempo vari sovrapprezzi correlati alla diversificazione del servizio ed aumentati nel corso del tempo.

In particolare, allo stato, il canone di abbonamento Rai-Tv, esclusa la parte fiscale, è composto: da un canone base pari a lire 420; da un sovrapprezzo per la radiodiffusione sonora pari a lire 2.030; da un sovrapprezzo per la radiodiffusione televisiva pari a lire 142.165. Nel caso di abbonamento Tv la somma totale di canone e sovrapprezzi è di lire 14.615. Questa interpretazione, secondo cui per introiti equiparati si de-

vono intedere i sovrapprezzi, si evince anche dai lavori parlamentari e dalla posizione del ministro dell'epoca, onorevole Pagani (Assemblea del 13 ottobre 1993).

In definitiva, sono i sovrapprezzi ad essere equiparati dall'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 al canone base. Ciò è confermato dall'articolo 4 della legge n. 206 del 1993, richiamato nello stesso articolo 10 della legge n. 422 del 1993, che riguarda infatti anche la procedura di adeguamento del sovrapprezzo. Vero è che in tale disposizione è pure indicata la modalità di determinazione del canone di concessione (non tassa di concessione) che la Rai è tenuta a versare allo Stato per la concessione del servizio pubblico radiotelevisivo. Ma quest'ultimo introito dello Stato ovviamente non può essere equiparato al canone di abbonamento pagato dagli utenti.

Per gli anni successivi al 1996 le somme eventualmente necessarie, già in parte previste nella finanziaria, potrebbero essere integrate o con nuovi stanziamenti ovvero con l'esercizio della potestà regolarmente delegata, di cui all'articolo 10, che prevede l'individuazione di nuovi criteri di determinazione dei canoni di concessione per le emittenti nazionali e locali; provvedendo, eventualmente, con un aumento del canone di concessione delle emittenti nazionali e locali, che farebbe fronte ad un eventuale aumento delle contribuzioni a favore delle emittenti private. È comunque intenzione del Governo emendare l'atto Camera n. 3.180, non appena siano chiarite le modalità di esame da parte della Camera: se integralmente dalla Commissione 9^a, o per parti separate anche dalla Commissione 7^a e dalla Commissione Napolitano. Immediatamente dopo si provvederà a presentare un emendamento governativo, già autorizzato dal Consiglio dei ministri, avente questo oggetto.

Nella sede prescelta sarà opportunamente prevista una modifica riguardante la determinazione del canone dovuto dai concessionari corrispondente alla misura maggiore tra la percentuale dell'1 per cento sul fatturato lordo delle emittenti e le somme dovute in applicazione del regime inizialmente previsto dalla legge n. 223 del 1990, basato su importi fissi proporzionali al numero di bacini di utenza serviti.

È stato notato dal relatore, quanto alla previsione in finanziaria del canone dovuto dalla Rai, che appare incomprensibile l'indicazione di 160 miliardi, non giustificabile allo stato della legislazione vigente. Tale somma corrisponde al livello del canone Rai calcolato sulla base del 4,5 per cento degli introiti lordi, così come previsto dalla precedente convenzione del 1988.

È noto, come ha ricordato il relatore, che in base alla sequela di provvedimenti di urgenza concernenti la concessionaria pubblica, il canone di concessione dovuto dalla Rai è stato fissato per il 1994 e per il 1995 in 40 miliardi. Nell'ultimo decreto-legge, articolo 1, comma 2, è stata indicata la legge finanziaria come la fonte che dovrà determinare il canone per il 1996. In relata anche per il 1996, secondo una lettura approfondita della legge finanziaria, il canone dovrebbe scendere a 40 miliardi. Infatti, nel fondo destinato alla Presidenza del Consiglio per il 1996, sono stanziati 120 miliardi su complessivi 282,700 miliardi, proprio allo scopo di ridurre il canone dovuto dalla Rai all'attuale livello (come da legenda esplicativa allegata alla tabella). Per chiarire tale aspetto ho chiesto nella giornata di ieri alla Presidenza del Consiglio dei

ministri, Dipartimento per i rapporti con il Parlamento, ed al Ministero del tesoro, l'autorizzazione a presentare un emendamento alla Commissione bilancio, che renda esplicita la determinazione del predetto canone per il 1996.

Altro rilievo manifestato durante questa discussione ha riguardato i tempi di assegnazione delle frequenze. Essenzialmente il rilievo sembra riguardare la concessione di ponti radio. Gli uffici competenti propri ieri hanno diramato istruzioni tendenti ad accelerare tali pratiche, anche in esecuzione della legge 7 agosto 1990, n. 241. Molti problemi, in passato, sono dipesi dai rapporti con la Corte dei conti che ritiene necessario trattare tali concessioni come contratti, quindi soggetti a controllo preventivo. Anche questo tema dovrebbe trovare soluzione con il disegno di legge n. 3180 che prevede un'espressa disposizione al riguardo. Sono, comunque, in corso contatti con la Corte dei conti per avviare a soluzione, anche a legislazione vigente, le pregresse difficoltà.

Quanto al rilievo del relatore in ordine alle funzioni di indirizzo e di controllo del Ministero si richiama l'attenzione sulla circostanza che quest'ultimo - che è destinato ad assumere la denominazione di Ministero delle comunicazioni (alla pari di quanto avviene in tutti gli altri paesi nei quali le Poste non appartengono allo Stato), e che si appresta a trasferire le competenze in materia di controllo, qualità, tariffazione, accesso ed interconnessione, all'istituenda Autorità per le telecomunicazioni - ha davanti a sé alcuni importanti appuntamenti.

Uno di questi sarà la predisposizione del disegno di legge concernente, in modo specifico, l'Autorità per le telecomunicazioni, ed il conseguente riordinamento del Ministero.

È stato già approvato dal Senato, con amplissima maggioranza, il disegno di legge concernente le Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità e si prevede che la Camera dei deputati possa procedere in tempi brevi all'approvazione definitiva del provvedimento legislativo.

Come Ministro competente, sono pronto a proporre al Consiglio dei ministri il disegno di legge conseguente per l'istituzione dell'Autorità per le telecomunicazioni. In esso si individuerà anche l'equilibrio definitivo tra le nuove funzioni di indirizzo e controllo del Ministero, conseguenti all'avvenuto scorporo dell'Ente Poste, e i poteri dell'Autorità indipendente.

Sul settore relativo alle poste, il senatore Scivoletto ha chiesto, nel corso della discussione, se sia prossima la trasformazione dell'Ente poste in società per azioni.

In base alla vigente normativa, tale trasformazione dovrà essere effettuata entro il 31 dicembre 1996. L'Ente sta cercando di ridurre il *deficit* e sta sviluppando i settori strategici del bancoposta e dei servizi collegati.

È notoria la difficoltà di coniugare la richiesta di efficienza del servizio postale con gli obblighi del servizio universale. Tra l'altro, in sede comunitaria, si stanno dibattendo i temi dell'estensione del servizio universale e dei sistemi per coprirne i costi.

L'Ente poste dovrà comunque fare i conti con la diffusione di molti servizi liberalizzati in concorrenza con altri soggetti, che, prevedibilmente, andranno ad inserirsi nelle zone più remunerative.

L'Ente ha anche ereditato una situazione di forte inefficienza dall'ex amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Tutti questi fattori incideranno sulle possibilità di trasformazione e dovranno essere vagliati nel corso del 1996, alla luce del raggiungimento, entro il 31 dicembre 1996, del riequilibrio del bilancio che è il traguardo prefissato nel contratto di programma.

Il senatore Scivoletto ha anche rilevato l'esigenza di un miglior rapporto tra ente e cittadini. A tale proposito è prossima l'approvazione di una Carta della qualità del servizio postale che sarà pubblicizzata, anche presso tutti gli uffici postali, nella quale sono indicati tempi di consegna, obblighi di risarcimento, obiettivi da realizzare in tempi brevi, a partire dal primo semestre 1996.

In effetti, per la realizzazione concreta di questi obiettivi è necessaria la collaborazione del personale. L'accento al personale consente di affrontare un tema, non emerso nel corso della discussione, ma scottante degli ultimi giorni e permette anche di integrare nella sostanza anche alcune notizie già fornite in risposta a talune recenti interrogazioni presso l'altro ramo del Parlamento.

Si tratta del problema degli invalidi e dei ritardi nella liquidazione delle pensioni da parte dell'Istituto postelegrafonici (Ipost).

Quanto al tema degli invalidi, l'Ente poste ha reso noto che gli invalidi civili, assunti negli ultimi dieci anni, assommano a 7.547 unità, divise secondo le tabelle (allegati 1 e 2) per anni e per imputazione ai Ministri in carica nei medesimi anni, nonchè ripartite a seconda dell'appartenenza ai ruoli degli uffici principali e degli uffici locali. Per gli invalidi assunti sia nei ruoli degli uffici locali, sia in quelli degli uffici principali, sono anche allegate due tabelle con la distribuzione per regioni di assegnazione.

Le tabelle non tengono conto del personale già dipendente dall'ASST (Azienda di Stato per i servizi telefonici) transitato ad altre amministrazioni o ad altro ente.

Vi sono poi situazioni di dipendenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni che, assunti come invalidi, hanno vinto concorsi interni acquisendo nuova qualifica, a prescindere dalla condizione di invalidità.

Le tabelle fornite dall'Ente poste non tengono conto neanche di questi ultimi casi. Ciò è, in primo luogo, dovuto al fatto che ho chiesto con una certa urgenza l'invio di queste risposte; in secondo luogo, al fatto che molti fascicoli sia dell'Ente poste, sia del Ministero sono stati sottoposti a sequestro da parte dell'autorità giudiziaria. Comunque, la cifra delle 7.547 unità, sia pure con queste precisazioni, mi è stata riferita come esatta.

Assai pochi sono, invece, gli invalidi assunti nello stesso periodo dall'Ipost (si tratta di 18 unità: 2 nel 1985, 3 nel 1987, 6 nel 1988, 3 nel 1989, 1 nel 1990, 1 nel 1991 e 2 nel 1992).

Per quanto riguarda i dipendenti transitati al Ministero (1.580 in tutto) gli invalidi non superano il centinaio (naturalmente provenienti dall'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni).

Gli uffici competenti mi hanno fatto presente che al momento stanno svolgendo le indagini necessarie e si riservano di fornire dati precisi, che sarà mia cura riferire al Parlamento. Ciò che posso dire è che il

numero degli invalidi non supera le 100 unità, ma non conosco nè l'esatto numero, nè la loro ripartizione anno per anno.

L'Ente poste ha riferito, altresì, che sta conducendo le sue indagini, già iniziate sotto il precedente ministro, e che intensificherà le visite mediche anche a seguito della nota di questo Ministero che ha sollecitato una inchiesta rapida ed efficiente in materia.

Naturalmente riferirò sugli esiti di tali indagini nonchè di quelle svolte presso il Ministero e presso l'Ipost.

Circa il tema delle pensioni si fa presente che dal 1° agosto 1994 l'Ipost provvede alla liquidazione del trattamento di quiescenza e previdenza a favore di tutto il personale dell'Ente poste italiane.

Dal dicembre 1994, a seguito delle innovazioni in materia pensionistica, sono stati collocati a riposo, in applicazione del contratto collettivo di lavoro, oltre 23.000 dipendenti.

Nessun problema si è verificato per la definizione delle pratiche di pensionamento relative a personale appartenente al ruolo degli uffici locali, già gestito dall'Istituto. Invece non poche difficoltà sono sorte per il personale del ruolo degli uffici principali, essendo stato necessario impostare *ex novo* i fascicoli ed inserire i dati di ciascuno nell'elaboratore. Inoltre il contratto collettivo di lavoro dei postelegrafonici è stato stipulato solo il 26 novembre 1994, il che ha costituito un'ulteriore difficoltà, che si è aggiunta alla notevole mole di attività conseguente all'esodo di 23.000 dipendenti.

Lo stesso Ente poste è stato costretto a fornire proprio personale in posizione di comando all'Ipost per far fronte a questa situazione eccezionale. L'Ipost ha comunque ritenuto opportuno, in attesa della definizione delle nuove retribuzioni individuali, di disporre l'erogazione delle pensioni e dei trattamenti di buonuscita provvisori, calcolati sulla base dello stipendio in godimento all'atto del pensionamento e di procedere, successivamente, alla liquidazione di queste indennità sulla base dei nuovi stipendi.

L'Ipost ha, inoltre, riferito che dallo scorso mese di luglio le indennità di buonuscita sono calcolate con riferimento ai nuovi parametri contrattuali e ha dato anche conto di alcune difficoltà nei rapporti con l'Inpdap, ex Enpas, che ha versato la quota di buonuscita a proprio carico con qualche ritardo allo stesso Ipost, così da determinare un'ulteriore ragione di ritardo nei tempi della relativa corresponsione.

È presumibile che nel giro di pochi mesi la situazione possa tornare alla normalità.

ALÒ. Signor Ministro, per la questione delle pensioni definitive non si sa ancora nulla? Ritengo che si tratti di un problema grave.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lei, senatore Alò, ha perfettamente ragione. Questo è un problema grave, perchè non è giusto che questi dipendenti non percepiscano la pensione. Tuttavia, mi è stato assicurato che nel giro di pochi mesi la situazione tornerà alla normalità.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua esposizione.

Passiamo all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, ho presentato, insieme ai colleghi Carpinelli, Gibertoni e Baccharini, il seguente ordine del giorno concernente l'Ente poste e gli obiettivi della sua trasformazione:

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

esaminato lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per il 1996,

premesso che:

a) l'articolo 1 del decreto-legge 1° dicembre 1993, n. 487, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 gennaio 1994, n. 71, prevede che il completamento del processo di riorganizzazione e trasformazione delle poste italiane, da attuarsi entro il 31 dicembre 1996, si concretizzi attraverso la costituzione di una società per azioni;

b) il contratto di programma sottoscritto dai rappresentanti dell'Ente poste e dal Ministro delle poste e delle telecomunicazioni prevede, tra l'altro, la conferma di tale obiettivo cui deve essere accompagnato un consistente ed innovativo processo di recupero di produttività e di qualità del servizio erogato, in linea con la media degli standards europei,

impegna il Governo:

a dare puntuale e tempestiva attuazione agli obiettivi sopra richiamati, a verificare il grado di conseguimento dei risultati previsti dal contratto di programma e a informarne il Parlamento».

(0/2019/1/8 - Tab. 11)

SCIVOLETTO, CARPINELLI, GIBERTONI, BACCARINI

Il secondo ordine del giorno riguarda Telecom, con riferimento agli interventi nelle aree depresse del Mezzogiorno:

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

esaminato lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per il 1996,

premesso che:

a) in sede di esame del Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 1996-1998 è stata espressa soddisfazione per l'attenzione che il Documento rivolge al tema dello sviluppo dei grandi sistemi a rete, con finalità di riequilibrio e coesione del territorio;

b) tra i grandi sistemi a rete, gli investimenti nel comparto delle telecomunicazioni costituiscono l'infrastruttura indispensabile per l'accesso alle nuove tecnologie della comunicazione, che rappresentano, e sempre più rappresenteranno, il presupposto per lo sviluppo economico e per la fruizione del sapere e della partecipazione democratica;

c) nel piano degli investimenti che la TELECOM Italia Spa ha programmato, su un totale di 24.700 miliardi, poco più del 20 per cento è destinato agli interventi nelle aree del Mezzogiorno,

impegna il Governo:

a formulare indirizzi di programmazione industriale, con particolare riguardo per le grandi imprese a partecipazione pubblica che operano nel campo dei servizi, ed in primo luogo nel settore delle telecomunicazioni, volti a favorire uno sviluppo ed una diffusione equilibrata su tutto il territorio nazionale delle infrastrutture di telecomunicazione, che consenta, in particolare alle aree più svantaggiate infrastrutturalmente, di non rimanere escluse dalle opportunità che tali tecnologie offriranno, in un futuro ormai prossimo, per lo sviluppo economico e sociale».

(0/2019/2/8 - Tab. 11)

SCIVOLETTO, CARPINELLI, ROGNONI, ANGELONI

Il terzo ordine del giorno è relativo agli interventi a sostegno dell'emittenza televisiva locale:

«L'8ª Commissione permanente del Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2156 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)",

consapevole dell'importanza dell'emittenza locale in un sistema radiotelevisivo ispirato ai principi della libera manifestazione del pensiero e del pluralismo dell'informazione;

consapevole, altresì, della stretta correlazione fra lo sviluppo del sistema televisivo locale e la crescita delle piccole e medie imprese, e che il rilancio di queste ultime e dell'economia del paese sono direttamente collegati alla salvaguardia ed al rafforzamento del ruolo delle TV locali;

considerato che tale ruolo è stato unanimemente già riconosciuto dalla Camera dei deputati e dal Senato della Repubblica con gli ordini del giorno approvati, rispettivamente, il 15 dicembre 1992 ed il 1º aprile 1993, con i quali si impegnava il Governo ad assumere le opportune iniziative per l'adozione di misure mirate e di defiscalizzazione, in ogni caso idonee ad assicurare e sostenere l'equilibrio economico delle concessionarie radiotelevisive in ambito locale, calibrate in proporzione agli indici di ascolto registrati sul minuto medio giornaliero;

premesso che l'articolo 10 del decreto-legge 27 agosto 1993, n. 323, convertito dalla legge 27 ottobre 1993, n. 422, ha previsto l'emanazione, da parte del Governo, di un regolamento per la definizione di un piano di interventi e di incentivi a sostegno dell'emittenza televisiva locale e dell'emittenza radiofonica locale e nazionale, attraverso l'utilizzazione di una parte non inferiore a tre quarti delle quote di competenza delle amministrazioni statali del canone di abbonamento alla radiotelevisione e degli introiti equiparati al canone;

rilevato che il precedente Ministro delle poste, nel dicembre 1994, aveva già predisposto il regolamento di cui sopra, e considerato che più volte, in sede parlamentare, e da ultimo presso la Commissione speciale per il riassetto del settore radiotelevisivo nella seduta del 14 giugno

1995, il Governo è stato sollecitato a dare finalmente attuazione alle predette misure di sostegno pari a circa 400 miliardi di lire;

impegna il Governo

1) ad emanare, nei tempi più solleciti, un apposito decreto-legge che consenta l'immediata attivazione del sostegno finanziario per l'emittenza televisiva locale e radiofonica nazionale;

2) a prevedere direttamente in tale provvedimento d'urgenza i seguenti criteri per la ripartizione dei contributi:

una quota prevalente da destinare alle emittenti televisive locali;

una quota alle emittenti radiofoniche locali;

una quota alle emittenti radiofoniche nazionali;

una quota da destinare al rimborso, alle imprese radiotelevisive locali che si fondono tra loro, ovvero si riuniscono in consorzio, ovvero acquisiscono altre imprese o rami d'azienda o impianti dello stesso tipo, degli oneri fiscali direttamente conseguenti alla fusione, alla costituzione del consorzio, ovvero all'acquisto, a condizione che dall'operazione consegua una riduzione delle concessioni ed una liberazione di frequenza, nonché al versamento alle imprese radiotelevisive locali che adeguino o ammodernino i loro impianti di radiodiffusione e di collegamento in funzione di una migliore qualità del servizio radiotelevisivo erogato.

Per l'erogazione dei fondi di sostegno finanziario alle emittenti televisive locali, alle emittenti radiofoniche locali e alle emittenti radiofoniche nazionali, verranno annualmente stilate specifiche graduatorie in base ai seguenti criteri:

ascolto minuto medio giornaliero registrato nell'anno precedente, in conformità con quanto precisato nei precedenti ordini del giorno di Camera e Senato, sulla cui base destinare almeno l'80 per cento dell'importo spettante ad ogni singola categoria di emittenti

investimenti tecnologici totali effettuati sino all'anno precedente

numero dei dipendenti risultante nell'anno precedente;

3) ad utilizzare, per la copertura finanziaria del predetto decreto-legge, gli accantonamenti appositamente previsti nella tabella A, allegata al disegno di legge finanziaria, in particolare prelevando la quota di lire 260 miliardi, salvo incrementi, dell'accantonamento previsto per il 1996, e le quote di lire 400 miliardi degli accantonamenti rispettivamente previsti per il 1997 e il 1998».

0/2156/1/8

SCIVOLETTO, LAURIA, BACCARINI, PELLEGRINO,
ROGNONI, ALÒ, GEI, CARPINELLI, DE CO-
RATO

Si tratta di questioni sulle quali il Ministro ha dato risposte abbastanza argomentate. Ritengo che in sede di dichiarazione di voto sugli ordini del giorno potremo esprimere una sintetica valutazione sull'importante intervento che il ministro Gambino ha svolto nella replica.

FALOMI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Esprimo pa-

rere favorevole sugli ordini del giorno 0/2019/1/8-Tab. 11 e 0/2019/2/8-Tab. 11.

DE CORATO. Signor Presidente, annuncio il nostro voto favorevole su questi ordini del giorno.

FALQUI. Signor Presidente, vorrei suggerire ai presentatori una modifica all'ordine del giorno 0/2019/1/8, nel senso di aggiungere, alla fine della lettera a) della premessa, le seguenti parole: «nonchè il collocamento sul mercato di una quota significativa delle azioni della futura società». Questo rafforzerebbe un principio che noi condividiamo, ma che bisogna concretare in modo più esplicito rispetto all'esperienza dell'analoga trasformazione in S.p.A. che ha riguardato le Ferrovie dello Stato.

Se i presentatori recepiranno questa nostra proposta, voteremo a favore dell'ordine del giorno in esame. Esprimiamo altresì voto favorevole sugli altri ordini del giorno.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, mi dichiaro d'accordo ad accogliere la proposta di modifica del senatore Falqui giacchè si tratta di una esplicitazione.

STANZANI GHEDINI. Signor Presidente, anzitutto desidero ringraziare il Ministro perchè finalmente ha saputo dirci qualcosa circa le innovazioni nel settore di competenza del Ministero delle poste e telecomunicazioni. Ciò detto, sono molti gli aspetti su cui non posso dichiararmi d'accordo. In particolare, per quanto concerne il settore delle emittenti locali, non è possibile accogliere una soluzione che sia in qualche modo assistenzialista. Spero che la sensibilità del Ministro e del Governo, di qualsiasi Governo, facesse comprendere che occorre approfittare di una nuova proposta legislativa per correggere un orientamento assolutamente avvilente. Infatti le emittenti locali, eccezion fatta per alcune che si sono sempre distinte per comportamenti che ho sempre ritenuto non disdicevoli, hanno bisogno di misure che in parte vengono contemplate nella proposta di legge presentata. Un aspetto su cui insisto, e che speravo fosse inserito nel decreto in scadenza che verrà reiterato, concerne la possibilità di consentire aggregazioni e permettere facilitazioni per nuovi investimenti che diano possibilità di crescita alle emittenti locali. Mi riferisco all'acquisizione e alla cessione dei rami d'azienda. Tuttavia, da quanto ho capito attualmente siamo bloccati: queste operazioni non potranno essere fatte finchè non sarà approvata la proposta di legge che è stata presentata alla Camera. Sappiamo benissimo che questo iter legislativo non si risolverà in pochi giorni e quindi vi sarà un periodo nel quale il regime vigente sarà di ostacolo allo sviluppo del settore.

Francamente non riesco a comprendere cosa voglia dire che vengono assicurate sovvenzioni alle emittenti locali specialmente in relazione ai parametri suggeriti. Se non sbaglio infatti nell'ordine del giorno 0/2156/1/8 si afferma che l'80 per cento viene attribuito alle emittenti locali in funzione dell'ascolto. Tuttavia, se un'emittente ha un ascolto rilevante risulta logico che forse sarà tra quelle che hanno meno bisogno di

essere assistite; in effetti di assistenza si tratta, non già di provvedimenti che favoriscono gli investimenti, che riducono gli oneri contributivi. La parte che viene riservata alla contribuzione a sostegno di investimenti è compresa nel residuo 20 per cento. Ritengo quindi che un provvedimento di questo genere non aiuti lo sviluppo dell'emittenza privata ma favorisca il consolidamento di coloro che hanno beneficiato di anni e anni in cui è stato vigente un regime da giungla. Negli ultimi 10-15 anni l'attenzione di tutte le forze politiche si è rivolta, giustamente, ai grandi operatori a livello nazionale trascurando il settore delle emittenti locali. Nell'ambito di quest'ultimo si sono costituiti, al Nord come al Sud, dei veri e propri imperi che esercitano in ambito locale condizioni di prevaricazione rispetto ad altri concorrenti, in maniera assai maggiore di quanto non faccia la Fininvest in ambito nazionale.

Un provvedimento di questo genere non fa che consolidare delle situazioni acquisite in base a processi che si sono sviluppati grazie ad una normativa che non ha favorito il settore. So che questa mia obiezione non è condivisa dalla maggioranza che invece ritiene opportuno introdurre anche in questo campo quell'assistenzialismo che tutti dicono di voler eliminare in tutti i settori dell'attività nazionale.

Confesso che nonostante l'accurata illustrazione del Ministro, non sono riuscito a comprendere con precisione gli importi.

FALOMI, relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Centoventi miliardi.

STANZANI GHEDINI. Questa è la ragione fondamentale per cui dichiaro di essere contrario sia alle soluzioni prospettate dal Ministro sia all'ordine del giorno 0/2156/1/8 così come formulato.

Per quanto concerne l'ambito delle telecomunicazioni vi sono alcuni aspetti che mi lasciano perplesso, perplessità che avevo già espressa in occasione del dibattito che abbiamo svolto. Può darsi che io sia male informato, tuttavia non mi risulta che gli altri soggetti che oggi sono in grado di avere una rete di comunicazioni abbiano già collocato dei cavi per la comunicazione via cavo. Siccome mi risulta che gli investimenti relativi a questo scopo sono consistenti, mi chiedo come si possa realisticamente prospettare una condizione concorrenziale tra la Telecom e questi soggetti; secondo me, infatti si finirà solamente per determinare una situazione sperequata che impedirà di fatto la creazione di tali condizioni. Sono contrario all'ordine del giorno 0/2019/2/8-Tab. 11.

Vi è un secondo aspetto che mi lascia perplesso e che sicuramente necessita di un maggiore chiarimento; è certamente legittimo il tentativo di tenere separato colui che fornisce il mezzo attraverso il quale interconnettersi e colui che invece «fa la televisione», ma questo principio viene contraddetto quando ci si riferisce alle emittenti locali: in molti casi infatti le emittenti locali operano in un ambito, quello regionale, che non viene affatto preso in considerazione dalla proposta avanzata dal Ministro, e poi si rilascia l'autorizzazione solo a televisioni locali definite in un determinato modo.

Infine, non si capisce per quale motivo si richieda solamente l'autorizzazione per le reti di telecomunicazione, quando per anni, sin dalla

legge Mammi, si è tentato di fare altrettanto per le emittenti locali, senza riuscire a superare il vincolo della concessione, vista la fondamentale differenza esistente tra questa e l'autorizzazione.

Sono anche contrario all'ordine del giorno 0/2019/1/8-Tab. 11.

FALOMI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno 0/2019/1/8-Tab. 11, 0/2019/2/8-Tab. 11 e 0/2156/1/8, anche se ritengo opportuno fornire delle precisazioni.

Mi sembra che l'ultimo ordine del giorno si proponga tre diversi obiettivi: il primo è quello di definire uno strumento di intervento urgente per l'attuazione di quanto stabilito dalla legge 27 ottobre 1993, n. 422 che prevede all'articolo 10 la definizione di un piano di interventi e di incentivi a sostegno dell'emittenza televisiva locale e dell'emittenza radiofonica locale e nazionale. Al di là del giudizio individuale infatti, ci troviamo di fronte ad una legge dello Stato, peraltro approvata a larghissima maggioranza dal Parlamento, che, entro sei mesi dalla sua entrata in vigore, prevedeva che il Governo emanasse un regolamento attuativo delle norme in essa contenute, ma che a due anni di distanza non è ancora stato predisposto.

Prevedendo un periodo di tempo molto lungo per giungere alla conclusione dell'*iter* legislativo del provvedimento sulla liberalizzazione delle telecomunicazioni attualmente in discussione presso la Camera dei deputati, che affronta in un suo articolo il medesimo argomento trattato dall'articolo 10 della legge n. 422, lo scopo dell'ordine del giorno, da me condiviso, è quello di sollecitare il Governo, nella persona del ministro Gambino, a dare attuazione a quanto esattamente previsto dalla legge in questione.

Il secondo elemento, in merito al quale è necessario un approfondimento riguarda ciò che effettivamente concorrerebbe alla definizione dei «...tre quarti delle quote di competenza delle amministrazioni statali del canone di abbonamento alla radiotelevisione, e degli introiti equiparati al canone». In merito a questo argomento il Ministro ha fornito indicazioni molto dettagliate che certamente meritano un adeguato approfondimento ma che contrastano, se ricordo bene, con l'interpretazione più estensiva fornita dall'allora ministro Pagani nelle dichiarazioni rese al Senato al momento dell'approvazione della legge.

Il terzo elemento, su cui è forse necessaria un'ulteriore precisazione dei Ministro, riguarda il Fondo di accantonamento di parte corrente del Ministero delle poste, in particolare i 260 miliardi destinati alla riduzione dei canoni Telecom, decisione presa in base ad una delibera CIPE del 16 novembre 1994 che nel dispositivo prevede che: «...Il canone venga definito nella misura del 3 per cento degli introiti lordi conseguiti nel 1996. Tale canone dovrà essere versato nel corso del 1997». A tale proposito, non si capisce per quale motivo debba essere effettuato un accantonamento nel 1996 a copertura di una riduzione che interesserà il 1997. Questo atteggiamento non trova effettivamente una chiara giustificazione.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno 0/2019/1/8-Tab. 11 per

quanto concerne il completamento del processo di riorganizzazione e trasformazione delle Poste italiane, attraverso la costituzione di una società per azioni, anche se per quanto riguarda la previsione di un immediato collocamento sul mercato di almeno una parte delle azioni corrispondenti, ho dei dubbi in quanto il vero problema è quello di coordinare il servizio universale, fornito dall'Ente poste italiane con i servizi riservati alla futura società per azioni che servano a «ripagare» il servizio universale.

Questo è un problema delicatissimo, che viene discusso anche in sede comunitaria, e che non so se potrà essere risolto entro il 1996. Non credo che si potrà giungere, dopo la fine del 1996, immediatamente a quella redditività che è condizione per la cessione; l'obiettivo della redditività cui può far seguito la privatizzazione sostanziale può essere considerato un auspicio, non una raccomandazione vincolante. Con questi limiti, accolgo il primo ordine del giorno.

Per quanto riguarda il secondo ordine del giorno, con la riserva che ho indicato nella relazione, tengo a precisare che il Ministero non è stato latitante in questi mesi nell'individuazione e nell'indicazione di indirizzi di programmazione industriale, anche con riferimento specifico all'importante settore della liberalizzazione delle telecomunicazioni. Ritengo di poter accogliere come raccomandazione anche quest'ordine del giorno, precisando che esso ha già trovato parziale attuazione da parte del Ministero di cui sono rappresentante.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2019/1/8-Tab. 11, presentato dal senatore Scivoletto e da altri senatori, nel testo riformulato.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2019/2/8-Tab. 11, presentato dal senatore Scivoletto e da altri senatori.

È approvato.

GAMBINO, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Il terzo ordine del giorno riguarda vari problemi. Un primo problema è quello concernente l'urgenza di un provvedimento di provvidenze a favore delle televisioni locali, oltre che di una disciplina delle attuali. Per quanto riguarda questo punto, come ho già detto nella mia relazione, sono lieto che il Senato inviti il Governo in questo senso perchè non appena sarà deliberata la modalità di finanziamento, attraverso l'approvazione, da parte di almeno uno dei due rami del Parlamento, della legge finanziaria, si potrà provvedere all'emanazione di questo decreto-legge.

L'unica riserva che ho espresso, che ritengo doverosa e che in qualche misura è anticipata da questo ordine del giorno, è che deve essere avanzata la richiesta di un provvedimento di urgenza da parte della Commissione della Camera dei deputati a larga maggioranza, presso la quale si discute di un disegno di legge avente per oggetto questo tema.

Ritengo che questo superi l'invito, che pure mi era stato rivolto, ad emanare il regolamento previsto dall'articolo 10 della legge n. 422 del 1993 in quanto i tempi di un regolamento sono sicuramente superiori e più lunghi rispetto a quelli di un decreto-legge che si potrebbe emanare in tempi brevi.

ALÒ. Lei ci disse a marzo che entro luglio avrebbe esaminato il regolamento.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Quel regolamento faceva parte di una disciplina più generale attinente alle televisioni locali, che avrebbe consentito di offrire una serie di privilegi per la cablatura del territorio alle emittenti delle televisioni locali, rovesciando la logica del cablatore locale che fa anche emittenza.

Tale regolamento si collegava, quindi, anche con la disciplina delle TV via cavo (decreto legislativo n. 73 del 1991). Anche in tale disciplina era previsto un apposito regolamento. Nella elaborazione di questa ulteriore fonte regolamentare furono presi contatti con Telecom, titolare dell'esclusiva sulla posa dei cavi.

Ma l'indicazione che avevo dato è stata però vanificata nella sostanza, proprio nel mese di maggio-giugno doveti tener conto della indisponibilità manifestata da Telecom a trovare un accordo sulla base del quale si potessero prevedere dei bacini di cablatura territoriale locale non riservata a Telecom. Il regolamento avrebbe a ciò provveduto, ma evidentemente sulla base di un accordo con Telecom, la quale ha per legge appunto l'esclusiva. Solo se Telecom si fosse ritratta spontaneamente, quindi, avrei potuto provvedere all'emanazione di questo secondo regolamento, che avrebbe compreso anche tale punto.

Allora, nello stesso periodo, come ho detto, sia al Senato, sia alla Camera, è maturata la convinzione mia e del Governo di assumere un'iniziativa legislativa per la liberalizzazione dei sistemi TLC via cavo, nella quale sono stati previsti anche i criteri per le provvidenze alle TV locali.

Questa visione unitaria ha comportato la sospensione dell'emanazione del regolamento sulle provvidenze alle TV locali.

Per quanto riguarda le quote inviterei, se possibile, i presentatori dell'ordine del giorno al punto 2) del dispositivo a sostituire le parole: «almeno l'80 per cento» con le altre «una quota comunque prevalente». Con la formulazione attuale si irrigidisce enormemente l'erogazione dei contributi, perchè in definitiva agli investimenti tecnologici, che hanno grande rilevanza per la razionalizzazione delle imprese televisive e quindi per la qualità del servizio nei confronti degli utenti, automaticamente viene assegnato meno del 20 per cento, addirittura ancor meno se si tiene conto del numero dei dipendenti.

SCIVOLETTO. Accolgo il suggerimento del ministro Gambino.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Per quanto riguarda il punto 3) del dispositivo, in relazione alle precisazioni che avevo fornito nella mia relazione, confermo che il ministro Pagani, da

quel che risulta da alcuni resoconti parlamentari, aveva detto che quelle somme sono comprensive del canone. Io ho dato un'interpretazione secondo cui per «introiti equiparati» al canone devono intendersi i sovrapprezzi.

FALOMI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Mi sembra che il ministro Pagani si riferisse alle tasse di concessione e all'Iva.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Dai resoconti che mi hanno fornito e che ho letto risulta questa frase del ministro Pagani; non so se vi siano anche altri documenti parlamentari da cui risulti questo stesso dato.

In relazione alle precisazioni che ho fornito - e al di là di quanto abbia detto il ministro Pagani - credo che sul piano giuridico si debba affermare che queste somme comprendono i sovrapprezzi, ma non le tasse che vanno allo Stato. D'altra parte, rendendomi pienamente conto dell'esigenza, sottolineata da questa Commissione, che vengano incrementate il più possibile le provvidenze a favore delle televisioni locali, inviterei a riformulare il punto 3).

Vorrei che vi fosse un invito del Parlamento e del Senato ad incrementare lo stanziamento.

FALOMI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Nella tabella A relativa al Ministero delle poste non è specificata l'articolazione interna del fondo di accantonamento. Si parla di 260 miliardi e quindi parlare di incrementare lo stanziamento vuol dire andare oltre questa cifra. Soltanto nella relazione introduttiva viene detto che una parte di tale cifra verrà destinata alle televisioni locali ed un'altra parte al canone Telecom. Non si dicono però le proporzioni.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Pregherei la Commissione del Senato di interpretare questa cifra alla luce di quanto indicato nella relazione di accompagnamento, in cui si precisa che questo importo globale riguarda due aspetti del tutto distinti, da un lato le provvidenze a favore delle televisioni locali e dall'altro la riduzione del canone Telecom; per quanto riguarda quest'ultimo, l'importo di 440 miliardi nel 1997 è sicuramente insufficiente. Non ritengo che vi sia bisogno di riportare nella tabella la cifra esatta quando già nella relazione vi è questo chiarimento. In quest'ultima si spiega che, dal momento che nella delibera del CIPE del 1991 si parlava del 3 per cento, in realtà di questi 260 miliardi 120 sono da destinare alle televisioni locali e 140 a riduzioni del canone.

Per quanto concerne l'osservazione circa la necessità di individuare tale cifra nell'esercizio 1996, non so fornire al momento una risposta tecnica, ma credo che ciò derivi dal fatto che, per l'anno in questione, è determinata la quota di competenza dell'esercizio stesso e non la spesa effettiva. La minore entrata si realizzerà solo nei primi mesi del 1997, dopo cioè che si sia individuato il consuntivo per le entrate per il 1996, con la possibilità quindi di determinare esattamente la cifra; penso che

si tratti di un aspetto semplicemente contabile che va indicato nella quota di competenza del 1996.

STANZANI GHEDINI. Non è solo la competenza, ma anche la cassa.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. In questo senso, per dare apertura a tale questione, al punto 3) potrebbe essere detto «... anche attraverso un eventuale ulteriore prelievo dalla quota complessiva». Naturalmente dovrà intervenire una legge dello Stato perchè avvenga questa riduzione concreta; comunque se vi fosse un margine su tale riduzione mi sembra giusto che ciò venga precisato.

BACCARINI. Occorre però qualche garanzia sulla cifra. Ritengo che si potrebbe dire che l'incremento del fondo per il sostegno delle televisioni locali non può essere inferiore ad una certa cifra.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Posso accogliere tale proposta se si mantiene nei limiti di una decina di miliardi.

SCIVOLETTO. Si potrebbe introdurre una quota percentuale sulla quota di 260 miliardi.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ritengo che una formulazione che invita ad un incremento sia anche tecnicamente senz'altro possibile perchè, come già detto nella relazione, al di là della quota di riduzione del canone Telecom vi è da determinare definitivamente quale sarà la quota di contribuzione attraverso i canoni televisivi nazionali, oltre a quelli locali; essa sarà individuata nell'emendamento governativo in circa 30 miliardi Fininvest in corrispondenza ai 30 miliardi Rai per le tre televisioni, sostanzialmente quindi 10 miliardi per ogni rete televisiva.

È questo evidentemente un tema su cui il Parlamento si dovrà pronunciare e quindi si potranno individuare diversi equilibri che apriranno spazio, senza proteste da parte del Ministro del tesoro, ad un incremento di questo fondo. Quindi posso accogliere una formulazione che preveda un incremento di qualche decina di miliardi.

BACCARINI. Allora potremmo adottare una formulazione in cui si dice che, comunque, viene incrementato il fondo in maniera non inferiore a 160 miliardi per il 1996.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo sarebbe disponibile ad accogliere un invito in modo che vi sia una certa discrezionalità sull'incremento, che potrà variare a seconda delle disponibilità.

BACCARINI. Occorre comunque fissare un minimo.

GAMBINO, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Propongo di sostituire il punto 3) come segue: «ad assicurare alle emittenti locali

una quota comunque non inferiore a 160 miliardi, eventualmente anche incrementando gli accantonamenti appositamente previsti nella tabella A, allegata al disegno di legge finanziaria».

SCIVOLETTO. Riformulo l'ordine del giorno accettando i suggerimenti del Ministro. Ne do lettura.

«La 8^a Commissione permanente del Senato, in sede di esame del disegno di legge finanziaria 1996,

consapevole dell'importanza dell'emittenza locale in un sistema radiotelevisivo ispirato ai principi della libera manifestazione del pensiero e del pluralismo dell'informazione;

consapevole, altresì, della stretta correlazione fra lo sviluppo del sistema televisivo locale e la crescita delle piccole e medie imprese, e che il rilancio di queste ultime e dell'economia del Paese sono direttamente collegati alla salvaguardia ed al rafforzamento del ruolo delle televisioni locali;

considerato che tale ruolo è stato unanimemente già riconosciuto dalla Camera dei deputati e dal Senato della Repubblica con gli ordini del giorno approvati, rispettivamente, il 15 dicembre 1992 ed il 1° aprile 1993, con i quali si impegnava il Governo ad assumere le opportune iniziative per l'adozione di misure mirate e di defiscalizzazione, in ogni caso idonee ad assicurare e sostenere l'equilibrio economico delle concessionarie radiotelevisive in ambito locale, calibrate in proporzione agli indici di ascolto registrati sul minuto medio giornaliero;

premesso che l'articolo 10 del decreto-legge 27 agosto 1993, n. 323, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 1993, n. 422, ha previsto l'emanazione, da parte del Governo, di un regolamento per la definizione di un piano di interventi e di incentivi a sostegno dell'emittenza televisiva locale e dell'emittenza radiofonica locale e nazionale, attraverso l'utilizzazione di una parte non inferiore a tre quarti delle quote di competenza delle amministrazioni statali del canone di abbonamento alla radiotelevisione e degli introiti equiparati al canone;

rilevato che il precedente Ministro delle poste, nel dicembre 1994, aveva già predisposto il regolamento di cui sopra, e considerato che più volte, in sede parlamentare, e da ultimo presso la Commissione speciale per il riassetto del settore radiotelevisivo nella seduta del 14 giugno 1995, il Governo è stato sollecitato a dare finalmente attuazione alle predette misure di sostegno pari a circa 400 miliardi di lire,

impegna il Governo:

1) ad emanare, nei tempi più solleciti, un apposito decreto-legge che consenta l'immediata attivazione del sostegno finanziario per l'emittenza televisiva locale e radiofonica nazionale;

2) a prevedere direttamente in tale provvedimento d'urgenza i seguenti criteri per la ripartizione dei contributi:

una quota prevalente da destinare alle emittenti televisive locali;

una quota alle emittenti radiofoniche locali;

una quota alle emittenti radiofoniche nazionali;

una quota da destinare al rimborso, alle imprese radiotelevisive locali che si fondono tra loro, ovvero si riuniscono in consorzio, ovvero acquisiscono altre imprese o rami d'azienda o impianti dello stesso tipo, degli oneri fiscali direttamente conseguenti alla fusione, alla costituzione del consorzio, ovvero all'acquisto, a condizione in tutti i casi che dall'operazione consegua una riduzione delle concessioni ed una liberazione di frequenza, nonchè al versamento alle imprese radiotelevisive locali che adeguino o ammodernino i loro impianti di radiodiffusione e di collegamento in funzione di una migliore qualità del servizio radiotelevisivo erogato.

Per l'erogazione dei fondi di sostegno finanziario alle emittenti televisive locali, alle emittenti radiofoniche locali e alle emittenti radiofoniche nazionali verranno annualmente stilate specifiche graduatorie in base ai seguenti criteri:

ascolto minuto medio giornaliero registrato nell'anno precedente, in conformità con quanto precisato nei precedenti ordini del giorno di Camera e Senato, sulla cui base destinare una quota comunque prevalente dell'importo spettante ad ogni singola categoria di emittenti;
investimenti tecnologici totali effettuati sino all'anno precedente;
numero dei dipendenti risultante nell'anno precedente;

3) ad assicurare alle emittenti locali una quota comunque non inferiore a 160 miliardi, eventualmente anche incrementando gli accantonamenti appositamente previsti nella tabella A, allegata al disegno di legge finanziaria».

(0/2156/1/8)

SCIVOLETTO, LAURIA, BACCARINI, PELLEGRINO,
ROGNONI, ALÒ, GEI, CARPINELLI, DE CO-
RATO, PEDRAZZINI

ALÒ. Viste le modifiche apportate all'ordine del giorno in esame, di cui sono anch'io firmatario, ritengo doveroso puntualizzare la mia posizione.

Per quanto riguarda il punto 2) in particolare non condivido la proposta di sostituire le parole: «almeno l'80 per cento» con le seguenti: «una quota comunque prevalente» per la semplice ragione che questo ordine del giorno intende ribadire quanto stabilito dall'articolo 10 della legge n. 422, quindi implicitamente criticando l'intenzione del Ministro di sostituire quell'articolo, quella legge e le relative risorse connesse con il disegno di legge attualmente in discussione.

Il nostro dovere è quello di tenere presenti entrambi gli aspetti del problema in quanto conveniamo, almeno per quanto riguarda la mia parte politica, che certamente delle risorse devono essere destinate alla trasformazione ed all'ammodernamento di questo settore e ad agevolare la crescita di attività imprenditoriale vera, ma non vogliamo che ciò avvenga a detrimento di quanto previsto dal suddetto articolo 10.

Se l'ammontare della quota non viene definito nella percentuale esatta dell'80 per cento, come originariamente indicato, si corre il rischio che parole generiche come «una quota comunque prevalente», vadano a detrimento dell'applicazione sostanziale della legge n. 422, e, personalmente, non voglio correre questo pericolo.

Chiedo quindi al senatore Scivoletto e agli altri firmatari se intendono mantenere l'ordine del giorno nel testo originario; altrimenti, ritiro la mia firma.

PRESIDENTE. Senatore Scivoletto, intende accogliere la proposta avanzata dal senatore Alò?

SCIVOLETTO. Signor Presidente, non intendo accogliere la proposta del senatore Alò ed, in base al lavoro svolto in Commissione, ribadisco la mia intenzione di mantenere l'ordine del giorno nel senso indicato dal Ministro.

STANZANI GHEDINI. Sarei indotto ad esprimere parere contrario sull'ordine del giorno in esame, così come ho fatto per i precedenti, ma mi astengo per due ragioni. La prima ragione è opposta a quella addotta dal collega Alò, perchè almeno vi è un'attenuazione di quella formulazione aberrante tesa a perpetuare quell'assistenzialismo indegno e indecente, che offende chi opera in questo settore.

La seconda ragione è perchè mi auguro che il Parlamento, nell'esaminare il provvedimento di iniziativa governativa, tenga conto di alcune delle mie considerazioni sul settore dell'emittenza locale.

Avrei voluto un chiarimento - lo ribadisco ancora una volta - dal momento che il termine è scaduto e non si capisce quando e se sarà approvata una norma al riguardo. È chiaro che in questo interregno non si può intervenire perchè le emittenti locali, anzichè prendere l'elemosina, possano operare con criteri imprenditoriali.

Per questi motivi mi asterrò.

GAMBINO, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Si fanno dei contratti preliminari condizionati.

ALÒ. Signor Presidente, annuncio che voterò a favore dell'ordine del giorno, ma ritirerò la mia firma, in quanto ritenevo molto più condivisibile la formulazione originaria del documento.

DE CORATO. È chiaro che l'ordine del giorno è cambiato rispetto alla stesura originaria. Tuttavia, ritengo di lasciare la mia firma, tenendo conto che la formulazione adottata, pur essendo più debole di quella originaria, contiene alcune indicazioni che condivido.

GAMBINO, ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come riformulato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2156/1/8, presentato dal senatore Scivoletto e da altri senatori, nella nuova formulazione.

È approvato.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156.

Propongo che sia conferito al relatore alla Commissione, senatore Falomi, il mandato di redigere un rapporto favorevole.

ALÒ. Signor Presidente, annuncio il nostro voto contrario.

DE CORATO. Anche noi voteremo contro.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la mia proposta.

È approvata.

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

I lavori terminano alle ore 17,15.

GIOVEDÌ 12 OTTOBRE 1995
(Antimeridiana)

Presidenza del presidente BOSCO

I lavori hanno inizio alle ore 9,50.

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 9 e 9-bis. 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, dei disegni di legge nn. 2019 e 2019-bis (tabelle 9 e 9-bis, tabelle 10 e 10-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2156.

Riprendiamo l'esame delle tabelle 9 e 9-bis e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria. Ricordo che avevamo concluso la discussione.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Pedrazzini.

PEDRAZZINI, relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Signor Presidente, rinuncio alla replica e mi rimetto alla relazione che ho svolto.

BARATTA, ministro dei lavori pubblici . Signor Presidente, signori senatori, la Commissione ha giustamente sottolineato una serie di problemi attinenti al nostro territorio e alle nostre infrastrutture, di cui abbiamo tenuto conto.

Dai dati del bilancio, che vanno completati con quelli del disegno di legge collegato, emerge che, pur nell'ambito delle possibilità di

una manovra condizionata da fattori che comportano limitazioni, si è cercato di tener conto di alcune priorità ed esigenze fondamentali.

Ho sempre sostenuto che uno dei punti centrali dell'azione del Ministero dei lavori pubblici sia quello della difesa del suolo. Ci costa davvero troppo il non fare manutenzione in tempo; di volta in volta si è costretti ad erogare somme per i danni provocati, quando una buona manutenzione iniziale avrebbe ridotto grandemente i rischi, con costi molto minori. Per questo abbiamo intensificato l'azione dell'autorità di bacino, ma ci sono realtà che in passato sono state indiscutibilmente trascurate. Abbiamo fra l'altro situazioni che sono ancora ad altissimo rischio e che non possiamo ignorare, come, ad esempio, quelle dei fiumi Po, Arno, ed altre ancora.

Dobbiamo però affrontare un lavoro che richiederà anni perchè non si riduce solo ad un'azione di manutenzione, ma riguarda il ristabilimento di regole e non si risolve con la realizzazione di qualche opera pubblica. Al contrario, abbiamo dovuto constatare purtroppo che una certa fretta nel realizzare opere pubbliche nell'alveo dei bacini fluviali e dei canali, anzichè essere di qualche utilità, ha spesso aggravato la situazione per chi sta a valle.

Si tratta, dicevo, di un'opera di lunga lena; gli stanziamenti previsti ci confortano almeno nel fatto che il lavoro intrapreso potrà continuare. Questo accenno di crescita nel tempo, pur nei limiti delle possibilità di bilancio, è comunque il segno di un indirizzo, anche se, evidentemente, per ridurre sensibilmente i rischi che ancora sussistono nei bacini idrografici, occorrerebbero risorse di molto maggiori. In ogni caso, non è un'operazione che si risolve in un anno o due: è necessario invece attrezzare un intero sistema, un apparato di documentazione e di studi, avere il consenso delle comunità locali.

Nel bilancio vi è la conferma dell'impegno fondamentale dello Stato per la salvaguardia di Venezia, per la quale sono state stanziare risorse che consentono di proseguire nel lavoro che vedrà Stato, regione e comune impegnati nel programma straordinario per la laguna che assumerà quest'anno una particolare intensificazione, visto che si dovrà mettere a punto, come stabilito nel cosiddetto comitatone per Venezia, una procedura di verifica complessiva dello stato dell'arte e degli studi per poter poi decidere in merito ai principali interventi. Tale procedura comporterà anche la partecipazione di alcuni esperti internazionali per un confronto sugli studi effettuati e sulle proposte per assicurare alla laguna un certo livello di tutela dalle maree e dagli eventi che riguardano il mare.

Per l'edilizia residenziale pubblica, vi sono risorse sufficienti per il mantenimento dell'attività di cura di questo settore essenziale. Debbo segnalare che se dovessimo applicare tutte le norme nuove previste per la sicurezza relativa all'elettricità, al gas, e così via, avremmo bisogno di ben altri stanziamenti; quelli attuali non ci consentono di anticipare nel tempo l'adeguamento delle strutture pubbliche in questo senso. Va rilevato peraltro che alcuni edifici pubblici sono di notevole importanza storica per cui il problema sarebbe molto delicato dal punto di vista tecnico.

Per quanto riguarda l'Anas, gli stanziamenti previsti le consentono di proseguire nel suo lavoro. In questi giorni l'Anas sta provvedendo a

tutti gli adempimenti connessi alla sua trasformazione in ente pubblico economico. Si sta costruendo il nuovo ordinamento: l'Anas si sta dando il regolamento, dovremo provvedere ad attuare la legge e il nuovo accordo di programma che dovrà essere stabilito dal Ministero. Il bilancio Anas è quello di un ente pubblico economico con gestione autonoma. Le risorse disponibili consentono di proseguire - è importante sottolinearlo - nel recupero graduale di efficienza dell'ente; anche gli impegni assunti in passato si stanno via via trasformando, con crescente velocità, in appalti e in opere.

Prevedo una intensificazione graduale, a partire dal mese di settembre, in questo fine anno degli interventi Anas. Faccio presente che nel giudicare la situazione dell'Anas vi è la necessità di fare una premessa: occorre che la decisione di realizzare un'opera pubblica, per ogni soggetto incaricato di farlo in base alle disposizioni vigenti e ai criteri che ispirano la gestione della Pubblica amministrazione, sia accompagnata dalla verifica delle disponibilità. Ma la decisione di realizzare un'opera è, ovviamente, precedente al momento della sua attuazione concreta; programmarla vuol dire far partire gli studi, le verifiche, l'autorizzazione, la progettazione. Ciò significa che un ente che ha il compito di realizzare infrastrutture può decidere di farlo solo dopo aver accertato disponibilità precedenti. È quindi inevitabile che nella gestione vi sia un certo *stock* di impegni provvisori di somme precedenti l'impegno contabile formale che c'è nel momento in cui vi è anche il contratto d'appalto. Vi sono impegni di gestione e impegni amministrativi che sono a monte di tutta la fase preliminare dell'appalto, che spesso dura mesi perchè vi possono essere contestazioni. È inevitabile, dicevo, che nella gestione di opere pubbliche da finanza derivata vi sia uno *stock* di impegni provvisori che ci si porta dietro nel tempo, ma una buona gestione dovrebbe far sì che non si superi l'equivalente di sette-otto mesi di lavoro. L'Anas ha avuto tempi più lunghi, ma sta riducendo questo periodo ad una dimensione fisiologica.

Sottolineo comunque che una fisiologia comporta necessariamente il fatto che vi sia uno *stock* di impegni virtuali ai quali l'impegno effettivo seguirà comunque dopo un certo numero di mesi.

Ciò premesso, le disponibilità per l'Anas non sono altissime; ci consentiranno di proseguire nell'attività e secondo le nuove modalità. Posso soltanto dire che in qualche modo, essendo l'Anas un ente pubblico economico, quindi con finanza derivata, può contrarre mutui che tuttavia devono essere deliberati in quanto lo Stato deve dare la propria garanzia. Stiamo studiando se non sia possibile trasformarne e moltiplicarne l'effetto. Ciò consentirebbe di sfruttare appieno l'ente pubblico economico separato, altrimenti esso diventa un fatto soltanto formale. È prevedibile che ciò possa essere fatto; questo significa che una certa quota di queste somme potrà essere utilizzata con effetto moltiplicativo, in quanto, piuttosto che per spese erogate a pie' di lista, si andrebbe a coprire un contributo per far fronte ad un'attività di finanziamento sul mercato che l'Anas può portare avanti con l'autorizzazione del Tesoro; entro certi limiti si pensa di poter introdurre elementi di elasticità nella gestione.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno è il seguente:

«L'8ª Commissione permanente del Senato:

preso atto che la tabella B allegata al disegno di legge finanziaria reca stanziamenti per il Ministero dei lavori pubblici per un importo di 332 miliardi per il 1996, 412 miliardi per il 1997 e 622 miliardi per il 1998, di cui quota parte destinata al settore delle autostrade,

impegna il Governo

ad utilizzare parte di tali stanziamenti per il completamento dell'autostrada Torino-Savona, in modo da adeguarla al livello delle altre autostrade, considerato che essa per lunghi tratti è priva persino di possibilità di sorpasso, ponendo così fine alla serie di incidenti spesso mortali che si sono verificati negli ultimi anni proprio a causa delle sue precarie condizioni».

0/2156/2/8ª

TERRACINI, SILIQUINI, ARMANI, GEI, GRILLO,
ZANOLETTI, LORENZI, CORMEGNA, CONTE-
STABILE, RAGNO, MEDURI, REGIS, GANDINI,
BONANSEA

MEDURI. Diamo per illustrato l'ordine del giorno.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Esprimo parere favorevole.

BARATTA, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo può accogliere l'ordine del giorno soltanto come raccomandazione, nel senso che occorre verificare che l'oggetto sia effettivamente compreso in questa somma e non in altre che fanno parte di capitoli diversi. Con questa riserva, confermo il proseguimento dell'attività sulla Torino-Savona. Si tratta di una delle priorità del Ministero e quindi è da considerarsi tra le opere che verranno eseguite con le disponibilità, nei tempi e nei modi possibili.

DEMASI. Signor Presidente, aggiungo la mia firma all'ordine del giorno.

FALQUI. Nel mio intervento nel corso del dibattito avevo chiesto un chiarimento in merito al finanziamento della variante di valico. Considerato che sul Libro bianco di Dini la variante di valico è prevista come impegno di attuazione e visto che vi sono altre autostrade che chiedono una destinazione di risorse, vorrei sapere in primo luogo se risponda a verità che l'Unione europea aveva impegnato 2.000 miliardi per finanziare la variante di valico ed in secondo luogo se sia intenzione di questo bilancio ed in caso di risposta affermativa in quale forma, finanziare questa variante di valico circa la quale nei documenti del Governo esiste un impegno di realizzazione assai puntuale.

BARATTA, *ministro dei lavori pubblici*. Posso dire che nessuna decisione è stata presa in merito alla variante di valico. Essa è, come molti

altri tratti, in fase di istruttoria; l'istruttoria non ha ancora completato il suo *iter* e quindi non è possibile oggi, prima di aver assunto una decisione in merito alla realizzazione, stabilire se ed in che misura tale struttura possa essere autofinanziata esclusivamente con aumenti tariffari o abbia bisogno di contributi.

In linea generale, si può ipotizzare che un tratto fortemente trafficato possa trovare coperture maggiori eventualmente derivanti da aumenti delle tariffe. Ripeto comunque che la verifica tecnica è ancora in corso e che nessuna decisione è stata presa al riguardo.

BACCARINI. La mia preoccupazione è esattamente opposta a quella del collega Falqui. Anche io sono d'accordo sul fatto che quote crescenti di traffico debbano passare dalla strada alla ferrovia ma non in questo modo.

Nei giorni scorsi mi è giunta voce che, anche per ragioni formali, di tempi, il discorso della variante di valico non possa più essere affrontato; vorrei sapere come stanno esattamente le cose.

BARATTA, *ministro dei lavori pubblici*. Confermo che sono in corso istruttorie su moltissimi tratti autostradali. Circa la Torino-Savona la differenza è nel fatto che in questo caso le opere sono già in corso; la riserva sull'ordine del giorno deriva dal fatto che una serie di stanziamenti per questo tratto è già compresa in altra tabella in quanto vi sono stanziamenti che riguardano somme da erogare su opere in corso. Quindi il problema della Torino-Savona è se proseguire nel tempo i lavori di aumento della sezione stradale.

Ricordo in ogni caso l'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n.143, istitutivo dell'Ente nazionale per le strade, che così recita: «2. Il Ministro dei lavori pubblici approva, su conforme delibera del CIPE, i piani pluriennali di viabilità, ed entro il limite costituito dalle risorse finanziarie stabilite con la legge finanziaria e dalle entrate proprie, il programma triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione». In base all'operatività delle norme previste da questo provvedimento si predisporrà la programmazione del sistema stradale e l'intera programmazione annuale e triennale dell'Anas.

SCIVOLETTO. Il Ministro Baratta ha fornito delle risposte sull'ordine del giorno che, secondo me, meritano particolare attenzione da parte della Commissione, anche se resterebbe comunque da risolvere il problema della definizione dell'entità dello stanziamento da destinare a tale scopo.

Vorrei sottolineare comunque che il problema della sicurezza delle strade e delle autostrade è di dimensioni gigantesche e riguarda molti tratti sparsi sull'intero territorio nazionale; non ultimo il tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria, ma sopraggiungono continue segnalazioni anche in merito ad altri casi, quali ad esempio il tratto Milano-Venezia. L'ordine del giorno così formulato mi lascia dunque perplesso, ma se fosse modificato nel senso di impegnare il Governo ad assumere come criterio prioritario la sicurezza delle strade per attuare gli interventi, il parere della mia parte politica sarebbe sicuramente favorevole.

DE PAOLI. Condivido l'ordine del giorno presentato, anche se ho l'impressione che ognuno stia difendendo il proprio collegio elettorale. Quindi, sottolineo che il problema della sicurezza sulle strade deve essere affrontato tenendo conto di tutti i problemi esistenti sul territorio nazionale.

SCIVOLETTO. Innanzitutto, vorrei far presente che il tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria non rientra nell'area del mio collegio elettorale. Inoltre, ribadisco la mia disponibilità a sottoscrivere l'ordine del giorno, se viene riformulato nel senso da me indicato, tenendo conto cioè della necessità di prestare la medesima attenzione a tutti i problemi esistenti sul territorio nazionale; in caso contrario, annuncio l'astensione del mio Gruppo.

MEDURI. Signor Presidente, malgrado sia di Reggio Calabria, sono firmatario di un ordine del giorno teso ad utilizzare parte degli stanziamenti per il completamento di un tratto autostradale che non conosco. È mia intenzione però ribadire la necessità di intervenire anche sul tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria, assai pericoloso sul piano della sicurezza, anche in vista di un potenziamento del porto di Gioia Tauro.

Per tali motivi, dunque, auspicherei la formulazione di un ordine del giorno concernente esclusivamente la sicurezza delle strade in modo tale che possa rispondere alle varie esigenze del paese.

Sottolineo perciò all'attenzione del Ministro questa situazione che egli senz'altro già conosce. La mia osservazione si rafforza tanto più nel momento in cui il porto di Gioia Tauro acquista una importanza diversa rispetto al passato, con un notevole movimento di merci e di utenti.

Il nostro Gruppo voterà ovviamente a favore di questo ordine del giorno, preannunciando al signor Ministro che in Aula presenteremo un documento più completo attinente alla sicurezza di tutte le strade.

BARATTA, *ministro dei lavori pubblici*. Mi sembrava che l'idea di concentrare l'attenzione sulla sicurezza potesse costituire una indicazione importante anche da parte del Governo. Il nostro impegno potrebbe essere così espresso: nel formare i piani pluriennali di viabilità si dia alla sicurezza un coefficiente di priorità molto alto.

Il Governo si impegna fin d'ora a fare una ricognizione di tutte le concessioni autostradali esistenti, per verificare in che modo è considerata la sicurezza e quale grado di priorità viene ad essa assegnata.

Nella fattispecie, non posso che richiamare quanto il Presidente del Consiglio ebbe a dire a Bari, quando annunciò che fra le priorità del programma autostradale vi sarebbe stato comunque l'inizio di importanti lavori di adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

A parte questo riferimento ad uno specifico tratto autostradale, recepirei con grande adesione l'invito ad affrontare il problema della sicurezza negli accordi futuri e nella verifica delle attuali concessioni.

BACCARINI. Vorrei chiedere ai colleghi firmatari dell'ordine del giorno di riformularlo nel senso testè indicato dal Ministro. Mi sembra

infatti che le dichiarazioni del Ministro contengano sufficienti assicurazioni su entrambi i problemi sollevati.

D'altra parte credo che se vogliamo dare un tono politico più alto al nostro dibattito, dobbiamo predisporre un ordine del giorno che riguardi il problema della sicurezza nel suo complesso, pur nella consapevolezza che esso riguarda in particolare alcune autostrade.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, dopo l'invito del Governo, intende riformulare l'ordine del giorno che ha presentato?

MEDURI. Signor Presidente, recepisco i suggerimenti del Ministro e ritiro l'ordine del giorno presentando, in sua vece, il seguente:

«La 8ª Commissione permanente del Senato,

esaminato lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1996,

impegna il Governo

nella formazione dei piani pluriennali di viabilità di cui al comma 2 dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 143 del 1994 a dare massima priorità al problema della sicurezza, con particolare riguardo alle autostrade».

0/2019/1/8ª-Tab. 9

**MEDURI, SCIVOLETTO, PEDRAZZINI, DEMASI,
CARPINELLI, BOSCO, FALOMI, FALQUI, DE
CORATO, BACCARINI**

PEDRAZZINI, relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Esprimo parere favorevole.

BARATTA, ministri dei lavori pubblici. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 0/2019/1/8ª-Tab. 9, presentato dal senatore Meduri e da altri senatori

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli emendamenti.

Capitolo 1160

+ 1.605.000.000

Capitolo 7272

- 1.605.000.000

2019-Tab.9.1

RAGNO, DE CORATO, DEMASI, MEDURI

Capitolo 1160

+ 1.605.000.000

Capitolo 7272

- 1.605.000.000

2019-Tab.9.2

D'ALÌ, TERRACINI

Capitolo 1160

+ 1.605.000.000

Capitolo 2002

- 1.605.000.000

2019-Tab.9.3

D'ALÌ, TERRACINI

DE CORATO. L'emendamento 2.019-Tab.9.1 tende ad aumentare il capitolo delle spese relative all'uso delle risorse idriche e all'Osservatorio dei servizi idrici che riteniamo assai importante vista la situazione al riguardo in cui versa il paese, soprattutto le zone del Sud e in alcuni casi anche del Nord. Riteniamo quindi che questo capitolo vada adeguato in vista di un ulteriore intervento in questo settore.

PRESIDENTE. Dichiaro decaduti gli emendamenti 2019-Tab.9.2 e 2019-Tab.9.3 per assenza dei presentatori.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Esprimo parere contrario sull'emendamento illustrato dal senatore De Corato. Non si parla infatti di investimenti nel settore idrico ma di un incremento di cifra per il Comitato per la vigilanza sull'uso delle risorse idriche e per l'Osservatorio dei servizi idrici laddove, essendo già disponibile una cifra consistente, in un momento di razionalizzazione delle risorse ritengo opportuno che si mantenga il *budget* previsto.

BARATTA, *ministro dei lavori pubblici*. Non v'è dubbio che è seguito con la massima attenzione tutto ciò che riguarda la costruzione del nuovo sistema di controllo e verifica prezzi per il sistema Tab: il Comitato sta lavorando e l'Osservatorio deve essere costituito. Personalmente sono molto sensibile a questo tipo di problemi, ritengo tuttavia di esprimere parere contrario poichè devo pronunziarmi in senso negativo su qualsiasi sottrazione di risorse all'Anas. È una strada che comincia con un miliardo e che è troppo pericolosa alla luce dell'esperienza degli anni scorsi. Quindi la posizione del Governo è, con riluttanza, negativa.

FALQUI. Desidero chiedere alcuni chiarimenti al Governo. Sarei portato ad aderire alla richiesta di maggiore finanziamento contenuta nell'emendamento del collega De Corato, se fossi sicuro che ciò portasse ad una maggiore attenzione su come vengono usate le risorse idriche e su come si gestiscono le opere per l'utilizzazione delle risorse idriche.

Avevo posto al Sottosegretario una domanda in qualche modo collegata all'emendamento in questione; avevo chiesto come mai sia stato soppresso al capitolo 7766, il finanziamento per il completamento della diga di Bilancino, considerando che l'assicurare le risorse idriche è un dato importante quanto il principio che sostiene il collega De Corato.

Poichè ho osservato che questa previsione, contenuta nella legge finanziaria dello scorso anno, è stata soppressa, vorrei sapere dal Ministro se si tratta di un errore tecnico oppure se la soppressione ci sarà veramente. In quest'ultimo caso presenteremo un emendamento nella sede opportuna.

Per quanto riguarda l'emendamento del collega De Corato annuncio la mia astensione.

SCIVOLETTO. L'emendamento del collega De Corato propone un aumento del capitolo 1160 di 1.605.000.000 sottraendo tale cifra al capitolo 7272 concernente l'Anas. Certamente la questione delle risorse idriche è importante per gran parte del nostro paese e ritengo che con questo emendamento i colleghi abbiano voluto sollevare tale questione nella consapevolezza, come emerge dalle parole del senatore De Corato, della poca attenzione posta nei confronti di questo problema.

D'altronde, in base alla decisione assunta a larghissima maggioranza dalla Commissione di bloccare una tendenza secondo la quale ogni provvedimento viene finanziariamente coperto ricorrendo alle risorse assegnate all'Anas, nel disegno di legge finanziaria abbiamo deciso di non sottrarre risorse all'Anas per l'effettuazione degli interventi, salvo per quelli relativi alla sicurezza ed alla manutenzione delle strade che, come abbiamo ribadito in varie occasioni, sono assolutamente necessari.

Chiedo dunque ai presentatori se intendono riformulare l'emendamento nel senso di finanziare la spesa riguardante l'Osservatorio dei servizi idrici su un altro capitolo o riproporre la questione con un eventuale ordine del giorno.

DE CORATO. Ritiro l'emendamento 2019-Tab.9.1 e lo trasformo nel seguente ordine del giorno:

«l'8^a Commissione permanente del Senato,

esaminato lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1996,

invita il Governo:

a tenere nel giusto conto le esigenze del Comitato per la vigilanza sull'uso delle risorse idriche e dell'Osservatorio dei servizi idrici che, con l'attuale stanziamento sul capitolo 1160, riescono a stento a sopperire alle spese correnti, mentre, per la delicatezza del compito loro assegnato, necessitano di maggiori risorse finanziarie».

(0/2019/2/8-Tab.9)

MEDURI, DE CORATO, RAGNO, DE MASI

PEDRAZZINI, relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Esprimo parere favorevole.

BARATTA, *ministro dei lavori pubblici*. Accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2019/2/8-Tab.9.

È approvato.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto favorevole alla 5^a Commissione, sulle tabelle 9 e 9-bis nonché sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

Propongo che tale incarico sia affidato al senatore Pedrazzini.

FALQUI. Esprimo a nome del mio Gruppo un voto contrario sulle tabelle che riguardano i lavori pubblici; sia per le considerazioni di merito già espresse nel corso della discussione, sia per il principio, per il nostro Gruppo di primaria importanza politica - che ribadiremo poi nella discussione sul disegno di legge collegato - concernente il mantenimento da parte di questo Governo anche nei documenti di bilancio dell'intenzione di accorpate il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dell'ambiente. Si tratta a nostro avviso di una questione di primaria importanza politica che quindi condiziona il giudizio sul complesso delle risorse indicate nelle tabelle con una destinazione che noi non condividiamo.

MEDURI. Annuncio il voto contrario della mia parte politica con un certo disagio, poichè devo riconoscere che il Ministro ha dimostrato attenzione a molti problemi; dobbiamo altresì riconoscere che la nuova gestione dell'Anas si pone in un modo diverso e certamente più corretto rispetto ai problemi del territorio. Ciò nonostante, ai fini di una valutazione complessiva sulla manovra economica, esprimiamo un voto contrario.

BACCARINI. Esprimo un convinto voto favorevole. Non ritengo sia questa la sede per entrare nel merito delle questioni che sollevava il collega Falqui. D'altronde vi è un problema generale di accorpamento di diversi Ministeri; in particolare non so se il Ministero dei lavori pubblici debba essere orientato verso l'ambiente o piuttosto inteso come un Ministero della mobilità, quale si è ipotizzato. Si tratta di problemi di grande impatto ed importanza, che possono quindi aprire scenari positivi o negativi (comprendo al riguardo la reazione dei Verdi).

Vorrei comunque sottolineare due aspetti. Sul piano operativo ho già detto prima che avevamo tutti insieme dichiarato l'intangibilità, almeno per quanto ci riguarda, delle tabelle, anche perchè l'Anas ed il Ministero negli ultimi anni hanno speso poco più della metà degli stanziamenti. L'unico dato positivo è che sembra che quanto è rimasto verrà utilizzato.

Insieme ad altri colleghi avevamo predisposto un ordine del giorno che fa riferimento ad una interrogazione della quale credo il Ministro abbia avuto conoscenza. A mio avviso questa fase così delicata di riordino dell'Anas dovrebbe essere collegata ad un processo reale e radicale di riclassificazione delle strade nazionali. Anche questo comunque deve essere un processo graduale, che deve partire dal Nord e non deve dare

luogo ad ulteriori divaricazioni nel paese. È necessario che le forze politiche e sociali del Nord si rendano conto del fatto che un processo troppo rapido di regionalizzazione creerebbe scompensi e dicotomie insopportabili tra Nord, Centro e Sud.

Il Nord deve inoltre valutare con grande serenità la situazione di fatto: la sua rete stradale è in gran parte autostradale o superstradale. Non chiedo ora una risposta al Ministro, anche perchè la sede propria sarà quella di una più ampia delega di decentramento che verrà accordata al Ministero.

CARPINELLI. Desidero annunciare il voto favorevole del mio Gruppo.

PEDRAZZINI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156.* Annuncio il voto favorevole della mia parte politica.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la mia proposta.

È approvata.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei documenti di bilancio ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 11.

GIOVEDÌ 12 OTTOBRE 1995
(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente DE PAOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

(2019) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998

(2019-bis) Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1996 e bilancio pluriennale per il triennio 1996-1998 e bilancio programmatico per gli anni finanziari 1996-1998

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1996 e relativa Nota di variazioni

(2156) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1996)

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporto favorevole con osservazioni alla 5^a Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento, sulle tabelle 10 e 10-bis)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2019 e 2019-bis (tabelle 10 e 10-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2156.

Riprendiamo l'esame congiunto sospeso nella seduta antimeridiana.

GEI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156. Signor Presidente, colleghi, devo manifestare un certo disagio per i modi e le forme con cui si affronta questa sessione di bilancio. Intendo dire che i Ministeri stanno subendo una trasformazione, in particolare il Ministero dei trasporti e della navigazione. Nel passato la sessione di bilancio dava al Parlamento l'occasione per fornire indirizzi politici attraverso un lavoro sugli stanziamenti, laddove si registra ora una profonda trasformazione: il Ministero opera attraverso tutta una serie di enti e società (basti pensare alla Ferrovie S.p.A. che in questo momento sfugge alla possibilità di un'incidenza immediata da parte del Parlamento e ad altre realtà). Quindi in questa fase è scemata la possibilità da parte nostra di fornire indirizzi. Ciò crea una certa difficoltà al nostro lavoro dal momento che la sessione di bilancio dovrebbe rappresentare un momento di verifica e di indirizzo da parte del Parlamento sull'azione di Governo e, nello specifico, di

approvazione complessiva della strategia nel settore dei trasporti che è estremamente articolato e complesso.

Ritengo comunque che alcuni risultati positivi siano stati conseguiti. Mi riferisco, ad esempio, alla diminuzione delle spese correnti rispetto al presente esercizio; anche se esse rappresentano ancora il 52 per cento del totale dobbiamo tener presente che gran parte di queste spese costituiscono trasferimenti ad altre realtà o aziende. Si tratta quindi di un risultato abbastanza positivo, così come lo è quello della riduzione dei residui passivi.

Passando ad un esame complessivo dei vari settori in cui si articola il sistema dei trasporti in Italia, interpretando anche il dibattito che si è svolto in questi giorni, devo manifestare un certo disagio nei confronti di alcune situazioni, quale ad esempio quella della Ferrovie S.p.A.; disagio che è stato manifestato recentemente da questa Commissione attraverso un articolato parere contrario sul contratto di programma. Colgo pertanto la presente occasione per invitare il Ministro, in sede di un'eventuale rinegoziazione di detto contratto, a tenere conto delle osservazioni espresse all'unanimità da parte di questa Commissione, che costituiranno parte integrante del parere che stenderò quale relatore.

Altra situazione di disagio piuttosto rilevante concerne il settore del trasporto aereo. La vicenda dei controllori di volo, circa la quale non siamo a conoscenza di una possibile soluzione, sta creando un forte malessere; addirittura nella giornata di ieri in alcuni aeroporti si è arrivati a contestazioni pesantissime da parte dei viaggiatori nei confronti degli incolpevoli addetti ai *check-in*. Tale vicenda oltretutto si complica poichè abbiamo avuto notizia che in sede di una possibile conclusione di questa vertenza sarebbe stata fatta l'ipotesi di non trasformare l'Anav in società per azioni, come deciso dal Parlamento con legge dello Stato, bensì di realizzare un ente pubblico economico. Spero quindi che il Ministro in sede di replica possa fornirci delucidazioni al riguardo, dal momento che se così fosse si delineerebbe una spiacevole situazione di contrasto tra Parlamento e Governo che non contribuirebbe di certo a fare chiarezza.

Sempre con riferimento al settore del trasporto aereo, esiste un altro interrogativo che riguarda la vicenda dell'Alitalia nel suo complesso, con l'ipotesi di una ricapitalizzazione e tutto ciò che ne conseguirebbe. Se non saranno assunti tempestivamente e con decisione dei provvedimenti probabilmente questa Compagnia si troverà a malpartito, anche perchè le tutele nei suoi confronti, dovute ad un certo monopolio che fino ad ora essa aveva detenuto, non potranno - sia in conseguenza della *deregulation* interna sia della *deregulation* che interverrà nel 1997 - continuare ad essere poste in essere.

Desidero sollevare inoltre la questione di Civilavia, che pare non incida sull'organizzazione del trasporto aereo, che sembra avere eccessivi ritardi in tutte le procedure di sua competenza e che sembra stia addirittura abdicando al proprio ruolo, in particolare su di una questione importante collegata alla *deregulation*; mi riferisco alla gestione delle bande orarie, che risulta essere ancora in mano all'Alitalia, in contrasto con l'esigenza di garanzia di pluralità per tutti i vettori.

Riguardo alla questione del trasporto per conto terzi i documenti in esame prevedono diversi stanziamenti; tuttavia anche in questo caso ap-

pare opportuno che il Governo, di intesa con il Parlamento, avvii una fase di riforma profonda di questo settore che si trova in forte difficoltà nel rapporto con i vettori esteri. Le nostre quote di mercato stanno diminuendo; abbiamo una legislazione protezionistica che rischia di essere posta in mora (ed in effetti per alcune parti ciò è già accaduto) dalla Comunità europea; in particolare per quanto riguarda il sistema di controllo delle tariffe che è estremamente rigido e che porta a minare la concorrenza mi sembra siano intervenuti dei pronunciamenti da parte dell'autorità di tutela della libera concorrenza. Così pure abbiamo problemi in ordine alla possibilità per il vettore di acquisire nuovi autocarri e nuove licenze. Nel bilancio sono previsti interventi a favore dell'intermodalità che però, a mio avviso, sono ancora modesti. Spero che in prospettiva vi sia la possibilità di aumentare notevolmente questa partita, in quanto l'intermodalità è il meccanismo per dare celerità ed efficienza al trasporto.

Ritengo che per quanto riguarda il trasporto locale sia stato compiuto un passo in avanti positivo, anche se timido, con l'attribuzione alle regioni di una quota dell'accisa sui carburanti. È questo il primo passo verso una responsabilizzazione e l'esercizio di una vera autonomia in questo settore, necessario ma estremamente costoso.

Viene affrontata anche la questione del sistema idroviario che merita una riflessione piuttosto ampia, considerata l'esigenza di decongestionare il traffico delle merci, soprattutto nella zona più trafficata d'Italia, la Valle Padana, dove esistono strutture naturali che, se opportunamente modificate con rifinanziamenti di leggi esistenti, potrebbero offrire all'Italia un sistema efficace di trasporto su acqua.

Anche per quanto riguarda il sistema portuale, per il quale si è fatto molto in questo anno dal punto di vista legislativo, esiste la necessità di sbloccare alcune pastoie burocratiche che impediscono l'erogazione reale di fondi. Mi riferisco in particolare alla legge n. 343 dell'8 agosto 1995, che però non ha ancora prodotto i suoi effetti.

Vi è infine una questione che attiene all'organizzazione del Ministero: sia interpretando l'opinione della Commissione, sia riproponendo temi affrontati nella precedente sessione di bilancio, noi riteniamo che il Ministero si debba trasformare per far fronte alle nuove esigenze e quindi al ruolo, che esso deve conservare, di indirizzo e di controllo.

Rilevo in particolare una certa difficoltà di funzionamento della Direzione generale della Motorizzazione civile che gestisce gran parte del bilancio del Ministero dei trasporti, dalla motorizzazione civile propriamente detta al trasporto su gomma, alle funivie e tranvie, alle ferrovie in concessione. Essa quindi non ha l'opportunità, in questa massa caotica di problemi, di svolgere la propria funzione di indirizzo, di controllo e di supporto amministrativo.

In particolare, questo disagio della Direzione della Motorizzazione civile si ripercuote sulle realtà periferiche, dove siamo ben lungi dall'efficienza e dove spesso l'apparato burocratico prevarica nei confronti degli stessi indirizzi ministeriali previsti dalla legge.

A questo proposito, vorrei fare un accenno alla questione, marginale ma indicativa di una situazione, della abilitazione a guidare le autoambulanze. Il Governo ha emanato un decreto-legge, che il Parlamento ha convertito in legge con modificazioni; con questo provvedimento sono

state semplificate le procedure ma alcuni ispettorati, come quello di Firenze e di alcune zone della Toscana, impediscono che cittadini volontari possano avere questa abilitazione, pretendendo documenti non previsti dalla legge e cercando di irrigidire al massimo le procedure. Questo sta a dimostrare come la Direzione della motorizzazione civile non funzioni, per cui ritengo che vi debba essere un intervento deciso sia su chi la gestisce sia sulla organizzazione.

Ho cercato di fornire una serie di indicazioni di prospettiva per l'attività del Ministero, fermo restando che per le ristrettezze economiche che sta vivendo il paese, nell'esigenza di contenere il *deficit* pubblico, era a mio avviso difficile fare altro. Ritengo perciò, sulla base delle condizioni politiche esistenti e della situazione economica che ci limita notevolmente, di poter esprimere un parere favorevole al disegno di legge finanziaria, per quanto di nostra competenza, e alla tabella dei trasporti del bilancio, invitando comunque il Governo a far tesoro delle indicazioni che sono emerse durante il nostro dibattito e ad avviare una trasformazione del Ministero da ministero di gestione a ministero di coordinamento e di indirizzo.

CARVALE, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Onorevole Presidente, sono grato al senatore Gei per la puntuale relazione con la quale ha avviato il dibattito sul bilancio del Ministero e sulla legge finanziaria in sintonia con quanto ho affermato nel momento in cui ho assunto la responsabilità di Ministro dei trasporti e della navigazione, soprattutto sotto i profili che ha menzionato da ultimo il relatore.

Mi riferisco innanzitutto a talune riflessioni sulle spese del Ministero che aumentano, in termini di competenza, di complessivi 169,6 miliardi portando il totale del bilancio, a legislazione vigente - e sottolineo a «legislazione vigente», cioè prima della finanziaria - a 7.228,4 miliardi. Tale ammontare, infatti, si ridurrà di 196,3 miliardi portando il totale complessivo del bilancio a 7.032,1 miliardi, quando le autorizzazioni di cui alle tabelle C e F verranno «calate» nel bilancio, cioè quando sarà approvata la legge finanziaria.

È un totale che non lascia molto spazio alla organizzazione e alla programmazione delle risorse, alla luce degli obiettivi di controllo della gestione e di analisi dei risultati indicati dal decreto legislativo n. 29 del 1993 (che riguarda, come è noto, la riorganizzazione della pubblica amministrazione), atteso che le risorse provengono, in massima parte, da autorizzazioni legislative che conferiscono al bilancio un carattere di elevata rigidità.

Infatti, come anche il senatore Gei ha messo in evidenza nella sua relazione, gli aumenti derivano, per la parte corrente, dall'entrata in vigore della nuova legge sul sistema previdenziale che prevede già dal 1° gennaio 1996 un'aliquota contributiva pensionistica a carico delle amministrazioni pubbliche. Per il conto capitale gli aumenti derivano nella loro totalità dalla incidenza di leggi preesistenti e dalle autorizzazioni recate dall'entrata in vigore del decreto-legge sulla cantieristica che ha disposto un aumento di provvidenze per i cantieri navali e l'armamento.

In merito alla proposta di legge finanziaria 1996, mi preme rilevare come per il prossimo anno non sia più prevista la disposizione relativa

al fondo nazionale trasporti per le aziende di trasporto pubblico locale. Infatti, secondo quanto disposto nel disegno di legge collegato alla finanziaria, tale trasferimento è stato abolito e sostituito in parte dall'attribuzione alle regioni di una quota dell'accisa sulla benzina e in parte da un fondo perequativo tra l'ammontare del gettito assicurato dall'accisa e l'ammontare dei trasferimenti ricevuti dalle regioni a vario titolo.

L'inserimento, nel disegno di legge collegato alla finanziaria 1996, di una delega al Governo a tracciare le linee direttive per iniziare il processo di razionalizzazione e riorganizzazione del trasporto pubblico locale si colloca nell'ambito di un avvio del federalismo fiscale cui il Governo è stato impegnato dal Parlamento in sede di approvazione del Documento di programmazione economica e finanziaria.

Al Governo è parso opportuno muoversi in questa direzione date le condizioni assai gravi in cui versa il settore del trasporto pubblico locale, inteso nella sua accezione più ampia, comprendente quindi i servizi su ferro di interesse regionale e locale. Condizione peraltro ben nota a questa Commissione e che perciò non mi dilungherò a descrivere.

Vorrei illustrare invece brevemente alcuni principi ispiratori della delega che mi paiono particolarmente significativi e meritevoli di approfondimenti: il primo è la coincidenza tra soggetti che forniscono i servizi e soggetti che si procurano i finanziamenti, al fine di rendere tali soggetti pienamente responsabili sul piano economico-finanziario, innovando fortemente rispetto alla situazione precedente; il secondo principio è l'unificazione presso un solo soggetto delle responsabilità di programmazione e di spesa relativamente a tutte le modalità di trasporto pubblico locale, su ferro e su gomma, in modo che siano correttamente percepiti i costi e i benefici delle diverse alternative di servizio e che sia incentivata una razionalizzazione dell'offerta anche con l'eliminazione di duplicazioni di servizio non funzionali, di cui esistono parecchi esempi.

Da qui il progressivo trasferimento alle regioni del compito di stipulare contratti di servizio con le società che gestiscono i servizi di trasporto (incluse le Ferrovie dello Stato), previa attribuzione delle adeguate risorse, tramite un ulteriore trasferimento alle regioni di quote dell'accisa sulla benzina o di altri tributi e previo arricchimento del fondo perequativo previsto all'articolo 17 del disegno di legge collegato alla finanziaria.

Il terzo principio è la possibilità per regioni ed enti locali di variare le quote di finanziamento che vanno ai trasporti, al fine di rispondere in modo appropriato alle esigenze dell'utenza.

Il quarto principio riguarda la gestione dei servizi e prevede l'introduzione di concessioni legate a contratti di servizio, con caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio dell'ente concedente. E ciò, sia al fine di evitare la continua formazione di ingenti disavanzi nelle aziende esercenti il servizio, che lo Stato è periodicamente chiamato a ripianare, sia al fine di dare maggiore flessibilità alla programmazione dei servizi e di introdurre elementi di concorrenza tra potenziali soggetti gestori.

In questo quadro le regioni e gli enti locali dovranno affinare le loro capacità di programmazione, le loro capacità di studiare e predisporre i

contratti di servizio con i soggetti gestori e di esercitare i necessari controlli, cioè si dovranno dotare anche di uffici tecnici capaci di svolgere questi compiti nuovi.

È stata opportunamente prevista una fase di transizione durante la quale per le ferrovie in gestione commissariale governativa dovrà essere preparato e attuato in tre anni un piano di ristrutturazione e riorganizzazione, guidato dal soggetto che sembra oggi più attrezzato a un simile compito, cioè le Ferrovie dello Stato, sotto il diretto controllo del Ministero dei trasporti. Il piano dovrà prevedere anche il futuro assetto societario delle aziende ferroviarie attualmente in regime di gestione commissariale governativa.

Mi preme chiarire, a questo proposito, che non è previsto alcun trasferimento alle regioni della proprietà e quindi degli oneri di ferrovie dissestate. In ottemperanza ai principi ispiratori che ho cercato di illustrare or ora, infatti, le regioni non saranno chiamate a gestire aziende di trasporto, ma a stipulare con esse contratti di servizio.

Non nascondo affatto che la costituzione, per un periodo transitorio, di un fondo di riequilibrio, con vincolo di destinazione al trasporto locale, era nei miei auspici, data la specificità e la gravità degli squilibri territoriali nel comparto dei trasporti. Tra l'altro, nella definizione dei criteri per l'accesso e la ripartizione di un simile fondo si avrebbe la possibilità di introdurre importanti elementi di ulteriore incentivo alla razionalizzazione dei servizi. Purtroppo, le ristrettezze in cui si dibatte la finanza pubblica e le esigenze di altri comparti di spesa hanno impedito che un simile fondo venisse previsto nel disegno di legge finanziaria per il 1996. Tuttavia, come ha avuto modo di ricordare il Presidente del Consiglio, il Governo è aperto a tutti i suggerimenti che il Parlamento, nella sua sovranità, vorrà indicare, nel rispetto dei saldi globali della manovra predisposta.

Sono poi grato al senatore Carpinelli della sua osservazione circa il sistema antincendi negli aeroporti in quanto mi dà modo di evidenziare che l'assegnazione dei servizi antincendi aeroportuali, prevista nell'articolo 3 della finanziaria, ai titolari di concessione (articolo 776 del codice della navigazione) e di licenza (articolo 788 del codice della navigazione) risulta di difficile attuazione in quanto i soggetti individuati sono «vettori» e non «gestori» di aeroporti.

Sarebbe stata necessaria una norma per assegnare la cura e le spese del servizio antincendio alle società di capitale di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, mantenendo a carico dello Stato i servizi antincendi negli aeroporti privi di ente gestore, vale a dire gestiti direttamente dallo Stato.

L'attuale testo del disegno di legge finanziaria, già approvato dal Governo, non contiene ancora - mi pare - strumenti sufficienti per una rapida definizione del nuovo assetto gestionale (cioè la privatizzazione) degli aeroporti italiani, previsto da leggi precedenti (la n. 537 del 1993 e la n. 351 del 1995); e, in questo senso, ci impegneremo ad operare perchè la situazione si modifichi in senso positivo.

Mi soffermo ora, sia pure brevemente, su alcune questioni che sono state sollevate nel corso del dibattito.

Come ho avuto modo di segnalare in altri interventi in questa sede parlamentare in merito al contratto di programma e al contratto di ser-

vizio con le Ferrovie dello Stato, una delle prime questioni che ho dovuto affrontare dopo la nomina a Ministro dei trasporti è stata la valutazione dei documenti predisposti dal precedente Governo per l'invio al Parlamento. Mi è subito apparso evidente che il Ministero deve dotarsi di strumenti che consentano di acquisire le conoscenze necessarie per sviluppare analisi sufficientemente approfondite sui contenuti tecnico-economici dei contratti e per operare i successivi controlli sull'applicazione dei medesimi.

È in quest'ottica che sono state introdotte nei documenti alcune modifiche, a mio avviso significative, intese, da un lato, a dotare il Ministero dei necessari strumenti di analisi e di valutazione, dall'altro, a realizzare la base normativa per consentire più incisivi controlli.

A ciò deve aggiungersi che un riesame ancora più approfondito avrebbe comunque richiesto tempi assai prolungati. Devo ricordare in proposito che sono stato invitato dai parlamentari ad operare il più rapidamente possibile nell'intento di trasmettere al Parlamento il contratto di programma e il contratto di servizio nel più breve tempo possibile: ogni giorno di ritardo veniva da più parti giudicato con severità.

Comunque - come ho dichiarato ieri alla Commissione trasporti della Camera - sono pronto a valutare eventuali proposte di modifica e di integrazione delle tabelle (perchè mi riferisco a queste, ovviamente) da concordare con le Ferrovie dello Stato. In questa prospettiva mi ero espresso anche nel corso del recente dibattito presso questa Commissione del Senato, subordinando peraltro l'accoglimento di eventuali proposte di integrazioni della tabella C alle analisi finanziarie ed economico-sociali previste dal contratto di programma ed al reperimento delle necessarie disponibilità finanziarie.

Sotto il profilo dei rapporti tra Ministero dei trasporti e società Ferrovie dello Stato, assume rilievo anche la questione del piano d'impresa.

L'articolo 4 del contratto di programma al paragrafo 2 prevede lo strumento del piano d'impresa Ferrovie dello Stato 1996-1998, da presentarsi ai Ministri attraverso i quali si esercitano i diritti dell'azionista pubblico entro 60 giorni dalla stipula del contratto, come sede nella quale dovranno essere definiti, da un lato, gli obiettivi di efficienza e di economicità ai quali le stesse Ferrovie dello Stato devono pervenire nel suddetto periodo e, dall'altro, i relativi indicatori economico-finanziari.

In effetti il piano è l'atto con il quale la proprietà dell'impresa, in questo caso lo Stato, unico azionista rappresentato dal Ministero del tesoro di concerto con il Ministero del bilancio e con il Ministero dei trasporti, definisce gli obiettivi che l'impresa medesima dovrà raggiungere in un determinato arco di tempo. In proposito assume particolare rilievo la delicata questione del consiglio d'amministrazione dell'azienda nel quale, ai sensi della delibera del CIPE in data 12 agosto 1992, devono essere rappresentati i Ministeri del tesoro, dei trasporti e del bilancio. La presenza attiva dei rappresentanti di tali Ministeri, intesa a garantire l'esercizio dei diritti dell'azionista, rappresenta un elemento essenziale anche ai fini della definizione del piano d'impresa.

Non sono affatto contrario a che il Parlamento, esercitando il suo diritto dovere di controllo sugli atti di governo, esamini le linee di indirizzo che l'azionista dovrà indicare alla Società prima che questa prov-

veda a formulare una proposta di piano. Si deve peraltro osservare che il piano d'impresa è strumento che ha natura squisitamente aziendale e che ha finalità assai diverse da quelle di un contratto di programma. In particolare sono estranei al piano d'impresa gli obiettivi di carattere sociale. Se si andasse oltre quanto appena detto verrebbe a cadere ogni differenziazione tra la situazione esistente prima del 1985 con l'azienda autonoma Ferrovie dello Stato, il cui bilancio costituiva un'appendice del Ministero dei trasporti e veniva approvato dal Parlamento mediante la legge di bilancio.

Vorrei fare inoltre una breve puntualizzazione sulla questione del piano generale dei trasporti, nell'ambito del quale potrebbe essere avviata a soluzione anche la questione relativa al riequilibrio degli investimenti tra il Nord ed il Sud d'Italia.

Per avviare una strategia di riequilibrio dell'intervento pubblico occorre un vasto disegno, che coincide in larga misura con la strategia comunitaria: i meccanismi di mercato non si contrappongono, in linea di principio, agli obiettivi sociali, ma anzi possono consentire di liberare risorse aggiuntive. Alla pianificazione dello Stato e degli enti locali devono essere demandati la definizione degli obiettivi sociali da raggiungere, le strategie di investimento infrastrutturali, la gestione dei problemi ambientali e la tutela delle categorie meno protette. Occorre tuttavia riaffermare al tempo stesso che ogni azione diretta al conseguimento di questi obiettivi deve essere condotta con efficienza e rigore e deve essere fondata su una comparazione tra costi e benefici effettivi per la collettività.

In particolare ai fini del riequilibrio non credo sia opportuno escludere aprioristicamente la possibilità di forme di trasporto alternative al mezzo ferroviario che in rapporto alla collocazione geografica e all'intensità del traffico potrebbero in taluni casi essere più vantaggiose per le popolazioni locali in relazione alla rapidità, all'efficienza e alla fruibilità dei collegamenti.

Da ciò pertanto la necessità di un rilancio della pianificazione del settore, che è oggi di fatto paralizzata dall'abolizione del Cipet e dalla perdurante frammentazione di competenze. Su questo terreno il Ministero ha avviato una riflessione per la ricostituzione di un organismo tecnico di aggiornamento del piano generale dei trasporti che, partendo dal positivo lavoro già svolto dal Cipet, lo collochi in una prospettiva organica dei complessi problemi del settore. L'auspicio che formulo è che tale riflessione conduca rapidamente a risultati concreti e tangibili.

Più in particolare, il contratto di programma prevede investimenti nelle regioni meridionali per complessivi 15.796 miliardi, pari al 36 per cento degli investimenti per interventi territorialmente localizzabili, pari a loro volta a complessivi 43.550 miliardi. Se a quest'ultima cifra si aggiungono i 3.500 miliardi per il fondo di ristrutturazione industriale e gli 8.050 miliardi per gli acquisti di materiale rotabile, si ha il totale delle risorse pubbliche previste per il finanziamento del contratto di programma, ovvero 55.100 miliardi.

Non mi sembra quindi esatto affermare che il contratto di programma dimentica il Sud.

MEDURI. Gli acquisti di materiale rotabile vanno al Sud? Le ho scritto tre lettere sulla questione dell'Omega e non ho avuto alcuna risposta.

CARVALE, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Non è esatto quindi affermare che il contratto di programma dimentica il Sud; sottolineo inoltre che tra gli interventi territorialmente localizzabili sono compresi anche gli investimenti per il sistema ad alta velocità sull'asse Torino-Milano-Roma-Napoli.

Comunque, subordinatamente all'approvazione dei finanziamenti di cui all'articolo 4 della legge finanziaria, sarà possibile procedere agli investimenti, non coperti con le risorse del contratto di programma, relativi alla Orte-Falconara, alla Pontremolese, alla Napoli-Bari, alla Messina-Palermo-Siracusa. Per quanto concerne la Napoli-Reggio Calabria si potrà procedere allo studio di fattibilità e progettazione di massima per il prolungamento ad alta velocità da Napoli a Reggio.

Si consideri inoltre che anche il Sud sarà servito dal nuovo materiale rotabile specializzato per i servizi *intercity* veloci e di qualità. Infatti l'ETR 500 sarà utilizzato lungo la tirrenica fino a Reggio Calabria e lungo l'adriatica fino a Bari (e successivamente fino a Lecce quando saranno completati il raddoppio e l'elettrificazione). Gli ETR 460 e 450, i cosiddetti pendolini, saranno utilizzati sulla Roma-Pescara, sulla Roma-Napoli-Foggia, sulla Roma-Napoli-Potenza-Taranto, sulla Bari-Taranto-Cosenza-Reggio Calabria, sulla Messina-Palermo e sulla Messina-Siracusa. I pendolini *diesel* saranno utilizzati sulla Taranto-Crotone-Reggio Calabria, sulla Roma-Campobasso e sulla Cagliari-Sassari-Olbia.

Infine le Ferrovie hanno in corso una serie di confronti con le regioni meridionali finalizzati sia a qualificare ed a rendere condivisi i progetti e gli investimenti coperti dal contratto di programma, sia ad individuare puntualmente le esigenze del servizio da soddisfare in maniera più efficace con le risorse già disponibili, sia infine ad individuare ulteriori fabbisogni di interventi che potranno essere soddisfatti con risorse ulteriori da destinare al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del nostro paese.

In tale quadro un accordo di programma è stato già stipulato tra le Ferrovie dello Stato e la regione Sardegna (articolo 4 della legge finanziaria).

Un'ultima considerazione. Il potenziamento della direttrice adriatica con il completamento del raddoppio e della elettrificazione fino a Lecce, il potenziamento dell'asse Napoli-Milano-Torino, il potenziamento della trasversale tirrenico-ionica-adriatica Paola-Cosenza-Sibari-Metaponto-Taranto-Bari, produrranno «effetti- rete» trainanti su tutto il complesso delle relazioni su rotaia sia interne al Sud, che tra il Sud ed il resto d'Italia e d'Europa.

Se a questo si aggiungono due degli interventi di più ampia portata, finalizzati in via diretta ed esclusiva al traffico merci, tra quelli realizzati al Sud, ovvero il nuovo scalo merci di Marcianise e la partecipazione delle Ferrovie dello Stato all'«operazione Gioia Tauro» mediante l'inserimento del nuovo porto nella direttrice tirrenica e, per suo tramite, nella grande rete transeuropea, si hanno elementi

per un giudizio complessivamente equilibrato sullo sforzo realizzato per dare concrete risposte alle domande del Sud.

SCIVOLETTO. Vorrei chiedere notizie, cogliendo l'occasione della presenza in questa sede del Ministro dei trasporti, circa il tipo di copertura finanziaria relativo all'accordo con la regione Sardegna.

FALQUI. La questione posta dal senatore Scivoletto mi sembra molto importante e sarebbe importante avere una risposta dal Ministro.

CARPINELLI. Signor Presidente, insieme ad altri colleghi ho presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

esaminato lo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per il 1996,

richiamato il decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito dalla legge 3 agosto 1995, n. 351,

impegna il Governo

a riferire entro tempi brevi alla Commissione competente circa lo stato di attuazione della riorganizzazione dell'ANAV, con particolare riferimento anche al decentramento relativo alle attività di formazione professionale come previsto nella citata legge».

0/2019/1/8-Tab. 10

CARPINELLI, SCIVOLETTO, BACCARINI, FALOMI,
BOSCO, ROGNONI, PELLEGRINO, ANGELONI

GEI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2156*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno.

CARVALE, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, dichiaro che il Governo accoglie questo ordine del giorno e informo che è in corso la fase conclusiva - mi auguro - e cruciale di questa lunga, delicata e difficilissima trattativa. Le organizzazioni sindacali sono state convocate questo pomeriggio a Palazzo Chigi e quindi ci accingiamo a fare l'ultimo sforzo per arrivare a una conclusione equilibrata di una importante vicenda che troppo a lungo ha pesato sulla tranquillità e sulla sicurezza, quella dei tempi di partenza dei cittadini, non quella dei voli, e che ha creato eccessivi disagi per i cittadini stessi.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2019/1/8-Tab.10, presentato dal senatore Carpinelli e da altri senatori.

È approvato.

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

Propongo di affidare l'incarico di redigere un rapporto favorevole, con osservazioni, sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle corrispondenti parti del disegno di legge finanziaria, al senatore Gei.

FALQUI. Signor Presidente, intervengo per dichiarare il mio voto contrario alla proposta da lei avanzata.

TERRACINI. Signor Presidente, anch'io dichiaro il mio voto contrario alla sua proposta.

RAGNO. Signor Presidente, intervengo per dichiarare il mio voto contrario alla proposta da lei avanzata.

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 16,10.