

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO
PER L'ANNO FINANZIARIO 1993 E BILANCIO PLURIENNALE
PER IL TRIENNIO 1993-1995 (n. 797)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno
finanziario 1993**

e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti
per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni
(Tabelle 10 e 10-ter)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni
per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni
(Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)**

**Stato di previsione del Ministero della marina mercantile
per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni
(Tabelle 17 e 17-ter)**

**DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1993) (n. 796)**

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

GIOVEDÌ 26 NOVEMBRE 1992

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 10 e 10-ter)

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)» (796), approvato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 5, 9, 20 e <i>passim</i>
ANGELONI (PDS)	20
FABRIS (DC)	18
FAGNI (Rifond. Com.)	16, 20, 25
LIBERATORI (PSI), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796	15
LOMBARDI (DC), relatore alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796	6, 20
PAGANI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni	20, 25
PINNA (PDS)	9

VENERDÌ 27 NOVEMBRE 1992

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 10 e 10-ter)

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)» (796), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

- Fabris (DC)	Pag. 31, 32, 35 e <i>passim</i>
- Franza (PSI)	27, 29, 32
COCCIU (PSI), relatore alla Commissione sulle tabelle 17 e 17-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796	28
FABRIS (DC)	29, 37
LIBERATORI (PSI), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796	32, 36, 40
MAISANO GRASSI (Verdi-La Rete)	31
NERLI (PDS)	31, 36

MARTEDÌ 1º DICEMBRE 1992

(Antimeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)

8ª COMMISSIONE

797 e 796

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 10 e 10-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)» (796), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 42, 44, 56 e passim
ANGELONI (PDS)	47, 62
COVELLO (DC)	54, 66, 67
Di BENEDETTO (DC), relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796	43, 57, 64 e passim
FABRIS (DC)	44
FAGNI (Rifond. Com.)	51, 59, 61
MAISANO GRASSI (Verdi-La Rete)	61
MERLONI, ministro dei lavori pubblici	58, 59, 61 e passim

MARTEDÌ 1º DICEMBRE 1992

(Pomeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 10 e 10-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)» (796), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti favorevoli, ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento)

PRESIDENTE:

- Fabris (DC)	Pag. 100, 101
- Franza (PSI)	68, 75, 76 e passim
ANGELONI (PDS)	101
COVELLO (DC)	77
CURSI, sottosegretario di Stato per i trasporti	83, 88, 96
FABRIS (DC)	79, 82
FAGNI (Rifond. Com.)	76, 81, 93 e passim
LOMBARDI (DC), relatore alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796	72, 76
MERLONI, ministro dei lavori pubblici	101
NERLI (PDS)	73, 75
PAGANI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni	73, 76
PINNA (PDS)	71, 75, 76 e passim
SENESI (PDS)	81, 82, 91 e passim

GIOVEDÌ 26 NOVEMBRE 1992

Presidenza del Presidente FRANZA

Interviene il ministro delle poste e telecomunicazioni Pagani.

I lavori hanno inizio alle ore 15,45.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (**Tabelle 1, 9-bis e 9-ter**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (**Tabelle 10 e 10-ter**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (**Tabelle 11, 11-bis e 11-ter**)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (**Tabelle 17 e 17-ter**)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)» (796), approvato dalla Camera dei deputati
(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 10 e 10-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 11, 11-bis e 11-ter), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 17 e 17-ter) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Lombardi di riferire alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796.

LOMBARDI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796.* Signor Presidente, il bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha una scarsissima rilevanza essendo limitato a sostenere le spese del personale addetto al Gabinetto del Ministro, alla sua segreteria particolare e a quella dei sottosegretari. Acquista rilevanza invece quello delle due aziende autonome rappresentate dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici (ASST), in cui si articola questo dicastero, che costituiscono le realtà operative e di servizio.

Passando all'esame del bilancio dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il 1993, il dato da sottolineare è il raddoppio del saldo passivo fra entrate e spese che, rispetto al 1992, è passato da 1.667 miliardi a 3.842 miliardi. Analizzando i dati dettagliatamente, le entrate correnti ammontano a 12.396 miliardi, le entrate in conto capitale sono 1.129 miliardi e quelle per prestiti 4.042, per un totale di 17.567. In particolare, si registra una diminuzione rilevante nelle entrate per alcune voci: 18.340 milioni, i servizi postali; 300.038 milioni, i servizi di bancoposta; 298.339 milioni, i servizi postali e di telecomunicazioni.

Per quanto concerne le spese, che ammontano ad un totale di 17.567 miliardi, le spese correnti registrano 16.530 miliardi, le spese in conto capitale 755 miliardi e quelle per rimborso prestiti 282 miliardi. Il dato significativo è l'aumento quasi generalizzato delle spese per voci diverse, che, rispetto al 1992, ammonta a 1.824 miliardi.

Quanto alle spese correnti, occorre sottolineare che 9.634 miliardi, pari al 54,8 per cento del totale, riguardano le spese per il personale in servizio, a cui vanno aggiunti 2.241 miliardi per il personale in quiescenza, per un totale quindi di 11.875 miliardi, pari al 67,6 per cento del totale. Soltanto 2.582 miliardi, pari al 15 per cento circa, sono riservati all'acquisto di beni e servizi. I residui passivi ammontano a 4.322 miliardi.

Queste cifre evidenziano la scarsa credibilità dei programmi triennali che vengono predisposti poichè essi non trovano quasi mai riscontro in un'effettiva possibilità di investimenti ai fini di una maggiore efficienza dell'amministrazione e per il conseguimento di adeguati livelli nell'offerta dei servizi e nel raggiungimento di obiettivi strategici.

Il programma triennale predisposto dalla legge finanziaria 1991 prevedeva per il settore delle telecomunicazioni (proprio per rilanciare questo settore di cui tutti conoscono l'importanza) un investimento di circa 1.600 miliardi; adesso per il 1993 sono stati stanziati circa 200 miliardi. Ho voluto portare questo esempio per sintetizzare; infatti anche per altre voci siamo sullo stesso termine di paragone. È chiaro che tutto ciò rende inutile una programmazione, soprattutto se gli effettivi stanziamenti non verranno supportati da uno sforzo tendente ad aumentare le percentuali (ridicole rispetto alle esigenze) previste nel programma triennale.

È necessaria una azione che tenda a ridurre drasticamente il disavanzo del 1993. A tale proposito desidero sottolineare che l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha cercato di effettuare tale sforzo. Tuttavia, siccome esso si articola in varie voci, per

alcune delle quali è necessario (come per le spese per investimenti e per acquisto di beni e servizi) un maggior esborso da parte del Tesoro che non è stato possibile realizzare, è stata lasciata nella disponibilità all'amministrazione soltanto la manovra per la vendita degli edifici. Comunque, bisogna dare atto all'amministrazione del grande impegno che dimostra per migliorare l'efficienza dei servizi, nei limiti delle sue possibilità che sono state ridotte anche in conseguenza della manovra economico-finanziaria impostata nella primavera di quest'anno, che ha reso impossibile raggiungere in prospettiva gli obiettivi prefissati nella programmazione e difficile la gestione delle spese previste in questo periodo di tempo. Nella manovra di assestamento di bilancio del 1992 risulta in maniera chiara ed evidente quanto sia stato difficile adeguare la manovra stessa alle reali possibilità.

Per quanto concerne l'azienda di Stato per i servizi telefonici, desidero sottolineare che questo sarà l'ultimo anno (almeno è auspicabile) in cui tale azienda entrerà nella valutazione del Parlamento in occasione della predisposizione del bilancio e della manovra finanziaria. Infatti, ciò non dovrà succedere nell'anno 1994, se verrà realizzato, nel contesto delle privatizzazioni (in particolare dell'IRI), il previsto passaggio dell'azienda (già in fase di predisposizione) all'IRI. Su questo argomento abbiamo avuto la possibilità di discutere approfonditamente. L'ASST è una delle realtà operative più significative nel riassetto delle telecomunicazioni che si vuole realizzare.

Il bilancio in questione presenta comunque un avanzo di gestione di circa 492 miliardi, con una generalizzata tendenza all'aumento delle entrate rispetto al 1992 per complessivi 196 miliardi. Un dato significativo è che, a differenza di quanto è emerso tra il confronto del consuntivo (quello che si può desumere dall'assestamento) del 1992 e il preventivo del 1993, rispetto all'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, soltanto il 14 per cento del totale delle spese riguarda il personale. Infatti, la maggior parte delle spese è destinata ad investimenti per infrastrutture; quindi si tratta di spese destinate soprattutto alla modernizzazione degli impianti e al miglioramento dei servizi. Tuttavia, in questo ambito si registra una notevole massa di residui passivi (circa 2.000 miliardi), determinata molto probabilmente dalla necessità per quest'azienda di agire conformemente alle norme che regolano gli enti pubblici (che prevedono procedure più farraginose rispetto a quelle adottate per le aziende private).

In definitiva, dall'esame dei documenti di bilancio, dal disegno di legge finanziaria e dai provvedimenti ad esso collegati emerge l'esigenza di porre mano finalmente e di accelerare i tempi per una radicale riforma dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, esigenza che troviamo puntualmente riaffermata in tutti gli atti parlamentari che si riferiscono agli ultimi bilanci: queste mere «invocazioni» del Parlamento verso il Governo sono continue, ma finora sono rimaste lettera morta. Tuttavia, bisogna dare atto al rappresentante del Governo che qualcosa si sta muovendo. Allora speriamo che durante l'esame della prossima legge finanziaria questi rilievi non debbano essere più espressi. In sostanza mi auguro (non dico di trovarmi di fronte ad una amministrazione totalmente trasformata in base a quei criteri che il Governo ed il Parlamento individueranno) che venga fatto il possibile,

senza perdere tempo, per rendere credibile al Parlamento una manovra finanziaria che si basa soprattutto su una strategia di prospettiva, più pregnante e rispettosa delle esigenze future.

Dobbiamo prendere atto con soddisfazione che si stanno cercando di risolvere le vecchie questioni relative al riassetto delle telecomunicazioni. Sarebbe quanto mai importante ed auspicabile che il Ministero, il Governo ed il Parlamento potessero adottare delle scelte definitive per un riassetto generale di questo comparto. Le scelte che dovranno adottare necessariamente condizioneranno quelle opzioni relative al riassetto delle telecomunicazioni che la normativa vigente ha avviato, ma che per ora riguardano solo questioni societarie (quindi questioni di servizi) che si pongono - ripeto - a valle rispetto ad una strategia di fondo (la cui scelta compete al Ministero, al Governo e al Parlamento).

Complessivamente, ritengo che lo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni meriti una pronuncia favorevole sia pure con qualche riserva (richiamo le considerazioni che ho fin qui svolto).

Siamo però consapevoli che per poter intervenire in maniera adeguata è necessario porre mano a programmi che richiedono tempi certo non brevi. Ci sembra comunque che questo Governo stia tentando di affrontare i problemi esistenti.

Vorrei informare la Commissione che è mia intenzione presentare, dinanzi alla Commissione bilancio, un emendamento volto a ripristinare uno stanziamento sottratto al capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'amministrazione postale (relativo ad acquisto di terreni e fabbricati ad uso degli uffici e dei servizi postali, nonché di impianti e attrezzature fisse), per essere destinato a spese correnti e di funzionamento degli uffici giudiziari, modifica che è stata introdotta alla Camera dei deputati. Si tratta di 108 miliardi e 900 milioni. La spesa prevista trova la sua ragion d'essere in un programma triennale che prevede per il 1993 uno stanziamento di circa 155 miliardi, previsione ripetuta per gli anni 1994 e 1995. Di questi 155 miliardi, 72 miliardi sono già stati impegnati (in alcuni casi i lavori sono già iniziati, per altri sono in corso le procedure necessarie per l'avvio; si tratta comunque di impegni già assunti con ditte appaltatrici); la residua somma di 83 miliardi è destinata alla realizzazione di una parte del piano triennale di investimenti per sostituire con nuove strutture una parte degli uffici non più adeguati. Non si tratta di uffici del Ministero, ma di strutture locali. Tutti i lavori vengono appaltati con licitazione privata, su progetti elaborati dall'amministrazione stessa e quindi seguiti direttamente dal Ministero. Mi sono accertato di questo affinché vi sia la garanzia che tutto si svolga nella massima trasparenza. Siamo quindi certi che i lavori rispondono ad esigenze reali di funzionalità.

Peraltro, la sottrazione di questo stanziamento effettuata in tali termini non è neppure molto corretta sotto il profilo contabile: si sottraggono infatti dal bilancio della amministrazione delle poste risorse finanziarie per investimenti per destinarle a spese correnti e di funzionamento degli uffici giudiziari, comprese le spese per indennità di missione, quelle per il personale, e altre dello stesso genere.

Non si capisce bene come questo sia stato possibile, ma si può intuire. Il ripristino di tale somma non dovrebbe comportare neanche

particolari problemi per il Ministero di grazia e giustizia in quanto le spese di funzionamento degli uffici giudiziari sono obbligatorie e non devono comunque trovare copertura nel corso dell'anno. Quindi, come ho detto poc'anzi, presenterò alla 5^a Commissione un emendamento tendente ad aumentare gli importi di competenza e di cassa del capitolo 501, trovando compensazione nel capitolo del bilancio del Ministero di grazia e giustizia incrementato alla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore Lombardi per la sua esauriente relazione, non priva peraltro di spunti critici.

Vorrei comunque precisare che l'emendamento prospettato dal relatore può essere acquisito in questa sede solo come semplice osservazione in quanto, trattandosi di manovra compensativa tra capitoli di diverse tabelle, esso deve essere presentato esclusivamente in 5^a Commissione.

Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

PINNA. Signor Presidente, anche se per alcuni aspetti critica, la relazione del senatore Lombardi non ci ha certo tranquillizzato, come del resto è accaduto anche negli anni passati ascoltando la illustrazione della tabella relativa al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Ricordo il caso del senatore Nieddu, il quale su questa tabella svolgeva delle osservazioni assai critiche ma poi concludeva invitando la Commissione a votare a favore. Temo che a questa contraddizione non sfugga neanche il senatore Lombardi.

Tuttavia, senza avere la pretesa di certezze assolute, credo che questa nostra discussione possa essere ugualmente utile se da parte del Governo saranno assunti impegni precisi per avviare un «circolo virtuoso», per così dire, rispetto alla situazione dell'amministrazione postale, poc'anzi illustrata dal senatore Lombardi.

Concordo sul fatto che il bilancio consuntivo di questa amministrazione per il 1992 e il bilancio preventivo sono i documenti più eloquenti sullo stato disastroso di questo settore.

Al di là del merito, nel quale, sia pure brevemente, entrerò, ne dovrebbe subito discendere un fortissimo impegno a far presto, a porre mano a quelle riforme ed interventi necessari, di cui discutiamo, purtroppo, in maniera improduttiva. Pur riconoscendo che il ministro Pagani è alla guida di questo Dicastero soltanto da pochi mesi, nelle poche occasioni in cui si è potuto discutere di questo settore, almeno finora non abbiamo avvertito una premura adeguata rispetto alla gravità della situazione, nè da parte del Governo nè da parte della maggioranza. Vorremmo che la sessione di bilancio comportasse l'assunzione di impegni e la fissazione di scadenze precise su una serie di questioni.

Partiamo dalla riforma più annosa, quella del Ministero, di cui si parlava già nel 1964 (se non ricordo male, il primo a parlarne fu Nenni): occorre un Ministero che abbia una propria struttura autonoma, che abbia cioè capacità di elaborazione e controllo in proprio, non necessariamente costituita da migliaia e migliaia di persone, non necessarie, a mio avviso, se le funzioni e i poteri del Ministro sono

quelli di programmazione, indirizzo e controllo e non quelli di gestione. Potrebbero essere anche in numero limitato, l'importante è che vi siano le competenze e gli strumenti necessari per sostenere il Ministro nello svolgimento di tali funzioni.

Vorrei quindi porre alcuni quesiti ai colleghi. Senza un Ministero inteso come prima dicevo, come sarà possibile incidere sulle scelte di fondo di un'amministrazione postale, eventualmente trasformata in una società per azioni, quindi giuridicamente con una maggiore autonomia, con oltre 200 mila dipendenti e un bilancio di circa 16 mila miliardi? O come sarà possibile esprimere un reale indirizzo generale su un settore strategico, di rilevanza mondiale, assai dinamico, che produce occupazione, come quello delle telecomunicazioni? Il disegno di legge n. 3805, esaminato dalla 1^a Commissione permanente della Camera dei deputati nella passata legislatura, cercava di rispondere a quest'ordine di problemi.

Chiedo al Ministro: perchè non ripartire da quel testo per la parte relativa alla riforma del Ministero? Mi è sembrato che il Ministro abbia espresso un giudizio critico, forse per ragioni diverse, in altra occasione. Neppure noi siamo soddisfatti di quel testo: ad esempio, a mio avviso, troppi poteri esecutivi, di gestione sono previsti in capo al Ministero. Però può essere un valido punto di partenza, altrimenti ogni volta si riprende il discorso dal 1964 senza arrivare mai ad una conclusione, e diventa una fatica di Tantalo.

La tabella annessa prevedeva un organico di oltre 3.000 unità da trasferire dall'amministrazione postale al Ministero. Questo è un altro punto di dissenso. Ritengo che sia un numero eccessivo, anche perchè comporta oneri poichè bisogna fornire gli strumenti operativi, gli uffici, eccetera. Credo che quel disegno di legge vada ripensato specie nelle attuali condizioni di bilancio dello Stato.

Noi siamo pronti ad impegnarci su questo terreno. E lo faremo anche presentando qui al Senato - limitatamente al Titolo I - il disegno di legge che ho richiamato.

Perchè insistiamo? Perchè, senza quella riforma, non si può procedere poi a quella dell'amministrazione postale e a quella del settore delle telecomunicazioni.

Per quanto riguarda i criteri alla base della trasformazione dell'amministrazione postale in società per azioni (in quel disegno di legge si prevedeva un ente pubblico economico; forse è uno strumento inadeguato, ma siamo pronti a discuterne), il ministro Pagani, nella recente audizione, ha fatto alcune affermazioni importanti, che ritengo una buona base di discussione: anzitutto, la società per azioni non significa necessariamente privatizzazione; in secondo luogo, si possono evitare pesanti contraccolpi occupazionali (secondo il sottosegretario Fiori, sarebbero necessari tagli per 40-50 mila unità; si tratta di esuberi, come oggi si dice), ampliando la gamma ed elevando la qualità e la redditività dei servizi; e questa è a mio avviso la linea da seguire.

Pur non considerando quanto dichiarato dal Sottosegretario, vorrei far rilevare che anche nel programma elaborato dall'amministrazione postale per la trasformazione della stessa in società per azioni si fa intendere che la crisi di questo settore deriverebbe interamente dalla

circostanza negativa del numero eccessivo di lavoratori per cui occorrerebbe operare tagli consistenti. Il Ministro invece ha sostenuto un'altra linea.

Quelle del Ministro sono affermazioni impegnative ma, per evitare che tutto rientri in una sorta di rito, al quale ho assistito per molti anni in occasione dell'esame della tabella delle poste e delle telecomunicazioni, vorrei sapere quali sono i tempi per discutere nel merito e per decidere anche sulla trasformazione in società per azioni. Ritengo infatti che la Commissione debba quanto prima avere modo di discuterne, eventualmente sulla base di un documento del Ministro che affronti la questione.

«La casa brucia»: il bilancio ne è la prova, ma anche l'andamento dei servizi lo conferma. Ad un incremento delle spese non corrisponde un miglioramento dei servizi: il disavanzo cresce e i servizi si deteriorano. Non si può attendere che gli orientamenti e il dibattito sul «libro verde», sui servizi postali in Europa siano tradotti in direttive.

Mi rendo conto che per noi sarebbe più agevole aspettare che la CEE, con le proprie direttive, indichi quali sono gli indirizzi. Tuttavia, a mio avviso, arriveremmo in ritardo, considerata la situazione del settore. Onorevoli colleghi, noi potremmo partire da alcuni criteri che sicuramente verranno previsti dalle direttive CEE. Innanzi tutto vi deve essere una gamma di servizi riservata al potere pubblico (che sono comunque servizi rivolti alla generalità dei cittadini) e un'altra parte deve essere liberalizzata. Poi nel merito si potrà anche discutere, ma tutto ciò non può rappresentare un impedimento per un'eventuale prosecuzione, altrimenti c'è il rischio che nel frattempo avvenga per il settore postale quanto si è verificato per l'emittenza televisiva; una privatizzazione di fatto, sotto l'incalzare della protesta per la forbice che si allargherà ancora tra l'alto costo del servizio pubblico e la sua inefficienza. Non intendo drammatizzare: sono le cifre a parlare (come del resto ha confermato il relatore).

Ogni anno nella relazione che accompagna la tabella delle poste e nei vari piani di rientro del disavanzo, purtroppo sempre inattuati, si richiamano i condizionamenti di carattere sociale, politico e legislativo che si traducono in minori entrate e in maggiori spese: si tratta dei cosiddetti oneri impropri. Forse vale la pena soffermarsi su questo aspetto. Gli oneri impropri sono dovuti innanzi tutto ai servizi resi a tariffa ridotta o agevolata; si tratta di una serie di tariffe che non possono crescere più del tasso programmato di inflazione: per le lettere fino a 20 grammi, per i pacchi fino a 3 chilogrammi, per i vaglia fino a 20.000 lire, per i telegrammi fino a 16 parole. Inoltre, sono considerati oneri impropri: le agevolazioni per le stampe periodiche; la sottostima dei rimborsi per servizi resi ad altre amministrazioni; il pagamento delle pensioni da parte dell'amministrazione postale al personale degli uffici principali ed al personale dirigenziale; il mantenimento degli uffici a basso traffico; il subingresso (che è ormai un vecchio problema) nei trasporti da parte dell'amministrazione postale (prima il trasporto della corrispondenza veniva effettuato con i mezzi pubblici di linea); la custodia ed il trasporto dei valori.

Per il 1992 le minori entrate e le maggiori spese sono calcolate dall'amministrazione in oltre 2.000 miliardi. Onorevoli colleghi, sono

anni che discutiamo degli oneri impropri! Chi deve accertare se le affermazioni dell'amministrazione postale e le cifre indicate siano quelle riportate anche nei documenti di questo anno? Soprattutto, onorevole Ministro, chi deve assumere delle decisioni relativamente agli oneri impropri? Penso che l'*input* debba venire direttamente dal Ministro e dal Governo, altrimenti la nostra discussione diventa assolutamente inutile ed improduttiva. Quasi ogni anno il Parlamento dà mandato al Governo di adottare un programma di riorganizzazione dei servizi e di riduzione del disavanzo. A tale proposito, voglio ricordare la legge finanziaria di tre anni fa che aveva previsto comunque una riduzione annua del 15 per cento; poi abbiamo visto i risultati del 1991 e del 1992. Non dico che quella norma è stata totalmente disattesa, ma che è stata registrata una crescita abnorme del disavanzo. Questo è un fenomeno che si ripete, a mio avviso, volutamente e consapevolmente da diversi anni, mediante un meccanismo presente nella tabella delle poste e delle telecomunicazioni. In sostanza, all'inizio dell'esercizio si sovrastimano le entrate e si sottostimano le spese. Nel 1991, lo scarto tra le previsioni definitive delle entrate e il consuntivo è stato di circa 1.266 miliardi; per la spesa tra previsione e consuntivo c'è stata una differenza di circa 473 miliardi.

In definitiva, nel 1991 anziché un disavanzo preventivo di 1.810 miliardi si è registrato un disavanzo di 3.076 miliardi, con un incremento di 1.266 miliardi, evidenziato anche dalla Corte dei conti, la quale tuttavia ha alzato le mani sostenendo che su di esso bisogna pronunciarsi in sede politica, in quanto di fatto si è verificato un enorme sfondamento (di cui nessuno sembra sia responsabile o debba risponderne).

In sostanza, sommando il disavanzo del 1991 e del 1992 si arriva alla cifra di circa 7.000 miliardi, di cui ben 3.441 di sfondamento del disavanzo previsto. Il ministro Pagani ci può rispondere che è responsabile di tale Dicastero da poco tempo. Signor Ministro, tutti all'inizio ci sono da poco, ma se i Ministri che ci sono da poco non cominciano a porre mano a questa situazione, la questione si ripropone sistematicamente. Ecco allora l'urgenza di realizzare le riforme e di assumere impegni precisi.

Ciò che poi ci preoccupa è che al disavanzo si somma (come ho già sottolineato) lo scadimento dei servizi e la flessione delle entrate. Nel 1991 l'incremento del servizio è al di sotto dell'indice generale dei prezzi (il che significa che si torna indietro); è in calo il traffico delle corrispondenze che rappresenta - desidero ricordarlo agli onorevoli colleghi - il 60 per cento di tutta l'attività postale (è in calo quindi il settore portante del sistema) ed è in calo il servizio di bancoposta, altro settore decisivo che rappresenta il 30 per cento dell'attività postale (quindi, tra il 60 per cento delle corrispondenze e il 30 per cento del bancoposta si può dire che il 90 per cento dell'attività postale è in calo). Nel 1991 cresce, invece, il costo del personale. È vero che si espande il servizio di posta-celere e della posta-elettronica, ma l'incidenza di tali servizi è modestissima rispetto all'insieme di quelli che ho richiamato (in sostanza sono riservati a fasce di utenza modeste).

Per quanto riguarda i tempi di consegna delle corrispondenze il «libro verde» della CEE - come d'altra parte è noto - ci colloca di gran

lunga dopo la Spagna e la Grecia. In Italia dopo tre giorni (compreso il giorno di consegna della corrispondenza, cioè di imbucamento) il 63,3 per cento della corrispondenza non è stato ancora consegnato. Al contrario, ad esempio per le lettere, abbiamo la tariffa più alta, alla pari con la Germania. La tariffa delle lettere italiane è la più alta in assoluto in Europa se riferita al potere di acquisto della lira rispetto al marco. Da questo quadro allora emerge una profonda disorganizzazione, un enorme sperpero di energie, di competenze e di risorse e una forte deresponsabilizzazione. Devo aggiungere poi che non si può neanche dire che non siano state destinate ingenti risorse per investimenti in strutture, in impianti, in apparecchiature sofisticate. Per esempio, sono stati realizzati diversi centri di meccanizzazione della corrispondenza e dei pacchi, una serie di strutture, di depositi, di uffici locali, periferici e anche provinciali. Quindi, in questi ultimi anni sono stati investiti parecchie migliaia di miliardi, ma si è verificato un fenomeno significativo. A parità di personale (cioè di unità lavorative, anche se in leggero calo, tra l'altro più produttive) il rinnovo tecnologico non soltanto non è valso a migliorare il servizio, ma neppure ha impedito che decadesse (in sostanza non è riuscito a stare dietro all'aumento della corrispondenza). A mio avviso, ciò si è verificato anche perchè le attrezzature sono state male utilizzate. Per esempio, risulta che il nuovo centro di meccanizzazione di Fiumicino viene utilizzato al di sotto del 50 per cento. È stato fatto un corso di formazione per cento operatori, ma dopo sei mesi cinquanta sono stati trasferiti. Allora, è chiaro che questo centro non può funzionare.

Per quanto riguarda le scelte da adottare, innanzi tutto penso che occorra avviare nuovi programmi di investimento, soprattutto se poi non vogliamo scendere ulteriormente in quella scala europea che ho citato. Tuttavia, signor Ministro, non si dovrà più procedere alla stesura di programmi di investimento di cui nessuno conosce la produttività. È necessario che i nuovi programmi siano vincolati a precisi obiettivi e che quegli obiettivi vengano rispettati (se non si raggiungono qualcuno ne deve essere responsabile ed in quanto tale dovrà essere chiamato a risponderne). Se non si agisce in questo modo si rischia di continuare ad investire migliaia di miliardi, a non utilizzare le attrezzature di cui disponiamo e il servizio, anzichè migliorare, di fatto regredirà.

Inoltre, per quanto riguarda il settore degli investimenti (ma l'ho sottolineato anche in relazione agli appalti), è necessario superare il regime delle concessioni. Onorevole Ministro, abbiamo formulato la nostra proposta in un importante documento approvato recentemente dalla Commissione.

Per quanto concerne le spese per investimenti nel settore postale, in tutti questi anni si è operato al di fuori delle regole di mercato. In sostanza, ad alcune aziende a partecipazione statale sono stati affidati migliaia di miliardi di investimenti a prezzi maggiorati rispetto a quelli di mercato. A tale proposito desidero fare una considerazione. Non sono un «fondamentalista» e quindi non sostengo che un'attrezzatura particolarmente sofisticata non possa essere richiesta ad uno specifico soggetto in grado di produrla. Tuttavia, ritengo che affidare ad uno stesso soggetto, al di fuori del mercato, la realizzazione degli alloggi per il personale postale, dei centri di meccanizzazione, dei centri provin-

ciali e degli uffici locali significa porre in essere un meccanismo perverso, che ha anche delle implicazioni di ordine morale. Infatti, esso sottrae alle regole di mercato (e quindi si presta a quei fenomeni che sono all'attenzione di tutti) gli investimenti e gli interventi in questo settore.

Prima di concludere il mio intervento, per quanto riguarda il settore postale, desidero evidenziare la necessità di realizzare un servizio di tipo bancario, da introdurre nei circa 15.000 sportelli postali. Da tanti anni si parla di questo servizio, ma poi non si ha il coraggio di fare la concorrenza alle banche e quindi di destinare degli investimenti alla sua realizzazione, con conseguenze dannose per il settore postale stesso. Se questo servizio di tipo bancario venisse realizzato (creando quindi una rete capillare, presente su tutto il territorio) sarebbe altamente remunerativo. Ma allora occorre impegnarsi in tal senso: in Italia ci sono molti piccoli paesi dove non è presente nessun sportello bancario, ma solo quelli postali che però purtroppo non erogano un servizio di tipo bancario. È questa la strada che bisogna perseguire, tralasciando le inutili enunciazioni: realizzare un programma preciso che possa essere tradotto operativamente.

Signor Presidente, onorevole Ministro, desidero fare qualche breve osservazione in relazione al settore delle telecomunicazioni. Innanzi tutto devo sottolineare il fatto che è stato accumulato un notevole ritardo nella maggior parte degli adempimenti e delle scadenze previste dalla legge n. 58 del 1992. Mi rendo conto che ci sono state le elezioni politiche, che si è dovuto costituire il Governo (metto in conto anche questi aspetti perchè non voglio fare una critica fine a se stessa), però adesso è necessario recuperare i ritardi. A tale proposito, signor Ministro, penso che sarebbe utile che la Commissione potesse esaminare lo schema di convenzione con l'Iritel (che mi risulta sia quasi pronto).

Rispetto allo spirito e alla lettera della legge n. 58, devo fare alcune brevi osservazioni. Nell'ambito della redazione di quel provvedimento non siamo riusciti a prevedere chi dovesse essere il concessionario unico. Comunque, tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito si sono pronunciati a favore della necessità di individuare nel settore un concessionario unico. Allora ritengo che il Governo ed il CIPE debbano perseguire questo obiettivo, come quello di razionalizzare il settore riducendo il numero dei soggetti finora operanti. La relazione del Governo che accompagnava il disegno di legge n. 58 recitava: «Occorre in Italia superare lo spezzatino telefonico». Superare lo spezzatino telefonico significa ridurre il numero dei concessionari. Tutto il provvedimento è stato dibattuto e portato avanti con questo spirito.

La proposta di riassetto, che è stata illustrata nella nostra Commissione, è una proposta a somma zero (non saprei definirla altrimenti): in sostanza si sopprime l'azienda di Stato per i servizi telefonici, ma viene costituita una nuova concessionaria - la cosiddetta società Gamma - che di fatto riporta alla situazione precedente il numero dei soggetti operanti nel settore della telefonia; inoltre, viene effettuata una scelta pericolosa (che comporta un aggravarsi della situazione), e cioè si separa la gestione del servizio dalla responsabilità delle reti. È una proposta inaudita, che non venne mai discussa nel contesto dell'appro-

vazione della legge n. 58, e che - a mio avviso - non può che dar luogo ad un enorme contenzioso tra concessionari che si scaricheranno a vicenda le responsabilità (la Sip dirà che siccome non è stata apprestata la rete non può svolgere un servizio avanzato come quello presente nel resto dell'Europa; la società Gamma sosterrà che non le sono state concesse risorse sufficienti per apprestare la rete; simili obiezioni avanzeranno anche Telespazio e Italcable). Allora è necessario che il Governo rifletta molto attentamente su questi problemi, anche perchè mi sembra che con quella proposta sia stato stravolto il contenuto della legge n. 58. Tra l'altro non sono il solo ad avere questa preoccupazione: anche la Corte dei conti, nella relazione riferita al bilancio del 1991, paventa: «il rischio di un costo ulteriore addossato alla collettività, che deriverebbe dalla separazione della responsabilità della rete dalla gestione del servizio». A questo riguardo, relativamente alla attuazione della legge n. 58 del 1992, preannuncio la presentazione di un ordine del giorno.

Vorrei inoltre fare un'ultima considerazione, che forse avrebbe potuto fare il senatore Rognoni: al di là dei decreti-legge che il Senato si accinge a convertire in legge, anche in relazione alla discussione che riprenderemo domani mattina in merito all'amministrazione postale, il Ministro dovrebbe indicare i tempi per una revisione di fondo della legge Mammi, altrimenti si continuerà a procedere per piccole approssimazioni, che rischiano di creare un ginepraio inestricabile, da cui sarà sempre più difficile uscire.

Pertanto, se la legge n. 223 del 1990 non risponde più alle aspettative del paese, il Governo - ripeto - deve indicare i tempi per una sua revisione.

LIBERATORI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Signor Presidente, l'impegno manifestato dal ministro Pagani nel suo incarico non mi esime dallo svolgimento di alcune considerazioni critiche sul Ministero delle poste. Ritengo che l'amministrazione postale richieda modificazioni profonde nella struttura e nell'organizzazione, soprattutto in considerazione delle gravi difficoltà in cui si trova e per i disagi che si riscontrano nei servizi, che ogni anno superano anche la peggiore delle previsioni. A mio avviso, questa amministrazione è stata salvata dal *fax*, altrimenti non sarebbero certo bastati i quattro giorni per la consegna della posta lamentati dal senatore Pinna, specie per quanto riguarda il servizio nelle grandi città. Aziende commerciali ed industriali si sono organizzate ricorrendo all'uso della trasmissione via *fax*, di cui ormai si avvalgono maggiormente rispetto al servizio postale, più utilizzato fino a due o tre anni fa.

Considerate le sue dimensioni, questa amministrazione non è facile da gestire, ma non credo che le difficoltà siano maggiori di quelle che può incontrare, ad esempio, un'azienda bancaria o comunque di servizi pubblici o privati.

Quindi, ritengo che sia indispensabile passare ad una fase propositiva, concordo sulla trasformazione di questa amministrazione in società per azioni, e sono perplesso circa la creazione di nuovi servizi. Infatti, ferme restando le dichiarazioni del passato, credo che l'introdu-

zione di nuovi servizi non potrebbe far dimenticare il cattivo funzionamento di quelli attuali. A mio avviso, le cose dovrebbero andare quanto meno di pari passo: sarebbe opportuno procedere all'eliminazione di tutti gli sportelli inutili e alla razionalizzazione dei servizi esistenti. Accanto a questo, sulla base di criteri di una gestione economicistica, potremmo anche pensare all'introduzione di nuovi servizi. Se tutto venisse invece fatto con l'attuale mentalità, si finirebbe inevitabilmente con un aumento del *deficit*, come è stato fino ad oggi.

Vorrei fare poi una considerazione sugli oneri impropri. Negli anni passati, e oggi ancora in Assemblea, abbiamo discusso sul problema della pubblicità nei programmi televisivi. Penso che lo stesso discorso debba essere fatto anche per la pubblicità nella carta stampata, che è arrivata addirittura a livelli superiori al 50 per cento dell'impaginazione totale. Da qualche anno a questa parte poi, alcuni quotidiani, con i supplementi, vendono ulteriori «malloppi» di pubblicità patinata. Ritengo pertanto che l'amministrazione delle poste, che subisce l'onere maggiore di questo fenomeno, dovrà sollevare al più presto la questione.

Non è certo un attentato alla libertà di stampa. Molti quotidiani, anche mediante le agevolazioni delle poste, accumulano ingenti utili del tutto ingiustificati.

Questo, a mio avviso, è uno dei motivi per cui i giornali attirano gli industriali i quali, invece di dedicare finanziamenti ed impegno alle proprie imprese, preferiscono le attività editoriali che consentono di realizzare utili e la possibilità di orientare l'opinione pubblica.

FAGNI. Signor Presidente, l'ampio, dettagliato e brillante intervento del senatore Pinna mi esime dal fare quei riferimenti che noi, per una lunga consuetudine, prima alla Camera insieme, poi alla Camera e in Senato ma in Gruppi politici diversi, ci siamo trovati a fare sulle varie tabelle, tra cui quella del Ministero delle poste.

Ho ascoltato con molta attenzione la relazione del senatore Lombardi, però devo riconoscere, anche se questo certamente è un mio limite, che non ho capito molto bene alcuni punti. Comunque, potrei anche condividere le dichiarazioni di coloro che vorrebbero interpretare l'intervento in senso positivo. Infatti, mentre il senatore Pinna ha dichiarato che le argomentazioni addotte lo inducono ad esprimere un parere contrario sulla tabella in esame, altri potrebbero parlare di un giudizio che spinge in avanti, sollecita il Ministro a fare meglio. Noi abbiamo espresso tante volte queste stesse sollecitazioni negli anni passati e ora ci troviamo di nuovo a doverle esprimere. A questo punto, o è una questione di sordità oppure vi è l'intenzione di andare avanti comunque, nonostante tale sollecitazione.

Il senatore Liberatori ha espresso il suo parere favorevole circa la trasformazione di questa amministrazione in società per azioni. A mio avviso, invece, tale spinta verso la privatizzazione è più una dichiarazione di intenti che un progetto politico vero e proprio. Se ne illustrano anche le ragioni, però poi in realtà tutto questo non avviene.

Vorrei pertanto soffermarmi su alcuni aspetti. In particolare, vi è una questione che ritengo molto importante, alla quale ha fatto riferimento il senatore Pinna quando ha accennato alla legge n. 58 del 1992,

che non ha ancora avuto la necessaria attenzione: le disposizioni in essa contenute per larga parte non sono state ancora attuate. Tale questione si ricollega ad altri problemi ai quali poi accennerò.

Da quando è stato deciso il cosiddetto riassetto delle telecomunicazioni (anche se poi non è stato un riassetto ma soltanto una scelta di privatizzazione della ASST), in realtà non è avvenuto quasi nulla, con una sola eccezione. Il senatore Pinna ha parlato della società Gamma per alcuni servizi. È stata comunque costituita l'Iritel (anche se non ne conosciamo bene i contenuti), società formata in base ad un impegno assunto con la suddetta legge n. 58. A me risulta però che solo questo è stato fatto. A tale proposito abbiamo presentato anche un'interrogazione circostanziata, poichè dei vari impegni assunti con quella legge è stato tenuto in considerazione solo questo. A tutt'oggi la ASST funziona con tutti i suoi dipendenti, ad eccezione di taluni suoi dirigenti che sono stati trasferiti alla Iritel, se non addirittura alla Sip, mentre i 15.000 dipendenti dell'azienda non hanno ancora trovato collocazione. Quindi questi continuano a svolgere i loro compiti nella ASST facendo certo ben poco. Ma la situazione risulta ancora più grave, signor Presidente, signor Ministro, onorevole relatore, se si considera che, in questa delicata fase transitoria, è stato addirittura espletato un concorso per l'assunzione di 300 dipendenti della ASST, quando non hanno ancora trovato collocazione, neppure quelli già in servizio. Inoltre, sono state spese cifre ingenti per il riammodernamento della sede dell'azienda; sono stati acquistati nuovi *computers*, scrivanie, scaffali, mobili vari. Al piano terra della sede della ASST si possono vedere ancora imballati i nuovi strumenti che sono stati acquistati, e questo ben sapendo che quelli installati negli uffici sono ancora funzionanti. Si tratta di miliardi che vengono spesi, signor Ministro.

A me non sembra che questo sia un modo corretto di procedere in relazione alle previsioni della legge n. 58. Non solo: proprio in questi giorni è stato faticosamente approvato un provvedimento per la sistemazione di 1.500 dipendenti della Olivetti, e alcune forze politiche hanno gridato allo scandalo; anzi, rivolgendosi alla Sinistra nel suo insieme, hanno aggiunto che saremmo potuti passare dalla banca per ritirare le nostre mazzette. Questo è stato certamente offensivo: come tutti sanno, noi non siamo pagati dalla Olivetti o da De Benedetti. Ma vorrei che anche i dirigenti che hanno responsabilità di amministrazione in alcune aziende dello Stato non fossero condizionati da questa fase transitoria per spendere tutto quanto è a loro disposizione senza preoccuparsi del *deficit* che ha continuato ad aumentare in questi anni, in cui invece si sarebbe dovuto operare diversamente per predisporre la riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Si è andati avanti nella riproduzione in senso contrario alla spinta che ha portato all'approvazione della legge n. 58, cioè di un nuovo «spezzatino» per quanto concerne il settore postale, affidando le parti importanti, «*pol-pose*», all'esterno, lasciando invece «le schegge dell'osso» al Ministero.

Il relatore Lombardi ha parlato degli appalti a licitazione privata: a suo avviso, questi costituirebbero un elemento di trasparenza. Franca-mente, tale dichiarazione mi sembra a dir poco azzardata. Infatti, sappiamo che anche nella licitazione privata vi possono essere dei rischi, come abbiamo visto.

Vi è poi un'altra questione che vorrei sottolineare: il funzionamento della corrispondenza ordinaria, che è giunto ormai a livelli assolutamente inaccettabili. Ad esempio, alcuni inviti a partecipare ad iniziative regionali per il 21 novembre sono arrivati il 26 novembre, cioè con cinque giorni di ritardo rispetto alla data prevista per la partecipazione.

Un'altra questione da sottolineare è quella relativa alle tariffe per la corrispondenza pubblicitaria rispetto a quelle imposte per la spedizione di quotidiani o periodici.

È certamente vero, come ha osservato il senatore Liberatori, che la pubblicità sulla carta stampata ha ormai raggiunto livelli superiori al 50 per cento e che quindi occorre limitare gli spazi pubblicitari sulla carta stampata, oltre che nel settore televisivo, ma ciò che è più grave è la differenziazione tra le tariffe per la spedizione di quotidiani o periodici e quelle per l'invio della stampa pubblicitaria, che ormai riempie le nostre cassette delle lettere.

In conclusione, non ripeterò le considerazioni del senatore Pinna, sulle quali concordo pienamente, ma, in base alle ragioni addotte, che costituiscono comunque una critica costruttiva, fino a che non verrà intravista una possibile inversione di tendenza nel funzionamento dell'amministrazione postale e delle telecomunicazioni, il Gruppo di Rifondazione comunista non potrà esprimere voto favorevole sulla tabella del Ministero, sperando comunque che anche un voto contrario ma costruttivo possa servire a porre mano al riordino di questo importante comparto.

Il ministro Pagani ha da poco tempo assunto questo incarico; un settore così complesso richiede tempi lunghi, oltre ad una volontà determinata, per una sua adeguata gestione. Spero che per questo il ministro Pagani non rifiuti l'aiuto che tutte le forze politiche, sia della maggioranza che dell'opposizione, sono disposte a dare per arrivare ad una reale riforma del settore.

FABRIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anzitutto vorrei esprimere un sentito ringraziamento al senatore Lombardi, il quale si è impegnato molto nello svolgimento della sua relazione e ci ha delineato il quadro della politica portata avanti in questo momento dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nonché le previsioni di bilancio per il prossimo anno.

Il senatore Pinna, con la consueta correttezza, serietà e competenza, ha evidenziato le disfunzioni esistenti: saremmo certamente poco obiettivi se non riconoscessimo l'esistenza di tali disfunzioni, che non consentono a questa amministrazione di procedere in maniera adeguata.

Anche noi abbiamo l'impressione che la gestione del personale non sia sempre in linea con le esigenze del servizio e che tuttora vi sia una serie di spinte corporative che impediscono ancora oggi una razionale utilizzazione della forza lavoro nell'ambito dell'amministrazione postale. La suddivisione in compartimenti stagni non aiuta a superare determinate carenze in questo o in quel settore. Spesso si tratta di suddivisioni artificiali che, se avevano forse una giustificazione in passato, oggi non hanno alcuna ragione di esistere. Mi riferisco al

discorso dell'organizzazione degli ULA rispetto a quella degli uffici principali. Vi è poi tutta una serie di disservizi e di disfunzioni che sono sotto i nostri occhi. Allora qualcuno si potrebbe domandare per quale motivo, in presenza di questa situazione, noi diamo il nostro parere favorevole sulla tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni illustrata dal relatore.

Onorevoli colleghi, è necessario camminare in avanti. Già il fatto di poter disporre di un quadro ben preciso, indicatoci dal Ministro che da poco ha assunto questo incarico, consente di sapere dove bisogna porre mano e in quali settori troverà modo di impegnarsi a fondo il ministro Pagani (forse la mia è una valutazione soggettiva e personale in quanto ho il piacere di conoscere l'onorevole Ministro da molti anni avendo collaborato con lui nella precedente legislatura). In diverse occasioni il Ministro ha avuto modo di illustrarci in Commissione la realtà e la situazione del Ministero. Dobbiamo prendere atto del fatto che la complessità delle materie e di tutti i provvedimenti che hanno impegnato il Ministro in un contatto continuo con il Parlamento certamente non gli ha ancora consentito temporaneamente di adottare una serie di misure che noi riteniamo importanti, affinché nel settore postale si registrino quei miglioramenti che tutti i cittadini pretendono, giustamente se si considera che il servizio delle corrispondenze viene pagato più che sufficientemente. Come è stato evidenziato, le nostre tariffe sono tra le più alte d'Europa; allora è logico pretendere che a tali versamenti corrisponda un adeguato impegno.

Onorevole Ministro, una volta esaurite e terminate le incombenze che derivano dall'esame della legge finanziaria e dei documenti di bilancio, dovrà impegnarsi in una riorganizzazione del settore che, a mio avviso, dovrebbe partire soprattutto dalla creazione di un quadro di dirigenza che le permetta di essere aiutato nelle sue iniziative e nelle sue attività. Ritengo infatti che uno dei problemi più importanti che il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni dovrà risolvere è quello di creare una dirigenza al passo con i tempi, moderna, tecnicamente attrezzata e mentalmente aperta, che consenta al servizio delle poste e delle telecomunicazioni di potersi esplicitare soprattutto con una struttura ed una mentalità nuova - lo ripeto - rispetto al passato. È questo uno dei nodi più importanti che il Ministro dovrà affrontare. Se riuscirà a risolvere la questione della dirigenza potrà disporre di utili indicazioni, di un importante aiuto non soltanto in relazione al problema della corrispondenza e dell'assestamento di bilancio, ma anche di una riforma del sistema delle telecomunicazioni, che è stata più volte invocata in quest'Aula.

Il voto del Gruppo democristiano sulla tabella del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni sarà certamente favorevole. Ci auguriamo che il nostro sostegno nei confronti dell'opera del Ministro gli permetta di avere più forza nell'affrontare quei temi che certamente non sono nè facili nè tali da presupporre successi immediati, ma sui quali è necessario impegnarsi per avere i risultati (anche se non in tempi brevi) che il Parlamento sta richiedendo. Da questo punto di vista, il nostro è un voto augurale, un voto che dimostra la nostra collaborazione e la nostra volontà di procedere a fianco del Ministro.

FAGNI. Signor Presidente, intervengo per una breve precisazione. Desidero sottolineare al relatore Lombardi che quando parlavo di licitazione privata intendevo riferirmi alla trattativa privata. So che a volte si procede ad una trattativa privata.

LOMBARDI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. È vero, qualche volta si procede ad una trattativa privata.

ANGELONI. Signor Presidente, desidero rivolgere soltanto due domande all'onorevole Ministro, in quanto aderisco pienamente a quanto ha sostenuto il senatore Pinna.

Nel disegno di legge collegato alla finanziaria, che abbiamo esaminato nella giornata di ieri, si prevede l'alienazione del patrimonio abitativo dell'amministrazione delle poste. Vorrei sapere se corrisponde al vero che, mentre l'amministrazione delle poste propone di vendere (con procedure che ieri noi del Partito democratico della sinistra con i senatori di Rifondazione comunista abbiamo contestato) il proprio patrimonio abitativo, continua ad essere in attuazione un programma di investimenti in alloggi riservati ai dipendenti delle poste. Vorrei sapere a quanto ammontano questi investimenti, anche perchè è stato calcolato che i costi di costruzione per queste abitazioni superano del 30 per cento quelli di mercato.

Inoltre, vorrei sapere se è vero (e a quanto ammonti il relativo onere finanziario) che è stato previsto un piano di acquisto di automezzi per i portalettere, con l'obiettivo di dotare questi ultimi di un mezzo di locomozione di proprietà dell'amministrazione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, desidero comunicarvi che in una successiva seduta, in concomitanza con la presentazione degli ordini del giorno e degli emendamenti, il relatore ed il ministro Pagani potranno procedere ad un'integrazione delle repliche che ora svolgeranno.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria .

LOMBARDI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Signor Presidente, rinuncio al mio intervento.

PAGANI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, debbo innanzi tutto rivolgere un sentito ringraziamento al senatore Lombardi e a tutti coloro che sono intervenuti. In particolare, desidero ringraziare il senatore Pinna per il suo intervento puntuale, penetrante, che ha posto dei problemi e ha dato delle indicazioni che certamente valuterò con attenzione.

Non ho alcuna difficoltà a dire che non sarei qui a difendere i documenti di bilancio se non li accompagnassi a dei propositi, certamente ancora non realizzati, ma ai quali è stato dato sotto alcuni versi un avvio concreto.

L'osservazione sulla crescita continua del *deficit* a fronte di una diminuzione dell'efficienza dei servizi è vera. I documenti di bilancio in sé non contengono degli elementi di novità. Si tratta di un bilancio redatto sulla falsariga di quelli precedentemente approvati e si può giustificare (come giustamente sottolineavano il relatore e il senatore Fabris) nell'ottica che si tratta (ci auguriamo) di uno degli ultimi bilanci tradizionali. Se non fosse così, io stesso avrei difficoltà a difenderlo.

Il senatore Lombardi ha iniziato la propria relazione sottolineando che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni non esiste (ha un bilancio di circa 2 miliardi): è una situazione (particolarmente nota a questa Commissione) di estrema gravità. Oggi il Ministero ha aperto tutti i fronti: da quelli sulla questione degli impianti televisivi a quelli sul riassetto delle telecomunicazioni (compreso il passaggio dell'Azienda di Stato dei servizi telefonici all'Iritel). Onorevoli senatori, ci troviamo ad affrontare tutti questi problemi contemporaneamente (compresa la trasformazione dell'amministrazione delle poste in società per azioni, con tutti i problemi che potete immaginare) senza poter disporre di strutture adeguate (perché il Ministero è ridotto al Gabinetto del Ministro e le altre due sono aziende enormi che hanno mentalità, logiche e compiti aziendali). All'interno del Ministero manca completamente un luogo di programmazione e di controllo. Ho voluto fare questa precisazione per scusarmi se qualche volta mi trovo a dover operare basandomi quasi esclusivamente sulle mie forze personali.

Fatta questa premessa e dopo aver invitato gli onorevoli senatori a considerare i documenti di bilancio di quest'anno nell'ambito di tale situazione, penso tuttavia che su di essi possa essere fatta qualche osservazione (soprattutto un esame numerico). Mi riservo anche di illustrare, sia pure brevemente, le iniziative in corso.

Per quanto riguarda il disavanzo, che ammonta a circa 3.841 miliardi, devo evidenziare che questa cifra si pone in contrasto con una norma precedente che fissava per il bilancio del 1993 un disavanzo di 1.483 miliardi. Forse qualche collega avrà saputo che in una prima proposta del Ministero delle poste si intendeva rispettare quel limite, cioè i 1.483 miliardi, che poi invece sono diventati 3.841 miliardi. Spiegherò ai colleghi questo piccolo mistero. Sul Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, al di là delle disfunzioni che sono state giustamente rilevate, grava un costume di non collaborazione e di scarico delle responsabilità da parte delle altre amministrazioni dello Stato che denota la volontà di farne «il materasso delle botte» e lo «scarica barile» di altri settori dello Stato. È un aspetto che ho già avuto modo di evidenziare in altre occasioni e che appare di tutta evidenza se si esamina la cifra di 1.483 miliardi. Si era giunti alla previsione di tale cifra non in base ad un giochino contabile, ma in base ad una serie di operazioni che non soltanto consistevano in riduzioni di spesa ma anche in nuove entrate (che noi comunque realizzeremo), che non hanno trovato l'assenso del Ministero del tesoro. In sostanza, tale proposta conteneva un aggiornamento dei costi dei servizi resi a favore di altre amministrazioni dello Stato (e ciò avrebbe comportato una maggiore entrata di 200 miliardi) e il rimborso di oneri pensionistici (dal quale si sarebbero ottenuti altri 200 miliardi). Non capisco per quale motivo il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni debba

pagare le pensioni dei propri dipendenti quando tutti gli altri Ministeri le scaricano sull'amministrazione generale dello Stato. Inoltre, la proposta prevedeva la revisione degli interessi sulle giacenze dei conti correnti postali presso la cassa depositi e prestiti (circa 181 miliardi) e del costo delle operazioni per conto della cassa depositi e prestiti (circa 500 miliardi). Gli uffici postali raccolgono il denaro che poi viene (giustamente) consegnato alla cassa depositi e prestiti, che dovrebbe corrispondere le spese per tali operazioni.

Infine, la proposta conteneva una serie di iniziative, che non hanno trovato l'assenso e la collaborazione da parte delle amministrazioni dello Stato; comunque alcune le realizzeremo ugualmente nelle forme che ho già preannunciato e su cui mi riservo un ulteriore approfondimento. Ad esempio, avevamo previsto l'offerta di spazi pubblicitari sugli automezzi e negli uffici postali. Ritengo che le strutture dell'amministrazione postale possano essere luoghi di pubblicità attiva e passiva, cioè possano offrire ad altri spazi per la pubblicità o possano promuovere l'immagine delle poste stesse. Oltre a questa iniziativa avevamo proposto la vendita di marche, francobolli e valori bollati, che comporta allo Stato un aggio del 7 per cento (i tabaccaia che li vendono hanno un utile del 5 per cento, mentre le banche che distribuiscono regionalmente questi valori del 2 per cento). Non capisco per quale motivo gli uffici postali (che si accontentano solo del 2 per cento) non debbano svolgere questo servizio. Tra le altre iniziative devo citare l'offerta di titoli di Stato, il gioco del lotto e l'offerta di buoni fruttiferi postali come premi di numerosi concorsi. Queste iniziative sono contrastate dalle corrispondenti *lobbies*: si impedisce al Ministero delle poste di svolgere determinate attività, che non sono così modeste come potrebbe sembrare.

Onorevoli senatori, forse penserete che questi sono discorsi riduttivi. Certamente i problemi dell'amministrazione delle poste sono molto più gravi, ma ho voluto citare questi esempi per dimostrarvi che incontriamo delle resistenze passive che non ci consentono di realizzare quelle operazioni che nel loro insieme potrebbero arrecare sensibili vantaggi economici. Tutti i concorsi a premio vengono remunerati con gettoni d'oro; noi abbiamo proposto di dare buoni fruttiferi postali. In questo modo conseguiremmo due vantaggi: in primo luogo collocheremo dei buoni dello Stato; in secondo luogo propaganderemo un mezzo di investimento che è competitivo rispetto ai titoli di Stato (il cui valore si raddoppia dopo 7 anni e si triplica dopo 12 anni). Certamente si tratta di aspetti modesti rispetto ai gravi problemi dell'amministrazione delle poste, però indicano la scarsa collaborazione - se non resistenza - che il Ministero incontra, sia all'interno, sia all'esterno, nel promuovere tali iniziative.

Se avessimo potuto adottare le iniziative che ho elencato e ridurre l'entità degli oneri, avremmo potuto presentare un bilancio in linea con le prescrizioni normative del 1988. Poiché le nostre proposte non sono state accolte dal Ministero del tesoro, abbiamo dovuto presentare il bilancio con un disavanzo che ammonta a 3.841 miliardi. I 1.733 miliardi (che si aggiungono ai 2.668) sono dovuti al fatto che il Ministero del tesoro, per mantenere il disavanzo del 1992 formalmente

in linea con le prescrizioni normative del 1988, ha trasferito sul disavanzo 1993 taluni oneri maturati in realtà precedentemente.

Un'altra iniziativa che incontra una rilevante resistenza (di cui non so spiegarmi il motivo) riguarda l'affidamento del trasporto valori al circuito bancario. Da mesi sollecito il Ministero del tesoro affinché dia il benestare a tale operazione, che potrebbe comportare un rilevante risparmio e potrebbe far utilizzare in maniera più produttiva i circa 3.000 esponenti delle forze dell'ordine addetti alle scorte (che verrebbero restituiti alle loro funzioni specifiche).

Signor Presidente, risponderò adesso alle domande che mi sono state rivolte durante la discussione. Per quanto riguarda la riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, devo far presente al senatore Pinna che il progetto si compone di due parti: da un lato si intende creare un Ministero delle poste vero e proprio e dall'altro lato si intende trasformare l'amministrazione delle poste in società per azioni (ciò non significa una privatizzazione della stessa, ma comporta un diverso modo di lavorare, di controllare e di programmare). Come è stato già detto, il mese scorso è stata insediata una Commissione mista di funzionari e di esperti (e con ciò non si vuole rimandare una soluzione dei problemi). Essa ha un preciso calendario di lavoro: entro il 22 dicembre dovrebbe avere elaborato una prima relazione. Comunque, abbiamo motivo di ritenere che i lavori di questa commissione non si concluderanno in tempi brevi. Siamo dell'avviso che il processo di trasformazione dell'azienda delle poste in società per azioni debba svolgersi gradatamente, seguendo un piano; non possiamo infatti pensare all'intera architettura di questa nuova società per azioni, dopo di che, con la bacchetta magica, da un giorno all'altro, operare la trasformazione. Riteniamo che questa debba essere posta in atto lasciando a tale società la possibilità di scegliere i modi e i tempi necessari per organizzarsi come riterrà opportuno.

Quanto al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, sicuramente faremo tesoro, senatore Pinna, del lavoro già svolto nella precedente legislatura dall'altro ramo del Parlamento; mi riferisco al disegno di legge n. 3805, che stava per essere approvato dalla competente Commissione della Camera dei deputati.

Quanto ai programmi, il senatore Pinna ha parlato anche del piano CEE. Al riguardo, comunico che il 10 dicembre prossimo si svolgerà una riunione in cui sarà presente anche l'onorevole Pandolfi, il quale, come commissario CEE, si interessa di questi problemi. La partecipazione di qualche membro della Commissione potrebbe essere utile poichè si tratta di una discussione importante ai fini della elaborazione della posizione dell'Italia in merito alle direttive da emanare. L'indirizzo che intendiamo seguire riguarda l'individuazione dei servizi essenziali, che riteniamo istituzionali e che quindi dovrebbero restare nella mano pubblica, limitando ad essi l'oggetto dell'attività della nuova società per azioni. Verranno studiate poi anche forme migliori; sarà comunque essa stessa che deciderà la gestione di alcuni servizi e l'eventuale dismissione di altri non ritenuti più utili.

Al riguardo vorrei ribadire, sia al senatore Pinna che alla senatrice Fagni, che la riqualificazione dei lavoratori e dei servizi dell'amministrazione postale è uno degli aspetti principali del programma dell'Ese-

cutivo. Il senatore *Liberatori* a questo proposito aveva espresso alcune perplessità sull'introduzione di nuovi servizi. Vorrei chiarire che i servizi svolti dalle Poste sono già numerosi (116), non potranno quindi aumentare ma certamente dovrà essere migliorata la qualità. Potremo avere la dismissione di vecchi servizi improduttivi e l'introduzione di nuovi, speriamo, ad alto valore aggiunto.

Sui servizi bancari, ho già detto al senatore *Pinna* che vi sono resistenze all'interno della stessa struttura dello Stato. Ho fatto prima degli esempi, quindi non mi ripeterò.

Inoltre, da alcuni senatori è stato affrontato il discorso dei giornali. Anche per questo problema è stata istituita una commissione. Riteniamo che l'istituzione di specifiche commissioni sia un modo di procedere adeguato per arrivare ad un confronto con gli utenti.

Il problema è assai delicato. Sono 1.200 i miliardi che il Ministero delle poste incasserebbe se spedisse i giornali alle stesse tariffe che fa pagare ai privati.

Mi è stato fornito un elenco comparativo dei costi in Europa, in lire; in Italia, i quotidiani ne pagano 24, ma in realtà sono 12 perchè vi è l'abbattimento del 50 per cento di questa cifra, mentre i settimanali ne pagano 124, che poi in realtà sono 62; in Francia, i quotidiani ne pagano 203; in Germania, 230; in Gran Bretagna, addirittura 833 (ma hanno la sicurezza di fare arrivare il quotidiano in giornata); in Belgio, 150; in Portogallo, 738; in Grecia, 238; nei Paesi Bassi, 231. Quindi andiamo da 12 lire fino a oltre 200 lire.

Quanto alla stampa pubblicitaria, senatrice *Fagni*, vi è il problema che, in base alla normativa attualmente in vigore, si considera stampa ordinaria quella che contiene fino ad un massimo del 60 per cento di pubblicità. È evidente che certe iniziative di carattere commerciale comportino tale percentuale di pubblicità; ma il restante 40 per cento riguarda articoli il cui contenuto è comunque pubblicitario; quindi, sfuggono. Ciò che trovo però più immorale, per la verità, è che certe riviste di contenuto certamente non culturale - ed è chiaro a quali mi riferisco - vengano spedite a queste tariffe.

I problemi sono delicati perchè non si può istituire un ufficio di censura per giudicare il contenuto di una stampa. A sostenere la norma del 60 per cento sono le riviste, anche le più note, che superano per l'appunto in taluni casi tale percentuale di pubblicità. Quindi, toccando le une, toccheremmo anche le altre. È un problema di non poco conto che comunque dovrà essere affrontato perchè non si può andare avanti così.

Il mio predecessore aveva stabilito un aumento delle tariffe che però non è stato possibile applicare perchè il TAR del Lazio lo ha bocciato.

Detto questo, avviandomi alla conclusione, vorrei affrontare brevemente la questione dei ritardi nel settore delle telecomunicazioni. Vorrei sottolineare ancora una volta il fatto nuovo costituito dal decreto-legge n. 333 sulle privatizzazioni del luglio scorso, che ha inevitabilmente influito sui tempi di attuazione della legge n. 58 del 1992. In particolare, questo ha avuto dei riscontri nella convenzione di passaggio dell'ASST all'Iritel; cioè siamo di fronte al trasferimento di un patrimonio di cui oggi non conosciamo il valore preciso (questo sarà

determinato da due società di certificazione internazionale), tuttavia riteniamo che ammonti a decine di migliaia di miliardi, mentre l'Iritel ha un capitale sociale di 5 miliardi. Inoltre, poichè l'Iritel è ora, a tutti gli effetti, una società per azioni privata, è necessario assicurare una serie di garanzie, che danno luogo a discussioni approfondite perchè si tratta anche di tutelare lavoratori e capitali dello Stato. Si è quindi determinato un allungamento dei tempi. Confermo che la nostra proposta è già in discussione, ma a fronte dell'importanza dell'argomento, credo valga la pena impiegare qualche settimana in più. Sarò ben lieto, non appena possibile, di riferire alla Commissione in ordine a questa convenzione.

Ritengo che il riassetto delle telecomunicazioni debba essere approfondito in un prolungamento dell'audizione iniziata proprio in questa Commissione e che credo non abbia esaurito del tutto la trattazione del problema.

Il senatore Pinna ha chiesto poi di conoscere tempi per la revisione della cosiddetta legge Mammi. Tale revisione non può essere realizzata senza che sia stato prima definito il riassetto della RAI. Ritengo inoltre che per il riassetto complessivo del settore delle telecomunicazioni sia fondamentale procedere alla definizione del servizio pubblico. Non aspetteremo certo la conclusione del riassetto della RAI, ma vorremmo almeno conoscere gli orientamenti che si intendono seguire. Non è indifferente sapere se la RAI avrà una struttura fortemente regionalizzata, ad esempio, poichè in questo caso avremo un tipo di riassetto del servizio televisivo diverso.

Quindi, le due questioni sono correlate tra loro, ma il problema della RAI non è di competenza del Governo.

FAGNI. Sarebbe stato importante conoscere il valore degli immobili di proprietà dell'ASST prima del passaggio all'Iritel.

PAGANI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. L'operazione è molto complessa. Come ho già detto, sono state incaricate per questo due società di certificazione. Comunque la stessa legge n. 58 prevede che nei primi tre anni l'Iritel restituisca allo Stato l'1,6 per cento del fatturato dell'anno precedente; nei tre anni viene stabilito il valore che, insieme agli interessi, verrà restituito nei successivi sette anni, cioè lo Stato dovrà rientrare nel possesso del valore complessivo del patrimonio dell'ASST nell'ambito di dieci anni.

Quanto agli arredi della sede dell'ASST, approfondirò la questione poichè, non essendone a conoscenza, non sono in grado di rispondere ora.

Sui concorsi, invece, posso dichiarare che questi sono stati ultimati esclusivamente allo scopo di sanare posizioni già maturate. Mi sembra giusto riconoscere in questo modo i diritti dei lavoratori.

Sulla questione del patrimonio abitativo dell'amministrazione delle poste, sollevata dalla senatrice Angeloni, mi riservo di rispondere nella seduta di martedì prossimo, poichè in questo momento non sono in grado di fornire dati precisi.

Per quanto riguarda invece il problema dell'acquisto dei motocicli, vorrei precisare che esiste una legge che fa obbligo all'amministrazione

postale di fornire detti motocicli ai postini. Tuttavia, procediamo con molta cautela nell'attuazione di questa previsione. Anche per quanto riguarda i dati precisi relativi a tale piano di acquisto, mi riservo di rispondere successivamente. Peraltro, da parte dei lavoratori si lamenta il fatto che tale piano non sia finanziato con la necessaria tempestività. Per la verità, non ne stiamo acquistando molti.

PRESIDENTE. Dobbiamo ora decidere come procedere nei nostri lavori. Propongo di fissare alle ore 12 di martedì 1° dicembre il termine per la presentazione di ordini del giorno ed emendamenti alle tabelle di competenza della Commissione.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

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

I lavori terminano alle ore 17,45.

VENERDÌ 27 NOVEMBRE 1992

**Presidenza del Presidente FRANZA
Indi del Vice Presidente FABRIS**

Interviene il sottosegretario di Stato per la marina mercantile Corsi.

I lavori hanno inizio alle ore 9.

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995**» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (**Tabelle 9, 9-bis e 9-ter**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (**Tabelle 10 e 10-ter**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (**Tabelle 11, 11-bis e 11-ter**)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (**Tabelle 17 e 17-ter**)

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)**» (796), approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Presidenza del Presidente FRANZA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995**» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 10 e 10-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 11, 11-bis e 11-ter), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 17 e 17-ter) - e «**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)**», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame congiunto, sospeso nella seduta di ieri.

Prego il senatore Cocciu di riferire alla Commissione sulle tabelle 17 e 17-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

COCCIU, *relatore alla Commissione sulle tabelle 17 e 17-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, colleghi, lo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 reca spese per complessivi 2.112 miliardi di cui 867 miliardi per la parte corrente e 1.245 miliardi per il conto capitale.

Rispetto al bilancio assestato per il 1992 si registra una riduzione di circa 225 miliardi. Di essi 117 miliardi sono attribuibili ad una riduzione delle spese correnti, mentre 112 miliardi vanno riferiti al conto capitale.

Le variazioni relative alla parte corrente sono dovute, in gran parte, alla minore incidenza delle leggi preesistenti e in particolare al venir meno di 83 miliardi riferiti alla legge n. 71 del 1992 («Disciplina del fermo temporaneo obbligatorio delle unità di pesca») e di 24 miliardi relativi alla legge n. 72 del 1992 («Fondo di solidarietà nazionale della pesca»).

Per quanto attiene al conto capitale, la riduzione è da imputare agli effetti del disegno di legge finanziaria 1993. In particolare in tabella F le principali rimodulazioni riguardano: 30 miliardi per contributi per la costruzione, trasformazione e grande riparazione navale; 20 miliardi per la realizzazione del programma di potenziamento delle infrastrutture delle Capitanerie di Porto; 45 miliardi da corrispondere al fondo centrale per il credito peschereccio.

La composizione della spesa corrente, con riferimento alla classificazione economica, risulta essere così articolata.

Le spese per il personale in attività di servizio sono pari a 199 miliardi, e presentano un aumento, rispetto al 1992, superiore all'8 per cento. Ciò in relazione sia agli automatismi retributivi riguardanti il personale in essere, sia per gli effetti della legge n. 255 del 1991 («Potenziamento del personale militare delle Capitanerie di Porto»).

Le spese per acquisti di beni e servizi, pari a 100 miliardi, riguardano, per circa 20 miliardi le spese per la protezione dell'ambiente marino, per 10 miliardi le occorrenze per la manutenzione e l'esercizio di mezzi nautici ed aerei, per 20 miliardi le spese per la realizzazione del catasto del demanio marittimo, per 12 miliardi l'acquisto e l'approvvigionamento di viveri e vestiario per il Corpo delle Capitanerie di Porto.

I trasferimenti continuano a rappresentare la parte più consistente della spesa corrente. Essi ammontano a 556 miliardi e risultano così ripartiti: 355 miliardi per le sovvenzioni delle società assuntrici di servizi marittimi, 25 miliardi circa per contributi agli enti e consorzi autonomi dei porti, 122 miliardi per contributi all'armamento pubblico e privato (legge n. 856 del 1986 e successive integrazioni).

Le spese in conto capitale, pari a 1.245 miliardi, sono in gran parte attribuibili a trasferimenti (1.149 miliardi). Esse sono sostanzialmente riferite ai contributi negli interessi su operazioni di credito navale e ai contributi a favore delle imprese di costruzione navale disposti a favore

della ristrutturazione, razionalizzazione, riconversione del settore navalmecanico previsti dalla normativa comunitaria e recepiti dalla legislazione nazionale.

Le osservazioni riferite alla spesa in oggetto riguardano, da un lato l'azione propria del Ministero in materia di gestione del bene pubblico costituito dal mare (porti, difesa del mare, Capitanerie, eccetera), dall'altro l'intervento che lo Stato opera nel settore cantieristico e armatoriale.

Molti sono, ancora, i ritardi nell'attuazione dei provvedimenti in materia di difesa del mare e delle coste (legge n. 979 del 1982 e successive integrazioni). La mancata adozione, a tutt'oggi, di un piano generale di difesa del mare e delle coste dagli inquinamenti non può non costituire una grave carenza nella politica di tutela del territorio. La sua mancata adozione fa sì che gli interventi di uso delle risorse siano effettuati secondo una logica dell'emergenza e della provvisorietà.

Analogamente urgente è una definitiva sistematizzazione legislativa del sistema portuale che affronti, in una logica di efficienza e di salvaguardia del benessere sociale, le diverse questioni relative alla pianificazione, alla gestione del patrimonio pubblico, al controllo dell'attività portuale privata, alla tutela del lavoro portuale.

Vanno poi considerati gli interventi a favore dell'industria navale e del settore armatoriale. Questi comparti debbono, oggi, la loro sopravvivenza al determinante contributo dello Stato. Essi presentano al loro interno realtà produttive estranee, spesso, alle logiche internazionali e nazionali di efficienza e di competizione. A tal riguardo è necessario che l'intervento pubblico qualifichi la propria azione, da un lato, attraverso un maggiore impulso alle attività finalizzate ad un rapido ritorno sul mercato delle imprese assistite, dall'altro, predisponendo misure adeguate di salvaguardia dei redditi del personale eccedentario.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 17 e 17-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

FABRIS. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, colleghi, la discussione che ogni anno si svolge sui documenti del bilancio non consente soltanto un controllo sulle cifre. Ieri sera, con molta calma, ho preso visione delle tabelle 17 e 17-bis e devo dire che in un anno di «vacche magre» certamente non si può pretendere di più. Tuttavia, la discussione sui documenti di bilancio serve anche a fare il punto sui principali problemi del settore, in maniera tale che, passato questo momento di grandi difficoltà e ristrettezze economiche, si possa realizzare una seria politica marittima.

Gli aspetti principali di tale politica sono rappresentati innanzi tutto dall'esigenza di una riorganizzazione definitiva del sistema portuale e di sviluppo del cabotaggio (cioè uno sviluppo del trasporto merci per via marittima). Per quanto riguarda il primo aspetto, la nostra Commissione sta esaminando un provvedimento che si riferisce non soltanto al lavoro portuale, ma al riassetto dell'ordinamento portuale. Tutti sappiamo che una riorganizzazione del sistema portuale può rappresentare una fonte di reddito per l'intero paese e può fungere

da volano per l'intera economia nazionale. Per questi motivi, diamo molta importanza al lavoro che verrà compiuto dal Comitato ristretto. Se la Commissione riuscirà a risolvere il problema dei porti, penso che avremo dato un rilevante contributo ad una prospettiva di sviluppo. Infatti, dobbiamo tener presente la particolare conformazione geografica dell'Italia, il suo collocamento nell'area del bacino meridionale, che la porta ad essere un ponte tra l'Europa ed i paesi dell'Africa. Questa è un'ottima occasione per realizzare un'importante azione di politica e di sviluppo.

Per quanto riguarda l'aspetto del cabotaggio, proprio in questi giorni (in cui stiamo cercando di prevenire, per quanto di nostra competenza) ad uno sciopero dei Tir) ci stiamo imbattendo in questo problema. Qualcuno sostiene che le ferrovie dello Stato non potrebbero sostenere il traffico che si realizza tramite i Tir e per questo motivo si sta cercando di fare di tutto affinché lo sciopero non venga effettuato. Ciò vuol dire mettersi nelle mani degli autotrasportatori, dipendere da loro e trattare in una posizione di debolezza. Al contrario, ritengo che noi dovremmo fare di tutto affinché i sistemi di trasporto siano diversificati. Allora la soluzione al problema del cabotaggio è una delle risposte che dobbiamo dare insieme a quella del rilancio del trasporto merci tramite le ferrovie. In questo senso, si pongono anche: il problema dei porti, quello della cantieristica navale e quello di una organizzazione di questi settori che deve tener conto delle possibilità e della struttura geografica che presenta il nostro paese.

Preso atto della presenza dell'onorevole Sottosegretario, mi permetto di ricordargli che non ci aspettiamo dal Governo un rilevante aiuto per superare questa fase transitoria sulla vita dei porti. Una delle difficoltà che oggi incontriamo è quella di reperire lavoro o quanto meno di collocare un esubero di personale che si aggira intorno alle 2.000 unità. Tale esubero è soltanto provvisorio. Sappiamo, infatti, che una volta che la macchina verrà messa in moto, mediante altri modi di conduzione ed una diversa organizzazione, questo personale potrà essere riassorbito. Si tratta, quindi, di superare una fase di carattere provvisorio; tuttavia vogliamo che il Governo dimostri una notevole sensibilità a tale riguardo.

Inoltre, onorevole Sottosegretario, è opportuno studiare e valutare un programma che porti all'utilizzazione di tutti i porti presenti in Italia. Forse la logica avrebbe voluto che ci fosse stato un numero limitato di porti, ben organizzati ed attrezzati, in modo tale da funzionare bene alla pari di tanti altri europei. Purtroppo la realtà ci ha posto di fronte ad una miriade di porti che hanno ricevuto finanziamenti «a pioggia» e che sono stati ampliati. Allora, tanto vale metterli nelle condizioni di funzionare, considerato che hanno ricevuto molti finanziamenti.

Onorevoli colleghi, questi sono alcuni punti della politica portuale di cui il Governo dovrebbe farsi carico, e nei cui confronti noi manifestiamo particolare attenzione. Noi ci impegneremo in tale settore e desideriamo che un domani questi problemi possano essere affrontati *in toto* proprio per arrivare ad una soluzione.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

MAISANO GRASSI. Signor Presidente, debbo innanzi tutto sottolineare che condivido alcune considerazioni fatte dal senatore Fabris. Desidero anch'io ricordare che siamo impegnati nella stesura di una riforma del sistema portuale: non capisco quindi come si possano conciliare le spese indicate dal bilancio in relazione ad un argomento che sarà quanto prima oggetto di una riforma.

Inoltre, voglio rilevare che il provvedimento di difesa del mare viene assolutamente disatteso. A mio avviso, dovrebbe essere sempre tenuto presente il concetto che «chi non inquina risparmia». Una seria politica di difesa del mare e delle coste può rappresentare un risparmio e soprattutto può evitare ancora una volta di dovere affrontare l'emergenza derivante dai disastri ambientali, a cui si deve far fronte con ingenti somme. Per realizzare questi obiettivi, si possono reperire i fondi dal bilancio della difesa.

Come ho avuto modo di sottolineare più volte nell'ambito di questa Commissione, lo sviluppo del cabotaggio deve rappresentare uno degli obiettivi della nuova politica dei trasporti. Dobbiamo poi tener presente che il trasporto delle merci via mare non può comunque attuarsi se non viene realizzato un efficace collegamento con il sistema ferroviario. Tuttavia, in base a quanto risulta dalla stampa, sembra che le promesse e gli impegni assunti dal dottor Necci in relazione agli stanziamenti da destinare al ripristino e al completamento di alcune tratte ferroviarie di collegamento con i porti, siano stati quasi del tutto abbandonati. Per esempio, mi risulta che sia stato abbandonato il progetto di destinare un limitato investimento alla realizzazione della tratta Palermo-Messina, molto importante per la creazione del porto commerciale di Termini Imerese. Se il trasporto effettuato via mare non verrà collegato con il sistema ferroviario, questo progetto risulterà inattuabile e si risolverà soltanto in uno spreco. Quindi, a mio avviso, le previsioni di bilancio che si riferiscono a questi settori dovrebbero essere riconsiderate da un punto di vista progettuale e meno episodico.

Signor Presidente, concludo il mio intervento riservandomi di illustrare più ampiamente le riduzioni (che noi proponiamo) agli stanziamenti previsti nel bilancio del Ministero della difesa, che a nostro avviso risulta il più privilegiato.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, dobbiamo sospendere i nostri lavori che riprenderanno più tardi.

I lavori, sospesi alle ore 9,25, vengono ripresi alle ore 15,30.

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

NERLI. Signor Presidente, pur riservandomi di intervenire nuovamente nella giornata di martedì prossimo in sede di esame dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, faccio presente sin d'ora che occorre che il Governo ponga maggiore attenzione al problema del trasporto marittimo dei passeggeri e delle merci.

Inoltre, giudico irrisorio lo stanziamento di 5 miliardi per un problema delicatissimo quale quello della difesa del mare.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 17 e 17-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

Presidenza del Presidente FRANZA

(Segue PRESIDENTE). Passiamo ora all'esame delle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

Prego il senatore Liberatori di riferire sulle suddette tabelle.

LIBERATORI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche il bilancio per il 1993 del settore dei trasporti risente inevitabilmente ed in maniera pesante della situazione dell'economia italiana e dei provvedimenti di natura economica e finanziaria adottati dal Governo Amato; provvedimenti più che necessari, indispensabili, perchè mirano a salvaguardare complessivamente il nostro sistema economico riducendo il debito pubblico e risanando l'economia.

I problemi italiani sono esplosi, anche a causa di fatti concomitanti internazionali, proprio alla vigilia della piena integrazione economica e monetaria nell'ambito della CEE.

Obbligatoriamente, il disegno di legge finanziaria 1993 contiene una severa correzione della finanza pubblica, introducendo drastici tagli. D'altra parte dobbiamo rilevare che esiste la generale consapevolezza, in tutte le istituzioni, nelle aziende, fra i cittadini, che le scelte difficili, anche impopolari, non sono più rinviabili. Da questo consegue una immediata correzione strutturale dei meccanismi di spesa in tutti i settori pubblici. L'obiettivo è quello di pervenire a un riequilibrio progressivo del disavanzo corrente da realizzare entro il 1996.

Nella formazione del disegno di legge finanziaria si è quindi operato con evidente rigore, eliminando prioritariamente tutte le spese non sorrette da giustificazioni evidenti. Come sono state eliminate tutte quelle spese che, rispetto alla grave situazione finanziaria, non apparivano urgenti o importanti.

In questo quadro, il settore dei trasporti dovrà rinviare tante fondate esigenze di modernizzazione.

Preoccupante appare in particolar modo la contenuta previsione degli investimenti, tale da far intravedere un periodo critico, che potrebbe essere superato forse solo con la compartecipazione del capitale privato in analogia a quanto accade nei paesi europei.

Inoltre, occorre rilevare che la manovra di contenimento della spesa ridurrà conseguentemente l'attività legislativa in materia di leggi di spesa in questo ultimo periodo dell'anno a valere sui fondi accantonati dalla finanziaria 1992.

Al di là delle considerazioni in ordine al presente disegno di legge finanziaria, credo opportuna, urgente, una proposta del Governo di riordino nel settore dei trasporti (dopo sanità, previdenza e pubblica amministrazione), anche per fare il punto sui servizi necessari e per fissare regole che evitino lievitazioni della spesa. Accanto alle evidenti esigenze finanziarie attuali, occorre infatti tener presente che nel settore del trasporto pubblico, sia per quanto riguarda il ferroviario che il trasporto su gomma, si è speso molto sia in conto esercizio che in conto capitale; si è speso quasi quanto negli altri paesi CEE, con risultati, purtroppo per noi, molto diversi.

Quindi, il miglioramento del sistema dei trasporti pubblici italiani non sta tutto nell'aumento della spesa, nelle disponibilità di maggiori mezzi finanziari, ma anche e soprattutto in coraggiosi interventi, che adeguino, senza stravolgerlo, il sistema alle effettive esigenze, qualche volta sottovalutate, altre volte sopravvalutate, ed introducano modalità di gestione che tengano in considerazione la produttività e soprattutto l'attenta valutazione del rapporto costi-benefici, oggi sistematicamente disatteso.

Passando alle cifre, in modo necessariamente sommario per questioni di tempo, la previsione di spesa del Ministero dei trasporti per il 1993 è di 7.958 miliardi: 6.116 miliardi per spese correnti (pari al 77 per cento) e 1.841 miliardi per spese in conto capitale (pari al 23 per cento). Si può rilevare un aumento di 232 miliardi rispetto al 1992 (se la previsione è confermata). Complessivamente è positivo rilevare che diminuisce l'importo delle spese correnti per 536 miliardi e aumenta la spesa in conto capitale per 769 miliardi.

Si precisa che la riduzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto di 531 miliardi (capitolo 1660) è da collegarsi al meccanismo di finanziamento diretto. L'articolo 3 del disegno di legge finanziaria in esame prevede che tale fondo confluisca nel fondo regionale di cui all'articolo 8 della legge n. 281 del 1970, la cui determinazione viene effettuata con criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministero dei trasporti di concerto con il Tesoro e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. È uno dei settori in continuo aumento in questi anni, per cui si può rilevare che il contenimento è possibile modificando rapidamente la legge n. 151 del 1981, introducendo prioritariamente il criterio di contribuzione per viaggiatore/ chilometro, oltre alla collaborazione di regioni, comuni e aziende.

Al momento appare oltremodo urgente l'approvazione di un provvedimento per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto per gli anni 1987-1992 (deficit complessivamente stimato in 10.000 miliardi circa) per evitare fallimenti e liquidazioni di aziende e gravi tensioni sociali per cessazione di servizi pubblici.

L'articolo 3, ai commi 3, 4 e 5, del disegno di legge finanziaria prevede i trasferimenti ordinari alle Ferrovie dello Stato S.p.a.. Ciò avviene nel pieno rispetto della direttiva CEE che impone di distinguere tra trasporto ferroviario e costruzione-gestione della rete ferroviaria.

Il comma 3 prevede 8.250 miliardi, di cui 2.750 per il trasporto ad alta velocità, in cinque anni, 1.650 miliardi all'anno a partire dal 1994 per un programma di investimenti e ammodernamenti della infrastruttura ferroviaria.

Il comma 4 prevede 1.600 miliardi per il fondo pensioni con una riduzione di 250 miliardi rispetto al 1992.

Con il comma 5 è prevista altresì la possibilità per le Ferrovie dello Stato S.p.a. di procedere a compensazioni fra debiti verso lo Stato per trattamenti pensionistici ed i crediti IVA.

Complessivamente gli stanziamenti per le Ferrovie dello Stato previsti dalla legge finanziaria e dalla legge di bilancio ammontano a 16.837 miliardi (con un aumento di 941 miliardi rispetto al 1992).

Gli importi stanziati a favore della neonata Ferrovie dello Stato S.p.a., rispetto ai programmi di risanamento, alla costruzione ed ammodernamento della rete ed al trasporto ad alta velocità, non appaiono congrui e probabilmente la loro esiguità potrebbe provocare modifiche, anche notevoli, dei programmi stessi.

Tenuto conto che appare difficile aumentare gli stanziamenti per le ragioni di politica finanziaria enunciate in premessa, è necessario avere dal Ministro dei trasporti notizie certe sui programmi delle Ferrovie dello Stato per consentire al Senato di prendere decisioni responsabili, sia in ordine a questo che a futuri provvedimenti.

Ho avuto modo di incontrare in un'occasione informale il ministro Reviglio, il quale ha fatto riferimento ad un accordo di programma che sarebbe intercorso due o tre giorni fa con le ferrovie dello Stato. Vorrei sapere se il rappresentante del Governo ne ha avuto notizia.

Quanto alla composizione delle principali spese correnti, si registrano 267,6 miliardi per il personale (4,7 per cento in meno rispetto al 1992); i trasferimenti correnti rappresentano la parte dominante della spesa gestita dalla Direzione generale della motorizzazione civile (fondo nazionale trasporti, ripiano disavanzi aziende pubbliche e private, ferrovie secondarie, tranvie, servizi lacuali); per l'aviazione civile si prevedono 3,1 miliardi.

In conto capitale si registrano 1.841 miliardi, di cui 617 per la motorizzazione civile; i trasferimenti relativi alla motorizzazione civile e trasporti in concessione ammontano a 1.222 miliardi. Sono inoltre previsti stanziamenti per la costruzione delle metropolitane di Roma e Napoli, i servizi lacuali, il trasporto rapido di massa (con concorso mutui) e l'autotrasporto per conto terzi (proprio questa mattina il Governo ha adottato un provvedimento che prevede ulteriori stanziamenti per questo settore, per un importo complessivo di circa 500 miliardi).

Da rilevare la insufficiente consistenza delle somme per investimenti avuto riguardo ai bisogni lamentati, particolarmente per la costruzione di metropolitane.

La consistenza dei residui passivi è valutata in 2.340 miliardi, di cui 102 per la parte corrente e 2.238 in conto capitale. La valutazione è condizionata all'evolversi della gestione 1992.

I dati dei residui passivi sono del tutto indicativi. Se ai 2.340 miliardi presenti per il 1993, si aggiungono i 7.958 di competenza, la massa manovrabile in termini di spesa è di 10.298 miliardi di lire.

Le variazioni introdotte dalla Camera sono abbastanza limitate. Esse riguardano i capitoli 1583, 7279, 7294, 7304, 7308, 7309, 7311 e 7509, con una riduzione nelle spese correnti di 15 miliardi e di 805 miliardi in conto capitale.

Il bilancio pluriennale 1993-1995 è stimato per il 1993 in 7.138 miliardi, per il 1994 in 8.510 miliardi e per il 1995 in 8.433,6 miliardi.

Per quanto riguarda le azioni che il Ministero dei trasporti intende perseguire, occorre sottolineare la mancanza di indicazioni circa il problema delle Ferrovie in regime commissariale governativo.

Non sono indicati i chilometri di competenza, i costi/chilometro, lo stato del materiale rotabile, nè se vi è l'intenzione di continuare la gestione in proprio o affidarla in concessione. La semplice elencazione della situazione debitoria appare insufficiente, in particolare trattandosi di un settore in gravissime difficoltà e con rilevanti dubbi per la propria esistenza futura.

Appaiono condivisibili gli altri programmi che riguardano: intermodalità, interporti, sistema idroviario Padano-Veneto, autotrasporto merci, eccetera.

Sull'aviazione civile, di cui si prevede una ripresa, anche in riferimento alla liberalizzazione del mercato europeo, è presente l'esigenza di provvedere alla riforma di Civilavia, con netta separazione fra programmazione e controllo della gestione. Gli investimenti sono principalmente concentrati sugli aeroporti di Fiumicino e Malpensa. Inoltre, preoccupazioni emergono per il ritardo nei lavori di ammodernamento degli aeroporti di Pisa e Bologna.

Nella Tabella A del disegno di legge finanziaria è iscritto un unico accantonamento generico di 300 miliardi per il 1993.

Non risultano invece accantonamenti per il 1993 in Tabella B, per quanto concerne il fondo speciale di conto capitale.

La Tabella C reca 400 miliardi per il 1993, 680 miliardi per il 1994, 850 miliardi per il 1995. Vi è una diminuzione nei primi due anni rispetto al 1992. Si tratta di oneri per ammortamento mutui delle ferrovie in concessione a gestione governativa. Vi è quindi un considerevole aumento dopo la riduzione dei primi due anni.

La Tabella E contiene le variazioni da apportare a legislazione vigente a seguito delle riduzioni legislative di spesa precedentemente disposte (le riduzioni riguardano 15 miliardi per la realizzazione degli interporti, 175 miliardi per lo sviluppo dei trasporti pubblici nelle aree urbane e 195 miliardi per collegamenti ferroviari).

Infine la Tabella F riguarda gli importi da iscrivere in bilancio in relazione alle autorizzazioni di spesa di leggi pluriennali.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

NERLI. Signor Presidente, debbo innanzi tutto preannunciare, dopo aver ascoltato la relazione del senatore Liberatori, la presentazione di una relazione di minoranza sia per quanto riguarda lo stato di previsione del Ministero dei trasporti sia per quanto riguarda quello del Ministero della marina mercantile.

Desidero sottolineare, rivolgendomi in particolar modo al rappresentante del Governo, alcuni aspetti sui quali invito i colleghi della maggioranza a riflettere molto attentamente.

Onorevoli colleghi, già dalla relazione del senatore Liberatori dovremmo trarre la conseguenza dell'esigenza di una profonda modifica dello stato di previsione del Ministero dei trasporti. Ritengo che questo sia il senso delle considerazioni del relatore quando ha sottolineato che è stata abbandonata ogni strategia degli investimenti almeno per quanto riguarda il 1993 e in parte anche per lo stesso 1994 e che essa può essere recuperata solo mediante la partecipazione dei privati.

LIBERATORI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Rientra nei programmi.

NERLI. Non voglio strumentalizzare tali considerazioni. Voglio soltanto dire che non mi sembrava che ci fosse un tono trionfalistico nella sua relazione.

LIBERATORI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Non c'era ed ho svolto una premessa al riguardo.

NERLI. Quindi, la relazione ha espresso un disagio su una previsione di bilancio che (non voglio mettere in discussione la realtà del Governo Amato) dà la dimensione non soltanto delle difficoltà finanziarie che esistono, ma anche di un modo di affrontarle (forse la situazione richiederebbe qualche sforzo in più)

Innanzitutto dovremmo lavorare affinché venga aumentato lo stanziamento per il ripiano del *deficit* delle aziende di trasporto pubblico, che si aggira intorno ai 10.000 miliardi. A tale riguardo dobbiamo comunque prendere una decisione: o facciamo «scoppiare» le città e lasciamo nel caos le organizzazioni delle aziende (pubbliche o private) oppure risaniamo la situazione, ma certamente io non sono tra coloro che sostengono che prima bisogna risanare e poi vendere. Voglio soltanto dire che non c'è alcuna prospettiva, anche perchè il disegno di legge finanziaria e i documenti di bilancio dello Stato non prevedono una copertura a misura di risanamento. Quindi, per far fronte agli interventi di risanamento per le aziende di trasporto pubblico urbano, preannuncio la presentazione di alcuni emendamenti volti a reperire fondi per circa 900 miliardi, mediante la riduzione di altri capitoli.

Desidero affrontare adesso un altro aspetto che in parte è collegato al primo. Francamente non riusciamo a capire per quale motivo sia stata stabilita una previsione davvero irrealistica per il settore del trasporto per conto terzi. Onorevoli colleghi, la situazione sta per esplodere: gli autotrasportatori hanno già programmato lo sciopero.

Sono anni che i Governi ed i Ministri (che si succedono uno dietro l'altro) si impegnano ad intervenire in questo settore, ma la situazione non cambia mai: è arrivata l'ora di intervenire in questo comparto, le cui cifre sono molto ridotte. Certamente però non lo si potrà fare se il disegno di legge finanziaria e i documenti di bilancio non prevederanno i necessari stanziamenti.

Inoltre, c'è un'altra questione che desidero sollevare. Non riesco a capire come la nostra Commissione possa continuare ad affrontare la riforma dei porti se non vengono previsti stanziamenti per quegli interventi dello Stato necessari affinché la riforma venga effettivamente realizzata. A tale riguardo proponiamo la riduzione delle postazioni previste per altri comparti (come per esempio per una serie di aeroporti citati dal relatore) che danno luogo sempre ad ingenti residui passivi; proponiamo di diminuire e tagliare quegli stanziamenti per destinarli agli interventi in questo settore.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono questi i principali problemi sui quali è necessario riflettere e ragionare per poi arrivare ad un completo confronto sulle proposte che avanza prossimamente in sede di presentazione delle relazioni di minoranza e degli emendamenti che, a nome del Gruppo parlamentare che rappresento, ho già preannunciato.

Inoltre, ho preso atto del fatto che si interviene con 10 miliardi per la costruzione del ponte di Messina. Onorevoli colleghi, dobbiamo riaffrontare tale questione e valutare se si debba proseguire con le vecchie intenzioni o meno; lo stesso Ministro aveva sottolineato tale esigenza. Adesso ritroviamo uno stanziamento di 10 miliardi per la società di progettazione; francamente, ritengo che sia sbagliato prevedere tale stanziamento soprattutto in considerazione del fatto che il Parlamento non ha avuto ancora modo di discutere come procedere. Ritengo che questi soldi potrebbero essere risparmiati oppure destinati ad una migliore causa.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ho letto attentamente la relazione che accompagna le tabelle e devo dire che spesso non si ha l'esatta percezione di come determinati stanziamenti possano risolvere i problemi. A fronte di una serie di poste in bilancio, bisognerebbe sapere quali sono gli effettivi fabbisogni e quali sono i problemi che si intendono affrontare e risolvere provvisoriamente (anche perchè ciò non sempre appare evidente). Tutti noi sappiamo come l'attuale bilancio risenta di una situazione di necessità e si collochi in un periodo di grande tensione economica e di ristrettezze finanziarie. Certamente il Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile avrà fatto tutto il possibile per cercare di ottenere maggiori stanziamenti.

Evidentemente il risultato è frutto di compromessi, certo non all'interno della tabella, ma nell'ambito di una politica complessiva del Governo, che certamente privilegia alcuni settori rispetto ad altri, operando dei tagli in alcuni casi.

Quindi, in base ad una considerazione di carattere generale riferita alla situazione economica complessiva, non posso che ringraziare il relatore per la sua esposizione e per non avere usato i toni trionfalistici che di solito i relatori usano. Il senatore Liberatori è stato invece molto

onesto nell'illustrare la difficile situazione in cui ci troviamo, evidenziando una serie di problemi che restano sul tappeto. Vorrei elencarne solo alcuni, onorevole Sottosegretario, affinché in sede di replica possa darci qualche informazione al riguardo.

Vi è una prima questione di carattere generale, di alta politica: partendo dalla considerazione che il nostro paese, che trasforma materie prime, ha bisogno di facilitazioni nelle esportazioni e nelle importazioni, risulta evidente che occorre favorire le nostre aziende e quindi l'occupazione con un interscambio, molto attivo, che deve essere uno dei nostri obiettivi principali.

Abbiamo sottoscritto il Trattato di Maastricht, e pertanto ci troviamo in Europa, la quale in questo momento si trova in una particolare situazione: la caduta del muro di Berlino e l'apertura delle frontiere hanno creato una zona di flussi tra l'Est e l'Ovest che si diversifica rispetto al passato, quando i flussi erano invece in altra direzione. Oggi i paesi dell'Europa orientale hanno come *partners* in iniziative commerciali ed industriali paesi europei come la Gran Bretagna, la Francia e la Germania in misura preponderante. Occorre quindi fare una considerazione: vi è una serie di collegamenti Est-Ovest che si sta intensificando, e questo avviene a nord delle nostre Alpi, le quali in questo momento costituiscono una barriera non soltanto dal punto di vista geografico ma anche da quello economico.

Il nostro paese che - ripeto - trasforma materie prime, deve assolutamente inserirsi in tale contesto, pena la sua emarginazione ed esclusione come paese di collegamento tra l'Europa a nord delle Alpi e i paesi del Sud, i paesi dell'Africa, del Medio Oriente, e via dicendo. Peraltro il nostro paese ha una tradizione di rapporti con i paesi dell'Est, soprattutto per quanto riguarda la fascia Nord-Est del nostro paese, che non possono essere certo dimenticati, se vogliamo salvaguardare la nostra economia. Tutto questo bisogna tenerlo presente per evitare conseguenze anche sul piano occupazionale e di una politica economica generale.

Ho molta fiducia nell'Italia, che desidero sia al passo con i tempi e sappia inserirsi nei giusti contesti. Quindi, dovrebbe essere portata avanti una politica volta a favorire l'inserimento della nostra economia in questi flussi Est-Ovest, attraverso una serie di collegamenti Nord-Sud che annullino la barriera delle Alpi e che consentano di avere un beneficio, facendo in modo che poi si possa realizzare un dialogo costante con i paesi del Mediterraneo. Questa è la funzione del nostro paese. Non possiamo certo pensare di poter competere con potenze industriali tanto più forti di noi, ma possiamo svolgere il ruolo al quale ho appena accennato anche grazie alla nostra posizione geografica che, in questo, ci facilita enormemente.

Ho parlato della politica di sviluppo del cabotaggio a proposito della marina mercantile e dell'opportunità di utilizzare le forze che abbiamo nei nostri porti per riuscire a sottrarre una parte del traffico merci al trasporto su strada. A mio avviso è necessario portare avanti iniziative in tal senso proprio per favorire lo sviluppo di una politica mediterranea. Si possono utilizzare a nord dei porti stessi i corridoi intermodali che conducano oltre le Alpi. Questa, ripeto, è la politica che dovrebbe essere portata avanti. Pertanto, si pone la questione dei

trafori: quello del Brennero e l'altro in Lombardia, tenendo presente che la Svizzera ha già allo studio, in relazione all'Austria e alla Francia, l'utilizzazione di ulteriori valichi.

Detto questo, vorrei sottolineare le potenzialità che abbiamo nel Nord-Est, soprattutto attraverso i porti di Venezia e Trieste, per lo sviluppo di un dialogo con i paesi dell'Est europeo, che non deve essere sottovalutato. Abbiamo delle tradizioni in questo campo con quei paesi e vi è, peraltro, da parte loro il desiderio di un rapporto più stretto con l'Italia poichè ci riconoscono una maggiore disponibilità rispetto ad altri paesi. Però, anche in questo caso quello che conta è certamente la disponibilità economica e finanziaria che oggi non abbiamo. Noi dobbiamo quindi sfruttare al massimo le nostre attuali potenzialità, cercando di risalire pian piano la china nella quale siamo precipitati negli ultimi anni.

A mio avviso, il discorso delle ferrovie diventa in tale contesto essenziale. Abbiamo assistito alla trasformazione in società per azioni. Abbiamo ascoltato le dichiarazioni dell'avvocato Necci, il quale ha cercato di dare risposte esaurienti a richieste precise, cioè se il suo progetto di società per azioni significasse utilizzare, attivandosi in tal senso, poche migliaia di chilometri di rete ferroviaria, economicamente importante, trascurando gli altri 12.000 chilometri di rete, che possono avere un valore sociale ed economico e che certamente si pongono in termini, se non di utili, almeno di contributo per il pareggio dell'esercizio.

Il commissario Necci a volte è stato esplicito, a volte reticente su questi discorsi. Oggi la società per azioni esiste, però noi dobbiamo avere delle risposte alle questioni che abbiamo posto. Innanzitutto vogliamo capire se si ritiene prioritario il discorso dell'alta velocità o se invece non si debba considerare il trasporto merci la questione prioritaria ed essenziale nella politica ferroviaria del nostro paese.

A questo punto, vorrei sapere dal Governo se la scelta del trasporto merci verrà fatta. Non possiamo rimanere in una situazione di estrema debolezza in relazione al trasporto merci effettuato dai tir o dagli attuali gestori del trasporto, i quali, consapevoli di essere determinanti per lo sviluppo economico del nostro paese, chiedono ed ottengono quello che vogliono ormai da troppi anni. Bisogna invertire la rotta. Vi è il problema di smaltire il traffico sulla rete stradale, che in alcuni tratti è al limite del collasso. Dobbiamo inoltre dare risposte serie ed efficaci agli operatori economici, realizzare dietro i porti quella rete necessaria per renderli funzionali, altrimenti corriamo il rischio di creare tante cattedrali nel deserto.

Ritengo che questa sia una delle questioni più importanti da affrontare. Pertanto, insisto anche sull'utilizzazione di quella minima rete idroviaria che abbiamo, che corrisponde in sostanza al fiume Po, da Cremona almeno all'Adriatico. Tutti i paesi europei hanno una rete idroviaria. Abbiamo visto in televisione il grande miracolo del congiungimento del Reno con il Danubio, per cui si può andare da Rotterdam al Mar Nero via fiume, mentre noi non riusciamo ad andare da Cremona a Venezia. E lo dico sapendo che ci sono le premesse per questo; ci sono i canali, per cui sarebbe sufficiente realizzare alcune opere sussidiarie per superare taluni punti critici, e con poche decine

di miliardi si potrebbe risolvere il problema. Da questo potremmo trarre dei benefici non di poca rilevanza sul piano dei trasporti.

Vi è poi il problema degli aeroporti. Tutti noi viaggiamo spesso in aereo. Devo riconoscere con piacere che un po' alla volta, sia pure con difficoltà e ritardi, gli aeroporti italiani si stanno attrezzando per dotarsi di servizi adeguati al livello europeo. Quanto possiamo vedere all'aeroporto di Fiumicino ci fa ben sperare: ci auguriamo che non resti solo il primo aeroporto italiano ma possa essere uno scalo europeo di un certo livello e quindi, per le strutture e i servizi che può offrire, riesca ad imporsi anche a vettori stranieri e a farsi preferire a questi. Non so a che punto siano i lavori per la realizzazione di Malpensa 2000, ritardata anche a causa del fenomeno delle tangenti. Quanto all'aeroporto di Venezia, devo sottolineare che si trova in una situazione di stallo: non è nè la serie di baracche che c'era prima nè un aeroporto vero e proprio; cioè non sono state ancora realizzate le necessarie strutture per definirlo un aeroporto a livelli accettabili; si trova in una situazione provvisoria. Il *garage* è forse l'unica parte del grande progetto che è stata in parte realizzata; ma anche qui restano i moncherini dei pilastri, ancora colorati con il minio rosso, protesi verso il cielo, come le braccia alzate di un corpo che aspetta la manna dall'alto, come gli ebrei nel deserto.

Dobbiamo, quindi, operare delle scelte per effettuare operazioni con ritorni economici che potrebbero anche essere consistenti. Ritengo che sia importante il fatto di poter recuperare parte del turismo che in questi ultimi anni ci è mancata. Questo potrebbe essere uno dei motivi per cui dovremmo impegnarci maggiormente. Dobbiamo portare avanti politiche che economicamente si rivelino valide per il nostro paese. Pertanto, il discorso degli investimenti deve essere privilegiato, pur non dimenticando che su alcuni aspetti correnti - possiamo definirli così - si dovrebbe spendere qualche parola. Mi riferisco ad esempio alla questione dell'autotrasporto locale passeggeri. Vi deve essere una corresponsabilità in questo. Ad esempio, girando nelle grandi città sugli automezzi pubblici, ci si accorge che spesso pochi utenti pagano il biglietto; si dice che molti hanno le tessere, ma non credo gli abbonati arrivino a percentuali del 99 per cento.

LIBERATORI, relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796. Sono contrario ad un intervento di ripiano generalizzato dei disavanzi in assenza di provvedimenti efficaci di riordino. Tutti i disavanzi furono ripianati nel 1987, ma poi si è ricominciato a fare debiti già dal giorno successivo al ripiano. Non vorrei quindi che questo si ripetesse.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere un'ultima considerazione. La mia esperienza di parlamentare mi ha consentito di avere contatti sempre più frequenti con i Ministri e con i Sottosegretari: ho potuto rilevare che di solito vi è un grande impegno da parte di coloro che prendono parte al Governo, e questo deve essere riconosciuto. Tuttavia, le amministrazioni dei trasporti e della marina mercantile non sfuggono ad un giudizio più generale: così come già avviene in altre amministrazioni dello Stato, anche in queste due amministrazioni bisognerebbe

procedere alla formazione di un corpo di funzionari aggiornati, competenti e maggiormente responsabilizzati. Infatti, non basterà certo il più capace dei Ministri dei trasporti o il migliore dei Sottosegretari per farsi che tutti i problemi che abbiamo rilevato trovino una soluzione.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 10 e 10-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

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

I lavori terminano alle ore 16,50.

MARTEDÌ 1° DICEMBRE 1992

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente FRANZA

Interviene il ministro dei lavori pubblici Merloini.

I lavori hanno inizio alle ore 11,15.

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995**» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (**Tabelle 9, 9-bis e 9-ter**)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (**Tabelle 10 e 10-ter**)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (**Tabelle 11, 11-bis e 11-ter**)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (**Tabelle 17 e 17-ter**)

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)**» (796), approvato dalla Camera dei deputati

(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: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 10 e 10-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 11, 11-bis e 11-ter), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 17 e 17-ter) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 27 novembre.

Prego il senatore Di Benedetto di riferire alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796.

DI BENEDETTO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Signor Presidente, come premessa alle argomentazioni che sottoporro all'attenzione dei colleghi, devo innanzi tutto sottolineare che per la prima volta il Ministero dei lavori pubblici compie uno sforzo di programmazione, nel senso che sottopone all'esame del Parlamento una radicale rivisitazione del suo ruolo e del suo modo di essere, ponendosi come centro di riferimento e come osservatorio permanente e trasparente su tutta l'attività edificatoria ed infrastrutturale nazionale (cioè, anche in base al dibattito che si è svolto in questa Commissione con il Ministro).

Ritengo che questo sia un elemento pregnante, al di là dell'entità delle poste di bilancio, che risentono (tutte quante) pesantemente della manovra di risanamento imposta dal Governo. Quindi, dobbiamo prendere atto che non vi sono nuove postazioni di bilancio in relazione alle esigenze che più volte abbiamo manifestato in questa Commissione, ma che anzi il Ministero dei lavori pubblici viene pesantemente colpito da restrizioni di carattere finanziario. Desidero riferirmi in particolare al comparto della azienda ANAS per la quale o verranno individuate nuove forme strutturali e societarie oppure difficilmente il Governo ed il Parlamento potranno soddisfare le impellenti esigenze che il paese rivendica in vista dell'entrata nel mercato unico europeo. Il bilancio dell'ANAS registra addirittura un taglio di 700 miliardi, a fronte degli impegni assunti dal Ministero oltre che negli anni passati anche per il triennio 1992-1994.

Per questi motivi, devo invitare il Ministro a compiere uno sforzo per tentare di recuperare alcune postazioni finanziarie, annullando e revocando eventuali impegni di spesa, per i quali i progetti non siano ancora esecutivi e non sia stato avviato il relativo iter procedurale. Rivolgo questo invito al Ministro, anche perchè è urgente la predisposizione di un nuovo piano triennale straordinario per l'ANAS che tenga conto di alcune esigenze fondamentali. Innanzi tutto bisogna articolare gli interventi dell'azienda in stretta sinergia con il Ministero dei trasporti e con le ferrovie, al fine di garantire la plurimodalità o l'intermodalità dei vettori di trasporto, alla luce della realtà portuale del nostro paese (la nostra Commissione sta esaminando il riordino del sistema portuale) ed alla luce dell'approvazione dei criteri fondamentali del sistema interportuale del nostro paese (nell'ambito del quale l'aspetto viabilistico è uno degli elementi fondamentali). Se non si procede all'approvazione dei questi ultimi, cade tutta l'impostazione di qualunque progetto di intermodalità.

In secondo luogo, si deve procedere ad alcune scelte di fondo nella programmazione da parte del Ministero dei lavori pubblici e dell'ANAS. Si deve tener conto in sostanza che alcune regioni si sono venute a trovare in una condizione favorevole (mi limito a definirla tale) per alcuni interventi straordinari (come per i Mondiali o per le Colombia-

di). Allora sarebbe corretto ed equo che quest'ultime, per la ristrettezza delle disponibilità finanziarie, attendessero anni migliori, in maniera tale da poter destinare le poche risorse utilizzabili a quelle regioni che fino ad ora sono state sottoconsiderate e nelle quali, invece, gli interventi sono fondamentali al fine di un collegamento internazionale (mi riferisco alle regioni di confine) o dove la realtà viabilistica di grande comunicazione è fortemente negativa (mi riferisco al Sud del nostro paese).

Infine, occorre prendere in considerazione la possibilità di valutare (mi permetto di fare tale considerazione alla presenza del Ministro) il riordino dell'azienda anche con la collaborazione della nostra Commissione. L'ANAS potrebbe essere trasformata in ente pubblico (in questo modo verrebbe messa in condizioni di effettuare operazioni di mutuo) pur con una valutazione attenta dell'attuale indebitamento (la cui entità è di circa 6.000-7.000 miliardi). Ritengo che, senza una revisione della società ANAS, la partecipazione del capitale privato in molti interventi si porrà in termini estremamente problematici.

Per quanto concerne l'edilizia abitativa, devo sottolineare che le risorse a disposizione sono abbastanza consistenti. Anche l'esame dei disegni di legge attualmente pendenti presso la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica dovrebbe essere incanalato in funzione di una produttività di prelievo delle risorse finanziarie, atte a garantire l'aspetto economico del mercato. Comunque, non dobbiamo mai dimenticare che in questa materia l'aspetto sociale assume e sempre manterrà una considerazione prevalente rispetto all'interesse economico.

Signor Ministro, mi sembra che le previsioni del ricavato dell'alienazione degli alloggi siano state sovrastimate. La nostra Commissione pochi giorni fa ha avuto un incontro con i rappresentanti dell'ANIACAP che ci hanno confermato che i 120.000 miliardi previsti dall'eventuale alienazione non sono rispondenti alla realtà. Quindi, il ricavato sarà sensibilmente minore rispetto alle previsioni del Governo. Non dobbiamo poi dimenticarci che tale operazione coinvolge livelli economico-sociali di basso reddito. Infatti, come dimostrano gli stessi dati relativi agli affitti, circa il 70 per cento degli inquilini si trova nell'impossibilità di potersi accollare l'onere di un piano di ammortamento di mutui nei limiti indicati dalla relazione programmatica del Governo.

Resta il terzo nodo da sciogliere: le grandi opere. Al riguardo, abbiamo valutato anche l'opportunità di presentare ordini del giorno, che il Governo potrebbe accogliere in quanto elementi fondamentali per l'azione stessa del Ministro, che dovranno poi essere tradotti in provvedimenti legislativi specifici.

Concludo la mia relazione introduttiva, signor Presidente, riservandomi di elaborare una proposta finale alla luce dello svolgimento del dibattito.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

FABRIS. Signor Presidente, onorevole Ministro, ho letto diligentemente tutto ciò che riguarda nei documenti di bilancio il Ministero dei lavori pubblici.

Essendo un rappresentante di un partito di maggioranza che deve sostenere il Governo, sono sempre combattuto tra la tentazione di dire fino in fondo quello che penso e il dovere di solidarietà di partito di Governo che invece mi indurrebbe a non esprimere talune valutazioni.

Del resto, il Ministro sa già che potrei evidenziare l'insufficienza degli stanziamenti, la necessità di rivedere talune postazioni di bilancio nonchè l'attuale *trend* negativo della nostra economica da attribuire alla mancanza di determinati stimoli che consentirebbero una certa ripresa.

Dopo la grande depressione del 1929, per rianimare l'economia, Roosevelt propose un consistente intervento nel settore delle opere pubbliche. Oggi potrei rivolgere al Ministro dei lavori pubblici una raccomandazione in tal senso, perchè questo potrebbe essere un volano per indurre una ripresa in altri settori. Ci troviamo infatti di fronte a problemi di occupazione e di recessione ed io sono convinto che sarebbe assai utile intervenire nel settore dell'edilizia residenziale e delle opere pubbliche (anche perchè, come si diceva una volta, un operaio del settore edile muove in genere tre operai dell'industria) per rimuovere le cause di una stagnazione e avviare una ripresa sul piano economico.

Oggi però, signor Ministro, vorrei soffermarmi su due questioni. La scorsa legislatura ho fatto parte della 13^a Commissione e quindi ho potuto maturare una particolare esperienza nel corso dell'intenso lavoro svolto per arrivare all'approvazione della legge n. 183 del 1989 sulla difesa del suolo. In quella occasione abbiamo potuto anche valutare il ruolo del Ministro dei lavori pubblici nel nostro paese. Questo Dicastero una volta aveva competenze ben più ampie e quindi l'autorità per intervenire in vari settori, come i trasporti e la marina mercantile che, pur avendo funzioni specifiche, rientravano comunque nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici. Successivamente, con le Regioni, è stata effettuata una divisione di competenze, a mio avviso, poco chiara, per cui alcuni territori ed alcune funzioni sono risultati di competenza sia regionale che statale. Al riguardo, vorrei ricordare un vecchio proverbio della mia Regione: «Il cane di due padroni muore di fame». Infatti, oggi, nelle nostre province, noi abbiamo il Genio civile regionale e quello statale; ma spesso, non essendo chiare le rispettive competenze, nessuno dei due interviene.

Pertanto, prima di porsi il problema di come impiegare gli stanziamenti previsti, bisogna cercare di capire quale struttura il Ministero dei lavori pubblici intende darsi per bene operare.

So bene che nel settore dell'edilizia sono determinanti le decisioni del Ministero; capisco che oggi per grandi opere l'intervento del Ministero sia opportuno. Però, nella realtà questa conflittualità, anzichè cessare, continua, conflittualità che non si esprime in aperti contrasti ma nell'inazione. Questo, a mio avviso, è l'aspetto più importante, che deve essere affrontato con maggiore decisione se vogliamo sapere finalmente quali mezzi abbiamo a disposizione, su quali strutture possiamo contare, quale collaborazione vi può essere con il Ministro. Conosco bene l'onorevole Merloni e so che è una persona molto seria; anche nell'attività privata ha dimostrato di saper fare il suo mestiere, quindi non possiamo che augurarci che l'impostazione che ha consen-

tito il raggiungimento di risultati positivi nel settore privato possa dare i suoi frutti anche nel settore pubblico. Questo è ciò che oggi auspica anche la stampa, che quando parla di privatizzazioni, tutto sommato, invoca questo nuovo sistema di dirigere e affrontare i problemi.

In questa situazione, signor Ministro, vorrei richiamare la sua attenzione sulla necessità di assumere decisioni definitive su una serie di «intrecci» di competenze che paralizzano l'attività del Ministero. Infatti, anche laddove si potrebbe intervenire adeguatamente, la mancanza di chiarezza impedisce di farlo. Ricordo, ad esempio, i contrasti che si sono avuti per Venezia tra la Regione e il Ministero dei lavori pubblici: i problemi di questa città rimangono e i soldi vengono spesi. Ho voluto ricordare la drammatica situazione di Venezia solo per fare un esempio perchè so che ciò si verifica in molti altri casi.

Quindi, bisogna definire al più presto il ruolo del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quali funzioni devono essergli attribuite. Occorre inoltre stabilire l'organizzazione che si deve dare il Ministero: deve fare riferimento alle autorità di bacino o agli enti locali, come una volta? È il problema che deve essere risolto perchè noi dobbiamo seguire le esigenze e non la rigida suddivisione burocratica dei poteri. A mio avviso, questo è il problema principale, sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro.

Vi è, poi, tutta una serie di altri settori che dipendono dal Ministero dei lavori pubblici. Il relatore - che ringrazio per la sua puntuale relazione, in cui ha colto i punti essenziali della tabella in esame - si è soffermato, ad esempio, sull'ANAS.

Ritengo che a questo punto dobbiamo decidere se l'ANAS debba rimanere o meno sotto il controllo del Ministero dei lavori pubblici (dando a tal fine una serie di direttive) oppure se questa azienda debba avere un rapporto diretto con il Ministro. Tutti quanti sappiamo che la struttura dell'ANAS è ampia, vasta, piena di interessi, di iniziative e di lavori. Neanche se il Ministro avesse la memoria di Pico della Mirandola riuscirebbe a seguire l'attività di tale azienda con la conseguenza che essa procederebbe da sola (forse questo potrebbe anche rappresentare un vantaggio). Comunque, è opportuno decidere che tipo di politica seguire. Onorevoli colleghi, non sono pregiudizialmente favorevole ad imbrigliare l'ANAS oppure a lasciarla ad una amministrazione indipendente. L'importante è risolvere questa situazione di confusione, in base alla quale ci può essere tutto ed il contrario di tutto. Allora bisogna affrontare il discorso dell'organizzazione dell'ANAS e di quello che si vuole venga fatto da parte del Ministero dei lavori pubblici. Abbiamo dei servizi e delle strutture tali per cui è necessaria la presenza del Ministero; ci troviamo di fronte ad una serie di problemi la cui risoluzione e programmazione viene continuamente rinviata di anno in anno. Di conseguenza, non si riesce a capire quali compiti debbano svolgere determinate strutture.

Onorevole Ministro, ho presentato una interrogazione perchè ho notato nei documenti che ci ha consegnato in relazione agli stanziamenti per il Veneto, che questa regione può procedere ad appalti soltanto per il 10 per cento. Mi sono meravigliato di ciò anche perchè considero seri i rappresentanti della mia regione e mi sono rivolto all'ANAS per chiedere per quale motivo si è verificata questa situazione,

cioè perchè il Veneto è diventata la Cenerentola della situazione, una regione che nell'economia del nostro paese ha un ruolo molto importante. Mi è stato chiarito che tale situazione si è verificata perchè le altre regioni hanno assunto troppi impegni e perchè tutti i progetti che sono stati trasmessi negli ultimi quattro anni all'ANAS sono stati sottoposti all'esame del Dicoter (Dipartimento per il controllo territoriale) che ha bloccato tutto in quanto le conferenze di servizio erano state fatte dall'ANAS locale e non dal Ministero. Questa situazione si è verificata però soltanto per il Veneto perchè le altre regioni non si sono preoccupate del Dicoter e hanno continuato ad andare avanti.

Ho voluto fare questo esempio per dimostrare che ci sono strutture ed organismi che rendono vana ogni programmazione, con la conseguenza di creare sfiducia nelle istituzioni. Allora, è importante chiarire fino in fondo tale discorso, anche nei confronti dei Ministeri della marina mercantile e dei trasporti, in quanto permangono ancora oggi alcuni margini di confusione. Tra breve avremo l'occasione di sentire il rappresentante del Ministero dei trasporti che si è domandato più volte per quale motivo, dovendo affrontare argomenti come le ferrovie ed i porti, non possa valutare anche i problemi inerenti alle strade, considerando soprattutto il fatto che esse servono pure al trasporto delle merci. Onorevoli colleghi, sono questi continui margini di confusione che, a mio giudizio, tarpano le ali alle più nobili iniziative.

Sono profondamente convinto, signor Ministro, che lei ha accettato il suo incarico al di là del discorso degli appalti e della trasparenza con l'intenzione di sistemare alcune situazioni. Sono anche convinto che lei ha pensato di organizzare la situazione in maniera tale da rendere nuovamente efficienti tali strutture. Credo che quest'ultimo sia l'obiettivo più importante. Il discorso delle disponibilità finanziarie può essere affrontato in un secondo tempo anche perchè non ci interessa che vengano stanziati 1.000 miliardi per realizzare una strada che magari non serve a nessuno, al di là di ogni programmazione, oppure che, per eccesso di burocrazia, non sarà mai appaltata. Signor Presidente, non mi sono voluto soffermare su aspetti particolari, voce per voce, ma ho voluto fare un discorso generale di impostazione. Non aggiungerò altro perchè non voglio che il Ministro si dimentichi quanto ho dichiarato.

ANGELONI. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, affronterò alcune questioni particolari, premettendo un giudizio complessivamente negativo sulla tabella del Ministero dei lavori pubblici in quanto i gravosi provvedimenti varati dal Governo, con l'obiettivo di risanare la finanza pubblica e di ridurre il *deficit*, non hanno inciso più di tanto sul comparto dei lavori pubblici, anche se facendo una affermazione di questo tipo, contraddico l'impostazione sia del relatore sia del senatore Fabris, che invece hanno lamentato una sostanziale riduzione delle spese. Se noi prendiamo in considerazione le cifre, possiamo vedere che si è proceduto ad una modesta rimodulazione della spesa, senza consistenti novità rispetto al proliferare della spesa registrata nell'ultimo decennio in questo settore. A mio avviso, nell'ambito della discussione dei documenti di bilancio e del disegno di legge finanziaria, dovremmo prendere in considerazione soprattutto la capacità di spesa (più o meno efficace) del Ministero dei lavori pubblici e, in

particolare, lo stanziamento di competenza, che può essere più o meno congruo rispetto alle esigenze di infrastrutturazione del paese. Comunque, in questo campo ci dovrebbero indurre ad essere più cauti le compatibilità rispetto a quelle pesanti misure che in altri settori gravano sulla generalità dei cittadini. Inoltre, si registra un notevole incremento dei residui passivi in relazione a questo Ministero, il cui ammontare è pari a 4.792 miliardi (è quasi la spesa di competenza prevista per il 1993). Allora, il problema che dobbiamo affrontare non riguarda la possibilità di nuove dotazioni, ma un proficuo utilizzo delle somme già disponibili.

Rispetto alla composizione della spesa, non si ravvisano novità nella proposta formulata dal Ministero. Infatti, sostanzialmente, si resta legati a criteri del passato e a quelle scelte (che tutti conosciamo) e a quelle vecchie priorità su cui anche i componenti della maggioranza di questa Commissione hanno avuto modo di esprimersi. Si tratta di criteri, scelte e priorità che sono state messe fortemente in discussione in questi ultimi mesi e che hanno dato luogo agli scandali delle tangenti ben noti a tutti, che hanno coinvolto direttamente il settore dell'amministrazione pubblica e gli apparati del Ministero stesso.

Signor Presidente, il Ministero dei lavori pubblici, per quantità di investimenti e per meccanismi di spesa, è uno di quei Dicasteri che più degli altri necessita di un'opera di bonifica e di ristrutturazione radicale, che deve manifestarsi soprattutto a livello di scelta delle spese (bisogna riconsiderare, per esempio, le programmazioni effettuate in precedenza) e in profonde modifiche legislative. Allora, è questa la sede per richiamare l'onorevole Ministro all'impegno che ha più volte assunto pubblicamente in questa sede (e anche a livello di organi di stampa) circa la necessità di procedere alla predisposizione di un disegno di legge governativo in materia di esecuzione di opere pubbliche. Ricordo all'onorevole Merloni che sia i rappresentanti del Gruppo del PDS, sia di altri Gruppi parlamentari, hanno presentato alcune proposte in tale senso. Il Ministro ha già annunciato la presentazione di un progetto di legge: mi auguro che si sia giunti ad una dirittura d'arrivo e che quanto prima venga presentato tale provvedimento per procedere rapidamente ad una revisione normativa assolutamente essenziale per bonificare il settore. È necessario, infatti, introdurre delle norme che recepiscano integralmente la normativa CEE, che stabiliscano - come regola - l'asta pubblica, che eliminino il meccanismo delle varianti, della revisione prezzi e delle concessioni generalizzate. In sostanza, è necessario introdurre delle norme che ripristinino la regola di una libera concorrenza, che per troppo tempo è stata violata. Da questo punto di vista, abbiamo apprezzato le innovazioni che il ministro Merloni ha introdotto con una circolare dello scorso mese di agosto. Ormai la situazione è matura per verificare gli effetti prodotti da quella circolare, che in qualche modo tendeva a superare prassi consolidate nella gestione precedente, che avevano portato non soltanto ad una proliferazione della spesa, ma anche a quelle degenerazioni di cui tutti abbiamo preso atto dalla drammaticità delle ultime vicende.

Signor Presidente, affronterò adesso la questione dell'edilizia residenziale pubblica, sulla quale il Gruppo parlamentare che rappresento

ha avuto modo di esprimersi recentemente, nell'ambito della nostra Commissione, in occasione dell'esame del provvedimento sulla finanza pubblica. Onorevoli colleghi, è questo un settore di eccezionale rilevanza socio-economica. L'incalzare della crisi ed il lievitare dei prezzi per gli affitti hanno dato luogo ad una crescente domanda di case a prezzi equi (anche per il superamento parziale dell'equo canone) da parte di una consistente massa di cittadini. Allora, va alimentata ed accresciuta una risposta sul piano dell'edilizia pubblica, in quanto può rappresentare un notevole volano (come sottolineava anche il senatore Fabris) per la ripresa della nostra economia. Per questi motivi, il settore dell'edilizia pubblica richiede una grande attenzione da parte del rappresentante del Governo. A tale proposito devo chiedere al Ministro che cosa ostacola l'utilizzazione degli ingenti residui passivi provenienti dalla contribuzione GESCAL. Come tutti sappiamo le cifre provenienti da tale contribuzione, giacenti presso la Cassa depositi e prestiti, sono ingenti: si tratta di circa 24.000 miliardi. Per quale motivo non vengono utilizzate queste risorse vitali per la ripresa di un settore importante dell'economia e per dare una risposta sociale urgente?

Onorevoli colleghi, inoltre, desidero affrontare il problema della vendita del patrimonio edilizio degli IACP. Di fronte alla necessità di realizzare una svolta nel settore dell'edilizia pubblica l'unica risposta che ci viene data dal Governo è quella di una svendita generalizzata del patrimonio edilizio degli IACP. Innanzi tutto, condivido l'osservazione del relatore sulla stima non esagerata, ma assolutamente infondata effettuata dal Governo circa una previsione degli introiti derivanti dalla vendita. Abbiamo ascoltato i rappresentanti delle associazioni degli inquilini, dell'istituto delle case popolari, delle regioni e dell'ANCI e da tutti è pervenuta una controindicazione rispetto alla previsione di entrata effettuata dal Governo. Comunque, al di là di questo aspetto che avremo modo di affrontare durante l'esame del disegno di legge n. 658, noi contestiamo soprattutto il modo di procedere del Governo, teso a far prevalere, in materia di gestione del patrimonio di edilizia pubblica, la sola esigenza di reperire comunque risorse. Infatti, con questo provvedimento molti inquilini si troveranno nella impossibilità di diventare proprietari dell'alloggio in cui vivono e di ottenere successivamente l'assegnazione di un alloggio pubblico. Ciò è stato sostenuto unanimemente da coloro che abbiamo ascoltato e conforta la nostra valutazione, che ci ha indotti a presentare un disegno di legge a tale riguardo. È necessario, quindi, correggere il tiro e ridimensionare le previsioni di entrata, che non corrispondono al vero.

Un'altra questione che intendo affrontare sempre in materia di edilizia pubblica (che il Governo ha inserito nel disegno di legge sulla finanza pubblica) riguarda la proroga dei contributi GESCAL fino al 1995. Signor Presidente, siamo contrari ad una proroga di questo tipo. Innanzi tutto, perchè vi sono dei soldi che già sono stati incassati e ancora debbono essere spesi; in secondo luogo perchè, nel momento in cui si riconsidera la composizione del salario e quindi si procede ad una revisione del costo del lavoro, tale onere improprio deve essere eliminato (riducendo in questo modo il costo del lavoro sia sul fronte impresa sia su quello salari). Riteniamo che questo non sia il modo

migliore per prelevare le risorse e quindi esprimiamo la nostra contrarietà su una proroga dei contributi GESCAL fino al 1995.

Per quanto riguarda talune poste di bilancio del Ministero dei lavori pubblici (mi riferisco alle voci «edilizia pubblica varia, opere idrauliche e marittime, edilizia demaniale, edifici pubblici vari»), noto che sostanzialmente sono stati mantenuti i finanziamenti precedentemente previsti, salvo qualche rimodulazione per le infrastrutture dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza e dei Vigili del fuoco. A tale proposito ho presentato un'interrogazione all'onorevole Ministro affinché venga fatta chiarezza in questo settore. Desidero sottolineare che i costi per le sedi di servizio dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza e dei Vigili del fuoco sono lievitati a dismisura rispetto alle previsioni iniziali, come ha documentato in diverse occasioni la stessa Corte di conti. Desidero chiedere al Ministro che cosa intenda fare, considerata la precedente gestione e gli eclatanti casi da più parti segnalati in relazione a questi costi che sembrano eccessivamente sovrastimati rispetto ai normali livelli di mercato.

Signor Presidente, sono pienamente d'accordo con il senatore Fabris circa la necessità di una verifica immediata dello stato dei lavori per la salvaguardia di Venezia per la quale sono stati mantenuti invariati gli stanziamenti. È questo un settore di spesa e soprattutto un obiettivo programmatico di grande rilevanza. È necessario un notevole sforzo affinché si passi dagli impegni verbali ai fatti concreti. Onorevoli colleghi, si tratta di perseguire un obiettivo di grande rilevanza culturale ed ambientale. I fondi sono stati stanziati: allora bisogna rimuovere quegli ostacoli che impediscono di raggiungere tale obiettivo.

Per quanto riguarda l'ANAS, la situazione (dal punto di vista delle cifre) è già stata esaminata dai colleghi che sono intervenuti; quindi non la riaffronterò. Desidero soffermarmi invece su un aspetto che mi preoccupa: la variazione negativa delle spese per la manutenzione e riparazione del patrimonio esistente. Ritengo che sia necessario uno spostamento di risorse (e faccio questa proposta anche agli altri colleghi) dai capitoli relativi alla realizzazione di nuove strade a favore di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e al completamento del patrimonio stradale esistente (in alcuni casi mancano le risorse e per questo motivo la realizzazione delle strade non viene completata). Quindi, è necessaria una redistribuzione delle risorse nel settore ANAS per spostare l'attenzione sulla manutenzione piuttosto che sulla velocizzazione degli assi stradali ordinari.

Mi chiedo ancora - lo ribadisco - cosa abbia prodotto la circolare ministeriale dell'agosto scorso in relazione alla pratica generalizzata di ricorrere alla trattativa privata, che durante la gestione Prandini veniva messa in atto dall'ANAS; vorrei sapere se tale circolare ha determinato la necessaria inversione di tendenza, essendo una questione che si pone con urgenza. Vorrei anche sapere, qualora sia stato effettuato, cosa ha prodotto il riesame degli impegni assunti nella precedente gestione rispetto allo squilibrio tra costi e benefici denunciato per diversi tratti della rete stradale nazionale.

A questo riguardo, abbiamo avuto modo di fare delle segnalazioni. So che il Ministro ha preso dei provvedimenti per quanto riguarda alcuni assi viari (penso al corridoio adriatico), ma più complessiva-

mente vorremmo avere informazioni sul riesame degli affidamenti portati avanti a trattativa privata nell'ultima fase della gestione Prandini; vorremmo sapere quali sono le novità che si sono verificate, perchè questo ci interessa molto da vicino.

Infine, ritengo che la necessità di procedere al superamento delle legislazioni speciali (che hanno costituito il modo di procedere privilegiato negli anni trascorsi) sia ormai un obiettivo comune, dichiarato da tutti i gruppi politici. Quindi, nè Colombiadi nè Mondiali, dovendo riportare gli interventi e la spesa all'ordinarietà. A questo proposito vorrei sottolineare che, a mio avviso, la straordinarietà non deve essere riferita soltanto ai Mondiali o alle Colombiadi ma anche alla ricostruzione post-bellica. È in discussione un disegno di legge al riguardo, il cui esame è per ora sospeso per la sessione di bilancio, però vorrei che l'onorevole Ministro si pronunciasse in questa occasione. So che in un suo intervento alla Camera ha riconosciuto come priorità del Ministero il completamento delle opere della ricostruzione post-bellica, ma vi è una contraddizione tra questa dichiarazione, che certamente condividiamo, e l'operato del Governo, che, nel proporci la finanziaria, ha soppresso gli stanziamenti iscritti nella tabella B della finanziaria del 1992 proprio per poter completare tali opere.

Quindi, come si ritiene di poter raggiungere questo scopo, che anche il Ministro conferma essere un obiettivo del Governo, senza la previsione di stanziamenti? Anche noi abbiamo proceduto ad una ricognizione dei residui del bilancio del Ministero in materia, però riteniamo che questi non saranno sufficienti per portare a compimento le opere iniziate.

Tra l'altro, il termine del 30 novembre chiesto dal Ministro per il completamento dei lavori della commissione incaricata per quantificare le risorse necessarie per il completamento delle opere è ormai scaduto. Quella di oggi può essere un'occasione preziosa per avere direttamente dal Ministro una risposta al riguardo: vorremmo infatti conoscere i risultati raggiunti da questa commissione, che ha compiuto indagini e sopralluoghi; cioè, quanti soldi servono e come dovrebbero essere tradotte le risorse necessarie nei capitoli di spesa.

Vorrei preannunciare che il nostro gruppo presenterà un emendamento alla Commissione bilancio volto a ripristinare lo stesso stanziamento previsto nella finanziaria 1992; non si tratta di cifre astronomiche ma di 35 miliardi per tre anni. Vorremmo quindi sapere quale è l'intenzione del Ministro al riguardo.

FAGNI. Signor Presidente, onorevole Ministro, non ho potuto ascoltare la relazione svolta dal senatore Di Benedetto, ma ho letto documenti che riguardano il settore dei lavori pubblici per cui vorrei soffermarmi su alcune questioni, tralasciando di intervenire sugli argomenti affrontati poc'anzi dalla senatrice Angeloni, con la quale concordo perfettamente. Mi riferisco all'edilizia residenziale pubblica, ad esempio, sulla quale in questa Commissione, sia discutendo le leggi sia incontrando i soggetti interessati a questo settore, abbiamo già espresso ampiamente il nostro giudizio, indicando nel contempo ciò che speriamo possa realizzarsi.

Al di là delle modeste rimodulazioni di spesa del bilancio dei lavori pubblici, vorrei affrontare alcuni punti.

La prima questione che desidero sottolineare riguarda le infrastrutture. È stato fatto un elenco dei paesi europei che hanno investito in questo settore, che certamente rientra in una prospettiva europea, essendo necessario rendere il più possibile simili i vari paesi dal momento che dal 1° gennaio prossimo si dovrebbe realizzare una libera circolazione non solo di mezzi e di persone, ma anche di merci. Dall'elenco che il Ministero ha predisposto, l'Italia risulta al quinto posto; dopo il nostro paese, vi sono il Belgio e l'Olanda. Assumendo 100 l'intervento nell'ambito delle infrastrutture, noi risuliamo di poco superiori, mentre la Spagna, che è al primo posto, risulta a 222. È vero che quest'ultima ha recuperato molte posizioni dopo aver attraversato un lungo periodo di stagnazione, ma ritengo che anche noi avremmo dovuto imprimere una maggiore accelerazione agli investimenti in questo settore dal momento che ne parliamo da tempo.

Nella relazione si afferma che gli investimenti infrastrutturali esprimono fabbisogni durevoli, con una redditività differenziata. Capisco tale affermazione ma, in un momento come questo, probabilmente lo Stato non ha la possibilità (anche se forse questo non è l'unico argomento) di investire in base al vero fabbisogno di questi settori, per cui si sostiene la necessità di coinvolgere i privati non solo per finanziare ma anche per gestire le grandi infrastrutture. Questa scelta politica si sta ormai esprimendo in tutta la legislazione di questo ultimo periodo. Io ritengo invece che sia sempre necessario procedere sulla base di una programmazione pubblica, che naturalmente compie le proprie scelte considerando le necessità del paese inserito nella futura logica europea. Ciò richiede soprattutto la garanzia di avere certezza di programmi, ma purtroppo a tale proposito dobbiamo registrare una nota molto negativa e non solo quest'anno poichè anche negli interventi degli anni precedenti vi è stata una incertezza programmatica. Sono state previste opzioni e scadenze di termini, ma in realtà queste quasi mai sono state rispettate, e ciò è grave. Mi riferisco, ad esempio, al capitolo concernente le opere idrogeologiche: quasi ogni anno ci ritroviamo a dover lamentare la drammaticità di alcuni avvenimenti probabilmente per le carenze e i ritardi negli interventi, che certamente non sono soltanto da attribuire al Governo - di questo me ne rendo conto - poichè vi sono anche responsabilità a livello regionale nel campo della difesa del territorio dalle catastrofi naturali, come le alluvioni. Però sicuramente vi è una sottovalutazione dei problemi e quindi scarsi sono gli interventi sul piano della prevenzione per quanto riguarda la difesa del suolo, intesa anche come intervento mirato nelle opere residenziali.

Vi è poi un'altra questione sulla quale vorrei soffermarmi: la circolazione e il traffico, di cui è competente il Ministero dei lavori pubblici. Si dichiara che occorre migliorare le condizioni generali della circolazione. Si sa inoltre che alcuni lavori riguardanti il nuovo codice della strada sono stati completati; si tratta ora di emanare gli atti successivi, le norme ad esso collegate. Credo che sia sotto gli occhi di

tutti la situazione non solo delle grandi città ma anche dei medi e piccoli centri urbani. La nostra è ormai la civiltà dell'auto, del trasporto su gomma.

Quindi, se vogliamo salvaguardare l'ambiente e l'uomo, dobbiamo davvero fare in modo che sul piano della circolazione, e non soltanto nell'ambito dei centri urbani, siano realizzati adeguati investimenti e adottati i necessari provvedimenti per scongiurare il pericolo imminente della invivibilità. Ritengo che non sia sufficiente una rimodulazione delle spese: occorre valutare in quali settori si deve investire di più trattandosi di aspetti vitali per la vita dei cittadini e dei centri urbani.

Vorrei inoltre svolgere alcune brevi considerazioni sulla parte riguardante le opere marittime. Quanto agli investimenti per favorire l'intermodalità ed il trasporto via mare, ritengo che questi abbiano conosciuto un periodo di grande contrazione negli ultimi anni: gli investimenti sono stati scarsi e sono stati effettuati probabilmente in zone che, pur non avendo reali necessità, hanno avuto il sostegno di chi aveva a sua volta rapporti con il Governo e quindi un filo diretto con chi gestisce, maggiori gli investimenti, per cui è stato dato di più a chi non sempre aveva più necessità. Su questo bisogna stare molto attenti.

Il discorso che facevo poc'anzi sulla circolazione certamente è collegato a questo. Bisogna puntare a rivitalizzare il settore, ma non voglio ora ripetere quanto è stato già detto, tante volte; mi riferisco ad esempio alle «autostrade del mare». Sono cose che mi sento ripetere e che io stessa ripeto ormai da oltre dieci anni; ad ogni appuntamento annuale sulle finanziarie e sulle leggi di bilancio torniamo a sottolineare le stesse questioni perchè evidentemente siamo ancora lontani da una soluzione in questo campo.

Dobbiamo davvero investire di più per cercare di eliminare il traffico dalle strade, per riportarlo sul mare attraverso il cabotaggio e un trasporto intermodale che garantisca una ripartizione equa tra i vari segmenti (ferrovia, aerei, mare e strada).

Si dice che occorre investire nelle infrastrutture per recuperare la funzionalità dei 76 porti commerciali. Questo numero mi ha lasciato un po' perplessa poichè essendo in discussione la questione della portualità, avevamo un dato diverso: almeno fino alla settimana scorsa, ne risultavano 143. Vorrei quindi capire come è stata fatta questa classificazione dei porti commerciali dal momento che noi stessi abbiamo difficoltà a stabilirne i criteri.

Si afferma inoltre che in questi porti bisogna fare opera di manutenzione continua. Ciò è emerso anche per quanto riguarda la marina mercantile, è il problema della manutenzione: cioè bisognerebbe mantenere i fondali in condizioni tali da non allontanare le navi della quinta o sesta generazione, spesso ostacolate dai bassi fondali e da quelli che, pur non essendo bassi, non risultano idonei, poichè, non essendo sottoposti ad adeguata manutenzione, presentano sedimenti sul fondo. A questo riguardo bisogna quindi effettuare opportuni interventi, anche perchè - ripeto - l'intermodalità si inserisce nella linea del sistema integrato, già attuato in altri paesi europei, al quale anche il nostro paese, a pari condizioni, dovrà partecipare. Si parla molto della inter-

modalità, perfino nella legge n. 26 del 1987, ma poco finora è stato effettivamente realizzato in proposito.

Un'ultima considerazione riguarda la rete idroviaria. Ricordo che nella scorsa legislatura è stata approvata una legge concernente appunto interventi nell'ambito del trasporto fluviale. Oltre a quella del Po, in cui confluiscono tre direttrici, vi è anche l'asse che, attraverso il Canale dei Navicelli, congiunge Pisa e Livorno.

Se vogliamo davvero rendere completo il quadro del trasporto, accrescendo l'intermodalità, dobbiamo cercare di investire di più anche in questo settore.

Neanche quest'anno, a mio avviso, il disegno di legge di bilancio e la tabella 9 dei lavori pubblici, per quanto riguarda gli investimenti, ha tenuto nella debita considerazione quelle che sono vere necessità, anzi costituiscono ormai un'emergenza: trasporto e difesa del suolo. Si pone quindi con urgenza il problema della compatibilità ambientale con le infrastrutture che dobbiamo costruire per far sì che l'Italia sia veramente all'altezza dei paesi con cui vogliamo confrontarci; il nostro paese non dovrà più essere all'ultimo o penultimo posto in Europa, come purtroppo siamo stati fino ad ora.

Preannuncio, quindi, il voto contrario sulla tabella n. 9.

COVELLO. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, approfitto di questa occasione per affrontare alcuni problemi di vitale importanza, non soltanto per il Dicastero di cui ci stiamo occupando, ma per l'intero paese, questioni di cui non ci si dovrebbe occupare soltanto quando si è in una situazione di emergenza.

Desidero associarmi innanzi tutto alla relazione del senatore Di Benedetto, anche se voglio richiamare la sua attenzione, signor Ministro, su quei problemi che dovranno essere affrontati in occasione del dibattito sul provvedimento che riguarda la nuova regolamentazione degli appalti.

È stata già sottolineata la necessità che il Ministero dei lavori pubblici debba essere il punto di riferimento (come osservatorio) di tutta la problematica dei lavori pubblici in Italia. Inoltre, il Ministero dovrebbe affrontare con interventi infrastrutturali anche le diverse problematiche che noi viviamo quotidianamente nelle realtà regionali (alcuni provvedimenti non vengono esaminati e realizzati da circa 5 anni perchè su di essi non è stato ancora espresso un parere). Intendo riferirmi alla necessità di interventi infrastrutturali per la difesa e la sistemazione dei fiumi nella regione Calabria. Le ferrovie dello Stato sperperano centinaia e centinaia di miliardi per la difesa del mare, laddove vi sia un tratto ferroviario, senza riuscire a risolvere la situazione e a fermare quei disastri di cui veniamo a conoscenza tramite la stampa. Per questi motivi, onorevole Ministro, le chiedo di predisporre un piano di difesa dei fiumi e delle coste. Le regioni del nostro paese (per la maggior parte) sono costeggiate dal mare: la sola Calabria ha 800 chilometri di costa. Dobbiamo tener presente, inoltre che si possono creare dei disastri ambientali realizzando il piano stradale, autostradale e ferroviario e il fatto che, nell'ambito della crisi del

sistema ferroviario italiano e del ritardo della trasformazione delle Ferrovie in società per azioni, la maggior parte del trasporto si svolge su gomma.

Onorevoli colleghi, questa mattina (come tante altre persone) sono arrivato a Roma percorrendo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Certamente sono ripetitivo; continuerò ad esserlo fino a quando il ministro Merloni non avocherà a sé, con decisione ed in termini manageriali (certamente non svolgendo un'inchiesta che farebbe perdere solo del tempo e che ritengo inutile) l'esame dei problemi relativi ad un ramo autostradale che rappresenta una delle vergogne del nostro paese.

Come sosteneva giustamente la senatrice Fagni il nostro paese va verso l'Europa: il nostro decollo economico verrà ritardato se non riusciremo a rendere competitivi sul mercato europeo tanti prodotti meridionali (come, per per esempio, quelli agricoli), facendoli pervenire in tempo utile sul mercato stesso. Allora, onorevole Ministro, è necessario trasformare l'ANAS in una struttura più snella e con maggiori capacità operative. Forse sarebbe anche opportuno prevedere all'interno degli organi direttivi la partecipazione dei rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della difesa, per evitare che durante la realizzazione di un tratto autostradale, di cui abbia competenza l'ANAS, si registrino ulteriori ritardi, che rappresentano un danno per la competitività dei nostri prodotti, e per evitare gli attuali conflitti (il parere delle forze armate, ad esempio, è vincolante per determinate scelte in alcune zone del nostro paese).

Onorevole Ministro, in relazione all'autostrada Salerno-Reggio Calabria le devo fare come cittadino del Mezzogiorno (al di là del mio ruolo istituzionale) una richiesta esplicita. Ritengo opportuna una indagine ministeriale (svolta anche da un comitato ristretto tecnico) per accertare come si possa procedere ad un ammodernamento di questa autostrada che è molto pericolosa (di essa si parla soltanto quando vi sono dei morti, come si è verificato un mese fa). A che cosa sono servite le interrogazioni presentate finora e le preoccupazioni manifestate dalla classe politica? Onorevole Ministro, mi affido al suo senso di responsabilità e al suo decisionismo. Non ho alcuna riserva nei confronti di nessun dirigente dell'ANAS; ritengo tuttavia che (come avviene in tutti i settori del nostro apparato statale) i dirigenti debbano essere sottoposti ad un ricambio, anche per conseguire nuove esperienze nell'ambito della realtà regionale.

Per quanto concerne l'autostrada Salerno-Reggio Calabria ho avanzato anche una proposta coraggiosa: prevedere il passaggio di essa all'IRI (come è successo per il 70 per cento di tutta la rete autostradale italiana). Non capisco per quale motivo questo passaggio non sia stato ancora realizzato: qualcuno parla di pigrizia delle regioni; qualcuno dice che non si vuol far pagare il pedaggio. Non sono d'accordo: nel momento in cui riusciremo ad esprimere efficienza e capacità, il cittadino si adegnerà immediatamente alla nuova situazione. Il meridionale che lavora in Germania e vuole tornare nella propria regione di origine nel periodo delle festività natalizie, vuole trovare una strada su cui non rischi di lasciare la vita; perciò pagherebbe volentieri le 5.000-10.000 lire di pedaggio. Comunque, per quanto riguarda il pedag-

gio, potrebbero essere previste delle tariffe agevolate per il traffico locale ed anche dei contributi da parte delle regioni. È soprattutto necessaria una volontà politica per definire il passaggio dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e anche del restante tratto autostradale della regione siciliana all'IRI.

Onorevole Ministro, inoltre, vorrei sapere (come i tanti colleghi che le hanno già rivolto questa domanda) per quale motivo si stanno protrando indefinitamente (da 5-7 anni circa) taluni lavori di manutenzione effettuati su questo tratto autostradale. Si stanno verificando alcuni fatti strani. Non riusciamo a comprendere come mai in alcune zone, da molti anni, vengono realizzati dei lavori di manutenzione. A tale riguardo signor Ministro, la invito a predisporre una indagine ministeriale che potrebbe essere svolta anche dai tecnici dell'ANAS. Dipende da una verifica dei prezzi o da un fermo dei cantieri, come qualcuno sostiene? Certamente è molto strano il fatto che nel tratto stradale che va da Cosenza a Salerno vi siano più di 35 interruzioni per lavori in corso.

Onorevoli colleghi, al di là di questi aspetti particolari, ribadisco la necessità di trasformare l'ANAS in una struttura più snella, costituendo magari una *joint-venture*, con capitale pubblico e privato, per cercare di soddisfare le esigenze della collettività. Ho parlato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria per la mia esperienza diretta, ma vi sono tante altre autostrade nella stessa situazione (per esempio, la Firenze-Bologna).

Signor Presidente, la nostra Commissione ha autorizzato pacchetti di miliardi per alcune manifestazioni straordinarie, come le Colombiadi e i Mondiali di calcio. Alcune somme stanziare non sono state utilizzate. Allora, onorevole Ministro, proprio in nome di una giustizia distributiva, desidero rivolgerle il seguente invito. Dovrebbe cercare di recuperare tali somme che sono state destinate, come al solito, alle stesse regioni (a quelle più ricche a danno di quelle più povere) per stornarle a favore di interventi in altre zone.

Stiamo certamente passando un momento difficile, signor Ministro. Proprio l'altro giorno mi sono recato alla 5ª Commissione permanente per dare il mio contributo e per cercare di venire incontro alle esigenze del suo Dicastero, che dovrebbe varare un importante piano infrastrutturale per il nostro paese (basti pensare ai porti, agli aeroporti, alle dighe, ai fiumi, alla difesa costiera), che coinvolge anche il Ministero dei trasporti. Signor Presidente, è necessario predisporre un disegno riformatore che preveda l'accorpamento in un'unica amministrazione degli attuali Ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e della marina mercantile. Non è infatti possibile che quello che realizza un Dicastero non sia a conoscenza dell'altro. Tra breve verrà emanato il nuovo codice della strada. Da chi verrà gestito? Si registrano le solite conflittualità, che definisco «all'italiana».

Onorevole Ministro, prima di concludere il mio intervento, le chiedo particolare comprensione e capacità decisionale in relazione ai problemi che ho evidenziato per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Le chiedo ancora una volta di predisporre un incontro con i tecnici dell'ANAS per accertare che cosa debba essere fatto per procedere ad un ammodernamento di questa rete autostradale.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

DI BENEDETTO, relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796. Signor Presidente, ritengo, anche in base ai diversi interventi degli onorevoli colleghi (al di là delle singole posizioni diversificate, ben comprensibili), che un punto focale su cui potremmo impostare il nostro rapporto sia rappresentato dalla novità di impostazione (che ritengo assoluta) data dal ministro Merloni: centralità del Ministero dei lavori pubblici in termini di coordinamento, permanente osservatorio di tutti gli interventi infrastrutturali realizzati sul territorio in quanto di competenza del Ministero dei lavori pubblici. A tale proposito devo fare tre raccomandazioni. Innanzi tutto l'utilizzo delle risorse disponibili per l'ANAS deve essere finalizzato ad opere che incentivino l'intermodalità. In secondo luogo, si deve procedere - ove possibile - ad un recupero delle risorse stanziata ma non utilizzate. Inoltre, il Ministro dovrebbe procedere alla definizione di un programma straordinario che riequilibri le risorse all'interno del paese (alcune regioni del Nord hanno ottenuto dei fondi per le Colombiadi) e soprattutto consideri il Mezzogiorno ai fini di una integrazione economica europea.

Per quanto concerne il vasto settore dell'edilizia pubblica è necessario individuare soluzioni idonee (mediante un progetto di legge) per utilizzare rapidamente la somma di 24.000 miliardi giacente presso la Cassa depositi e prestiti. Forse addirittura sarebbe il caso di esaminare la possibilità che, attraverso il combinato disposto dell'alienazione, parte di queste risorse vengano utilizzate per mutui agevolati, a favore dei ceti sociali meno abbienti, collegati all'acquisto di alloggi pubblici posti in vendita. Tale considerazione è frutto di una valutazione del tutto personale, ma potrebbe essere una raccomandazione della Commissione al Governo, in particolare all'onorevole Ministro.

Desidero affrontare un problema che non ci riguarda direttamente. Ritengo che un uso corretto del territorio rappresenti il primo obiettivo da perseguire nell'esecuzione delle opere pubbliche di competenza del Ministero. Mediante l'adozione di piani organici di intervento nei fiumi potremmo ad esempio ottenere una loro migliore sistemazione idraulica e la disponibilità di inerti di buona qualità e a prezzi competitivi (in quanto sottratti alla speculazione degli escavatori presente in quasi tutto il territorio italiano); ciò consentirebbe di evitare inoltre un uso dispersivo e negativo del territorio, senza alcun rispetto dell'impatto ambientale.

Signor Presidente, ritengo che tali osservazioni su questi tre aspetti fondamentali (anche se sul terzo non è competente direttamente la nostra Commissione) possano essere inserite - come osservazione - nel rapporto che la nostra Commissione si accinge ad esprimere sulla tabella del Ministero dei lavori pubblici.

MERLONI, ministro dei lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non procederò alla lettura dell'intervento conclusivo che mi ero preparato in relazione allo stato di previsione del Ministero dei

lavori pubblici, relazione che consegno alla Presidenza della Commissione. Cercherò, invece, di rispondere direttamente alle domande che mi sono state rivolte dagli onorevoli senatori.

Desidero innanzi tutto ringraziare i senatori che sono intervenuti nel dibattito per la precisione delle loro osservazioni, per le sollecitazioni e gli impulsi che hanno offerto alla mia attenzione e riflessione. Prima di rispondere alle singole domande, desidero affrontare alcuni problemi da un punto di vista generale.

Il relatore Di Benedetto (che ringrazio per il suo preciso e valido contributo) ha evidenziato la necessità di ridefinire il ruolo del Ministero. Onorevoli senatori, quando ho accettato l'incarico, ho avvertito innanzi tutto l'urgenza di una ridefinizione del ruolo e delle competenze del Dicastero. Certamente in quest'ultimo periodo l'azione del Ministero si è deteriorata e non tanto per la gestione stessa del Dicastero quanto per gli interventi disorganici, frammentari e disuniti sulle sue competenze. In particolare ha inciso negativamente il trasferimento di alcune competenze alle regioni ed il conseguente smantellamento degli uffici del cosiddetto genio civile (presenti in ogni provincia), un organo fondamentale per l'azione e per l'intervento sul territorio. Di conseguenza il Ministero ha perso gran parte delle sue capacità operative e la possibilità di svolgere un'azione organica.

Come ho sempre sostenuto, il Ministero dei lavori pubblici deve avere un ruolo di centro nazionale di programmazione e di indirizzo nei vari settori delle opere pubbliche. Il suo ruolo non è quello di realizzare lavori, di dare appalti o di intervenire direttamente; tali compiti sono stati decentrati e certamente noi non vogliamo tornare indietro (cioè togliere compiti e possibilità alle regioni, ai comuni o ai consorzi). Però, è necessario che il Ministero rappresenti l'organo guida che emana le direttive, elabora la programmazione generale più vasta e impone le linee di azione e di intervento sia per quanto riguarda la parte tecnica degli interventi stessi sia sotto il profilo amministrativo, in relazione alle modalità di gestione dei lavori pubblici o, ad esempio, degli appalti pubblici.

Il problema principale è quindi il recupero del ruolo del Ministero, per cui è opportuno procedere alla sua riorganizzazione su queste basi. Al riguardo, bisogna tener presente un importante punto di riferimento: la legge n. 183 del 1989, una normativa fondamentale, con cui si è cercato di rimediare in qualche modo ai guasti determinatisi a seguito di certe forme di regionalizzazione. Quest'ultima ha infatti distrutto le competenze organiche suddividendole, per quanto riguarda i bacini fluviali, fra tutte le regioni, e questo ha prodotto un danno gravissimo che ha portato ad un'azione discontinua, disorganica nella difesa del suolo stesso. La suddetta legge n. 183 ha recuperato tutto ciò attraverso l'istituzione delle autorità di bacino; queste ultime solo adesso cominciano ad essere operative e quindi da loro attendiamo una programmazione organica per quanto di loro competenza. Inoltre, essa prevede la possibilità di riorganizzazione del Ministero dei lavori pubblici, per la quale si può fare riferimento anche alla normativa sugli appalti, che verrà presentata al più presto e che dovrebbe consentire una revisione delle funzioni e del ruolo del Ministero, restituendo a questo Dicastero l'importanza che esso ha assunto nel nostro paese. Per quanto riguarda

il disegno di legge di riordinamento del sistema delle opere pubbliche, devo dire che la Commissione Salvatore ha terminato i suoi lavori e quindi mi farà pervenire al più presto il testo elaborato, il quale ovviamente non è definitivo; voglio infatti rivedere questo testo anche alla luce delle mie personali convinzioni e delle indicazioni che mi sono pervenute anzitutto dal Parlamento, in particolare dalle Commissioni parlamentari e dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato, tenendo conto anche dei contributi del CNEL e di altri organismi. Considererò quindi globalmente le varie posizioni, ma spero che in pochi giorni si perverrà alla definizione del testo da presentare al Consiglio dei Ministri.

È stata poi posta un'altra questione sia dal relatore, che ha colto gli aspetti principali, sia dalla senatrice Fagni: il rilancio delle opere pubbliche in Italia. È da tempo, fin dall'inizio del mio insediamento al Ministero dei lavori pubblici, che insisto su tale questione.

Sulla base della mia lunga esperienza e delle mie conoscenze, ritengo che l'Italia sia notevolmente in ritardo nel settore delle infrastrutture pubbliche rispetto agli altri paesi europei. Tutti abbiamo potuto constatare i passi avanti compiuti da altri paesi europei in questo settore, e non solo nelle grandi aree metropolitane, mentre l'Italia è rimasta indietro.

Al riguardo bisogna anche stare attenti a non farsi illusioni sulla base delle statistiche. La senatrice Fagni, ad esempio, ricordava quella menzionata nella relazione sul Ministero. Non dico che queste statistiche siano false, ma si tratta di importi: bisogna poi vedere quale è l'efficienza di questi stanziamenti. Questo è il vero problema: effettivamente in Italia vi è stata una scarsa efficienza degli stanziamenti perché i costi delle opere pubbliche nel nostro paese sono sempre stati superiori a quelli rilevati negli altri paesi europei; inoltre, non tutti gli stanziamenti sono stati mirati a soddisfare le necessità più urgenti.

FAGNI. Onorevole Ministro, scusi l'interruzione, ma vorrei farle presente che nel mio intervento ho citato quei dati statistici proprio perché di provenienza ministeriale. Noi ci atteniamo alle fonti ministeriali poiché riteniamo che siano le più attendibili. Se poi gli importi non rispondono all'efficienza, questo è un altro problema.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Senatrice Fagni, quello che cito è un calcolo che è stato effettuato considerando un lungo periodo: i paesi europei stanziavano per investimenti in infrastrutture circa il 4 per cento del prodotto interno lordo; l'Italia, in via generale, è in linea con gli altri paesi sotto questo profilo, ma il problema è un altro. La questione da affrontare è il rapporto costi-rendimenti di queste infrastrutture. A tale questione si ricollega il problema della programmazione, a sua volta correlato al recupero del ruolo del Ministero dei lavori pubblici come vero organo di programmazione degli interventi sul territorio.

Certo, come è stato ricordato, il confronto con l'Europa è ciò che a noi interessa, e su questa linea cerchiamo di procedere sia per quanto riguarda la legislazione che in relazione alla possibilità di effettuare interventi come quelli compiuti negli altri paesi europei.

Un'altra questione che è stata sottolineata in tutti gli interventi è quella riguardante l'ANAS. A tale proposito vorrei far presente un problema che forse a molti è sfuggito: il bilancio 1993 è molto pesante per l'ANAS sotto il profilo degli stanziamenti poichè in sede di stesura del disegno di legge finanziaria è stata operata da parte del Governo una riduzione di circa 700 miliardi nei fondi previsti; ad essa bisogna aggiungere l'ulteriore taglio operato dall'altro ramo del Parlamento in sede di discussione del disegno di legge finanziaria, per cui sono stati sottratti fondi all'Azienda per destinarli ad altri settori. Inoltre, mentre nel 1992 ha avuto l'autorizzazione a stipulare mutui per un totale di 4.100 miliardi, quest'anno tale autorizzazione riguarda soltanto 2.000 miliardi. Quindi, questo si aggiunge alla riduzione effettuata sugli stanziamenti. In sede di discussione alla Camera dei deputati, intervenendo su un emendamento che, come al solito, era volto a sottrarre fondi all'ANAS per destinarli ad altri interventi, ho fatto presente quale era la situazione degli stanziamenti previsti per l'azienda per il 1993 e che, con i tagli intervenuti, non sarebbe stato possibile coprire neanche gli impegni di spesa già assunti. Sono stati effettuati tagli al bilancio dell'ANAS in misura eccessiva, per cui, se non vi saranno modifiche, le risorse non saranno sufficienti neanche per coprire le spese di tutti i lavori attualmente in corso, perciò dovremo cercare di ritardare il compimento di alcuni di essi: mi riferisco soltanto ai lavori in corso di esecuzione, non agli appalti per l'esecuzione.

Occorre pertanto cercare una soluzione a breve termine. Ho già dato direttive al riguardo per studiare una possibile riforma dell'ANAS. Essa sarebbe già possibile senza ulteriori interventi legislativi sulla base della delega che il Governo ha avuto per quanto concerne la trasformazione degli enti statali, per cui con un decreto governativo si potrebbe, non dico privatizzare, ma costituire un ente pubblico economico; non mi sembra opportuno infatti parlare di società per azioni dal momento che non registra incassi, se non quelli che lo Stato eroga attraverso l'entrata derivante dalla soprattassa sulla benzina e gli oli minerali. Si potrebbe quindi costituire un ente pubblico economico, con l'intero patrimonio dell'attuale Azienda, che consentirebbe una gestione più efficiente e razionale. Oggi, purtroppo, con i modi di assunzione previsti dalle leggi dello Stato, risulta in organico un enorme numero di cantonieri (mentre molti lavori potrebbero essere svolti dandoli in appalto all'esterno anche per quanto concerne la manutenzione), mentre pochissimi sono gli ingegneri; l'organico infatti è del tutto carente per quanto riguarda i tecnici. Ci si chiede come mai questi non effettuino i necessari controlli, perchè vi siano carenze nella manutenzione, e così via. La risposta è semplice: mancano i tecnici. Quindi, bisognerebbe avere altre forme di reclutamento di questo personale, e forse anche gli stipendi dovrebbero essere diversi: occorrerebbe avere meno personale ma molto più qualificato. Questo è il problema centrale dell'ANAS.

Il patrimonio attuale dell'ANAS è stimato addirittura in 400.000 miliardi, poichè questo è il valore dei 57.000 chilometri di strade, ai quali vanno aggiunti le migliaia di chilometri delle autostrade. L'incasso derivante dalla soprattassa sulla benzina e gli oli minerali si avvicina a circa 40.000 miliardi. Forse non ci rendiamo conto che nel

nostro paese il trasporto è sostenuto interamente da questo. Infatti, le ferrovie costano tra i 15 e i 20.000 miliardi all'anno e lo Stato incassa quasi 40.000 miliardi dalla benzina e dagli oli minerali. Bisogna rendersi conto di questo: chi viaggia in treno, se dovesse pagare tutti i costi, pagherebbe per il biglietto un importo tre o quattro volte superiore a quello attuale; viceversa, chi viaggia in automobile, se non pagasse questa tassa addizionale, pagherebbe un terzo del costo della benzina.

MAISANO GRASSI. Però bisognerebbe valutare anche l'impatto ambientale e la produttività dell'impianto industriale del paese. Occorrerebbe verificare le conseguenze sul piano industriale e commerciale di talune scelte.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Riprendendo il discorso, si tratta comunque di valori e termini fondamentali di cui bisogna rendersi conto. Del resto, gran parte del trasporto oggi è sostenuta dall'autotrasporto. È proprio di questi giorni la grande preoccupazione suscitata dalla possibilità di uno sciopero degli autotrasportatori, che effettivamente avrebbe messo in ginocchio il paese. Se scioperano gli addetti alle ferrovie, nessuno se ne preoccupa quasi più, esclusi i pendolari, mentre, se scioperano gli autotrasportatori, si può effettivamente bloccare l'intera attività economica del paese.

Un altro dei punti da rilevare è senza dubbio quello dell'intermodalità, questione che certamente non è stata affrontata in Italia nei giusti termini.

E dico questo, non tanto per gli stanziamenti previsti per le ferrovie (molti effettivamente e male utilizzati, molto peggio di quelli previsti per le strade e per le autostrade), ma per rilevare che la realizzazione dell'intermodalità, in un paese come l'Italia, che ha un gran numero di porti e migliaia di chilometri di costa, non può prescindere da un maggiore sviluppo del traffico di cabotaggio. Perché dico questo? Andiamo alla sostanza dei problemi: il traffico di cabotaggio non si è affermato in Italia perché fino all'altro giorno vi è stata la corporazione nei porti (i famosi camalli di Genova, ad esempio) e i costi eccessivi del carico e scarico delle merci nei porti italiani ne ha penalizzato lo sviluppo. Questa è la realtà che dobbiamo tenere presente. Comunque, il cabotaggio non si è sviluppato nel nostro paese anche perché, indubbiamente, a parte i pochi fiumi che possono essere utilizzati a tale scopo (come il Po e, in qualche tratto, l'Arno e il Tevere), non abbiamo grandi possibilità di navigazione fluviale; in questo non possiamo certo paragonarci con la Germania o con altri paesi. Tuttavia, avremmo la possibilità di sviluppare il cabotaggio marittimo che purtroppo - ripeto - è stato ostacolato dai costi eccessivi richiesti per il carico e lo scarico delle merci nei porti.

FAGNI. L'obiezione da sollevare riguarda l'incidenza dei costi della movimentazione delle merci sul costo complessivo. A me risulta che non arrivi neanche al 7 per cento.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Non credo che sia proprio così. L'operatore economico sta attento ai costi.

Certamente, nel costo sono compresi anche il servizio, i tempi di consegna, e via dicendo. Se si sceglie un mezzo di trasporto invece di un altro significa che è più conveniente. Non si tratta di preferenze ideologiche in questi casi.

Comunque, sono pienamente d'accordo sulla necessità di una programmazione e sul fatto di dare spazio all'intermodalità. Il nostro vantaggio è proprio quello di poter utilizzare la via marittima, il cabotaggio. Vorrei però aggiungere che questa non è tanto una competenza del Ministero dei lavori pubblici quanto del Ministero della marina mercantile.

Un'altra delle questioni qui sollevate riguarda l'edilizia pubblica. Ritengo che potremo affrontare meglio il problema in sede di discussione sulla normativa riguardante le case popolari. Tuttavia desidero precisare che i 24.000 miliardi di stanziamenti provenienti dai contributi ex Gescal risultano effettivamente bloccati; questa situazione non dipende assolutamente dal Ministero dei lavori pubblici, ma interamente dalle regioni. Infatti, le regioni non hanno la possibilità di assegnare questi stanziamenti per la mancanza di suoli edificabili e di piani regolatori. Quindi, posso dare la massima assicurazione che di tale situazione non è responsabile il Ministero dei lavori pubblici.

Inoltre, per quanto riguarda la vendita delle case popolari, desidero precisare che il disegno di legge n. 658 (da me predisposto) non intende obbligare nessuno all'acquisto, ma si basa su un altro principio. Si garantisce il diritto del cittadino (che è assegnatario di un alloggio e che si trova in una posizione regolare con le prestazioni) ad acquisire la proprietà dell'appartamento in cui vive. Proprio la settimana scorsa mi sono recato a Londra per partecipare alla riunione dei ministri della abitazione della Comunità economica europea e in quella sede sono venuto a conoscenza del fatto che tale diritto (*right to buy*) è previsto dalla legislazione degli altri paesi. Questo è il principio che contiene il provvedimento da me presentato: il cittadino che vuole acquisire la proprietà dell'alloggio in cui abita deve poter esplicitare tale diritto (comunque nessuno è obbligato all'acquisto). È importante chiarire questo aspetto; poi potremo discutere di tutto il resto.

Il ricavato della vendita del patrimonio immobiliare (desidero precisare che non si tratta di una privatizzazione e quindi i soldi non vanno allo Stato) potrà essere reinvestito dagli istituti delle case popolari per costruire nuovi appartamenti. Quindi, si vuole mettere in movimento un patrimonio che oggi rappresenta quasi una «mano morta» nell'ambito del settore pubblico, che non rende niente e costa molto. Questa iniziativa, invece, può dare lavoro e può movimentare tutto il settore dell'edilizia abitativa.

ANGELONI. Onorevole Ministro, il progetto da lei presentato prevede che il 50 per cento del ricavato della vendita debba essere utilizzato per ripianare il deficit degli IACP.

MERLONI, ministro dei lavori pubblici. Senatrice Angeloni, il 50 per cento del ricavato della vendita è assegnato agli istituti delle case popolari e certamente i primi soldi serviranno a ripianare il deficit di questi ultimi. Comunque, desidero sottolineare che il disavanzo di

gestione degli IACP di tutta Italia è di circa 1.500 miliardi (cifra certamente non eccessiva e da cui si desume che non tutti gli istituti sono in *deficit*). L'altro 50 per cento del ricavato della vendita è assegnato al CER, che distribuisce tale somma in maniera equilibrata tra i diversi istituti (dobbiamo tener presente che alcune regioni hanno una maggiore necessità di questi finanziamenti). Mi preme sottolineare che non si procede ad alcuna privatizzazione: a prescindere dalla previsione del ripiano dei disavanzi di gestione, che è il primo intervento che debbono fare gli enti (cioè mettere a posto i propri bilanci), lo Stato non riceverà alcuna somma.

Per quanto riguarda i contributi Gescal, desidero precisare che il Ministero dei lavori pubblici aveva proposto di prorogarli per un anno, ma il Ministero del bilancio ha stabilito tre anni, in quanto considera tale entrata una forma di finanziamento dello Stato (è anche giusto perchè se, per esempio, si hanno 4.000 miliardi di entrate l'anno, la spesa è soltanto di 2.000 miliardi e quindi ne consegue una riduzione del *deficit*).

Prima di concludere il mio intervento desidero affrontare il tema della difesa del suolo, anche se non è di stretta competenza di questa Commissione. Una fondamentale difesa del suolo da parte del Ministero dei lavori pubblici dovrà esplicarsi soprattutto attraverso le autorità di bacino. Mediante queste ultime potremo attuare una funzione di controllo e di programmazione, non operativa, perchè questa è affidata principalmente alle regioni e agli enti competenti. Contiamo molto su questa possibilità: anche se gli stanziamenti predisposti non sono sufficienti, se ben organizzati potranno offrire un notevole contributo. A prescindere dalla realizzazione di grandi opere, è fondamentale procedere ad una corretta manutenzione dei corsi dei fiumi. In questo settore purtroppo si riscontra una grande confusione. È necessario imporre la manutenzione (a cui nessuno provvede perchè non interessa e non si guadagna molto) ai proprietari dei fondi (cioè a coloro che hanno gli argini); bisogna evitare che vengano realizzate costruzioni sugli argini (cosa che non è stata mai fatta) ed emanare alcune disposizioni al fine di una corretta gestione del bacino.

Signor Presidente, affronterò adesso alcuni problemi particolari. Il relatore Di Benedetto ha parlato di restrizioni finanziarie. Onorevole senatore, questa è la realtà. Inoltre, ha sottolineato la necessità di predisporre un nuovo piano triennale straordinario dell'ANAS che possa riequilibrare territorialmente le zone e le regioni che sono state trascurate. Sono d'accordo, anche se ritengo che sia necessario approfondire ulteriormente la situazione. Dobbiamo tener presente, infatti, che le risorse disponibili sono scarse, anche se potranno essere oggetto di una revisione e di un aggiornamento nell'ambito del piano triennale.

Per quanto riguarda l'escavazione nei fiumi, problema molto delicato, desidero precisare che questo argomento non è di competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma delle regioni. Certamente sono di competenza dello Stato i compiti di indirizzo. Le autorità di bacino potranno dare indirizzi di lavoro e di programmazione alle regioni.

DI BENEDETTO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796. Onorevole Ministro, non bisogna scavare a caso, ma in base a un piano programmato.*

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici. Sì, in base a un piano preciso e programmato da parte delle autorità di bacino.*

Il senatore Fabris nel suo intervento ha sottolineato la necessità di un rilancio delle opere pubbliche e del ruolo del Ministero dei lavori pubblici e (anticipando così il mio pensiero su molti problemi) l'importanza di utilizzare la legge n. 183 del 1989.

Per quanto riguarda la salvaguardia di Venezia, devo sottolineare che essa rappresenta uno degli impegni più importanti del Ministero dei lavori pubblici. Mi sono recato in quella città per accertare lo stato dei lavori e per prendere visione del rilevante progetto delle dighe mobili (che prima o poi verrà esaminato). Questo progetto prevede un costo di 4.000-5.000 miliardi e, se approvato, dovrà essere realizzato in un'unica soluzione; in relazione ad esso vi sono dei pro e dei contro, che dovranno essere approfonditi prima di assumere una decisione. Comunque, desidero sottolineare che per la città di Venezia si sta lavorando molto bene: si stanno eseguendo dei lavori molto validi dal punto di vista della gestione e della conservazione dell'attuale *habitat* e della laguna e si sta procedendo alla ricostruzione di alcune parti delle isole abbandonate e di tutti gli argini. È stato presentato un progetto per alzare il livello della città, che periodicamente viene sommersa dall'acqua alta (si vuole portare ad un metro d'altezza in modo tale che l'acqua non invada la città). Questo progetto non comporta un costo molto elevato e la sua razionalizzazione durerà per uno o due anni. Comunque, il problema principale è quello di decidere o meno se realizzare il progetto di dighe mobili, che dovrebbero salvare la città di Venezia dai grandi afflussi di acqua alta (superiore ad un metro di altezza).

La senatrice Angeloni nel proprio intervento ha sostenuto che il bilancio del Ministero dei lavori pubblici non ha subito una riduzione di spesa. Ciò è vero, ma dobbiamo tener presente che per l'ANAS sono stati previsti 3.000 miliardi in meno.

Per quanto riguarda la riforma della normativa vigente sugli appalti, affronteremo questo argomento in un'altra sede. Desidero soltanto sottolineare che la circolare sulla esecuzione di opere pubbliche, da me diramata nel mese di agosto, ha dato luogo a qualche conseguenza positiva e che su di essa è stata impostata anche la decisione della revisione delle concessioni. In particolare è stato dato l'ordine di annullare tutte le concessioni che finora non sono state effettivamente realizzate. Comunque, si tratta di un progetto che interessa tutta l'Italia, molto impegnativo, di cui mi sto occupando e che sto seguendo giorno per giorno.

Per quanto concerne la manutenzione ordinaria affidata all'ANAS, come è evidenziato anche nella relazione, le risorse disponibili (considerato il fatto che tutti gli stanziamenti sono stati ridotti) sono molto limitate. Comunque cercheremo di aumentarle (utilizzando una parte

del mutuo) proprio per incrementare la manutenzione. Attualmente l'ANAS ha competenza di indirizzo in materia di manutenzione, di completamento e di sicurezza.

DI BENEDETTO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Onorevole Ministro, il mutuo di 4.100 miliardi è stato portato a 2.000 miliardi. Si tratta di un mutuo quinquennale?

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. È decennale.

DI BENEDETTO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9, 9-bis e 9-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Che quota di ammortamento comporta?

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. L'ammortamento è a carico dello Stato, mentre gli interessi sono a carico dell'ANAS (quindi si hanno circa 850 miliardi di interessi). Pertanto, nel bilancio dell'ANAS figurano tra gli stanziamenti anche le somme che debbono essere corrisposte per il pagamento degli interessi.

Per quanto riguarda il provvedimento che prevede il piano di ricostruzione post-bellica della città di Ancona, come ho già detto al Presidente della Commissione, esso dovrebbe essere approvato tra breve (con le modifiche predisposte e presentate dal Governo). Inoltre, desidero precisare che la Commissione ministeriale (che doveva terminare propri lavori entro il mese di novembre, ma che aveva chiesto una proroga di 10 giorni) ha completato il proprio lavoro, che consegnerà nella giornata di oggi.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, in questa relazione è stata anche definita la situazione di Macerata? Ricordo che, sotto il profilo della verifica amministrativa degli atti, è stata definita la questione della città di Ancona e non della città di Macerata.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, prima mi sono riferito alla Commissione che ha esaminato i lavori, non a quella che ha valutato gli atti amministrativi.

PRESIDENTE. Forse questa potrebbe essere l'occasione per verificare anche la situazione della città di Macerata, perchè dopo le ispezioni *in loco* non abbiamo saputo più niente.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa Commissione è stata nominata per verificare lo stato della situazione degli atti ed accertare quanto bisogna fare. Comunque, oggi mi verranno consegnate le risultanze del lavoro svolto che trasmetterò alla Presidenza dell'8^a Commissione.

Inoltre, ritengo che a questo punto non sia necessario stanziare ulteriori fondi per il completamento delle opere per l'anno in corso (poi si vedrà), in quanto è sufficiente utilizzare i fondi residui (sono sicuro che vi sia attualmente la disponibilità di alcune somme almeno

per realizzare i primi lavori). Quindi, come ho già detto, non è necessario prevedere nel provvedimento ulteriori stanziamenti, che poi non troverebbero la copertura nella legge finanziaria (in base all'attuale impostazione). Potremo affrontare questo aspetto quando saremo in grado di sapere quanti fondi effettivamente sono necessari. Inoltre, penso che si debba procedere anche ad una «scrematura» dei lavori: non è detto che tutto ciò che è stato previsto debba essere portato a compimento.

Per quanto riguarda il nuovo codice della strada, desidero precisare alla senatrice Fagni che è già stato firmato dai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici e che è stato approvato anche dalla Corte dei conti. In base ad una intesa già presa con il ministro Tesini, si intende far entrare in vigore il nuovo codice della strada il 1° gennaio 1993, come previsto in precedenza (non abbiamo accolto tutte le pressioni che abbiamo ricevuto per ritardarne l'entrata in vigore). Poi, se sarà necessario apportare delle modifiche, lo faremo.

Per quanto riguarda il grave problema del traffico nelle aree urbane, è difficile dare una risposta. Certamente si tratta di una questione assai rilevante.

Vorrei inoltre precisare che l'elencazione dei porti rientra nei compiti della Marina mercantile. L'escavazione dei fondali dei porti oggi rientra nelle competenze del Ministero dei lavori pubblici ma, come ho già fatto presente al ministro Tesini, sarebbe opportuno assegnarla alla costituenda autorità di porto. Quindi, abbiamo ritenuto necessario inserire nella normativa concernente l'istituzione dell'autorità di porto la previsione che l'escavazione passi alla Marina mercantile affinché questa abbia il controllo su tale settore.

Quanto alla questione della difesa costiera sollevata dal senatore Covello, vorrei far rilevare che è di competenza della Marina mercantile, per cui non posso fare alcuna dichiarazione. La nostra competenza si limita alle opere marittime dei porti, non riguarda - ripeto - la difesa costiera.

COVELLO. A me risulta, invece, che l'intero settore delle opere marittime dipenda dal Ministero dei lavori pubblici.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi riservo comunque di approfondire la questione, senatore Covello.

È stata inoltre posta la questione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che certamente pone enormi problemi. Diverse sono le possibilità che abbiamo per affrontare la questione. Si potrebbe, ad esempio, prevedere il pedaggio e l'eventuale passaggio alla società Autostrade o ad altre società. Teniamo conto che la suddetta società diventerà anch'essa privata; peraltro è già quotata in borsa.

L'autostrada in questione non può più definirsi tale dal momento che è assai carente: non ha, ad esempio, corsie sufficienti né ponti antisismici, e via dicendo. Si può ipotizzare un preventivo di spesa dai 6 mila ai 10 mila miliardi. Sono cifre veramente enormi, soprattutto in considerazione dell'attuale bilancio di investimenti dell'ANAS. Anche il finanziamento con le tariffe pone un problema; vi è un grande numero di entrate e di uscite, ma la loro soppressione sarebbe una misura

antipopolare; d'altra parte, mantenendole tutte, si porrebbero ugualmente dei problemi per il pedaggio.

La direttiva che abbiamo potuto dare è stata quindi quella di cercare di migliorare la situazione.

COVELLO. Se non erro, è prevista una diminuzione di 300 miliardi.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Comunque, senatore Covello, approfondiremo la questione, con particolare riguardo al ritardo nei lavori di manutenzione. Vorrei quindi rassicurarla è una questione che stiamo cercando di tenere sotto controllo per quanto possibile. D'altra parte, non si possono chiedere 6 mila o, addirittura, 10 mila miliardi ad un bilancio che per il 1993 non prevede neppure stanziamenti per coprire i costi di lavori già in corso.

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

I lavori terminano alle ore 13,20.

MARTEDÌ 1° DICEMBRE 1992

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente FRANZA
Indi del Vice Presidente FABRIS

Interviene il ministro dei lavori pubblici Merloni.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» (797), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 9, 9-bis e 9-ter)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 10 e 10-ter)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (Tabelle 11, 11-bis e 11-ter)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-ter)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)» (796), approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti favorevoli, ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento)

Presidenza del Presidente FRANZA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5ª Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 9, 9-bis e 9-ter), Stato di

previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 10 e 10-ter), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1993 e relative Note di variazioni (tabelle 11, 11-bis e 11-ter), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993 e relativa Nota di variazioni (tabelle 17 e 17-ter) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni sospeso nella seduta del 26 novembre scorso.

Avverto che sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

premesso che:

numerosi adempimenti previsti dalla legge 29 gennaio 1992, n. 58 (recante disposizioni per la riforma del settore delle telecomunicazioni) non hanno avuto finora attuazione o l'hanno avuta con grave ritardo rispetto alle scadenze stabilite;

il ritardo riguarda in particolare l'attuazione delle procedure di ricollocazione del personale della ASST e l'attuazione del riassetto del settore;

la proposta di riassetto, così come illustrata in apposita audizione a questa Commissione dai vertici dell'IRI non appare aderente allo spirito e alla lettera della legge n. 58 del 1992, con particolare riguardo alle ipotesi di costituzione di nuovi soggetti cui affidare la gestione della rete;

la stessa Corte dei conti individua nella prospettata separazione della rete dal servizio il rischio di un costo ulteriore addossato alla collettività,

impegna il Governo:

a dare attuazione con maggiore tempestività agli adempimenti stabiliti dalla legge n. 58 del 1992;

a operare per il riassetto del settore nella direzione di individuare un concessionario unico e comunque di non costituire nuovi soggetti per la gestione separata della rete dai servizi, atteso che l'obiettivo fondamentale della legge è quello di razionalizzare il settore riducendo il numero dei soggetti finora operanti;

ad individuare, nel contesto della preannunciata riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, un organismo che presieda alla elaborazione ed attuazione delle politiche nel settore delle telecomunicazioni».

(0/797/1/8-Tab.11)

PINNA, COCCIU, MAISANO GRASSI, FAGNI,
SARTORI, NERLI

«L'8ª Commissione permanente del Senato,
premessi che:

la legge n. 58 del 1992, entrata in vigore il 21 febbraio 1992, non ha sinora avuto applicazione, se si eccettua la presentazione delle indicazioni di riassetto formulate dall'IRI ed il successivo esame di dette indicazioni da parte del Ministro delle partecipazioni statali, che le ha fatte proprie inviandole poi per il concerto al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni;

la legge n. 58 del 1992 prevede l'affidamento in concessione entro il 21 agosto 1992, attraverso la stipula di una convenzione, dei servizi e degli impianti gestiti dall'ASST ad una società costituita e posseduta al 100 per cento dall'IRI, ed il ricollocamento del personale mediante opzione tra trasferimento nelle società concessionarie (IRI) o permanenza nel pubblico impiego;

l'IRI nel frattempo, costituitosi in Società per azioni al 100 per cento di proprietà del Ministero del tesoro, ha costituito una società partecipata al 100 per cento, l'IRITEL, disponendo così lo strumento richiesto per attuare la soppressione dell'ASST;

il CIPE deve entro 90 giorni dal ricevimento della proposta di riassetto del settore sopra menzionato, deliberare in merito alla struttura preposta alla gestione delle telecomunicazioni italiane;

considerato che:

i tempi indicati dalla legge n. 58 del 1992 non sono stati rispettati, mentre è sempre più cogente l'urgenza di dar l'avvio al processo di ristrutturazione del settore per garantire al paese strutture operative adeguate e competitive;

la proposta formulata dall'IRI e recepita dal Ministro delle partecipazioni statali si articola in soluzioni intermedie coerenti al dettato della legge n. 58 del 1992 in tema di pluralità di gestori, indicando, quale obiettivo finale, la creazione di una struttura unitaria secondo il modello organizzato adottato dai principali paesi europei;

il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni non ha ancora formalizzato il suo pensiero in merito alla proposta presentata dal Ministro delle partecipazioni statali,

impegna il Governo:

a dare attuazione con maggiore tempestività agli adempimenti stabiliti dalla legge n. 58 del 1992 ed, in particolare, ad affidare in concessione all'IRITEL i servizi e gli impianti gestiti dall'ASST entro il 1992;

a operare per il riassetto del settore nella direzione di individuare un concessionario unico quale obiettivo finale, adottando come soluzione transitoria quella indicata dall'IRI al Ministro delle partecipazioni statali,

a costituire, nel contesto della preannunciata riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, un organismo che presieda alla fase di attuazione del riassetto delle telecomunicazioni e ad assumere nei tempi tecnici compatibili le necessarie iniziative per

promuovere la realizzazione del disegno finale di riassetto, cioè la creazione di una struttura unitaria».

(0/797/2/8-Tab.11)

LOMBARDI, CONTI, FABRIS, DI BENEDETTO,
COVELLO

PINNA. Signor Presidente, intervengo brevemente per richiamare innanzi tutto l'attenzione del rappresentante del Governo sui numerosi adempimenti previsti dalla legge n. 58 del 1992 (recante disposizioni per la riforma del settore delle telecomunicazioni), a cui non si è data ancora attuazione o con grave ritardo rispetto alle scadenze stabilite. In particolar modo, si registra un notevole ritardo nell'attuazione delle procedure di ricollocazione del personale della ASST (Azienda di Stato per i servizi telefonici). Onorevoli colleghi, sono coinvolte circa 15.000 persone e quindi si tratta di un problema molto importante, che deve essere affrontato il più presto possibile. A tale proposito desidero ricordare che il personale dovrà decidere se far parte dell'IRI oppure della pubblica amministrazione. A tal fine il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni (di concerto con il Ministro per la funzione pubblica) deve indicare i posti vacanti in ambito provinciale e soltanto dopo tali indicazioni, il personale potrà optare tra il pubblico impiego o l'IRI. In relazione a tutti questi adempimenti, si registra un notevole ritardo.

Per quanto riguarda invece il vero e proprio riassetto del settore delle telecomunicazioni, ritengo (e questo è il motivo che ci ha indotto a presentare l'ordine del giorno) che lo spirito e le finalità perseguite dalla citata legge n. 58 non coincidano con la proposta di riassetto così come illustrata in una apposita audizione presso la nostra Commissione dai vertici dell'IRI. L'obiettivo primario perseguito dalla legge n. 58 (e anche dal disegno di legge a suo tempo presentato dal Governo) era infatti quello di individuare un concessionario unico e successivamente realizzare il riassetto, riducendo il numero degli attuali concessionari presenti nel settore delle telecomunicazioni.

È vero che nella proposta che è stata illustrata si procede allo scioglimento dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici; è vero che, se si rispetta il dettato normativo, l'Iritel avrà la concessione dei servizi soltanto per un anno e nell'arco dei successivi dieci anni dovrà trasferire il proprio patrimonio per poi scomparire. Tuttavia, è anche vero che contestualmente si vorrebbe realizzare (ed è come un coniglio che esce dal cilindro di un prestigiatore) una nuova concessionaria (che si dovrebbe chiamare «Gamma») a cui dovrebbe essere affidata la rete sia a livello nazionale che a livello internazionale. Non riusciamo assolutamente a capire come possa essere nata questa idea strana. Come ho sottolineato nell'ordine del giorno da me presentato, per questo tipo di soluzione ha manifestato perplessità anche la Corte dei conti (cioè sull'ipotesi che i servizi vengano separati dalla rete). Siamo convinti, come ho già evidenziato durante la discussione sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che una soluzione di questo tipo invece di razionalizzare il settore delle telecomunicazioni e metterlo al passo con l'Europa, non farebbe altro che provocare un contenzioso ed uno scontro tra i diversi concessionari

(nel senso che i ritardi dell'uno verrebbero giustificati con le inadempienze dell'altro). A nostro giudizio, quindi, è una soluzione assolutamente sbagliata.

Al contrario, noi siamo convinti che, nel rispetto del dettato della legge n. 58, occorra innanzi tutto puntare alla individuazione di un concessionario unico o comunque di un soggetto che abbia una funzione di coordinamento generale e quindi ridurre il più possibile i soggetti gestori dei servizi.

Siccome, signor Ministro, ci rendiamo perfettamente conto del fatto che il Ministero non dispone di una struttura che si occupi più da vicino dei problemi delle telecomunicazioni (obiettivo molto difficile da realizzare), siamo dell'avviso che sia necessario istituire un organismo che sostenga ed aiuti il Ministro nell'elaborazione e realizzazione di una politica delle telecomunicazioni, politica che investe un settore strategico del nostro paese, uno dei pochi settori in grado di realizzare nuova occupazione ed importantissimo per uno sviluppo attuale e futuro.

Signor Presidente, sono questi i motivi che ci hanno indotto a presentare l'ordine del giorno n. 0/797/1/8-Tab.11.

Mi permetto di invitare il ministro Pagani e gli onorevoli colleghi a prenderlo in attenta considerazione.

LOMBARDI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796.* Signor Presidente, l'ordine del giorno che ho presentato si fa carico innanzi tutto dell'esigenza di recuperare i notevoli ritardi registrati nell'attuazione della legge n. 58 del 1992 (e in esso ricapitolo gli aspetti a cui si riferiscono tali ritardi). In definitiva, l'IRI ha dato immediato corso alla previsione normativa istituendo l'Iritel e presentando, per quanto riguarda il riassetto, una propria proposta che è stata sottoposta all'esame del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e del Ministero dell'industria (su tale proposta il Ministro dell'industria si è pronunciato poi l'ha trasmessa al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che ancora deve esprimere il proprio parere). Dipenderebbe da ciò il mancato trasferimento in maniera tempestiva dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici all'IRI (previa concessione della convenzione con l'Iritel). Ciò è necessario perchè è il fulcro in cui si snoda tutto il sistema predisposto dalla legge n. 58. Se non avviene il passaggio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (l'azienda che ha le reti ed assicura i servizi sul piano delle telecomunicazioni) all'IRI viene a mancare la premessa fondamentale per completare il riassetto (le altre funzioni previste dal provvedimento non potrebbero essere realizzate).

Per questi motivi ho presentato l'ordine del giorno, mediante il quale il Parlamento invita il Governo ad agire il più presto possibile. Poichè il 21 agosto è scaduto il termine previsto dalla legge per il passaggio dell'ASST all'IRI, propongo di individuare nella fine dell'esercizio finanziario (per facilitare da un punto di vista contabile la predisposizione di tutti gli strumenti necessari) il passaggio degli impianti di questa azienda all'Iritel. Come ho già detto, se ciò non verrà realizzato, per quanti sforzi potremo fare, certamente non vedremo

attuata la legge n. 58 sia sul piano degli assetti societari, sia su quello della privatizzazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici (perchè poi è di questo che si tratta) e non avremo messo nessun operatore in condizione di contribuire alla realizzazione del piano di riassetto previsto dalla legge stessa. È chiaro che il Governo non può sottrarsi alla realizzazione di questi obiettivi, se non modificando la normativa a cui mi sono riferito. La legge n. 58 prevede numerosi adempimenti da attuare entro un certo periodo; tali termini sono abbondantemente scaduti e quindi non possiamo fare altro che invitare il Governo ad attenersi al rispetto rigoroso di questo provvedimento e a farlo con tempestività.

PAGANI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, devo riaffermare, in via preliminare, la ferma volontà del Governo di arrivare, nel più breve tempo possibile, al passaggio dell'Azienda di Stato dei servizi telefonici all'Iritel. Non c'è alcuna volontà nè alcun tentativo di elusione delle prescrizioni normative della legge n. 58.

Devo tuttavia sottolineare, oltre al fatto che le elezioni politiche e la formazione del Governo hanno portato (come più volte ho spiegato) al superamento dei termini previsti dalla legge n. 58 (il 21 agosto il Governo era stato formato soltanto da poco più di un mese), che è intervenuto anche il decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, sulle privatizzazioni che trasformando la natura giuridica dell'IRI (da ente pubblico economico a società per azioni, sia pure a totale proprietà statale) ha dato luogo a due conseguenze. Innanzi tutto alla richiesta di un maggior numero di garanzie da parte del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Infatti, dovendo cedere un bene di totale proprietà pubblica e di notevole valore (quale è l'Azienda di Stato per i servizi telefonici) ad una società per azioni a tutti gli effetti (che, anche se di totale proprietà pubblica, nell'ambito delle privatizzazioni potrebbe non essere più tale) il Ministero ha dovuto richiedere un numero maggiore di garanzie rispetto a quelle necessarie nel momento in cui l'IRI era un ente pubblico economico. Inoltre, al di là di questo aspetto, sono state riscontrate notevoli difficoltà nel definire i termini patrimoniali, amministrativi e di scadenza relativi al passaggio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici all'Iritel.

Onorevoli senatori, non si tratta di una operazione semplice. Comunque, la bozza di convenzione da parte del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è stata trasmessa al Ministero del tesoro già da dieci giorni. Per quale motivo è stata rassegnata al Ministero del tesoro? Tale passaggio si è reso necessario perchè (diversamente dalla precedente configurazione in cui non era previsto) il Ministero del tesoro è diventato proprietario dell'IRI ed in quanto tale è un necessario interlocutore. In questi giorni sta esaminando questa convenzione e mi auguro che al termine della settimana si possa arrivare ad una definitiva stesura della proposta da sottoporre all'IRI. Il Ministro delle poste, d'intesa con il Ministro del tesoro, non ha alcuna difficoltà a riferire su tale situazione la prossima settimana (non ci sono problemi di conflit-

tualità con il Ministero del tesoro ma, per un dovere di legittima riservatezza, non posso esprimermi oggi sui particolari della convenzione).

Signor Presidente, fatta questa premessa, mi sembra che entrambi gli ordini del giorno tendano a sollecitare il Governo alla definizione degli adempimenti di sua competenza, per arrivare al passaggio citato e ad un riassetto del settore delle telecomunicazioni. Al di là delle singole formulazioni, il Governo accetta entrambi gli ordini del giorno e propone, in quanto vi è una univocità di intenti, una loro fusione in un unico documento. Il primo capoverso dell'ordine del giorno, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori, è sostanzialmente analogo a quello dell'ordine del giorno presentato dal relatore e quindi si equivalgono. Quest'ultimo, tuttavia, dovrebbe essere modificato. In sostanza, si dovrebbero sostituire le parole: «ed il successivo esame di dette indicazioni da parte del Ministro delle partecipazioni statali, che le ha fatte proprie inviandole poi per il concerto al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni» con le seguenti: «ed il successivo esame di tali indicazioni da parte del Ministro delle partecipazioni statali, il quale, sulle proprie conclusioni, ha già chiesto il concerto al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, concerto finora non pervenuto».

Il secondo punto della premessa dell'ordine del giorno del senatore Pinna ed altri non risponde al vero poichè il ritardo non riguarda - come si legge - «in particolare l'attuazione delle procedure di ricollocazione del personale della ASST», in quanto queste sono conseguenti al passaggio dell'azienda, cioè dopo questo decorre il termine di un anno per effettuare l'opzione. Non ritengo quindi che sia rilevante.

Potrebbe invece essere accolto il secondo punto contenuto nella premessa dell'ordine del giorno del relatore: «la legge n. 58 del 1992 prevede l'affidamento in concessione entro il 21 agosto 1992, attraverso la stipula di una convenzione, dei servizi e degli impianti gestiti dall'ASST ad una società costituita e posseduta al 100 per cento dall'IRI, ed il ricollocamento del personale mediante opzione tra trasferimento nelle società concessionarie (IRI) o permanenza nel pubblico impiego». Mi sembra che esso ricomprenda anche quanto esposto nell'ordine del giorno del senatore Pinna.

Il terzo punto della premessa di quest'ultimo è simile a quello contenuto nell'ordine del giorno del relatore, però esprime più chiaramente il concetto: «la proposta di riassetto, così come illustrata in apposita audizione a questa Commissione dai vertici dell'Iri, non appare aderente allo spirito e alla lettera della legge n. 58 del 1992, con particolare riguardo alle ipotesi di costituzione di nuovi soggetti cui affidare la gestione della rete». Quindi, anche questo punto potrebbe essere accolto.

Comunque, dichiarandomi disponibile ad accogliere entrambi gli ordini del giorno, ritengo che sarebbe opportuna una loro fusione in un documento unitario.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente i nostri lavori.

I lavori, sospesi alle ore 16, sono ripresi alle ore 16,30.

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

PINNA. Signor Presidente, ritiro l'ordine del giorno 0/797/1/8-Tab. 11 poichè, a seguito della richiesta avanzata dal ministro Pagani, insieme al relatore, abbiamo proceduto all'unificazione dei testi degli ordini del giorno da noi presentati nel seguente documento:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,
premessò che:

la legge n. 58 del 1992, entrata in vigore il 21 febbraio 1992, non ha sinora avuto applicazione, se si eccettua la presentazione delle indicazioni di riassetto formulate dall'IRI ed il successivo esame di tali indicazioni da parte del Ministro delle partecipazioni statali il quale, sulle proprie conclusioni, ha già chiesto il concerto al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, concerto finora non pervenuto;

la legge n. 58 del 1992 prevedeva l'affidamento in concessione entro il 21 agosto 1992, attraverso la stipula di una convenzione, dei servizi e degli impianti gestiti dall'ASST ad una società costituita e posseduta al 100 per cento dall'IRI, ed il ricollocamento del personale mediante opzione tra trasferimento nelle società concessionarie (IRI) o permanenza nel pubblico impiego;

l'IRI nel frattempo, costituitasi in Società per azioni, con il 100 per cento delle azioni possedute dal Ministero del tesoro, ha costituito una società partecipata al 100 per cento (IRITEL) disponendo così lo strumento richiesto per attuare la soppressione dell'ASST;

il CIPE deve, entro 90 giorni dal ricevimento della proposta di riassetto del settore, deliberare in merito alla struttura preposta alla gestione delle telecomunicazioni italiane;

considerato che:

i tempi indicati dalla legge n. 58 del 1992 non sono stati rispettati, mentre è sempre più cogente l'urgenza di dare l'avvio al processo di ristrutturazione del settore per garantire al paese strutture operative adeguate e competitive,

impegna il Governo:

a dare attuazione con maggiore tempestività agli adempimenti stabiliti dalla legge n. 58 del 1992 ed in particolare ad affidare in concessione all'IRITEL i servizi e gli impianti gestiti dall'ASST, riferendo in Commissione entro il 31 dicembre 1992 sui tempi dell'operazione;

ad operare per il riassetto del settore nella direzione di individuare un concessionario unico;

ad individuare, nel contesto della preannunciata riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, un organismo che presieda alla elaborazione e all'attuazione delle politiche nel settore delle telecomunicazioni».

(0/797/3/8-Tab.11)

**PINNA, LOMBARDI, MAISANO GRASSI, CIMINO,
GIOVANNIELLO, COVELLO, RADI, FERRARA
Pasquale**

LOMBARDI, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11, 11-bis e 11-ter e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 796*. Signor Presidente, condividendo l'opportunità di unificare i testi degli ordini del giorno presentati, in riferimento a quanto testè dichiarato dal senatore Pinna, ritiro l'ordine del giorno 0/797/2/8-Tab.11, da me presentato.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'ordine del giorno n. 0/797/3/8-Tab.11.

PAGANI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo è favorevole ad accogliere l'ordine del giorno n. 0/797/3/8-Tab.11.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione?

PINNA. Sì, signor Presidente, insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo quindi alla votazione.

FAGNI. Signor Presidente, alcune considerazioni le ho già svolte intervenendo durante il dibattito ed in sede di discussione della legge n. 58 del 1992.

Di recente, non rispettando - come è stato rilevato - la scadenza dei termini previsti dalla suddetta legge, è stata costituita l'Iritel. Poichè si dovrà provvedere al ricollocamento del personale dell'ASST, come indicato anche nell'ordine del giorno, in cui si ribadisce la possibilità di opzione tra l'IRI e il passaggio al pubblico impiego, vorrei che la procedura prevista venisse rispettata rigorosamente. Infatti - come lei sa, onorevole Ministro, le voci sono spesso più veloci della luce - si è parlato anche di una collocazione all'interno dell'Iritel che sarebbe già avvenuta per quanto concerne il personale di livello dirigenziale. Ripeto, si tratta di voci che devono essere controllate; non vorrei però che queste fossero confermate.

Quindi, ritenendo di poter condividere nel merito l'ordine del giorno presentato, appongo la mia firma. Tuttavia, devo sollevare una questione di carattere procedurale.

Signor Presidente, siamo consapevoli del fatto che nessuno di noi - usando un'espressione dialettale - «nasce imparato»; nessuno conosce perfettamente i meccanismi di alcuni settori particolari, che richiedono competenze specialistiche. Però non posso condividere il metodo con cui spesso si lavora e attraverso il quale si è giunti alla stesura del documento. Molte volte, infatti, fuori dall'aula della Commissione, mentre questa è in seduta, stazionano numerosi funzionari di enti o società interessate, che certamente possono influenzare l'andamento dei lavori. Dopo che le forze politiche hanno trovato un accordo, sembra che questi soggetti debbano dare il loro *placet* e verificare se gli interessi di alcuni sono in contrasto con gli interessi di altri. È una prassi che non possiamo più accettare. Si tratta di una questione di disciplina e di rigore.

Quindi, ripeto, sottoscrivo questo ordine del giorno poichè mi sembra che si sia trovata un'intesa accettabile ma, nel contempo,

sollevo tale problema per una questione di principio. Già la nostra immagine è spesso offuscata da tante piccole ombre, per cui non possiamo consentire che si pensi che esterni alla Commissione possano condizionare lo svolgimento dei lavori. Questo davvero getterebbe un'ombra ancora più preoccupante sull'operato delle Commissioni e, quindi, del Parlamento.

PRESIDENTE. Ho sollevato per primo il problema circa un mese fa, ed è stato quindi disposto che non sia più consentito ad estranei di stazionare nei locali immediatamente adiacenti all'aula della Commissione. Si potrebbe estendere tale divieto ai corridoi prospicienti i locali dell'ufficio di segreteria della Commissione.

NERLI. Condivido l'obiezione della senatrice Fagni. Se sono invece collaboratori di parlamentari, la questione è diversa; è una prassi che, ad esempio, abbiamo seguito per i comitati ristretti sui disegni di legge, però, ripeto, si trattava di collaboratori; non si deve consentire a rappresentanti di enti o aziende.

COVELLO. Signor Presidente, a parte quanto rilevato circa la presenza di estranei nei locali adiacenti all'aula della Commissione, per cui si potrebbe essere indotti a ritenere che qualcuno debba recepire una sorta di *input*, vorrei sottolineare che tutti insieme abbiamo collaborato per arrivare alla formulazione di un ordine del giorno ampiamente condivisibile e volto a sollecitare la definizione del riassetto del settore delle telecomunicazioni, esigenza questa particolarmente avvertita dal Gruppo democristiano, riassetto di cui si parla ormai da molto tempo.

Sono comunque fiducioso poichè confido nella volontà del Ministro delle poste a questo riguardo. Pertanto, a nome del Gruppo democristiano, ribadisco tale esigenza, che dovrebbe vedere impegnato il Governo non soltanto per quanto riguarda il Ministro delle poste ma anche il Ministro dell'industria e, *ad interim*, delle partecipazioni statali e il Ministro del tesoro, che sembra abbia già ricevuto la convenzione da parte del ministro Pagani, per cui dovrebbe dare una risposta al più presto, dal momento che la legge n. 58 del 1992 prevedeva il passaggio dell'ASST all'Iritel entro sei mesi.

La stessa IRI ha presentato in quest'aula un documento, ha fatto delle proposte per consentire una certa gradualità nell'individuazione di un concessionario unico (STET), peraltro indicato anche dallo stesso ministro Guarino.

Quindi, in relazione agli adempimenti stabiliti nella suddetta legge n. 58, chiedo al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di intervenire tempestivamente, in particolare per quanto concerne l'affidamento all'Iritel della gestione degli impianti dell'ASST e l'individuazione del concessionario unico quale obiettivo finale, attraverso l'adozione di alcune soluzioni transitorie indicate dalla stessa IRI, insieme al Ministro dell'industria e, *ad interim*, delle partecipazioni statali, che aveva recepito le indicazioni dell'IRI.

PINNA. Signor Presidente, intervengo per dichiarare il voto favorevole del Gruppo democratico della sinistra sull'ordine del giorno. Riteniamo, infatti, che nella sostanza riassume quanto volevamo sottoporre all'attenzione del Governo.

Ho ascoltato l'intervento del senatore Covello e prendo atto con soddisfazione di quanto da lui dichiarato, che dimostra l'intenzione della Democrazia cristiana di voler sollecitare finalmente l'attuazione della legge n. 58 del 1992.

Vorrei ricordare che, nella passata legislatura, l'esame di questa legge impegnò il Parlamento per circa tre anni proprio per le resistenze sistematiche e continue al superamento dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici manifestate nell'ambito della maggioranza, e quindi in particolare della Democrazia cristiana.

Concordo quindi sulla necessità di accelerare i tempi per stipulare la convenzione con l'Iritel.

Vorrei inoltre ricordare un'affermazione, che ritengo importante, del ministro Guarino, alla quale il senatore Covello ha fatto riferimento: l'impegno fondamentale contenuto nella suddetta legge n. 58 di individuare il concessionario unico. Già durante la discussione della legge è stata evidenziata la necessità di ridurre il numero dei concessionari; infatti, la normativa prevede lo scioglimento dell'ASST ma non l'istituzione di nuovi concessionari.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/797/3/8-Tab.11, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori, al quale ha aggiunto la propria firma la senatrice Fagni.

È approvato.

Lo svolgimento degli ordini del giorno è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5ª Commissione permanente sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno 1993, sulle relative Note di variazioni (tabelle 11, 11-bis, 11-ter) e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Propongo che tale incarico sia affidato al relatore alla Commissione.

PINNA. Signor Presidente, abbiamo già ampiamente motivato il nostro dissenso sui documenti presentati. Pertanto, a nome del Gruppo del PDS, preannuncio la presentazione di un rapporto di minoranza.

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

È approvata.

Riprendiamo ora l'esame delle tabelle 10 e 10-ter e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, sospeso nella seduta del 27 novembre scorso.

Comunico alla Commissione che il relatore Liberatori non può essere presente per gravi motivi; analogamente non può partecipare ai lavori odierni il ministro Tesini.

Il relatore ha trasmesso bozze di ordini del giorno che la Presidenza dovrebbe dichiarare decaduti per assenza del proponente a meno che non siano fatti propri da altri senatori.

NERLI. Signor Presidente, nell'intervento che ho già svolto ho affrontato tre questioni che poi sono state tradotte dal Gruppo parlamentare che rappresento in alcuni emendamenti al disegno di legge finanziaria (e quindi sono stati trasmessi alla 5ª Commissione permanente). Desidero che la nostra Commissione possa conoscere la risposta che il Governo darà nell'ambito della 5ª Commissione permanente.

La prima questione che ho sottoposto all'attenzione dei colleghi riguarda il trasporto conto terzi, per il quale abbiamo proposto un aumento degli stanziamenti. Venerdì sera siamo venuti a conoscenza dell'accordo concluso dal Governo con le categorie interessate. Desidero sapere quali sono i termini di questo accordo e come il Governo intenda sopperire alla situazione dal punto di vista dei finanziamenti.

Il secondo problema che ho evidenziato (ed è stato tradotto in un emendamento) riguarda la Marina mercantile, in particolare il finanziamento della riforma sui porti. Vorrei sapere se, non procedendosi ad alcuna modifica del disegno di legge finanziaria e dei documenti di bilancio, il Governo ritenga che si possa procedere ad una riforma dei porti (certamente non si capisce come ciò sia possibile).

Infine, ho affrontato la questione del trasporto pubblico locale ed in particolare il problema della copertura del disavanzo e dei mutui delle aziende (a tale fine abbiamo presentato un emendamento). Vorrei sapere con precisione, considerata la gravità della situazione, come il Governo intenda agire. Tale richiesta forse è pleonastica, ma ritengo che non soltanto la 5ª Commissione permanente, ma anche la Commissione di merito abbia il diritto-dovere di conoscere tali aspetti in questa fase.

FABRIS. Signor Presidente, faccio miei i seguenti due ordini del giorno trasmessi dal relatore:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

in considerazione del parere reso dalla Commissione stessa il 7 ottobre 1992 sullo schema di piano quinquennale degli interporti,

impegna il Governo:

ad adeguarsi alle determinazioni in esso contenute con particolare riguardo alla eliminazione della differenziazione tra interporti di primo e di secondo livello, nonché ai criteri di priorità per i finanziamenti».

(0/797/1/8-Tab.10)

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerata la situazione di difficoltà di numerose aziende del trasporto pubblico locale nonché di ferrovie in concessione ed in gestione governativa,

impegna il Governo:

a presentare in tempi brevi un provvedimento di riordino complessivo del trasporto pubblico locale, a modifica della legge n. 151 del 1981».

(0/797/2/8-Tab.10)

Il primo si ricollega anche ad un ordine del giorno presentato in altra sede dal senatore Di Benedetto.

Il secondo non presenta particolari problemi. Si vorrebbe capire l'orientamento che si intende seguire nel settore del trasporto pubblico locale, di cui si parla spesso, per sapere come il Governo ritenga di intervenire in termini concreti.

NERLI. Invito i colleghi della Commissione ad una riflessione attenta sul primo ordine del giorno. In sede di parere sul piano degli interporti, la Commissione, a maggioranza, si era espressa favorevolmente sul documento conclusivo; tuttavia, anche la maggioranza e lo stesso relatore avevano evidenziato perplessità sul numero elevato di infrastrutture in esso contenute. E ad un nostro invito di condizionare il parere favorevole ad una rielaborazione del piano da parte del Ministro, ci fu risposto - come risulta dagli atti della Commissione - che per l'estensione oltre ai nove di primo livello, attraverso l'indicazione di 30-40 località dove potevano sorgere interporti di secondo e terzo livello, si aveva soltanto diritto a presentare domanda per essere presi in considerazione. È proprio in base a tale elemento di aleatorietà che lo stesso relatore di maggioranza invitava ad esprimere parere favorevole; il documento elencava poi una serie di criteri da seguire per individuare gli interporti.

Adesso il fatto che noi chiediamo al Governo di eliminare la differenziazione tra interporti di primo e di secondo livello (e quindi di mettere tutti ad un livello di pari fattibilità) dovrebbe far riflettere molto attentamente. Desidero fare soltanto un esempio: ciò comporterebbe che i sei siti individuati in Veneto diventerebbero potenzialmente di primo livello.

Devo invitare gli onorevoli colleghi a riflettere su questo aspetto e a non approvare l'ordine del giorno n. 0/797/1/8-Tab. 10. Che significato ha procedere ad una unificazione e sostenere che i 40 interporti presenti in Italia sono tutti dello stesso livello (tenete presente che in Inghilterra ve ne sono 12 e 18 nelle due Germanie unificate)? Ritengo tale ipotesi non praticabile (anche perchè non vi sono le risorse per i 9 interporti di primo livello) e che noi daremo luogo ad una serie di rivendicazioni localistiche e a delle procedure la cui trasparenza tutti quanti possiamo immaginare.

Onorevoli colleghi, non siamo nelle condizioni di approvare un ordine del giorno di questo tipo, nonostante la finalità che esso persegue sia quella di mettere tutti sullo stesso piano: le conseguenze sarebbero quelle che ho indicato brevemente. Pertanto, propongo al presentatore di ritirare questo ordine del giorno; diversamente, il Gruppo parlamentare che rappresento voterà contro.

FAGNI. Signor Presidente, anch'io debbo esprimere alcune perplessità sul contenuto dell'ordine del giorno n. 0/797/1/8-Tab. 10 presentato dal senatore Fabris. Ho ben presenti, per avere avuto il modo di visitarli nella precedente legislatura, i siti in cui dovrebbero nascere gli interporti: spesso si tratta di un solo pezzo di terreno, neanche molto praticabile per i fini che si intendono perseguire. Allora, ritengo che si commetterebbe un errore se continuassimo a puntare alla eliminazione della differenziazione tra interporti di primo e di secondo livello, che non consentirebbe neanche finanziamenti mirati ed equi. Forse sarebbe necessario anche in questo caso procedere ad ulteriori scremature, affinché non succeda quello che si è verificato per i porti: continui interventi a pioggia hanno consentito di definire porto qualcosa che non è altro che un rifugio o un'ansa.

Pertanto, rivolgo lo stesso invito che ha espresso il senatore Nerli al presentatore dell'ordine del giorno. È opportuno che venga ritirato, altrimenti il Gruppo parlamentare che rappresento voterà contro.

SENESI. Signor Presidente, per quanto riguarda la prima parte dell'ordine del giorno n. 0/797/2/8-Tab. 10 non ho alcuna osservazione da fare. Desidero evidenziare, invece, che poichè con tale ordine del giorno si invita il Governo a presentare un provvedimento di riordino del trasporto pubblico locale (a modifica della legge n. 151 del 1981), sarebbe opportuno sollecitarlo anche ad un riordino della legislazione in materia delle ferrovie in concessione e in gestione governativa. È ormai da 20-30 anni che non si interviene su questa materia ed è dallo stesso periodo che non si è riusciti ad integrare alcun servizio nelle città perchè le gestioni sono separate (sia per quanto riguarda le scelte sia per quanto concerne i finanziamenti).

Se il presentatore modificherà l'ordine del giorno in esame, prevedendo un riordino della legislazione in materia delle ferrovie in concessione e in gestione governativa, preannuncio il voto favorevole del mio Gruppo parlamentare.

FAGNI. Signor Presidente, desidero fare una breve osservazione sull'ordine del giorno n. 0/797/2/8-Tab. 10, presentato dal senatore Fabris. Desidero che sia molto chiaro che la situazione del trasporto pubblico locale (non affronterò lo stesso tema su cui si è soffermata la senatrice Senesi) è drammatica. Credo che il sottosegretario Cursi, che si è interessato delle modifiche alla legge n. 151 e del fondo nazionale dei trasporti, conosca molto bene tale situazione. Come tutti sanno, le grandi e piccole aziende delle vaste aree metropolitane e dei piccoli centri urbani stanno per chiudere e dichiarare fallimento. Questa mattina abbiamo già affrontato con il ministro Merloni il problema della circolazione e del traffico nei centri urbani. Tutti quanti sappiamo che la situazione delle città è difficilissima, ma non per questo possiamo sostenere che le macchine vanno eliminate (e non credo che nessuno ce la farebbe a realizzare tale obiettivo). Tuttavia è necessaria una regolamentazione, che valorizzi soprattutto ed incentivi il trasporto pubblico di massa.

Bisogna prevedere con urgenza delle misure che permettano alle aziende di trasporto pubblico locale di risollevarsi (senza più ossigeno,

le aziende presentano ormai un elettroencefalogramma piatto e stanno per iniziare a procedere a licenziamenti). Quindi, come ha sottolineato la senatrice Senesi, è necessario chiarire la materia delle ferrovie in concessione e in gestione governativa, da troppo tempo trascurata e inoltre, il Ministro dei trasporti deve assumere un serio impegno per risolvere la gravissima situazione del trasporto pubblico locale.

Signor Presidente, sono queste le condizioni in base alle quali il Gruppo parlamentare che rappresento voterà a favore dell'ordine del giorno n. 0/797/2/8-Tab. 10, presentato dal senatore Fabris.

FABRIS. Signor Presidente, desidero spiegare ai colleghi i motivi per cui ho voluto far mio l'ordine del giorno n. 0/797/1/8-Tab. 10. Ho aderito e manifesto solidarietà ad un concetto che il senatore Liberatori ha espresso in più di un'occasione. Con questo ordine del giorno si invita il Governo a realizzare non tanto un unico livello, quanto ad adottare gli stessi criteri di gestione affinché non vi siano diversità di modelli gestionali negli interporti. Capisco che tale ordine del giorno, per la sua formulazione si presta ad essere interpretato in maniera diversa (e quindi comprendo anche le reazioni dei colleghi). Per questi motivi, tenuto presente il parere reso dalla 8ª Commissione permanente sullo schema di piano quinquennale degli interporti, riformulo il dispositivo dell'ordine del giorno n. 0/797/1/8-Tab. 10 nel seguente modo, «impegna il Governo: a riferire sullo stato di attuazione delle proposte avanzate nel parere predetto, nonché sui criteri di priorità adottati per i finanziamenti».

Inoltre, signor Presidente, non ho alcuna difficoltà ad accettare la giusta ed opportuna richiesta di integrazione della senatrice Senesi. Pertanto aggiungo, in conclusione all'ordine del giorno n. 0/797/2/8-Tab. 10, le seguenti parole: «nonchè delle ferrovie in concessione e in gestione governativa».

Infine, comunico che i senatori Giovanniello, Ferrara e Radi hanno chiesto di poter sottoscrivere l'ordine del giorno suddetto.

PRESIDENTE. Avverto che è stato presentato il seguente emendamento:

Al capitolo 2551 (Rimborso all'Ente ferrovie dello Stato degli stipendi ed altre competenze dovute al personale dell'Ente stesso che presta la propria opera nell'interesse della Direzione generale del coordinamento e degli affari generali), dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, ridurre le previsioni di competenza da lire 5.500.000.000 a lire 0.

Conseguentemente, al capitolo 2019 (Retribuzioni agli ispettori di volo assunti con contratto a termine), dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, aumentare le previsioni di competenza da lire 450.000.000 a lire 5.950.000.000.

11.Tab.10.1

NERLI, ROGNONI, SENESI, ANGELONI, PINNA

SENESI. Signor Presidente, l'emendamento 11.Tab.10.1 da noi presentato è volto ad assicurare uno stanziamento a copertura degli

oneri per gli ispettori di volo. Alla Camera dei deputati la nostra parte politica ha presentato un emendamento di contenuto identico, che non è stato accolto. Quindi, lo ripresentiamo in questa sede. L'articolo 11 del bilancio consente al Ministero dei trasporti ampi margini di intervento, con proprio decreto, sulle risorse sia di competenza che di cassa.

Il Ministero dei trasporti deve essere riorganizzato certamente; è necessaria una struttura snella e funzionale ai compiti che ad esso sono affidati. Tuttavia, riteniamo che fin da ora possano essere effettuati interventi per ridurre le spese previste, come, ad esempio, proponiamo con il nostro emendamento. In esso chiediamo la soppressione di alcune previsioni di competenza per l'ente Ferrovie dello Stato e, di conseguenza, la loro attribuzione a copertura di oneri previsti per gli ispettori di volo. Infatti, è stata approvata una legge particolare quanto alle retribuzioni e ai pensionamenti di questo personale, per cui è necessaria un'adeguata copertura finanziaria.

CURSI, sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, debbo innanzi tutto ringraziare i senatori Cocciu e Liberatori per le loro relazioni sugli stati di previsione del Ministero della marina mercantile e del Ministero dei trasporti.

Cercherò di rispondere brevemente alle domande, molto interessanti, formulate dai senatori che sono intervenuti nel dibattito. Il senatore Fabris nel proprio intervento ha affrontato una serie di problemi che riguardano il grande tema dei porti e del cabotaggio e si è riferito al progetto Viamare (attualmente in fase di attuazione). Riallacciandomi ad alcune osservazioni che sono state fatte sulla legge per la difesa del mare, desidero ricordare che quando parlammo di un Ministero del mare fummo tutti d'accordo che esso si dovesse chiamare soltanto Ministero dei trasporti (non a caso l'attuale Governo ha accorpato il Ministero della marina mercantile a quello dei trasporti). Ormai la situazione a livello europeo ed internazionale richiede che ciascuno di noi ragioni in termini diversi.

In materia di porti sono stati emanati due provvedimenti. Sono sicuro che questa Commissione stia svolgendo un egregio lavoro, come ha già fatto in altre occasioni, sul disegno di legge sui porti, cercando il più possibile di fare della portualità un rilevante punto di riferimento in termini soprattutto di sviluppo economico. Si tratta di un disegno di legge che affronta e che sta scontando in termini negativi ciò che si è verificato nei porti nazionali e quello che sta avvenendo a livello internazionale. Si sta manifestando un crescente disimpegno nei confronti dei porti e soltanto chi ha vissuto direttamente l'esperienza delle città di Livorno, Trieste e Genova, sa cosa ciò significhi. Per questo motivo abbiamo accolto con piacere la riscoperta da parte di alcune compagnie internazionali delle città di Genova e Trieste. L'aver recuperato questi due porti ai grandi traffici di passeggeri e di merci da parte di alcune compagnie internazionali va considerato in questa ottica e in quello che tutti insieme stiamo cercando di fare.

Allora - come ho già detto - quando si parla del Ministero dei trasporti, bisogna ragionare in maniera diversa: il fondo unico per i trasporti è ormai una realtà e quindi non dobbiamo soltanto proclamarlo, ma anche attuarlo. Il fondo unico per i trasporti va incontro

all'esigenza di programmare e qualificare la spesa pubblica (tenendo presenti le scarse risorse previste dal disegno di legge finanziaria) in maniera seria e concreta. Faccio un esempio: raddoppiare una strada o realizzare la terza o la quarta corsia in un'autostrada probabilmente servirà a poco se sappiamo che nelle vicinanze è stato realizzato un progetto via mare che funziona veramente. Per esempio, è importante tenere presente il progetto di alta velocità, ma nello stesso tempo valutare se in quel contesto un trasporto su gomma potrebbe funzionare meglio. Quindi, con il fondo unico dei trasporti si intende raggiungere l'obiettivo di una riqualificazione della spesa e di una programmazione degli investimenti nell'ottica della integrazione e dell'intermodalità. Il senatore Fabris si richiamava proprio a questo aspetto quando ha parlato dell'integrazione e dell'intermodalità: soltanto percorrendo questa strada possiamo sperare di ottenere risultati. Anche il progetto Viamare persegue questo obiettivo. Probabilmente fino a qualche anno fa era inimmaginabile che il mar Tirreno e il mar Adriatico potessero essere considerati come due autostrade. È quanto si sta cercando di fare, ma ad un'unica condizione: che il Governo, gli enti locali e tutti coloro che operano in questo settore facciano la loro parte fino in fondo.

Se poi il Governo segue alcune precise direttive e gli enti locali altre o se addirittura si continua a gestire i porti in un modo vecchio rispetto alle nuove esigenze che si pongono a livello europeo, continueremo a perdere ulteriori fette di mercato (e non ce lo possiamo permettere in questo momento).

Questo stesso discorso deve essere fatto per le ferrovie: anche in questo contesto è necessario ragionare in termini diversi. In occasione dell'esame dell'ordine del giorno n. 0/797/2/8-Tab. 10, presentato dal senatore Fabris, sul trasporto pubblico, alcuni senatori hanno evidenziato la necessità di procedere ad un riordino della materia delle ferrovie in concessione e in gestione governativa. Onorevoli senatori, bisogna fare attenzione: tutto ciò va considerato all'interno di quell'assetto e quel quadro che il Parlamento si è dato nel 1990, quando la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica hanno approvato la legge n. 385. L'articolo 2 (che probabilmente andrebbe letto con più attenzione) della legge n. 385 prevede l'istituzione di società per azioni regionali di gestione. La scelta della soluzione delle società regionali di gestione venne adottata dopo un lungo lavoro svolto dalle Commissioni trasporti del Senato e della Camera e fu il frutto di una mediazione. Il Governo sta predisponendo un apposito disegno di legge (che sarà reso pubblico nei prossimi giorni) che persegue l'obiettivo di attuare l'articolo 2 della legge n. 385 e rivedere il sistema complessivo del trasporto (e quindi anche delle ferrovie in concessione e in gestione governativa), modificando il dettato della legge n. 151 del 1981 che, pur essendo stata molto utile, da qualche anno a questa parte non dà luogo ad alcun risultato. Tutto ciò, anche in questo caso, ad una unica condizione: che ciascuno faccia fino in fondo il proprio dovere. Nel momento in cui riusciremo a mettere intorno ad un tavolo tutti coloro che operano nel sistema delle ferrovie, sarà necessario che anche le regioni, i comuni e le province si impegnino a compiere il proprio dovere. È necessaria

una assunzione di responsabilità da parte di tutti, anche perchè non è più consentito seguire in questo momento particolare la logica di uno Stato che paga a piè di lista.

Onorevoli senatori, è in questo quadro che va anche considerato il progetto dell'alta velocità, che oggi rappresenta una sorta di mito. Si sono creati non pochi problemi a chi vive al di sotto di Napoli e che immagina che il Mezzogiorno possa essere ridotto in condizioni ancora più difficili rispetto alle attuali. Si tratta di un piano complessivo, che abbiamo attentamente valutato e che vogliamo realizzare (di cui si parla da tanti anni). Ci auguriamo che la Conferenza-Servizi concluda i propri lavori nei prossimi giorni almeno in relazione al primo tratto dell'autostrada Roma-Napoli, e che anche le regioni facciano la loro parte convocando la Conferenza-Servizi per le autostrade Milano-Bologna e Bologna-Firenze. Comunque, ciò rappresenterebbe ben poca cosa se non si tenesse presente il fatto che all'interno della legge finanziaria risultano delle somme che devono essere ben utilizzate in relazione al progetto complessivo previsto per le Ferrovie dello Stato, che non riguarda soltanto l'alta velocità ma altri significativi interventi, come il completamento, il potenziamento e l'ammodernamento di alcune linee della rete, che rientrano in un contratto di programma che verrà approvato nei prossimi giorni. Quest'ultimo rappresenta uno dei tre impegni che il Ministro Tesini ha assunto nell'ambito delle Commissioni parlamentari: la concessione dei servizi (che sarà probabilmente firmata nei prossimi giorni), il contratto di programma (che rappresenta la base operativa su cui il Governo e il Parlamento verificheranno le priorità e gli impegni) e il contratto di servizio pubblico.

Per quanto riguarda il problema dei porti turistici, è necessaria un'utilizzazione delle loro grandi potenzialità. Tuttavia, anche in questo caso occorre superare la vecchia logica, cioè il concetto che lo Stato è soltanto capace di pagare e mai di incassare. Bisogna tenere presente che il nostro Stato ha beni che possono essere appropriatamente utilizzati (come il demanio marittimo) e valorizzati, anche con la collaborazione degli enti locali. Certamente le competenze sono diverse, affidate all'Intendenza di finanza, alle regioni e alle capitanerie di porto. Allora diventa problematico immaginare che coloro che lavorano all'interno di questo sistema perseguano un progetto univoco. Quindi anche in questo senso occorrerà che la collaborazione tra pubblico e privato non nasca, come qualcuno oggi vuole enfatizzare, come una sorta di privatizzazione selvaggia, ma si inserisca all'interno di un sistema che utilizza il pubblico per arrivare a costruire sistemi privati attraverso cui reperire finanziamenti e recuperare servizi efficienti e soprattutto occupazione.

Il grande disegno che si può immaginare sul piano dei porti turistici passa anche attraverso una corretta utilizzazione, ad esempio, del bene pubblico ente Ferrovie dello Stato. Il processo di societizzazione, avviato ormai da circa due anni, ha portato alla costituzione di società e poi di altre società, se pensiamo soltanto al settore delle merci. Si è parlato della particolare importanza che questo settore deve avere; oggi invece esso è relegato ad un ruolo secondario sia a livello nazionale che internazionale. Nel conto nazionale dei trasporti 1990, presentato nei giorni scorsi, la parte relativa al trasporto merci svolto

dall'ente Ferrovie dello Stato è soltanto del 13 per cento rispetto ad altri comparti europei. È stata denunciata anche da altri tale esigenza. La valorizzazione di questo settore sarà possibile solo se verranno avviati meccanismi che prevedano accordi tra pubblico e privato, con l'obiettivo di far aumentare, attraverso questo tipo di collaborazione, le sue potenzialità.

Sempre nell'ambito ferroviario, vi è stata una serie di altre richieste. All'interno di questo sistema di trasporto, dovremmo pensare all'utilizzazione che potranno avere società quali Metropolis, costituita per la valorizzazione del patrimonio immobiliare dell'ente Ferrovie dello Stato; dovremmo immaginare quello che sarà possibile immettere sul mercato in termini finanziari, soprattutto in un mercato finanziario che servirà esclusivamente a tutelare interessi di carattere generale.

Questo è il progetto di una nuova cultura di collaborazione tra pubblico e privato che ha lo scopo di recuperare risorse da utilizzare per finalità di interesse pubblico.

Sono state inoltre avanzate richieste abbastanza specifiche sugli interporti. Si è parlato anche del sistema idroviario veneto. Tutti loro sanno quanto sia stato difficile mantenere il modesto stanziamento previsto nel disegno di legge finanziaria; vi è stato infatti chi riteneva che questo settore potesse essere messo da parte. Il sistema idroviario veneto diventa anche un utile strumento nel disegno di integrazione dell'intermodalità del trasporto.

Si è parlato anche del trasporto aereo. Questo argomento meriterebbe una lunghissima dissertazione. Qualcuno ci ha chiesto a che punto siano i lavori per il completamento degli interventi di ammodernamento di Fiumicino e Malpensa. Ho avuto la delega a presiedere l'apposito comitato: si tratta di soldi da spendere per completare - il che avverrà nei prossimi mesi - gli interventi sull'aerostazione di Fiumicino, e quindi la saldatura tra la parte dei voli nazionali e quella dei voli internazionali e un nuovo sistema bagagli, il che consentirà a questo aeroporto di essere considerato un importante scalo a livello internazionale. Inoltre, il nuovo consiglio di amministrazione della società di gestione degli scali milanesi, in seguito ai fatti noti a tutti, ha già predisposto una serie di progetti volti ad utilizzare fino in fondo i finanziamenti previsti al fine di ammodernare in modo significativo il polo milanese, nella prospettiva della realizzazione di un importante scalo internazionale. Proprio domani il comitato suddetto si recherà a Milano per verificare quanto è stato fatto.

E vengo alle richieste di informazioni circa i ritardi nei lavori degli aeroporti di Pisa, Firenze, Bologna e Venezia. Quanto all'aeroporto di Pisa, i finanziamenti previsti nella legge finanziaria dello scorso anno saranno utilizzati compiutamente attraverso le normali procedure amministrative; vi era infatti il rischio di dover riportare tutto in una legge, ma questo problema è stato ormai superato. Per Firenze invece vi sono molti problemi. La compagnia Meridiana, attraverso una nuova convenzione stipulata con il Ministero dei trasporti, ha investito la somma di 120 miliardi, con un sistema aeroportuale che allo stato attuale non è in grado di rispondere alle esigenze che si pongono. Vi è la questione del prolungamento della pista; vi sono i problemi relativi ad una serie di sistemi di sicurezza e di assistenza al volo. Si sta cercando di comple-

tare questi lavori per dare a questo aeroporto la possibilità di diventare uno scalo importante. O Firenze riesce ad acquisire un determinato mercato di utenza oppure vi è il rischio concreto di una incompatibilità con le esigenze dell'attuale società di gestione, con tutti i problemi che ne deriverebbero dato che riteniamo Firenze uno scalo importante. È ben nota a tutti la disputa tutta toscana - vi lascio immaginare in quali termini possa avvenire - fra Pisa e Firenze. Diventa sempre più difficile immaginare due aeroporti che sono tra loro distanti soltanto 80-90 chilometri, anche in considerazione del fatto che per l'aeroporto di Pisa è stato predisposto un sistema di raccordo ferroviario per arrivare direttamente a Firenze.

Il senatore Fabris ha poi espresso preoccupazioni per l'aeroporto di Venezia. A questo riguardo vorrei rassicurarlo: i fondi ci sono e gli stanziamenti saranno completamente utilizzati, con tutte le procedure e le cautele che il caso richiede.

Vi è inoltre il problema delle società di gestione, questione che, prima o poi sarà opportuno affrontare. Alcune di queste funzionano bene, cioè alla fine dell'anno chiudono il bilancio in attivo; altre, invece, funzionano male. Quindi, si dovranno esaminare le ragioni per cui vi sono queste diversità di funzionamento. Questo è un problema perchè si tratta di un sistema che deve realizzare utili da destinare integralmente a nuovi investimenti negli aeroporti; non devono essere utili volti soltanto a recuperare quote investite. Se le società di gestione, come quasi sempre avviene, sono costituite da enti locali, da camere di commercio o da casse di risparmio a livello locale, gli utili devono essere reinvestiti negli aeroporti. Come al solito, vi è uno Stato che paga per il sistema demaniale, e una società di gestione che invece remunera il proprio capitale. Forse sarebbe opportuno invertire questa rotta, cambiare questa mentalità. Infatti, vi sono società di gestione che hanno ottenuto dallo Stato concessioni demaniali a certi costi e che da qualche anno non pagano più neanche il canone di concessione, per cui poi è facile chiudere i bilanci in attivo. Pertanto, ritengo sia opportuno essere a conoscenza di questo affinché vi sia maggiore chiarezza nella definizione delle procedure.

È stata poi posta la questione delle metropolitane. Loro sanno come è andata la riformulazione della normativa in materia. Mi auguro che non si vada oltre poichè siamo tutti preoccupati, soprattutto per le grandi aree metropolitane, come Roma, in cui è assai grave il problema del traffico. Certamente, la questione delle metropolitane è da collegare a quella dei parcheggi. Pensate che vi sono soltanto 97 chilometri di rete metropolitana in tutta Italia. Questo è un dato che si illustra da sè. Quindi, una riformulazione della normativa concernente le metropolitane sarebbe opportuna purchè resti nei termini in cui è stata proposta; cioè il differimento degli interventi non comporterà eccessivi problemi se sarà limitato ad un anno, tenendo conto che occorreranno sei o sette mesi - almeno questo è quanto affermano i tecnici - per verificare con la necessaria attenzione gli 85 progetti presentati sulla rete metropolitana a livello nazionale. Quest'anno, quindi, potrebbe essere utilizzato proprio per l'esame di tali progetti, tutti varati in modo serio. Mi auguro che tra pochi mesi sia possibile valutarli positivamente per recuperare uno spazio importante all'interno delle aree metropolitane. Anche in

questo caso, però, si dovrà procedere alla definizione di precise priorità. Tutti spesso parliamo di priorità, immaginando poi che sia probabile realizzare la metropolitana nel proprio comune. Occorrerà invece privilegiare le grandi aree metropolitane, facilmente individuabili, e successivamente, se vi saranno ancora disponibilità finanziarie, si potranno considerare altre aree.

Il senatore Nerli ha poi riformulato una serie di proposte, su cui vorrei rispondere. Quanto al trasporto locale, proprio questo pomeriggio, alla Commissione trasporti della Camera, il ministro Tesini riferirà sul decreto-legge n. 412, in cui si prevede uno stanziamento di 400 miliardi. Si è svolta una lunga discussione alla Camera e si è convenuto, d'accordo anche con il Ministro, che quel tipo di provvedimento diventa marginale rispetto al grande problema del trasporto locale, che oggi registra 10.400 miliardi di disavanzo di esercizio, ad un sistema drammaticamente pesante, che non è ancora arrivato al punto in cui è giunto l'autotrasporto merci minacciando scioperi; ma ritengo che se quel sistema dovesse fermarsi a livello nazionale, la situazione sarebbe molto grave.

Pertanto il ministro Tesini, prima in sede di Commissione e poi in Assemblea, al momento della votazione del disegno di legge finanziaria nell'altro ramo del Parlamento, ha assunto un preciso impegno. Noi votammo contro un emendamento presentato dal PDS che prevedeva un mutuo di diverse centinaia di miliardi che avrebbe sviluppato una certa cifra in termini finanziari. Ci siamo peraltro impegnati a trovare una soluzione che privilegi almeno 400 miliardi a mutuo che, in termini complessivi, in quattro o cinque anni, sviluppi 2.100 miliardi, consentendo un tipo di sostegno diverso. Questo impegno però deve ancora essere verificato con il Tesoro. Spero che nei prossimi giorni si potrà trovare una soluzione. Quindi, se riusciremo a trovare questo supporto all'interno del disegno di legge finanziaria, si potrà procedere per quella strada; il decreto-legge di cui parlavo potrebbe decadere dal momento che i 400 miliardi previsti servirebbero a ben poca cosa, soltanto a finanziare due o tre aziende, quelle più dissestate, senza arrivare a dare una risposta adeguata.

NERLI. Quindi, se ho ben capito si esprime parere contrario anche al Senato.

CURSI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Facciamo tali dichiarazioni perchè il ministro Tesini, insieme al ministro Barucci, si è impegnato a trovare questo tipo di soluzione con mutui; ormai a dicembre nessun comune è più in grado di rispondere a richieste di mutuo, per cui quanto meno il primo semestre del 1993 andrebbe portato al 1994. Queste comunque sono formulazioni di carattere tecnico che ci derivano dal bilancio. Pertanto, mi auguro che si riesca a trovare all'interno del disegno di legge finanziaria almeno l'importo di cui si parlava.

Tuttavia, per quanto concerne il deficit del trasporto locale, deve essere fatto un altro discorso, che spesso abbiamo fatto sia in Assemblea che in Commissione: mi riferisco al progetto di risanamento. Nel corso dei vari anni, abbiamo presentato ogni volta una sorta di *cachet* fisso,

per cui davamo soldi alle aziende che registravano disavanzi di gestione, con la raccomandazione di presentare il piano di risanamento. Spero che qualcuno dei membri della Commissione abbia avuto la possibilità di leggere attentamente il piano di risanamento di un'azienda municipalizzata: potrà verificare che in genere non vi è un piano vero e proprio. Infatti, i piani di risanamento hanno un senso se si prevede anche la ristrutturazione delle aziende e l'eventuale integrazione tra di loro; vi sono aziende che spesso svolgono contemporaneamente lo stesso servizio nella stessa area.

Occorre inoltre verificare la politica di gestione del personale: bisogna fare questo se vogliamo dare una risposta ai problemi esistenti; altrimenti, se vogliamo continuare a pagare a piè di lista le aziende, come negli anni passati, dobbiamo tenere presente che, con l'attuale disegno di legge finanziaria, questo non sarà più possibile.

Il senatore Nerli ha posto anche il problema dell'autotrasporto. L'accordo di Governo in termini finanziari è noto. È stato predisposto un emendamento al disegno di legge finanziaria che prevede una serie di voci, concernente l'autotrasporto. Dalla reazione che vi è stata negli incontri che abbiamo avuto, mi è sembrato di capire che quel tipo di risposta è oggi recepito dalle categorie interessate, le quali però hanno posto altri problemi, che riguardano la riforma del sistema in un contesto europeo. Dobbiamo infatti cominciare a ragionare in termini diversi poichè i piccoli imprenditori certamente non sono più in grado di sostenere i costi competitivi del settore.

Il senatore Nerli ha posto anche una domanda sugli aeroporti, in particolare sulle società di gestione; al riguardo ho già dato una risposta, ma voglio ancora una volta sottolineare la necessità di considerare la questione con particolare attenzione.

Sempre a proposito del trasporto locale, forse sarebbe necessario cominciare ad affrontare un tema in discussione da molti anni, cioè l'opportunità di recuperare una politica tariffaria. Oggi un determinato tipo di servizi non può essere offerto a tutti ad un certo livello. Almeno in base all'esperienza del trasporto locale, possiamo constatare che, ogni volta che si parla di aumentare del 20 e del 30 per cento il prezzo di un biglietto di un autobus o di un filobus, succede quello che succede. E questo quando altri investimenti e previsioni di spesa si fanno per altri settori. Quindi, bisogna effettuare una scelta circa la linea da seguire, se vogliamo recuperare, almeno in parte, una politica tariffaria. Sarebbe sufficiente confrontare le tariffe oggi praticate da alcune aziende. Non mi riferisco a quelle delle grandi aree metropolitane, perchè spesso, come nel caso di Roma, sono ridicole per quanto producono ma basterebbe confrontare gli introiti che consente la politica tariffaria rispetto ai costi di gestione. Comunque, anche nelle aziende medie, la politica tariffaria va integrata con un piano di risanamento, perchè solo così è possibile portare avanti una politica che consegua determinati risultati. Non a caso la revisione della legge n. 151 in questo disegno complessivo serve anche a questo. Non sono fra coloro che ragionano in termini di bilancio, quindi non mi illudo che con il bilancio di un'azienda si possa finanziare in qualche modo anche la spesa per investimenti, però sarebbe opportuno recuperare una fetta importante di mercato all'interno di questo bilancio.

Non conosco la materia relativa al disegno di legge sulla portualità, tuttavia mi rendo conto quanto oggi sia difficile per chi opera in quel settore trovare seri spazi di competitività, non dico a livello internazionale, ma anche soltanto a livello nazionale. Sono state fatte diverse ipotesi al riguardo. Comunque, è sempre forte la tendenza a concepire il porto come un bene patrimoniale ad esclusivo uso e consumo di determinati forti gruppi di privati. Quindi, sarebbe opportuno anche in questo caso avviare una sana politica di gestione da parte del Governo, che abbia la capacità, insieme al Parlamento, di guidare questo processo, tenendo sempre presenti gli interessi generali. Non vorrei infatti che anche per il disegno di legge sulla portualità qualcuno pensasse di seguire la stessa strada che oggi stanno seguendo alcuni settori imprenditoriali nell'assumere decisioni e comportamenti a proposito, ad esempio, di privatizzazione. Non si tratta di questo ma di far rendere al meglio un patrimonio di tutti.

Spero di non avere tralasciato nessuna questione e di avere fornito risposte chiare anche se forse non esaustive.

Quanto all'emendamento 11.Tab.10.1, sono contrario anche se devo far presente che sono stato tra coloro che proprio sulla vicenda degli ispettori di volo hanno sostenuto che questa sia la prima questione da affrontare nel 1993. Oggi abbiamo infatti soltanto due o tre ispettori di volo. Tuttavia, nell'ambito dell'importo previsto, non è possibile recuperare questa spesa.

Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/797/2/8-Tab. 10, presentato dal senatore Fabris, opportunamente modificato in maniera tale che si tenga presente anche il problema delle ferrovie in concessione e in gestione governativa.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/797/1/8-Tab. 10, penso che sia pleonastico un riferimento ai criteri di priorità per i finanziamenti perchè siete stati voi stessi (l'8ª Commissione permanente del Senato e la Commissione della Camera) a stabilire i criteri per l'ammissibilità dei progetti di finanziamento e ad impegnare il Governo a riferire su di essi. Pertanto, si può dire che questo ordine del giorno ribadisca quanto è stato già deciso e il Governo si è impegnato a fare.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno 0/797/1/8-Tab.10, presentato dal senatore Fabris, nel testo riformulato di cui do lettura:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

in considerazione del parere reso dalla Commissione stessa il 7 ottobre 1992 sullo schema di Piano quinquennale degli interporti,

impegna il Governo:

a riferire sullo stato di attuazione delle proposte avanzate nel parere predetto, nonché sui criteri di priorità adottati per i finanziamenti».

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno 0/797/2/8-Tab.10, presentato dal senatore Fabris, al quale hanno aggiunto la propria firma i senatori Giovanniello, Ferrara e Radi, nel testo riformulato di cui do lettura:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

considerata la situazione di difficoltà di numerose aziende del trasporto pubblico locale nonché di ferrovie in concessione ed in gestione governativa,

impegna il Governo:

a presentare in tempi brevi un provvedimento di riordino complessivo del trasporto pubblico locale, a modifica della legge n. 151 del 1981, nonché delle ferrovie in concessione e in gestione governativa».

È approvato.

Lo svolgimento degli ordini del giorno è così esaurito.

Passiamo alla votazione degli emendamenti.

Metto ai voti l'emendamento 11.Tab.10.1, presentato dal senatore Nerli e da altri senatori.

Non è approvato.

L'esame degli emendamenti è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5ª Commissione permanente sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1993, sulla relativa Nota di variazioni (Tabelle 10 e 10-ter) e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Propongo che tale incarico sia affidato al relatore alla Commissione.

SENESI. Signor Presidente, intervengo non soltanto per fare una breve dichiarazione di voto, ma per procedere anche ad alcune puntualizzazioni in relazione a quanto ha dichiarato l'onorevole Sottosegretario.

Innanzitutto annuncio il voto contrario del Gruppo democratico della Sinistra perchè la manovra che è stata proposta non presenta alcuna novità rispetto alla precedente gestione del Governo, se si fa eccezione per le scarse risorse che vengono stanziare per l'autotrasporto sulla spinta della minaccia di uno sciopero per alcuni adempimenti di competenza del Governo, ampiamente disattesi nonostante tre accordi sindacali.

Onorevole Sottosegretario, è vero che la manovra che è stata predisposta è modesta per le poche risorse in essa previste. Tuttavia, le scelte adottate, di fatto, porteranno sicuramente ad incancrenire la situazione nel suo complesso. A tale proposito desidero fare solo alcuni esempi. Il rappresentante del Governo ha fornito delle puntuali risposte in relazione al problema degli aeroporti e ha spiegato che alcuni avranno dei finanziamenti, mentre per altri bisognerà innanzi tutto

affrontare il rapporto gestionale. Onorevole Sottosegretario, lo sa che esiste un piano degli aeroporti che non ha mai avuto finanziamenti dopo la sua approvazione? Lo sa che gli aeroporti autorizzati in concessione non sono affatto collegati né con strade né con ferrovie? È questo uno degli aspetti fondamentali (e non le cito gli aspetti sulla sicurezza che sono del tutto assenti, nonostante siano stati emanati tre provvedimenti in materia).

Per quanto riguarda gli stanziamenti per parcheggi e metropolitane, questi slitteranno di un anno e verranno rinviati alla gestione futura. Tale scelta provocherà un ulteriore aumento del disavanzo delle aziende di trasporto (i 10.400 miliardi cresceranno); inoltre, la mancanza di interventi si porrà in rotta di collisione con quanto ha stabilito il ministro Ripa di Meana in difesa dell'ambiente (che pretende di controllare gli scarichi delle automobili senza sostenere nell'ambito del Governo alcun intervento infrastrutturale ed opere che potrebbero ridurre l'inquinamento). Ritengo che il fallimento della legge sui parcheggi derivi dalla centralizzazione delle decisioni: a mio avviso, occorre una revisione totale ed una piena applicazione della legge. Il Governo deve prendere in considerazione la situazione e a tale proposito sono contenta che abbia preannunciato una revisione della legge n. 151 del 1981. A dir la verità, già cinque Ministri nella precedente legislatura hanno annunciato la revisione di questo provvedimento; oggi assistiamo all'ennesimo annuncio di modifica: ci auguriamo che ciò avvenga il più presto possibile.

Signor Presidente, desidero fare una puntualizzazione in relazione a quanto l'onorevole Sottosegretario ha sostenuto a proposito della legge n. 385 del 1990. Le società per azioni non nascono per legge, ma per atto volontario degli enti proprietari delle società. L'unificazione delle ferrovie in concessione e di quelle in gestione governativa sarà possibile quando modificheremo gli articoli 82 e 89 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, che bloccano il passaggio della gestione governativa alla funzione pubblica, previo risanamento delle aziende stesse. Con la legge n. 385 certamente non possiamo risolvere questo problema. Quindi, nella propria opera di revisione legislativa, il Governo deve tener presente che quel provvedimento va modificato, altrimenti non avremo mai alcuna società mista (il commissario ha il compito di risanare e siccome non si risanano le aziende, quest'ultime restano commissariate). Si tratta di un discorso banale, ma la realtà è questa; è questa la situazione delle ferrovie in concessione e di quelle in gestione governativa, costruite sul modello predisposto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616. Quando verrà presentato un nuovo provvedimento da parte del Governo, potremo finalmente discutere ed accertare se esiste una reale volontà in tal senso.

Per quanto riguarda il sistema tariffario, desidero ricordare che il 31 luglio è stato concluso un accordo che blocca tutte le tariffe (quindi anche la manovra tariffaria nel settore del trasporto urbano rientra in quell'accordo). Il livello delle tariffe dovrebbe essere commisurato alla qualità del servizio (c'è uno stretto rapporto tra offerta e richiesta); quindi, se non rimuoviamo le cause dell'attuale disservizio, certamente non potremo parlare di sistema di tariffe differenziate. Forse può anche

essere giusto far pagare tariffe differenziate per un sistema di trasporti diversi, ma soltanto se si affrontano - risolvendoli - i problemi delle nostre città.

Per quanto concerne il problema dei mutui, ci muoviamo ancora secondo vecchie logiche. Continuiamo a impegnare i bilanci delle regioni e dei comuni per risanare i disavanzi delle aziende di trasporto (una modesta e piccola goccia in un deserto) senza affrontare il nodo di fondo dell'efficienza delle aziende stesse. Inoltre, onorevole Sottosegretario, anche in questo caso le regole non sono chiare. Infatti, in base alla legge n. 142 del 1990, oggi l'interlocutore privilegiato dovrebbe essere il comune e non più le aziende (con il comune andrebbero stipulati i contratti di programma per il trasporto urbano) e ciò è fondamentale se vogliamo responsabilizzare le amministrazioni locali e far dimenticare il vecchio sistema del ripiano a pie' di lista.

Per quanto riguarda i piani di risanamento, sono d'accordo con lei, onorevole Sottosegretario: sono ancora funzionali ad una vecchia logica. Manca in questo caso (ed in relazione a tale problema il mio Gruppo parlamentare aveva chiesto un incontro con i sindacati) una precisa azione da parte del Governo, che deve tener presente che in questo settore si registra (oltre alle speculazioni) il fenomeno dell'eccesso di personale, come proprio in relazione ai piani di ristrutturazione le aziende hanno indicato. Certamente questo problema non si risolve con la stipula di mutui ed i disavanzi tenderanno ad avere ulteriori incrementi se questi passaggi non verranno affrontati.

Onorevoli colleghi, ho elencato una lunga serie di inadempienze che si trascina da anni. Per questi motivi, è obbligatorio da parte nostra esprimere un voto contrario.

Signor Presidente, prima di concludere il mio intervento desidero fare un breve riferimento alla situazione degli ispettori di volo (certamente si pone un problema in relazione al loro esiguo numero di qualificazione e di sicurezza). Mi auguro che il Governo trovi le risorse necessarie; se non ci riuscirà forse sarà necessario prevedere nella fase transitoria l'utilizzo di personale militare specializzato (quest'ultimo potrebbe essere utilizzato per il comparto civile, mediante la stipula di una convenzione specifica).

FAGNI. Signor Presidente, farò una breve dichiarazione di voto sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti.

Debbo sottolineare innanzitutto che quando si parla di trasporto si fa sempre riferimento all'intermodalità (in terra, in mare ed anche in relazione ai collegamenti aerei). Cercherò di essere più breve possibile, soprattutto perchè i colleghi che mi hanno preceduto hanno abbondantemente sottolineato le questioni più importanti (come il problema delle ferrovie in concessione e in gestione governativa). Collegandomi a quanto ha già sostenuto il senatore Pinna, devo dire che non capisco per quale motivo, pur rendendoci conto che è necessario pervenire ad una gestione economica di tutto il sistema del trasporto, si voglia agire soltanto attraverso il taglio all'occupazione. Il taglio all'occupazione non costituisce una vera e propria economia, come si può dedurre se si prendono in considerazione i costi dei prepensionamenti, dei tratta-

menti di fine rapporto e pensionistici: quindi, è una economia un po' particolare. Le Ferrovie hanno già messo in prepensionamento circa 50.000 lavoratori ed altrettanto si stanno accingendo a fare. Mi domando come si possa gestire un comparto simile, che ha particolari e specifici contenuti (come del resto anche il settore portuale). Onorevoli colleghi, vi sono settori in cui ai lavoratori è chiesta una particolare specificità e quindi in essi non è possibile praticare la mobilità interaziendale (ciò si verifica anche nel settore dei porti). Ma l'unica strada percorribile non può essere quella del taglio dell'occupazione!

Per quanto riguarda il progetto relativo all'alta velocità, ritengo che non dobbiamo concentrare tutta la prospettiva di riforma dei trasporti su rotaia su un solo progetto (come mi sembra abbia lasciato intendere l'onorevole sottosegretario Cursi). Signor Presidente, non siamo pregiudizialmente contrari a tale progetto (e non voglio abusare di una espressione che ho usato altre volte), ma dobbiamo tenere in considerazione alcuni aspetti fondamentali. Innanzi tutto l'Italia presenta una configurazione geografica diversa da quella della Francia, della Spagna e della Germania; quindi, sarebbe già un ottimo risultato se riuscissimo ad aumentare l'efficienza di tutte le linee. Onorevoli colleghi, per quanto riguarda la linea tirrenica (anche a causa del mancato ammodernamento degli impianti e degli scarsi investimenti) si è giunti - ed è un episodio che ho vissuto personalmente - a far partire il treno che si forma a Roma e va a La Spezia con un'ora e mezza di ritardo, perchè mancava il cambio per la squadra a bordo del treno. Ciò significa non far funzionare una delle vie di collegamento più importanti.

Signor Presidente, un'altra questione che mi sta particolarmente a cuore (che ho già affrontato durante la discussione generale ed in occasione dell'esame degli ordini del giorno) è quella del trasporto pubblico locale. Condivido la tesi della senatrice Senesi, che ha sostenuto che in base all'accordo del 31 luglio scorso le tariffe non possono essere aumentate. A tale proposito mi viene in mente il famoso provvedimento del 1984 con il quale è stato previsto il taglio della scala mobile. In cambio di tale taglio era stato stabilito di bloccare le tariffe e i prezzi amministrati e controllati e di portare avanti tante altre iniziative che non sono mai state realizzate (il taglio della scala mobile invece è stato effettuato), così come si sta verificando adesso per l'accordo del 31 luglio (si bloccherà tutto, tranne - probabilmente - le tariffe). Ciò che è importante fare in relazione al trasporto pubblico locale è controllare, per esempio, il pagamento del biglietto da parte dell'utente (e non realizzare soltanto l'equiparazione del costo del biglietto). In occasione di un viaggio in Spagna ho potuto notare che il guidatore spagnolo fa anche i biglietti (ha la propria cassetta, fa il biglietto, lo consegna al viaggiatore, riscuote il denaro e dà anche il resto), come avviene in Inghilterra sui famosi autobus a due piani (quando il mezzo di trasporto parte tutti quanti hanno pagato il biglietto). In Italia non si riesce a mettere a punto un congegno di questo tipo. Quando l'onorevole Sottosegretario si è riferito ai progetti di risanamento di alcune grandi aziende, ha detto che in realtà non si parla di un vero e proprio risanamento

e che comunque verrà tenuto fermo tutto l'aspetto organizzativo del personale che, a mio avviso, forse dovrebbe essere affrontato per primo.

Comunque, onorevole Cursi, credo che sia difficile chiedere alle aziende progetti di risanamento e di ristrutturazione quando il Governo non riesce a mettere a punto un vero piano di privatizzazioni (che riesca, per esempio, a far capire quali siano i costi ed i ricavi che derivano dal progetto stesso). È difficile pretendere progettualità quando manca in alcuni settori del governo. Bisognerebbe, invece, cominciare a realizzare delle trasformazioni che siano veramente tali. Per esempio, per quale motivo (e la mia è una battuta) i 10.000 miliardi di *deficit* delle aziende pubbliche non vengono reperiti dai 24.000 miliardi della Gescal (cifra che non è stata spesa), visto che si riferiscono al settore pubblico? Chiarisco che la mia era una battuta, onorevole Sottosegretario, perchè non vorrei che si pensasse che intendo recuperare degli stanziamenti a caso; tuttavia, mi consenta di sottolineare che, da una parte, si accumulano residui (soldi non spesi) e, dall'altra, si dice che non ci sono i fondi per favorire il ripiano di alcuni bilanci. Ha ragione la senatrice Senesi quando sostiene che in questo caso è necessario procedere ad accordi di programma con gli enti locali i quali poi, o in forma singola o consortile, sono gli unici che devono ripianare i *deficit* delle aziende pubbliche locali (senza sapere a che cosa vanno incontro sul piano del bilancio complessivo dell'ente locale).

NERLI. Signor Presidente, preannuncio la presentazione di un rapporto di minoranza sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti.

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

È approvata.

Riprendiamo l'esame delle tabelle 17 e 17-ter e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria, sospeso nella seduta del 27 novembre.

Comunico che il relatore, senatore Cocciu, non potrà partecipare ai nostri lavori.

Passiamo all'esame degli emendamenti.

NERLI. Preannuncio che la mia parte politica presenterà in 5ª Commissione un emendamento recante finanziamenti per la riforma degli ordinamenti e del lavoro portuale.

PRESIDENTE. I senatori Nerli, Rognoni, Senesi, Angeloni e Pinna hanno presentato il seguente emendamento:

Nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, ai capitoli sottoelencati, apportare le seguenti variazioni:

	Competenza
<i>Capitolo 3061 (Sovvenzioni... alle società assuntrici di servizi marittimi...)</i>	- 8.000.000.000
<i>Capitolo 8565 (Contributi da erogare per... disciplina del credito peschereccio di esercizio)</i>	+ 8.000.000.000

18.Tab.17.1

NERLI, ROGNONI, SENESI, ANGELONI, PINNA

SENESI. L'emendamento si illustra da sè.

CURSI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ribadisco che è intenzione del Governo trasformare i porti in centri propulsivi dello sviluppo economico, nell'interesse generale del Paese e non di singole categorie imprenditoriali, ed incentivare il trasporto nazionale di merci via mare: al riguardo, tuttavia, occorre il concorso attivo degli enti locali. Per quanto riguarda i porti turistici, desidero sottolineare le potenzialità di utilizzazione di numerosi scali, l'opportunità della diffusione di una cultura di collaborazione tra settore pubblico (in particolare gli enti locali) e privato per la valorizzazione delle infrastrutture.

Esprimo, senatrice Senesi, parere contrario sull'emendamento 18.Tab.17.1.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento 18.Tab.17.1.

Non è approvato.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5^a Commissione permanente sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1993, sulla relativa Nota di variazioni (tabelle 17 e 17-ter) e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Propongo che tale incarico sia affidato al relatore alla Commissione.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

PINNA. Signor Presidente, annuncio il voto contrario del Gruppo democratico della Sinistra sullo stato di previsione della marina mercantile, in quanto in questo settore si registrano notevoli ritardi e difficoltà. Ritardi e difficoltà che sono molto più gravi se si considera il fatto che l'Italia è un paese tipicamente marinaro.

Si è parlato molto sul piano generale dei trasporti dell'opportunità di trasferire dalle strade alle ferrovie parte del trasporto delle merci. Oggi l'onorevole Sottosegretario ha richiamato un concetto ormai un po' retorico, cioè che il nostro paese dispone di due grandi autostrade: il mar Tirreno e quello Adriatico. Onorevoli colleghi, concretamente è stato fatto poco in questo senso.

Tutto ciò è ancora più grave poichè i compiti del Ministero della marina mercantile sono enormemente aumentati in questi anni: è aumentata la rilevanza economica delle coste e quindi delle aree demaniali; riveste un'importanza decisiva il cabotaggio anche ai fini del piano generale dei trasporti; vi è un problema di sicurezza della navigazione; vi sono i problemi della cantieristica, delle attività diporistiche destinate ad un notevole sviluppo, nonchè la necessità di maggiore vigilanza sul mare ai fini della sicurezza e della difesa dall'inquinamento. Rispetto a tali compiti, registriamo notevoli ritardi e arretratezze, a cominciare dalle capitanerie di porto, che si vedono continuamente attribuire nuovi compiti e funzioni che poi non sono in grado di assolvere.

Lo stesso si può dire per quanto riguarda la tutela e la difesa del mare, più un desiderio nel nostro paese che un'attività programmata e posta effettivamente in essere.

Occorre poi considerare il settore della cantieristica e dell'armamento. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi della Commissione su questo poichè tale settore costituisce una sorta di «nicchia», di cui poco si parla. Ricordo che spesso abbiamo assistito (anche in questa Commissione) ad attacchi durissimi nei confronti dei lavoratori portuali. Sono pienamente d'accordo con chi sostiene che occorre rendere i porti più efficienti, moderni e concorrenziali, ma forse varrebbe la pena leggere quanto dichiara la Corte dei conti relativamente al settore della cantieristica e del naviglio: questo comparto, - sostiene la Corte - deve la propria sopravvivenza interamente al contributo statale. La Corte afferma inoltre che si è posta così in essere una forma di sostegno che finisce per trasferire interamente sullo Stato il peso della crisi del settore.

In questa mia dichiarazione di voto vorrei sottolineare un altro aspetto che di solito viene trascurato, e credo che questo sia avvenuto anche nella nostra discussione. Mi riferisco in particolare al fatto che non si parla della flotta pubblica, la quale è veramente obsoleta ma, per contro, costa moltissimo all'utente. Anche per la mia provenienza, come parlamentare, seguo con molta attenzione le vicende della Tirrenia. Signor Sottosegretario, credo che non vi sia un altro caso simile in Europa, cioè di una forma di trasporto il cui costo ricada interamente sugli utenti, senza quindi avere alcun elemento di socialità: mi riferisco al collegamento con le isole effettuato dalla Tirrenia e agli incrementi tariffari voluti dal Governo nel 1991. Mi risulta, ad esempio, che per quest'anno la Tirrenia non avrà bisogno di alcuna sovvenzione. Chiedo quale altra forma di trasporto pubblico in Italia non abbia bisogno di sovvenzioni. I collegamenti della Tirrenia riguardano un movimento annuo di 600 mila passeggeri per la Sicilia e di 3 milioni per la Sardegna. Fornisco questi dati affinché i colleghi abbiano ben chiari i termini del problema. Quindi, per quanto riguarda in particolare una

delle regioni d'Italia, il collegamento via mare è essenzialmente quello effettuato dalla Tirrenia. Certamente, anche le Ferrovie dello Stato effettuano collegamenti con la Sardegna, ma il trasporto passeggeri, auto e merci è effettuato in netta prevalenza dalla Tirrenia. Ricordo che tale trasporto riguarda, oltre ai 3 milioni di passeggeri poc'anzi menzionati, 600 mila auto e 1 milione e 500 mila tonnellate di merci all'anno. Questi sono i dati da considerare.

Mi sembra abbastanza discutibile che ciò si verifichi soltanto ai danni delle regioni insulari, già penalizzate sotto il profilo dei trasporti. Ciò è tanto più grave perchè non è stato presentato alcun piano di rinnovo della flotta nè da parte del Governo nè della Finmare nè della Tirrenia. Ha ragione un collega della Camera quando definisce le navi della Tirrenia «ferri da stiro»: sono state infatti allungate, alzate e allargate ed effettivamente ora sembrano più dei ferri da stiro che delle navi. Per accedere alle cuccette bisogna essere degli acrobati; vi sono i letti a castello, ma una persona anziana non è assolutamente in grado di accedervi. Tuttavia quello della Tirrenia è il sistema principale di collegamento di una delle regioni d'Italia.

Ritengo che a questo riguardo il Governo debba dire qualcosa: quale è il piano di rinnovo della flotta e di qualificazione del servizio, poichè quello attuale è un servizio totalmente dequalificato; le navi che attualmente effettuano i collegamenti con la Sardegna non sono assolutamente adatte al servizio che devono svolgere.

Invece, non solo il Governo non si impegna nella direzione di un rinnovo della flotta ma non è neanche chiaro il suo atteggiamento per quanto concerne la tratta Golfo degli Aranci-Civitavecchia; sembra che vi sia la volontà di modificare radicalmente il servizio (che comporterebbe un esubero di circa 400-500 lavoratori) ma nessuno di noi è venuto in possesso dei piani. Ritengo che questa si possa definire una operazione poco trasparente: non si riesce a sapere nè dalla Tirrenia nè dalle Ferrovie dello Stato l'obiettivo reale di tale riorganizzazione. Sono tra coloro che sostengono che il disavanzo che si registra per quella tratta relativamente al servizio svolto dalle Ferrovie dello Stato non è accettabile, per cui concordo sulla necessità di una ristrutturazione, ma questa non deve sempre necessariamente svilupparsi nella direzione di tagli all'occupazione; si può anche sviluppare nella direzione di un accrescimento della capacità di trasporto - questo è il punto - soprattutto nei confronti di una regione come la Sardegna che ha bisogno di maggiori collegamenti.

Pertanto, pongo l'esigenza di informare adeguatamente il Parlamento attraverso la necessaria documentazione che il Governo dovrebbe fornire in merito a questo piano di ristrutturazione; vorremmo conoscere (se esiste) il piano di rinnovo della flotta e sapere quali sono gli investimenti previsti nel settore del trasporto marittimo pubblico, dal momento che tra l'altro si autofinanzia. Questi, infatti, sono aspetti che incidono sul famoso impegno assunto formalmente dal Governo per realizzare sulla tratta Golfo Aranci-Civitavecchia la cosiddetta continuità territoriale, cioè una tratta privilegiata per cui la popolazione di una regione possa più facilmente accedere al resto del paese.

Infine, lamento il fatto che come parlamentari continuiamo ad apprendere notizie sulla natura dell'incidente della «Moby Prince»

esclusivamente attraverso i giornali. Non ho voluto presentare un ordine del giorno a tale riguardo perchè il ministro Tesini si è impegnato a riferire su questo punto in Commissione; quindi mi sembrava poco riguardoso nei confronti del Ministro. Però, in sede di dichiarazione di voto, anche alla luce delle ultime notizie apprese dai giornali, non posso non richiamare l'attenzione del Governo sull'urgenza di venire a riferire in Parlamento.

FAGNI. Vorrei svolgere solo alcune brevi considerazioni.

Anzitutto, il Sottosegretario ha parlato del progetto «Viamare», dietro il quale - se non erro - vi era la Finmare. A settimane alterne, su alcuni quotidiani che trattano di economia marittima, come «Il Sole 24 ore», si riportano affermazioni come queste: la Finmare ha grandi progetti; la Finmare vende tutte le navi; la Finmare fa un progetto per le «autostrade del mare», soprattutto in riferimento a quella tirrenica; infine, la Finmare ha qualche guaio interno. Vorremmo quindi sapere se tali affermazioni sono credibili. Questi progetti riguardanti l'Adriatico e il Tirreno dovrebbero essere seri, in particolare in relazione al cabotaggio, che dovrebbe essere incentivato. Non vorremmo infatti che fossero soltanto dei *ballons d'essai* che ogni tanto vengono tirati fuori come diversivo rispetto ad un reale progetto di ristrutturazione del settore.

La seconda considerazione riguarda la portualità. Il senatore Giovanniello conosce molto bene la discussione in corso su tale questione. Quanto alla competitività dei porti, siamo tutti disposti a dare un segnale di rinnovamento e di riforma, ma è opportuno non continuare a scaricare su un unico soggetto, in questo caso sui lavoratori del porto, gli alti costi e, quindi, la disaffezione di alcune compagnie verso i porti italiani. Approfondiremo poi la questione della ripresa di Genova e Trieste. Non mi sembra infatti che allo stato attuale si possa già parlare di questo, a meno che non si tenga conto di alcuni ultimi eventi, di cui però ora non è il caso di parlare e che affronteremo quando riprenderemo la discussione della questione.

L'incidenza del costo del lavoro sul costo della movimentazione delle merci, prima dei decreti del ministro Prandini, era intorno al 7 per cento, ora è scesa tra il 4 e il 3 per cento. A me non sembra quindi che sia l'incidenza di questo costo il fattore negativo che fa perdere competitività ai nostri porti.

Un'altra questione riguarda la sicurezza. Si è parlato prima della sicurezza in volo e nella navigazione. Giustamente il senatore Pinna ha ricordato la tragedia della «Moby Prince», che mi tocca molto da vicino.

Alle interrogazioni da noi presentate ci è stato risposto che ormai la commissione ministeriale aveva concluso i suoi lavori. Non vorrei che vi fosse il tentativo di allungare i tempi di definizione delle cause di questa tragedia per coprire qualcosa che non si intende portare alla luce. Prima si esclude l'ipotesi dell'esplosivo e quindi dell'attentato, poi si rimette in gioco questa ipotesi; poi quella dell'imperizia dell'uomo, e via dicendo.

Ritengo che si debba andare diritti allo scopo per non lasciare senza soluzione questa tragedia.

Infine, veniamo alla cantieristica e alla difesa del mare. Occorre rilevare che la cantieristica, sia pubblica che privata, subisce gravi limitazioni. Quando si parla di pubblico assistito e di privato che cammina con le proprie gambe non si approfondisce il problema. Anche in Italia - mi dispiace dirlo ma è così - abbiamo avuto per molto tempo un pubblico assistito, che avrebbe potuto rendere, ed un privato che si è ritenuto efficiente ma che è stato in gran parte assistito.

Le direttive comunitarie che hanno obbligato a limitare i contributi statali alla cantieristica pubblica e privata hanno colpito in egual misura, tant'è che se ne sono lamentati tutti (la Fincantieri, la Confindustria, la Finmare, e così via). Da molto tempo seguo tale settore, anche leggendo giornali stranieri, e mi sono resa conto che in Francia, in Germania, in Inghilterra solo ora si parla della limitazione dei contributi statali alle aziende pubbliche e private; ciò significa che, a differenza di quanto abbiamo fatto noi, le direttive comunitarie ancora non sono state applicate da tutti i paesi membri, per lo meno non nella misura richiesta dalla Comunità europea.

Quindi non vorrei che, per essere «più realisti del re», per ottemperare a tutte le direttive comunitarie (l'Italia è un paese a vocazione marittima come economia, sia pure trascurata) penalizzassimo proprio questi settori di grande rilevanza.

Quanto alla difesa del mare, non vorrei che questa fosse sacrificata a vantaggio di altri settori. Non vorrei che al capitolo della difesa del mare attingessero altri settori che afferiscono alla Marina mercantile. Credo sia d'obbligo l'uso del condizionale in questo momento, ma vorrei che il Governo tenesse presente questa mia considerazione come raccomandazione.

Pertanto, per le ragioni che abbiamo illustrato molto chiaramente, dobbiamo esprimere un voto contrario. Da quanto abbiamo visto negli anni precedenti fino ad oggi, non credo che siano solo le ristrettezze economiche ad incidere su un bilancio che non è molto chiaro.

Quindi, concludendo, vorremmo poter confidare nelle leggi di bilancio e finanziaria del 1993, ma non vorremmo che le nostre speranze andassero deluse.

NERLI. Signor Presidente, preannuncio la predisposizione di un rapporto di minoranza.

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

È approvata.

Riprendiamo ora l'esame delle tabelle 9, 9-bis e 9-ter, sospeso nella seduta antimeridiana.

Resta da conferire il mandato a redigere il rapporto alla 5^a Commissione permanente sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1993, sulle relative Note di variazioni (tabelle 9, 9-bis e 9-ter) e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria. Propongo che tale incarico sia affidato al relatore alla Commissione.

FAGNI. Signor Presidente, se mi consente, vorrei intervenire per porre un quesito all'onorevole ministro Merloni su una questione specifica, che vorrei restasse agli atti della Commissione.

Su «La Stampa» del 28 novembre scorso è apparso un articolo sulle case degli enti pubblici (Enasarco, Enpam, eccetera), nel quale si preannunciava una «stangata» anche per questi immobili. Ha trattato la materia il ministro Cristofori. Vorrei capire se gli enti assistenziali e previdenziali rientrano anche nella competenza del Ministro delle finanze.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Gli enti previdenziali dipendono dal Ministero del lavoro.

FAGNI. In questo caso si tratta di case ed affitti. Allora, forse, sarebbe stato opportuno un concerto tra i diversi Ministeri.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Il concerto si è svolto a livello di Presidenza del Consiglio dei ministri. Per quanto riguarda gli enti previdenziali alcuni dipendono dal ministro Cristofori, altri invece (per esempio, gli enti previdenziali delle assicurazioni) dal Ministro dell'industria. Comunque, il presidente del Consiglio Amato ha voluto e ha realizzato un coordinamento.

FAGNI. Onorevole Ministro, ho voluto sottolineare questo aspetto perchè si tratta di una questione molto grave.

Signor Presidente, annuncio il mio voto contrario sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

ANGELONI. Signor Presidente, nel dichiarare il nostro voto contrario, preannuncio la presentazione, da parte del nostro Gruppo, di un rapporto di minoranza.

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

È approvata.

I lavori terminano alle ore 18,30.

