

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1998, E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1998-2000 E RELATIVA NOTA DI VARIAZIONI (nn. 2739 e 2739-bis)

Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 9 e 9-bis)

Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 10 e 10-bis)

Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 11 e 11-bis)

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1998) (n. 2792)

IN SEDE CONSULTIVA

INDICE

GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1997
(Antimeridiana)

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (Petruccioli - Sin. Dem.-l'Ulivo). Pag. 5, 8, 11 e passim

BESSO CORDERO (Misto) relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792 8

SARTO (Verdi-l'Ulivo), relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792 11

VEDOVATO (Sin. Dem.-l'Ulivo), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792 5

GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1997
(Pomeridiana)

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio

pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Rinvio del seguito dell'esame congiunto)

PRESIDENTE (Petruccioli - Sin. Dem.-l'Ulivo). . . Pag. 20

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 1997
(Antimeridiana)

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE (Petruccioli - <i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>)	Pag. 21, 22 25 e <i>passim</i>
BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	34
BARRILE (<i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>)	22
BORNACIN (AN)	31
LAURIA, sottosegretario di Stato per le comunicazioni	26
LAURO (<i>Forza Italia</i>)	24, 33, 34 e <i>passim</i>
PERUZZOTTI (<i>Lega Nord-per la Padania ind.</i>)	23, 28
SARTO (<i>Verdi-l'Ulivo</i>), relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792	35
TERRACINI (<i>Forza Italia</i>)	28
VEDOVATO (<i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792	30

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 1997
(Pomeridiana)

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 10 e 10-bis e delle tabelle 11 e 11-bis. Rapporti

favorevoli alla 5ª Commissione, ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE (Petruccioli - <i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>)	Pag. 38, 40 49 e <i>passim</i>
BESSE CORDERO (<i>Misto</i>) relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792	60, 69
BORNACIN (AN)	52, 63, 74
BOSI (CCD)	51
BURLANDO, ministro dei trasporti e della navigazione	39, 50, 51
CARPINELLI (<i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>)	50, 58
CASTELLI (<i>Lega Nord-per la Padania indep.</i>)	48, 49 50 e <i>passim</i>
CÒ (<i>Rif. Com.-Progr.</i>)	57
ERROI (PPI)	58
LAURO (<i>Forza Italia</i>)	51, 53, 54 e <i>passim</i>
MACCANICO ministro delle comunicazioni	60, 70
PERUZZOTTI (<i>Lega Nord-per la Padania indep.</i>)	53, 63, 69
TERRACINI (<i>Forza Italia</i>)	52, 56, 63 e <i>passim</i>
VEDOVATO (<i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>), relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792	50, 54

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 1997

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

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

PRESIDENTE (Petruccioli- <i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>)	Pag. 76, 83, 84 e <i>passim</i>
BORNACIN (AN)	86, 98, 103
CASTELLI (<i>Lega Nord-per la Padania indep.</i>)	82, 95, 100 e <i>passim</i>

8^a COMMISSIONE

2739, 2739-bis e 2792 – Tabelle 9, 10 e 11

COSTA, <i>ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane</i> Pag. 76, 82, 83 e <i>passim</i>	SARTO (<i>Verdi-l'Ulivo</i>), <i>relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792</i> Pag. 92, 108
LAURO (<i>Forza Italia</i>) 93, 94, 96 e <i>passim</i>	TERRACINI (<i>Forza Italia</i>) 98
MEDURI (<i>AN</i>) 83, 93, 94 e <i>passim</i>	VEDOVATO (<i>Sin. Dem.-l'Ulivo</i>) 106
PERUZZOTTI (<i>Lega Nord-per la Padania indip.</i>) 91	

GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1997

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 9,15.

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni» – Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni (tabelle 9 e 9-bis), – Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni (tabelle 10 e 10-bis), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni (tabelle 11 e 11-bis) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)».

Prego il senatore Vedovato di riferire alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, lo stato di previsione per il 1998 del Ministero dei trasporti e della navigazione (atto Senato n. 2739 ta-

bella 10), così come modificato dalla I Nota di variazioni (atto Senato n. 2739-bis tabella 10) reca spese per complessivi 7.435 miliardi pari all'1 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato.

Distinguendo le spese correnti, ossia quelle destinate alla produzione e al funzionamento dei servizi statali e alla redistribuzione dei redditi per fini non direttamente produttivi, dalle spese in conto capitale, ossia quelle per investimenti, il complesso delle spese dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1998, può essere distinto nel seguente modo: 3.538 miliardi per la parte corrente, pari al 48 per cento delle spese totali del Ministero; 3.896 miliardi per la parte capitale, pari al 52 per cento delle spese del Ministero.

Per ciò che concerne le funzioni obiettivo, invece, dati i ristretti tempi per la presentazione al Parlamento del bilancio per il 1998, il Governo si è avvalso di quelle individuate dalla Corte dei conti in occasione della predisposizione dei rendiconti sperimentali per il 1995 e per il 1996. Per il Ministero dei trasporti e della navigazione sono: l'indirizzo politico-amministrativo; la programmazione, indirizzo e coordinamento; il trasporto su strada; il trasporto su rotaia; il trasporto aereo; il trasporto per vie d'acqua; i trasporti misti e speciali; il controllo del mare, delle coste e dei porti; i servizi generali.

Per quanto attiene alla suddivisione delle spese per centro di responsabilità si può constatare che la maggior parte degli stanziamenti risulta iscritta al centro di responsabilità Motorizzazione civile e trasporti in concessione la cui dotazione, pari a 4.139 miliardi rappresenta il 57 per cento della complessiva previsione di spesa del Ministero per il 1998. Seguono il naviglio con spese pari a 1.762 miliardi, le capitanerie di porto (535 miliardi) navigazione e traffico marittimo (431 miliardi) e aviazione civile (360 miliardi). Il centro di responsabilità programmazione, organizzazione, coordinamento che, fra l'altro, pubblica ogni anno il compendio del conto nazionale dei trasporti, ha una dotazione di 5 miliardi, seguita solo dall'ispettorato tecnico con 2 miliardi.

Prendendo in considerazione la suddivisione delle spese previste secondo le funzioni obiettivo prima indicate dei 7.435 miliardi complessivi che costituiscono lo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per il 1998, 3.528 sono destinati alla funzione «trasporto su rotaia». Risalendo nell'ambito di questa funzione obiettivo si ritrova il centro di responsabilità motorizzazione civile e trasporti in concessione e, nel suo ambito, l'unità previsionale di base ripiano *deficit* aziende di trasporto pubblico locale con una dotazione di 900 miliardi; trasporti in gestione diretta ed in concessione con 923 miliardi e trasporto rapido di massa con 697 miliardi. La seconda funzione obiettivo per ordine di grandezza di risorse assegnate è il trasporto per vie d'acqua con 2.396 miliardi; segue, sempre comunque in un ambito marittimo, la funzione controllo del mare, delle coste e dei porti con 521 miliardi; alle funzioni obiettivo trasporto aereo e trasporto su strada sono riservate, rispettivamente, 334 e 322 miliardi.

Naturalmente, oltre alle spese direttamente indicate come Ministero dei trasporti e della navigazione, alle funzioni di trasporto e della navigazione fanno capo anche fondi iscritti nello stato di previsione del Mi-

nistero del tesoro, che riguardano in particolare i piani di risanamento per il fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato, l'acquisto di servizi di trasporto dalle Ferrovie dello Stato e tutta una serie di funzioni che in generale si riferiscono, oltre che alle Ferrovie dello Stato, all'ente nazionale per l'assistenza al volo.

Esaminando le variazioni che il disegno di legge finanziaria, presentato dal Governo, ove approvato dal Parlamento, comporterebbe allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio 1998 possiamo brevemente svolgere alcune osservazioni.

Occorre, in primo luogo, prendere in considerazione l'articolo 2, comma 7, secondo periodo del disegno di legge che contiene disposizioni relative alle Ferrovie dello Stato spa che prevedono il concorso dello Stato all'aumento del capitale sociale dell'Impresa Ferrovie dello Stato, per 12.800 miliardi. Il complessivo concorso all'aumento del capitale sociale dell'impresa Ferrovie dello Stato, disposto da precedenti leggi e dal disegno di legge in esame, viene modulato dalla tabella F; sommando le tre rate relative al triennio 1998-2000, nonchè la somma relativa all'anno 2001 e successivi, tale concorso è pari complessivamente a lire 50.373 miliardi.

A partire dalla legge finanziaria per il 1993, la prima successiva alla trasformazione in società per azioni dell'ente ferroviario, avvenuta nell'agosto 1992, in ogni legge finanziaria si è disposto un apporto dello Stato al capitale sociale dell'impresa, al fine di promuovere gli investimenti della medesima, indicando altresì particolari finalizzazioni. Invece, in sede di elaborazione del contratto di programma e del contratto di servizio pubblico, sono stati indicati gli obiettivi degli investimenti della società, a fronte dell'apporto dello Stato al capitale sociale. L'apporto al capitale sociale avviene anche nel quadro della direttiva del Consiglio delle Comunità Europee del 29 luglio 1991 (91/440/CEE) che prevede l'adozione, da parte dei singoli Stati, di norme che garantiscono la separazione sul piano contabile delle attività di esercizio, cioè di trasporto ferroviario, da quelle relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, cioè le attività di costruzione e manutenzione della rete ferroviaria. L'aiuto concesso ad una di queste attività non può essere trasferito all'altra.

Passiamo ora ad un breve esame delle altre tabelle.

Le tabelle A e B prevedono, rispettivamente, gli accantonamenti nel fondo speciale di parte corrente e nel fondo speciale di parte capitale, per il finanziamento dei provvedimenti di legge che saranno approvati nel corso dell'esercizio 1998.

Nella tabella A, per il Ministero dei trasporti e della navigazione, vi sono stanziamenti per 350 miliardi nel 1998.

Nella tabella B, per il Ministero dei trasporti e della navigazione, vi sono stanziamenti per 622 miliardi nel 1998.

La relazione al disegno di legge, fa presente che l'accantonamento della tabella A è preordinato a dare corso agli interventi vari nel settore dei trasporti nonchè per la ristrutturazione dell'autotrasporto che fa capo a un disegno di legge attualmente in discussione nella omologa Commissione presso la Camera dei deputati.

La tabella C reca stanziamenti di spesa la cui quantificazione annua è rimessa alla legge finanziaria. Si tratta delle leggi a carattere permanente o di lunga durata vigenti, che per espressa previsione contenuta nella legge medesima, espressamente rinviano alla finanziaria la quantificazione della dotazione annua successiva al triennio di copertura. Possiamo, ad esempio, citare il fondo scorta per le capitanerie di porto, le disposizioni per la difesa del mare; gli oneri per l'ammortamento dei mutui contratti dalle ferrovie in concessione e gestione commissariale governativa ed i contributi ad enti, associazioni ed altri organismi che sono tutte voci per le quali non si registrano modifiche rispetto alle previsioni a legislazione vigente.

La tabella E (relativa al defianziamento totale o parziale di leggi vigenti) non reca voci di competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione. Vi sono indicazioni che indirettamente vi fanno capo, poiché si riferiscono alle variazioni da apportare al fine di dare copertura agli oneri derivanti dalla deducibilità fiscale delle spese di ristrutturazione degli immobili, disposta dall'articolo 1 del disegno di legge collegato.

Nella tabella F, oltre alle indicazioni riferite alle Ferrovie dello Stato, vi sono una serie di indicazioni che riguardano il potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle capitanerie di porto, gli interventi urgenti per Venezia, il piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello, il trasporto rapido di massa, i trasporti in gestione diretta ed in concessione; anche queste sono tutte voci senza variazione rispetto alla legislazione vigente, salvo l'ultima che registra una variazione pari a meno 150 miliardi.

Per quanto riguarda l'industria navalmeccanica, le varie indicazioni sono senza rimodulazioni. Analogamente, per la ristrutturazione dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano, così come per interventi diversi, non vi sono variazioni rispetto alle previsioni a legislazione vigente.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vedovato per la precisione e la brevità della sua relazione.

Prego il senatore Besso Cordero di riferire alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.

BESSO CORDERO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.* Signor Presidente, per quanto riguarda il bilancio di competenza, lo stato di previsione per il 1998 del Ministero delle comunicazioni – ricordo per tutti che da ora in poi questa sarà la sua denominazione – così come modificato dalla prima nota di variazioni, reca spese, in termini di competenza, per complessivi 180 miliardi di lire, pari ad una piccola frazione delle spese finali del bilancio dello Stato.

La struttura dello stato di previsione per il 1998 si presenta differenziata rispetto a quella del bilancio di previsione per il 1997 a seguito dell'entrata in vigore della legge 3 marzo 1997, n. 94,

recante norme di contabilità generale dello Stato in materia di bilancio.

Innanzitutto, vanno sottolineate due novità: la prima riguarda la ripartizione del bilancio per unità previsionali e la seconda la conservazione nel bilancio dei residui.

Per quanto riguarda la prima, a decorrere dall'anno finanziario 1998, il bilancio di previsione dello Stato è ripartito, per l'entrata e per la spesa, in unità previsionali di base, che formano oggetto di approvazione parlamentare. Le unità previsionali di base costituiscono l'insieme organico delle risorse finanziarie affidate alla gestione di un unico centro di responsabilità amministrativa.

La ripartizione in unità previsionali, oggetto dell'approvazione parlamentare, avviene sulla base di aree omogenee relative a funzioni, servizi, programmi e progetti, mentre l'ulteriore suddivisione per capitoli – che costituiscono le unità elementari di bilancio ai fini della gestione, del controllo e della rendicontazione – per il Parlamento ha rilevanza esclusivamente conoscitiva.

Per quanto concerne poi la seconda novità, la conservazione in bilancio dei residui, cioè delle somme non utilizzate nell'esercizio di riferimento, viene prolungata dalla citata legge n. 94 fino al terzo esercizio successivo a quello di prima iscrizione.

Per la spesa, le unità previsionali di base sono ripartite a seconda che si riferiscano alla spesa corrente, a quella in conto capitale ed al rimborso di prestiti. La ripartizione per spese correnti e spese in conto capitale esprime l'aggregato delle corrispondenti unità previsionali di base di livello inferiore.

Distinguendo le spese correnti, ossia quelle destinate alla produzione e al funzionamento dei servizi statali e alla redistribuzione dei redditi per fini non direttamente produttivi, dalle spese in conto capitale, ossia quelle per investimenti, il complesso delle spese dello stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per il 1998 può essere distinto nel seguente modo: 157 miliardi di lire per le spese correnti, pari all'87 per cento di totale, e 22 miliardi di lire per le spese in conto capitale, pari al 13 per cento del totale.

Credo che non sia il caso di addentrarsi nella specifica dell'elencazione delle unità previsionali di base; passerei, pertanto, all'analisi per centri di responsabilità.

Per quanto attiene alla suddivisione delle spese per centri di responsabilità, si può constatare che la maggior parte degli stanziamenti risulta iscritta al centro affari generali e del personale che, con una dotazione di 83 miliardi, rappresenta il 46 per cento della complessiva previsione di spesa del Ministero per il 1998; seguono l'istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, con spese pari a 26 miliardi di lire, e il segretariato generale con 19 miliardi di lire.

In relazione al centro di responsabilità affari generali e del personale, si osserva che le spese sono tutte di parte corrente, e preminentemente destinate al funzionamento, per il pagamento di stipendi per 61 miliardi di lire.

Per quanto riguarda le spese correnti, vorrei segnalare la soppressione, per insussistenza dei residui, del capitolo 1099 (relativo alla diffusione radiofonica sedute parlamentari).

Senza addentrarci nello specifico, ritengo utile segnalare alla Commissione che lo schema del nuovo contratto di servizio relativo agli anni 1997-1999 è stato esaminato dalla Commissione parlamentare per l'indirizzo e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi che, nella seduta del 2 luglio 1997, ha espresso un parere favorevole con osservazioni.

Per quanto concerne le analisi per funzioni obiettivo, prendendo in considerazione la suddivisione delle spese previste, dei 180 miliardi complessivi che costituiscono lo stato di previsione del Ministero delle comunicazioni, 102 sono assegnati alla funzione servizi generali. Risalendo nell'ambito di questa funzione obiettivo, si ritrova il centro di responsabilità amministrativa affari generali e del personale, ove la parte preminente è destinata all'unità previsionale di base 3.1.1.0 per il pagamento di stipendi (61 miliardi di lire).

In merito ai residui passivi e alle autorizzazioni di cassa, lo stato di previsione, a legislazione vigente, del Ministero delle comunicazioni riporta anche i dati relativi alla consistenza presunta dei residui passivi al 1° gennaio 1998: 14 miliardi, di cui 3 per la parte corrente e 11 per la spesa in conto capitale.

Vorrei sottolineare il concetto della consistenza dei residui passivi legato a quello della massa spendibile, cioè del coefficiente di realizzazione della spesa, in base al quale, per il Ministero di cui stiamo parlando, abbiamo una massa spendibile di 194 miliardi, con un coefficiente di realizzazione pari al 95 per cento: si tratta, pertanto, di una buona percentuale.

Per quanto riguarda la manovra di finanza pubblica, va sottolineato un punto fondamentale collegato alle tabelle: l'articolo 2, comma 8, del disegno di legge finanziaria è stato stralciato per quello che è di competenza del Ministero delle comunicazioni e la questione del finanziamento relativo alle poste e alle comunicazioni diventerà oggetto di apposito disegno di legge per 3.000 miliardi di lire.

Quindi, ciò detto, per il Ministero delle comunicazioni non abbiamo stanziamenti previsti nelle tabelle A e B. Tuttavia, nella relazione che accompagna il disegno di legge e che indica, senza peraltro assurgere a valore normativo, le finalizzazioni degli accantonamenti disposti per i vari Ministeri, alla voce Presidenza del Consiglio dei Ministri, si afferma che l'accantonamento è volto alla riduzione del canone RAI-Radiotelevisione italiana spa.

Nella tabella E è previsto il definanziamento in via permanente dell'autorizzazione di spesa, per la quale nello stato di previsione del Ministero del tesoro è iscritto il seguente stanziamento: Ente poste italiane per l'ammortamento delle anticipazioni concesse dalla Cassa depositi e prestiti all'ente per il finanziamento di interventi di potenziamento, rinnovo e sviluppo dei servizi.

Per quanto concerne la tabella F, che inizialmente aveva invece un proprio stanziamento (stante quanto ho detto in premessa, cioè lo stralcio relativo all'articolo 2, comma 8, del disegno di legge

finanziaria), essa non deve essere presa in considerazione nella presente analisi.

PRESIDENTE. Prego il senatore Sarto di riferire alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.

SARTO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici prevede spese per complessivi 10.632 miliardi, pari al 2 per cento delle spese finali del bilancio dello Stato. Suddividendo per quel che riguarda il 1998 le spese correnti dalle spese in conto capitale, abbiamo una ripartizione di 9.243 miliardi per la parte capitale (l'87 per cento delle spese totali del Ministero) e di 1.389 miliardi per la parte corrente (equivalente al restante 13 per cento).

Il disegno di legge di bilancio si presenta quest'anno profondamente innovato dalla prima applicazione della legge n. 94 del 1997. Le nuove aggregazioni, introdotte dalla modifica della legge di contabilità, consentono una più diretta percezione dei vari programmi in cui si articola l'attività del Ministero ed una più chiara individuazione dei centri di responsabilità amministrativa preposti all'attuazione dei programmi. Si tratta di una innovazione importante che, a partire da questa prima applicazione, dovrà essere progressivamente affinata per dare al decisore politico quella sintesi di informazioni qualitative e quantitative che lo mettano in condizione di effettuare le nuove scelte di «policy» e di apportare eventuali correzioni a quelle effettuate nel passato.

Entrando subito nel merito dei principali aspetti qualitativi dei vari centri di responsabilità del Ministero al nostro esame appare interessante svolgere alcune considerazioni sulla nota politica allo stato di previsione.

Tra le attività in cui è impegnata la Direzione generale degli affari generali e del personale emerge il potenziamento della rete nazionale di trasmissione dati, che si inserisce nel più generale sforzo di informatizzazione della pubblica amministrazione, il cui fine è quello di consentire risposte efficaci all'utenza reale e potenziale presente sia nell'ambito degli uffici centrali che in quelli periferici dell'amministrazione. A tale proposito va sottolineato che questo sforzo deve sempre tenere presente l'utilizzatore finale dei servizi offerti dalla pubblica amministrazione (il cittadino e l'impresa ma anche gli enti locali), che devono essere serviti con trasparenza, celerità e precisione.

In questo ambito particolare rilievo assume l'attività del Ministero relativa alla circolazione ed alla sicurezza stradale imperniata sulla gestione dell'attuazione delle disposizioni del nuovo codice della strada e del regolamento di esecuzione ed attuazione. È un settore nel quale ancora molto resta da fare per adeguare l'Italia ai paesi più sviluppati dell'Europa, per giungere ad un piano nazionale della sicurezza stradale, insieme organico ed articolato di interventi differenziati a seconda delle caratteristiche delle diverse aree che compongono il nostro territorio, fi-

nalizzato in buona sostanza a disciplinare il traffico per migliorare la qualità della vita, collegando interventi sulla mobilità a quelli relativi ai trasporti urbani, alle infrastrutture e soprattutto all'equilibrio ambientale. Vanno quindi potenziate ed incoraggiate campagne come quella sul «Valore della vita» avviata nel 1997 ed altre analoghe e va intensificato il rapporto con l'autonomia scolastica di ogni ordine e grado sul tema della sicurezza stradale. Particolare attenzione va data all'iniziativa da avviare nelle scuole, sull'educazione teorica e pratica rispetto alla pedonabilità e ciclabilità e rispetto alla guida del ciclomotore ed alla conoscenza delle norme di comportamento su strada.

Il potenziamento delle strutture portuali vede impegnata la Direzione generale delle opere marittime nell'attuazione dei recenti provvedimenti legislativi con cui sono state poste le basi per una gestione delle attività portuali su base privatistica, finalizzata a conseguire una efficienza operativa con riduzione dei costi di esercizio. Questo processo, finalizzato al superamento della crisi del settore ed al rilancio dei traffici marittimi, necessita anche secondo la relazione del Governo, della realizzazione di opere di grande infrastrutturazione, come la costruzione di canali marittimi, dighe, darsene, eccetera. A tale proposito vorrei rilevare l'esigenza imprescindibile di considerare con attenzione l'impatto ambientale di queste opere che vanno realizzate nei casi necessari nel pieno rispetto delle aree circostanti.

Particolare attenzione va inoltre riservata alla questione del decongestionamento della rete stradale ed autostradale che può essere risolta mediante lo sviluppo delle cosiddette «autostrade del mare», cioè del cabotaggio adriatico e tirrenico, con riflessi positivi sull'inquinamento atmosferico ed una maggiore economicità dei trasporti marittimi. Lo sviluppo di questi interventi richiede risorse finanziarie aggiuntive rispetto a quelle disponibili, che non vengono però adeguatamente quantificate dal Governo.

Nell'ambito dei compiti istituzionali che è chiamata ad adempiere la Direzione generale edilizia statale e servizi speciali si deve sottolineare la limitata possibilità di attuazione degli interventi necessari a causa soprattutto della carenza di finanziamenti. Ciò vale soprattutto per quanto riguarda il settore dell'edilizia demaniale per il quale le attuali autorizzazioni di spesa risultano fortemente sottodimensionate tanto da non consentire una adeguata programmazione degli interventi sul patrimonio edilizio statale. A tal fine va rilevata l'ormai improcrastinabile esigenza dell'adeguamento degli impianti elettrici degli immobili statali in attuazione di un preciso obbligo comunitario che non può rimanere disatteso.

Altro aspetto che vorrei sottolineare con forza è, così come evidenziato dal Governo nella relazione introduttiva, l'assoluta necessità di giungere in tempi brevi ad una revisione della disciplina in materia di calamità naturali sia per quanto riguarda la gestione delle fasi di emergenza, sia per la gestione delle attività di ripristino. Detta riorganizzazione dovrà necessariamente coinvolgere le strutture attualmente operanti per la protezione civile in modo da creare un modello organizzativo in grado di coordinare e dirigere uomini e mezzi, apparati e risorse in

tutti i settori della tutela e dell'assistenza in occasione di eventi tragici. È necessaria una struttura capace di operare con maggiore agilità di intervento, che sia in grado di valorizzare il ruolo strategico delle autonomie locali e che coinvolga sia il corpo dei vigili del fuoco che il volontariato. È evidente che un tale intervento di riassetto istituzionale in tema di protezione civile, difesa del suolo e tutela dell'ambiente e della salute dovrà necessariamente essere supportato da un adeguato livello di risorse finanziarie.

In relazione alle infrastrutture a disposizione delle forze dell'ordine si deve osservare che gli stanziamenti operati da alcune leggi di settore (la legge n. 831 del 1986 relativa agli interventi di adeguamento delle infrastrutture della Guardia di finanza, nonché della legge n. 521 del 1988 relativa ai vigili del fuoco ed ancora la legge n. 16 del 1985 relativa all'arma dei carabinieri) hanno subito una decurtazione per effetto di alcune leggi di contenimento della spesa pubblica. Pertanto, sebbene le disponibilità finanziarie si siano manifestate del tutto inadeguate, i fondi stanziati dalle predette leggi sono stati tutti ripartiti e destinati per gli interventi programmati.

Un discorso a parte deve essere fatto per l'edilizia penitenziaria. È noto a tutti il grave stato di degrado in cui versano le carceri italiane e le connesse insostenibili condizioni di vita dei detenuti. In particolare negli ultimi tempi, si sono susseguite numerose denunce, inchieste e testimonianze che hanno documentato lo stato delle carceri italiane: fatiscenti, sovraffollate, invivibili per chi vi si trova recluso nonché per l'intero personale amministrativo e di custodia. Il divario tra le reali esigenze ed i mezzi finanziari disponibili ha fino ad oggi impedito la completa attuazione del programma di ristrutturazione e completamento degli istituti penitenziari. Le problematiche più urgenti da affrontare sono quelle della sicurezza degli edifici legata all'esigenza, più generale, di recuperare una migliore fruibilità dei centri storici studiando possibilità di riconversione degli edifici di interesse storico, attualmente adibiti ad istituti penitenziari ma del tutto inadeguati a soddisfare le specifiche necessità del settore.

In forza di quanto fin qui evidenziato, nonostante il Governo, nella relazione introduttiva allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, stimi in oltre 5.500 miliardi le esigenze dell'intero settore dell'edilizia statale, riconosce altresì che le esigenze di contenimento della spesa pubblica non consentono per ora di soddisfare dette necessità. Ne deriva che nella formulazione del bilancio 1998 il Governo ha quanto meno adottato come criterio quello di mantenere inalterati i livelli di funzionamento dell'esercizio precedente al fine di mantenere lo stesso grado di operatività degli uffici del Ministero.

Nell'ambito delle proprie attività la Direzione generale del coordinamento territoriale provvede alle erogazioni dei fondi dell'ANAS per l'esecuzione dei programmi approvati dal Ministero. Vengono così unificate sotto il controllo di un unico soggetto quale è il Ministero dei lavori pubblici, le funzioni di programmazione e vigilanza sulle grandi opere per la viabilità da realizzare sul territorio nazionale. Nell'intento di trasferire in sede decentrata una parte consistente della viabilità stra-

dale, in modo da responsabilizzare e quindi coinvolgere le regioni e gli enti locali nella gestione diretta del territorio e lasciare la competenza dello Stato unicamente sulle grandi direttrici del traffico nazionale e sulle strade di interesse strategico, è stata approvata la direttiva del 16 dicembre 1996 con la quale è stato definito il programma triennale della viabilità 1997-1999. Detto programma è stato redatto mettendo in moto una attività di tipo partecipativo mediante confronti e consultazioni con le regioni, in modo da raccogliere le indicazioni locali e fornire un ordine di priorità di opere cui indirizzare le risorse.

Rispetto ad uno stanziamento complessivo operato dal programma triennale di circa 18.000 miliardi di lire si è provveduto ad accantonare una prima quota di 9.000 miliardi per le spese di funzionamento dell'ANAS e per l'ammortamento dei mutui precedentemente contratti. Ulteriori 2.500 miliardi sono stati accantonati per interventi di manutenzione del patrimonio stradale esistente. I circa 6.200 miliardi di lire restanti sono stati destinati per una quota di circa 850 miliardi di lire ad investimenti di interesse nazionale e per una quota di circa 3.416 miliardi di lire ad interventi a carattere regionale, selezionati secondo gli obiettivi della citata direttiva ministeriale. Per detti interventi si è provveduto a ripartire gli stanziamenti tra le regioni privilegiando criteri di completamento e cantierabilità delle opere stesse. A tal proposito si deve rilevare che l'Amministrazione ha definito un sistema di monitoraggio sull'attuazione degli interventi programmati, con l'obiettivo di verificare il rispetto dei tempi previsti per la realizzazione delle opere. La rimanente quota di circa 2.000 miliardi di lire verrà impegnata per il cofinanziamento di opere che godono di altro contributo nazionale sia in virtù di previsioni normative che di specifici impegni sottoscritti dalle società concessionarie di autostrade.

La Direzione generale del coordinamento territoriale sarà impegnata inoltre, nel corso del 1998, al trasferimento di fondi relativi alla formazione ed attuazione dei programmi di riqualificazione urbana così come individuati dal decreto ministeriale 21 dicembre 1994 e successive modifiche e integrazioni. Dei 77 programmi ammessi al finanziamento, risultano attualmente sottoscritti 24 protocolli di intesa in base ai quali i comuni dovranno predisporre il programma urbanistico definitivo e i progetti preliminari relativi agli interventi pubblici. In virtù del decreto ministeriale n. 294 del 28 aprile 1997, i comuni potranno usufruire di una anticipazione sul finanziamento accordato, al fine di avviare la progettazione degli interventi pubblici.

Infine, si deve rilevare che, nonostante sia di recente stata approvata una legge per il trasferimento alle regioni delle attività di competenza del segretariato generale del Comitato per l'edilizia residenziale pubblica, anche per il 1998 continuano ad essere iscritte nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici le risorse ad esso finalizzate. Si deve tuttavia osservare che dette risorse fanno riferimento ad annualità già attribuite, in materia di edilizia sovvenzionata ed agevolata, dal Comitato per l'edilizia residenziale e confermate dalle deliberazioni del CIPE. Per il futuro l'attività del Segretariato sarà rivolta alla verifica dello stato di attuazione dei programmi affidati agli enti locali.

Passando ora ad analizzare gli aspetti quantitativi, è utile concentrare l'attenzione sui nove centri di responsabilità amministrativa a loro volta suddivisi in 50 unità di voto. A tale proposito vorrei ricordare che la mia relazione non riguarderà il centro di costo difesa del suolo e le unità n. 2.2.1.4.: «Interventi per Venezia»; n. 5.2.1.1.: «Edilizia abitativa»; n. 6.2.1.3: «Risanamento e ricostruzione zone terremotate»; n. 6.2.1.9.: «Calamità naturali e danni bellici»; n. 6.2.12: «Interventi per Venezia», ed infine n. 7.1.1.1.0: «Risanamento e ricostruzione zone terremotate». Pertanto, il campo di osservazione rimane circoscritto a pochi, ma rilevanti, centri di responsabilità.

Da una prima analisi della tabella allegata, contenente le previsioni di spesa 1998 per centri di responsabilità e relative unità di voto, emerge che su 10.620 miliardi di stanziamenti totali a favore dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, il 60 per cento viene assorbito dal centro di responsabilità coordinamento territoriale, per 6.279 miliardi di lire, nel cui ambito ritroviamo gli stanziamenti a favore dell'ANAS; per il 20 per cento dal centro di responsabilità edilizia residenziale, per 2.040 miliardi di lire; ed infine, per il restante 10 per cento, dal centro di responsabilità edilizia statale e servizi speciali per 1.164 miliardi di lire. Il centro di responsabilità che assorbe la quota più rilevante di risorse è quindi quello relativo al coordinamento territoriale, che svolge attività di coordinamento con gli organismi comunitari e con le amministrazioni interessate alla programmazione delle grandi infrastrutture dei sistemi a rete, effettua indagini in materia di piani di traffico, valuta gli aspetti connessi all'impatto urbanistico territoriale per la realizzazione di interesse nazionale, supporta l'attività di indirizzo e coordinamento a livello nazionale in materia di assetto del territorio ed infine vigila sull'attività dell'ANAS. La quota di risorse in termini di competenza assorbite da questo centro di responsabilità è di 6.279 miliardi, di cui 1.000 in conto corrente e 5.279 in conto capitale. Rispetto alle previsioni assestate 1997, che recano stanziamenti identici a quelli approvati nel bilancio 1997, si registra per il 1998 un incremento di circa 280 miliardi concentrato nelle spese in conto capitale. Sia gli stanziamenti correnti che quelli in conto capitale sono assorbiti in modo pressochè totale dall'ANAS (unità di voto 5.1.2.1 per la parte corrente e 5.2.1.3 per la parte capitale). La quasi totalità degli stanziamenti è determinata da fattori legislativi, che il progetto di bilancio si limita a registrare, e possono quindi essere modificati intervenendo sul disegno di legge finanziaria; non esistono spese obbligatorie in senso contabile e le altre spese, quelle cioè sulle quali è possibile agire direttamente sul bilancio, ammontano a 77 miliardi. Il disegno di legge finanziaria prevede per l'ANAS l'incremento di 5 miliardi in tabella C con riferimento agli stanziamenti di parte corrente portando lo stanziamento dell'unità di voto 5.1.2.1. (capitolo 2102) da 995 a 1.000 miliardi (tale incremento viene proiettato anche nel biennio successivo); per quanto concerne gli investimenti dell'ANAS l'unità 5.1.2.3, limitatamente al capitolo 7272, viene ridotta dalla tabella C per 165 miliardi nel 1998, 525 miliardi per ciascuno dei due anni successivi portando lo stanziamento a 4.760 miliardi nel 1998 e 4.400 miliardi per ciascun anno del successivo biennio.

A tale proposito va rilevato che 360 nel 1999 e 360 miliardi nel 2000 vengono utilizzati per coprire parzialmente gli incentivi all'edilizia concessi con l'articolo 1 del disegno di legge collegato. Inoltre limitatamente al capitolo 7274 relativo al programma straordinario di viabilità per gli anni 1987-1990, la tabella F opera una rimodulazione di 87 miliardi portando lo stanziamento 1998 da 138 miliardi a 50 miliardi. Da ciò consegue che gli stanziamenti complessivi di parte capitale a favore dell'ANAS (unità 5.2.1.3) risultano pari a 4.886 miliardi di lire.

Infine, per quanto riguarda l'unità 5.2.1.2: «Opere stradali», mentre il progetto di bilancio aumenta lo stanziamento 1998 di 100 miliardi, portandolo da 40 a 140 miliardi, la tabella F opera una rimodulazione di 50 miliardi riducendolo a 90 miliardi. Il centro di responsabilità Edilizia residenziale organizza gli interventi straordinari per l'edilizia sovvenzionata ed agevolata; studia procedimenti in materia di urbanizzazione e raccoglie, elabora e diffonde informazioni relative all'edilizia abitativa. L'unità di voto che assorbe la totalità dello stanziamento a favore del centro di responsabilità è quella relativa all'edilizia abitativa n. 7.1.1.2 che con 2.032 miliardi di stanziamento di parte capitale, di cui ben 1.545 miliardi nel capitolo 8267 – relativo ai contributi per interventi di edilizia residenziale fruente di mutuo agevolato – mantiene inalterata sia rispetto all'assestato che al bilancio '97, la quota di risorse disponibili.

Il centro di responsabilità edilizia statale e servizi speciali che ha competenza in materia di opere di edilizia demaniale e che organizza gli interventi in dipendenza di pubbliche calamità e provvede al completamento dei piani di ricostruzione post-bellica, comprende nel suo ambito, come si può evincere dalla tabella, un cospicuo numero di unità di voto di parte capitale corrispondenti a specifici interventi. Più della metà di queste unità non presenta, per il 1998, alcun stanziamento e, tra quelle che invece possiedono risorse, sono da segnalare le seguenti.

In primo luogo, l'edilizia di servizio – unità 6.2.1.1 – che presenta uno stanziamento di 501 miliardi, con un aumento di 97 miliardi rispetto all'assestato '97 e di 110 miliardi rispetto al bilancio '97. Tra i capitolo compresi nell'ambito di questa unità previsionale, quelli più significativi sono il capitolo 8401 relativo alle spese per immobili demaniali in uso ad organismi istituzionali che presenta uno stanziamento di 60 miliardi con un aumento rispetto all'assestato '97 di 12 miliardi di lire e il capitolo 8405 relativo alla costruzione, sistemazione e manutenzione di immobili demaniali destinati a sede di uffici pubblici statali, che presenta uno stanziamento di 260 miliardi con un aumento di 6 miliardi rispetto all'assestato '97, nonché il capitolo 8438, relativo alle spese di costruzione o acquisizione di aree da destinare al corpo dei vigili del fuoco, che presenta uno stanziamento di 167 miliardi, con un aumento di ben 100 miliardi rispetto all'assestato '97. Quest'ultimo capitolo è esposto in tabella F della finanziaria e non ha subito alcuna rimodulazione. Ancora, mi preme dare rilievo al capitolo 8419 relativo agli interventi di ristrutturazione e adeguamento delle strutture pubbliche per l'eliminazione delle barriere architettoniche in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, che presenta uno

stanziamento di 13 miliardi di pari importo rispetto all'assestato '97 e che appare ancora inferiore rispetto al fabbisogno.

In secondo luogo, l'edilizia abitativa – unità 6.2.1.4 – presenta uno stanziamento di 117 miliardi ridotto di 9 miliardi rispetto all'assestato '97.

In terzo luogo, l'edilizia penitenziaria – unità 6.2.1.6 –, presenta uno stanziamento di 177 miliardi per il '98 con un aumento di 13 miliardi rispetto all'assestato '97 e di 21 miliardi rispetto al bilancio '97. A tale proposito vorrei rilevare un evidente comportamento contraddittorio nelle decisioni prese a livello di finanziaria sul capitolo 8404, che con uno stanziamento di 150 miliardi rappresenta l'84 per cento dell'intera unità. Lo stanziamento del capitolo in oggetto viene ridotto con la rimodulazione in tabella F per un importo pari a 50 miliardi (stanziamento che viene quindi portato in avanti nei successivi anni) e, contestualmente, viene aumentato dello stesso importo, 50 miliardi in tabella D che come sappiamo definisce il rifinanziamento di leggi di spesa recanti interventi per il sostegno dell'economia.

In quarto luogo, l'edilizia ospedaliera – unità 6.2.1.13 –, presenta uno stanziamento identico rispetto all'assestato e al bilancio '97 pari a 63 miliardi.

Infine, per quanto riguarda il patrimonio culturale non statale – unità 6.2.1.16 – ed in particolare il capitolo 8714, relativo al contributo speciale per gli interventi di salvaguardia e valorizzazione della rupe di Orvieto e il colle di Todi, con la prima nota di variazione si è provveduto ad inserire in bilancio a legislazione vigente lo stanziamento di 18 miliardi di lire, in seguito all'approvazione della legge n. 242 del 1997 che ha rifinanziato detto intervento. Contestualmente però in tabella F si è operata immediatamente una rimodulazione di detto importo spostandolo agli anni successivi, quindi, di fatto, lo stanziamento per tale intervento risulta essere, per il 1998, pari a zero.

Il Centro di responsabilità Opere marittime svolge funzione amministrativa in materia di costruzione e manutenzione di opere portuali e di opere edilizie a servizio dell'attività portuale. Inoltre effettua rilevamenti, studi per la revisione, l'aggiornamento e la formulazione dei piani regolatori portuali. Esso presenta uno stanziamento di 164 miliardi di lire, con una diminuzione di 24 miliardi rispetto all'assestato '97.

Come si può notare dalla tabella, l'unità previsionale che presenta maggiori risorse è quella relativa alle opere marittime e portuali – unità 3.2.1.1. – che presenta uno stanziamento di 116 miliardi di lire, con una diminuzione di 18 miliardi rispetto all'assestato '97. Dall'analisi dei capitoli compresi nella presente unità si desume che detta diminuzione riguarda il capitolo 7509 relativo alle spese per opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona, il cui finanziamento era stato operato, per il solo 1997, mediante la tabella D della legge finanziaria '97.

A conclusione dell'analisi del disegno di legge finanziaria per il 1998, ricordo gli accantonamenti nei fondi speciali di parte corrente (tabella A) e di parte capitale (tabella B). In tabella A, alla voce Ministero dei lavori pubblici, vi è un accantonamento di 1 miliardo e 488 milioni

per il 1998, di 201 miliardi e 488 miliardi per il 1999 e di 301 miliardi e 480 miliardi per il 2000. Tale accantonamento viene destinato: per l'importo di 1 miliardo e 488 milioni, per ciascuno dei tre anni 1998, 1999 e 2000, all'assunzione di personale tecnico per accelerare l'utilizzo dei fondi strutturali; per l'importo di 200 miliardi nel 1999 e 300 miliardi nel 2000 per l'attuazione della politica sociale in favore della casa e della città. La tabella B presenta un accantonamento, alla voce Ministero dei lavori pubblici, di 173 miliardi nel 1998, 335 miliardi nel 1999 e 415 miliardi nel 2000. Tali accantonamenti vengono destinati alle seguenti finalizzazioni: per l'importo di 83 miliardi nel 1998, 135 miliardi nel 1999, e 135 miliardi nel 2000 per il finanziamento per opere di viabilità, infrastrutture, difesa del suolo e per Venezia (AS 2340/AC 4052); per l'importo di 100 miliardi nel 1999 e 180 miliardi nel 2000 come contributo per la realizzazione dei collegamenti autostradali Asti-Cuneo-Nizza e ferroviari Fossano-Cuneo-Ventimiglia; infine, per un importo di 90 miliardi nel 1998, 100 per ciascuno degli anni 1999 e 2000 per l'adeguamento delle norme di sicurezza.

A conclusione voglio sottolineare quelli che emergono come i due aspetti più rilevanti dal punto di vista qualitativo.

Innanzitutto, l'esigenza di maggiori finanziamenti rilevata nella nota politica del Governo allegata allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici ritengo possa essere soddisfatta, almeno parzialmente, da un grado maggiore di efficienza sia degli uffici tecnici dell'Amministrazione sia, in particolare, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Ispettorato tecnico; a tale proposito di grande utilità per conseguire questo obiettivo può essere l'applicazione anche nelle strutture del Ministero dei lavori pubblici, di alcune norme previste nel disegno di legge collegato; si tratta in particolare dell'articolo 23, comma 5, che prevede la possibilità di destinare all'incentivazione della produttività del personale parte delle spese correnti non obbligatorie accantonate nel corso dell'esercizio, nonchè dell'articolo 24, che prevede la dismissione di attività pubbliche non essenziali.

In secondo luogo l'esigenza di determinare un quadro di risorse certe per i vari centri di responsabilità amministrativa; è questo un impegno che con il completamento del risanamento della finanza pubblica e l'avvio della fase di sviluppo dell'economia, che già emerge con evidenza dalla manovra di bilancio in discussione e che, è sempre bene precisare, deve essere uno sviluppo sostenibile, va assunto pienamente dal decisore di bilancio; in questa direzione la programmazione delle risorse finanziarie, fissata nelle tabelle della legge finanziaria e in particolare nella tabella F, deve divenire un elemento certo, limitando al massimo le rimodulazioni, che anche in questa sessione interessano il Ministero dei lavori pubblici.

Altro elemento che rafforza la certezza delle risorse destinate ai vari interventi consiste nella maggiore significatività rispetto al passato del bilancio pluriennale. Infatti, è necessario recuperare un elemento tra i più innovativi introdotto fin dal 1978 nel nostro ordinamento contabile e per tanti anni preso in scarsa considerazione. Tra l'altro, con la riforma del bilancio dello Stato recentemente approvata è possibile avere, come

si è detto, la proiezione triennale non limitata, come era in precedenza, alla bipartizione tra spese correnti ed in conto capitale, bensì articolata per centri di responsabilità.

PRESIDENTE. Avverto che l'Ufficio di Presidenza della Commissione, riunitosi martedì scorso, ha fissato per le ore 13 di domani, venerdì 10 ottobre, il termine per la presentazione degli emendamenti alle tabelle di competenza della Commissione, nonchè degli ordini del giorno.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

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

I lavori terminano alle ore 10.

GIOVEDÌ 9 OTTOBRE 1997
(Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Rinvio del seguito dell'esame congiunto)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2739 e 2739-bis (tabelle 9 e 9-bis, tabelle 10 e 10-bis, tabelle 11 e 11-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2792.

Onorevoli colleghi, apprezzate le circostanze e in considerazione degli avvenimenti politici in corso, ritengo opportuno rinviare il seguito dell'esame dei provvedimenti al nostro esame ad altra seduta. Rimane inteso che il termine per la presentazione degli emendamenti fissato questa mattina deve intendersi riaperto.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 15,35.

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 1997
(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 10,20.

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2739 e 2739-bis (tabelle 9 e 9-bis, tabelle 10 e 10-bis, tabelle 11 e 11-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2792.

Riprendiamo l'esame congiunto dei provvedimenti in titolo, sospeso nella seduta pomeridiana del 9 ottobre scorso. Ricordo che sono già state svolte le relazioni.

Avverto che il termine per la presentazione degli emendamenti e degli ordini del giorno relativi alle tabelle 10 e 10-bis e 11 e 11-bis è fissato per le ore 13 di oggi, mentre per quanto riguarda le tabelle 9 e 9-bis il termine è fissato per le ore 18,30 di oggi pomeriggio.

Poichè nessuno domanda di parlare nella discussione sulle tabelle 10 e 10-bis e conseguentemente il relatore Vedovato rinuncia alla replica, rinvio il seguito dell'esame dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria alla seduta pomeridiana di oggi, nel corso della quale è previsto l'intervento del ministro Burlando.

Propongo, ora, di sospendere la seduta in attesa che giunga il sottosegretario Lauria.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori, sospesi alle ore 10,30, sono ripresi alle ore 10,50.

PRESIDENTE. Passiamo ora al seguito dell'esame delle tabelle 11 e 11-bis e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.

Dichiaro aperta la discussione.

BARRILE. Signor Presidente, come è noto, è in atto il processo di trasformazione dell'Ente poste italiane in società per azioni; pertanto, nei documenti di bilancio si pone la necessità di mettere a punto alcune questioni fondamentali per facilitare detta trasformazione e il risanamento dell'Ente poste.

In primo luogo, ritengo che si debbano adottare provvedimenti di supporto a quelli già previsti. Si tratta, in particolare, di alcuni specifici profili che riguardano le relazioni con il fisco, sui quali il testo del disegno di legge non contiene alcuna previsione a differenza, ad esempio, di quanto è già avvenuto in passato in situazioni analoghe (mi riferisco alla trasformazione di altri enti pubblici economici in società per azioni).

Si renderebbe opportuno introdurre apposite disposizioni concernenti i seguenti punti: in primo luogo, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, i valori patrimoniali risultanti dal bilancio al 31 dicembre 1994, primo consuntivo annuale dell'Ente poste italiane, andrebbero riconosciuti legislativamente quale punto di partenza, unitamente alla non tassabilità di qualsiasi rivalutazione che comunque eventualmente emergesse, in sede di ricostruzione di tale situazione di partenza, rispetto ai valori iscritti nell'ultimo bilancio antecedente la trasformazione in società di capitali. In secondo luogo, ai fini dell'imposta comunale sugli immobili, tutti gli edifici e in generale i beni immobili adibiti al servizio postale, andrebbero assoggettati allo stesso trattamento già accordato alle stazioni ferroviarie, con conseguente classificazione in Categoria E 1. Infine, una specifica disposizione dovrebbe prevedere il passaggio alla costituenda SpA della titolarità dell'intera dotazione patrimoniale di beni immobili e mobili appartenuti al patrimonio dello Stato antecedentemente alla nascita dell'Ente poste italiane, per una valida tutela futura dell'assetto patrimoniale dell'istituenda SpA.

Un ulteriore aspetto che risulta «carente di tabelle», pur essendo – a mio avviso – fondamentale, riguarda il fondo per le integrazioni tariffarie e postali in favore dell'editoria istituito – come noto – dalla legge finanziaria n. 662 del 1996, che garantisce la possibilità (per i soggetti identificati dall'articolo 2, comma 20, di tale legge) di accedere a tariffe agevolate per gli invii effettuati.

L'attuale stanziamento risulta effettivamente carente e quindi rappresenta un problema che oggettivamente va preso in esame.

Manca, infine; il compenso forfettario per l'anno 1997 per la copertura del servizio universale.

Nella logica di ampliamento dei servizi, per dare maggiori possibilità all'Ente di operare sul mercato, bisognerebbe prevedere

la possibilità per gli enti pubblici statali di avvalersi del servizio postale.

Mi premeva poi sottolineare una questione che riguarda l'articolo 5 del provvedimento collegato alla legge finanziaria, dove non viene presa in considerazione la realtà del territorio nazionale relativa a 12.000 insediamenti abitativi o similari in regime di concessione; a tale numero si devono sommare le abitazioni nel nuovo regime concessorio, che si suppongono numericamente superiori alle altre. Tale situazione comporta che in alcuni casi possano essere avanzate richieste di indennizzo, sulla base dell'articolo 8 del decreto-legge n. 400 del 1993 in cui vengono raddoppiati i canoni (canoni molto alti che difficilmente verranno corrisposti all'Erario in quanto le abitazioni in questione sono in massima parte abitate da persone con poche possibilità economiche), mentre in altri casi tale possibilità non sia contemplata per alcun tipo di canone. Risulta pertanto necessario riconoscere il regime concessorio alle abitazioni esistenti da almeno dieci anni. In tal modo si arriverebbe alla certezza della corresponsione dei canoni in quanto gli abitanti avrebbero la consapevolezza di uscire da una fase di semiclandestinità con l'immediato effetto di far affluire altro denaro – a questo punto certo – nelle casse dello Stato.

Sempre riguardo all'articolo 5 voglio sottolineare che i canoni demaniali per attività di maricoltura mi paiono spropositati. Dovendo infatti questo tipo di attività avere una zona di rispetto molto ampia, si tratta di prevedere, come per altre situazioni analoghe, per tale fascia – non per quella dove c'è l'insediamento produttivo – una diminuzione del canone di concessione, che evidentemente per l'ampiezza della zona di rispetto risulta eccessivamente oneroso per coloro i quali fanno attività di maricoltura.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, volevo intervenire brevemente sulla problematica dell'ampliamento delle competenze degli uffici postali, cosa che sinceramente ci lascia perplessi (e non solamente noi). In particolar modo vogliamo chiedere al Sottosegretario se si è mai reso conto delle difficoltà in cui versano gli uffici postali per adempiere alle loro funzioni, pur non avendo tutte le competenze che ora si vogliono attribuire; mi domando che cosa succederà in futuro.

Oltretutto ci sono le problematiche che riguardano gli attuali distributori di valori bollati, biglietti delle lotterie e cose del genere, che verrebbero messi nelle condizioni di vedere pregiudicata la loro sopravvivenza. Sinceramente queste cose ci lasciano estremamente perplessi, tra l'altro inserite nel contesto di una finanziaria che giudichiamo iniqua e che presenta tra l'altro artifici contabili che prima o poi dovranno esser messi in evidenza.

Vorrei sapere dal Sottosegretario se al Ministero hanno valutato attentamente le cose che adesso ho segnalato, perchè tra l'altro ci sono fermenti da parte delle varie associazioni di rivenditori che in questo momento si sentono tradite dal Governo e dalle proposte inserite nella finanziaria.

Naturalmente ci auguriamo che tutte queste problematiche possano essere riviste al fine di poter permettere, da una parte, agli attuali gestori della vendita di questi monopoli la sopravvivenza e, dall'altra parte, di mettere in condizione gli uffici postali di poter lavorare al meglio.

Invito il Sottosegretario a recarsi in certe realtà postali, indipendentemente dal Sud e Nord del paese, per vedere adesso in quali problematiche si trovano. Sinceramente non vorrei che nel prossimo futuro la situazione peggiorasse, il tutto a scapito ancora una volta del povero utente.

LAURO. Signor Presidente, come già in occasione del dibattito sulla tabella relativa al Ministero dei trasporti, evitiamo anche in questo caso di intervenire perchè riteniamo di non poter esprimere un giudizio completo in quanto il Parlamento viene continuamente esautorato e non ci viene data la possibilità di poter esprimere dei concetti nè di ricevere risposte alle interrogazioni, cioè di compiere l'attività di controllo che dovrebbe essere svolta da parte dell'opposizione.

Abbiamo presentato diverse interrogazioni, quelle relative alle poste sono addirittura di sette, otto mesi fa, e nessuna risposta ci viene data. Non so allora, non avendo la possibilità di ricevere risposta a questa attività ispettiva, come possiamo contribuire se il Governo e la maggioranza vogliono veramente che l'opposizione contribuisca a qualcosa di preciso.

Abbiamo già detto, lo abbiamo ripreso nelle interrogazioni e continuiamo a dire che c'è un'incapacità da parte di questo Governo di privatizzare, se non a favore del Tesoro, e di conseguenza si crea un conflitto di interessi continuo che ha messo in condizione il Tesoro di diventare la più grossa *holding* d'Europa in questo momento; che è impossibile poter partecipare ai lavori per il tempo che ci viene dato mentre la concertazione viene fatta al di fuori delle Aule del Parlamento con i sindacati, per cui il tempo a nostra disposizione è veramente limitato e non ci viene data risposta; che continuiamo a vedere che vengono sprecati i soldi senza che i cittadini ricevano qualità nei servizi offerti.

Esempi eclatanti di tutto questo si verificano giornalmente: in quest'Aula ci si è venuto a dire che per privatizzare la Telecom c'era bisogno dell'*authority* e invece si privatizza tutto senza *authority*; allora ci dicessero esattamente cosa vogliono fare. Per i 2.000 miliardi delle Poste Spa si usano degli infantili trucchi contabili solo per evitare di portare conti chiari e trasparenti ai ragionieri in Europa e si rimandano spese previste per quest'anno agli anni 1999-2000.

Per le Poste, in particolare, si aggiunge un nuovo criterio, quello che diventano oggi agenzie di viaggio, non sappiamo per quali motivi. Non sappiamo neanche perchè il direttore delle Poste non debba diventare anche lui un agente di viaggio e non debba sostenere alcun esame mentre ai privati cittadini che vogliono aprire un'agenzia di viaggi vengono imposti esami interminabili e angosciosi.

Adesso le Poste diventeranno anche tabaccai, riusciranno a vendere le marche da bollo e quelle per le patenti, togliendo altro lavoro

a fornitori di servizi che rischiano purtroppo in proprio e che fanno parte di piccolissime imprese.

Negli uffici postali non c'è una persona che parli una lingua straniera: addirittura a Napoli è accaduto che si rifiutasse un telegramma in tedesco perchè il direttore dell'ufficio credeva fosse un messaggio in codice attraverso cui mandare chissà quali notizie; cose assurde se effettivamente dal 26 diventerà operativo l'accordo di Shengen, per cui dovrebbe essere possibile viaggiare da un paese all'altro senza più bisogno di passaporto e controllo dei bagagli. Questo significa andare in Europa? Abbiamo ancora uffici postali senza le *toilettes* perchè si teme che possano essere utilizzate come nascondiglio dai ladri per compiere furti dopo la chiusura!

A queste interrogazioni non è stata data alcuna risposta.

Non parliamo poi del *Global maritime distress and safety system* (GMDASS) per i marittimi, che sono costretti a recarsi all'estero per affrontare un esame che in Italia non è consigliabile sostenere poichè in caso di esito negativo impedisce di continuare ad esercitare il comando delle navi.

Su tali questioni non rimarremo fermi, ma ci sembra anche inutile intervenire ora in sede di esame delle tabelle. È un problema culturale: se le Poste devono cambiare c'è bisogno di un rilancio complessivo e questo non è certamente il modo di procedere.

PRESIDENTE. Vorrei anch'io svolgere alcune considerazioni in riferimento a quanto testè sottolineato dal senatore Lauro.

Innanzitutto, per quanto riguarda questa Presidenza, per la parte che compete direttamente alla nostra Commissione, non appena saranno terminati gli adempimenti di bilancio vedremo nella programmazione dei lavori di prevedere tutto il dovuto spazio per lo svolgimento delle interrogazioni; sono convinto di trovare la disponibilità del Governo in tal senso. Per quanto riguarda invece i lavori d'Aula, lei sa senatore Lauro che possiamo soltanto sollecitare lo svolgimento delle interrogazioni perchè non dipende direttamente da noi.

Non mi è poi molto chiaro che cosa intende quando sostiene che alla minoranza è impedito di esprimere i propri concetti; non vedo come possa verificarsi una situazione del genere. Ciò potrebbe forse avvenire nel caso di concetti dipendenti dalle risposte, non già di considerazioni frutto di autonoma secrezione intellettuale, che possono essere liberamente svolte nei termini di Regolamento.

Vorrei ricordare in questa sede, ringraziando anche il senatore Barile, che questa Commissione ha in corso un'indagine conoscitiva sul servizio universale, sulla trasformazione dell'Ente poste in società per azioni, nel corso della quale abbiamo acquisito una mole abbastanza consistente e significativa di materiale. Siamo adesso nella fase finale, che dovrebbe metterci in condizione di confrontare la situazione italiana con quella esistente, in via di fatto e in via normativa, in alcuni paesi europei. Credo che possiamo proporci di concludere i lavori entro l'anno, pertanto in coincidenza con la prevista, auspicata e ritardata trasformazione dell'Ente poste in società di capitali. Sappiamo, perchè il Go-

verno lo ha sempre detto – e invito il Sottosegretario Lauria a fornirci qualche aggiornamento in merito – che la trasformazione in oggetto dovrebbe collocarsi tra la fine di quest'anno e l'inizio del prossimo; non so se dobbiamo piuttosto apprestarci a collocare questa trasformazione «a cavallo» della fine del secolo, o addirittura del millennio, visto che le date quasi coincidono. Comunque mi sembra di poter affermare, senza con questo minimamente condizionare o permettermi di interpretare le posizioni dei diversi Gruppi, che da parte della nostra Commissione, in questa e in altre occasioni, il passaggio dell'Ente poste alla forma della Spa è stato sempre considerato positivo ed è stato più volte sollecitato. Avremo occasione di manifestare di nuovo questa disponibilità anche esaminando il disegno di legge n. 2792-bis, che è un disegno di legge stralcio *ad hoc* che riprende uno stanziamento di 3.000 miliardi, già previsto nella finanziaria dell'altro anno, che verrà concesso all'Ente poste al momento della trasformazione in Spa per far fronte alle esigenze finanziarie di ricapitalizzazione; ricordo che oggi pomeriggio è convocato il Comitato pareri per esprimere il parere di nostra competenza su questo provvedimento. Affinchè il sottosegretario Lauria ne possa tener conto, vorrei evidenziare come a noi questo sembra sicuramente uno dei punti fondamentali, ma non voglio anticipare quanto riportato nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva. Noi crediamo che si debba fare di tutto per innalzare il livello di efficienza del servizio postale e per arricchire e potenziare i servizi che l'attuale Ente poste e la futura Spa metteranno a disposizione dei cittadini e degli utenti d'Italia e mi sembra che sotto questo aspetto lo sforzo espresso da parte dello Stato con il disegno di legge stralcio n. 2792-bis sia stato consistente. Naturalmente la Spa, una volta costituita, non solo avrà autonomia gestionale ma anche autonomia giuridica e sarà indipendente dalle volontà dell'Esecutivo. Il Parlamento è sicuramente in grado di valutare quali debbano essere – questo il motivo della nostra indagine conoscitiva – i requisiti, gli *standards* e anche gli obblighi che soggetti grandi e piccoli, a qualunque titolo giuridico, operanti nel settore devono garantire in riferimento ad un'attività che ha, deve mantenere, ed anzi deve accrescere, il carattere di servizio universale. Volevo sottolineare questo aspetto proprio per collegare il passaggio dell'esame del bilancio e della finanziaria 1998 al lavoro in corso in questa Commissione che pensiamo di concludere a breve scadenza.

LAURIA, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Signor Presidente, innanzitutto, adempiendo alla richiesta della Commissione, le consegno la tabella riepilogativa delle entrate e delle spese del nostro Ministero.

Oggi pomeriggio sarà presente il ministro Maccanico, il quale potrà fornire tutte le informazioni richieste dai commissari. Io vorrei comunque fare alcune precisazioni. Non si può esaminare in un'ottica corretta, in una dimensione autentica, l'attuale travaglio dell'Ente poste se non partendo da un dato, e cioè che lo stesso nelle ultime finanziarie, compresa quella attualmente al nostro esame, per fatti gestionali di politica economica nazionale, ad esempio il rispetto dei parametri europei, ha

subito diversi salassi finanziari. Questo Ente, tra l'altro, non può operare per una filosofia a giusta tutela del livello occupazionale (negli ultimi tre anni con i prepensionamenti ha già ridotto abbondantemente l'organico, diversamente da altri enti partecipati dallo Stato che, invece, hanno ottenuto notevoli interventi da parte del paese in termini di investimenti e di coperture finanziarie), e un ampliamento dei servizi offerti, soprattutto di carattere finanziario, lo farebbe «sconfinare», ponendolo in concorrenza con le banche. Devo riconoscere, però, per onestà di informazione, che in diversi paesi europei questo tabù è stato superato. Nonostante il personale (che forse bisognerebbe adeguare meglio anche dal punto di vista professionale) sia mal distribuito sul territorio nazionale, l'Ente deve riuscire a far quadrare i propri conti.

Questi sono i frutti velenosi di una politica passata che da tre anni a questa parte, pur avendo reciso il cordone ombelicale diretto tra Governo ed Ente poste (il quale ultimo ha già un'autonomia gestionale, ma completerà il suo processo a gennaio, quando ne delibereremo la trasformazione in società per azioni, cosa che non si è potuta realizzare l'anno scorso per difficoltà di carattere finanziario, pur non essendo pari a quelle di tre anni fa, di importo superiore ai 4.000 miliardi di lire) ha dovuto tenere conto di questi paletti insormontabili.

Anche l'Ente poste, quindi, sul piano del fabbisogno pubblico deve pagare il proprio tributo per quanto riguarda l'equilibrio economico-gestionale. Alcuni aspetti già valutati si sono poi «ridotti all'osso»: si tratta di quelli relativi ai servizi aggiuntivi che, tra l'altro, forniranno introiti – come previsione teorica – dell'ordine di 200 o 300 miliardi di lire, e non più di questo. È invece necessario negoziare con la Cassa depositi e prestiti una nuova convenzione e soprattutto si devono riorganizzare i servizi sul territorio con alcuni investimenti previsti nell'ordine di 3 000 miliardi di lire, appena sufficienti per un minimo di ammodernamento. Si deve procedere, oltre che sul piano dell'aggiornamento professionale, verso una distribuzione sul territorio sulla base di una mobilità concordata con i sindacati non solo del tipo Sud-Nord, ma anche interregionale. C'è, infatti, il paradosso per cui, a fronte di alcune regioni del Sud sovradotate dal punto di vista dell'organico, alcuni centri postali, anche di città e di capoluoghi di provincia, hanno dotazioni sottorganico: si tratta, quindi, di scompensi relativi alla razionalizzazione di tali servizi. Tra l'altro, alle ore 12 e 13 di oggi sono previsti incontri al Ministero con tutte le organizzazioni sindacali per un confronto sulla direttiva postale che dovrebbe essere varata dal Governo, possibilmente in settimana, e più precisamente dal Ministero delle comunicazioni d'intesa con quello del tesoro. Questa direttiva può tracciare le linee di un percorso di risanamento, come quella accennata poc'anzi dal Presidente, e rappresenta il presupposto affinché poi il Consiglio di amministrazione dell'Ente, nella sua autonomia, in coerenza con tale direttiva strategica, possa varare il piano d'impresa.

Vi sono, pertanto, le condizioni politiche affinché la trattativa all'interno dell'azienda sia aperta. Dovranno essere operate scelte anche sul piano del risparmio per quanto riguarda l'organizzazione del personale, senza che ciò porti a tagli di nessun genere per le unità lavorative

presenti nei 14.500 punti postali distribuiti sul territorio nazionale. Spero che questa vertenza possa concludersi con una via di uscita che dia soddisfazione al Parlamento, che giustamente sta chiedendo la trasformazione dell'Ente in società per azioni, sulla base di un minimo di presupposti di tenuta economica, ma anche ai sindacati affinché non vedano vanificati i sacrifici fatti in questi ultimi anni, che hanno consentito l'uscita di 40.000 elementi. Vi sono, inoltre, le condizioni per negoziare con la Cassa depositi e prestiti una previsione di 4.000 miliardi di investimenti, sbloccando quindi la trattativa interna con la mobilità e soprattutto con il potenziamento dei servizi di recapito e di sportello (che rappresentano una sofferenza quotidiana e un punto di crisi non degno dei parametri e dei livelli di qualità europei).

Ho voluto fornire queste informazioni di massima; è chiaro però che, se oggi il Ministro risponderà ad altre richieste, acquisiremo la relazione e il materiale relativo al dibattito e ne faremo «tesoro».

Mi impegno, infine, per la parte che mi compete, a fornire al più presto una risposta alle interrogazioni presentate.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

TERRACINI. Vorrei porre un quesito.

PRESIDENTE. Mi dispiace, senatore Terracini, ma in questa fase procedurale non è possibile farlo, perchè la discussione è terminata.

Passiamo pertanto al seguito dell'esame delle tabelle 9 e 9-bis e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.

Ricordo che nella seduta pomeridiana di oggi si terranno le repliche del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro delle comunicazioni, mentre domani mattina si avrà la replica del Ministro dei lavori pubblici: appena terminate le repliche, passeremo alla votazione degli ordini del giorno e degli emendamenti presentati alle tabelle per i dicasteri di rispettiva competenza.

Se il senatore Terracini intende intervenire sull'ordine dei lavori, ne ha facoltà.

TERRACINI. Volevo intervenire in merito alla questione dei tabaccai e delle poste!

PRESIDENTE. È già intervenuto il senatore Lauro in merito, spiegando ampiamente il motivo per cui il Gruppo Forza Italia non ha intenzione di intervenire sulle tabelle. Se lo ritiene opportuno, può presentare un ordine del giorno sulla cui illustrazione potrà intervenire e ottenere la risposta dal Ministro.

Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle relative al bilancio del ministero dei lavori pubblici.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, telegraficamente come è mia consuetudine voglio rimarcare ancora una volta – e mi scusino i colleghi se torno su un luogo comune caro alle dichiarazioni e alle idee del

nostro movimento – che ci troviamo di fronte ad una finanziaria che privilegia il Sud e penalizza il Nord.

Anche nel campo dei lavori pubblici, signor Presidente, signor rappresentante del Governo, in questa finanziaria avremmo voluto vedere – e naturalmente sarà compito nostro provvedere alla presentazione di emendamenti in tal senso, che magari verranno cassati com'è oramai consuetudine – un interessamento maggiore da parte del Ministero verso alcune realtà del Nord.

Non più tardi di tre settimane fa si è celebrato a Varese l'anniversario per i settant'anni della provincia. Tra le commemorazioni di eventi storici – mi pare fosse presente anche l'ex presidente della regione Umbria, che tra l'altro mi risulta essere collaboratore o consulente di un Ministro dell'attuale Governo – si parlava anche dell'autostrada Milano-Varese. Pensate che nel testo del discorso per l'inaugurazione, avvenuta nel 1925, il duce Benito Mussolini diceva che da Milano a Varese si impiegavano 45 minuti. Ebbene, nel 1925 forse si impiegavano 45 minuti, adesso occorrono due ore se va bene, e se va male addirittura 5 ore. Questo perchè l'autostrada, salvo qualche piccola modifica, è rimasta nel tempo tale e quale; addirittura si è sacrificata la corsia di emergenza per fare posto alla terza corsia. Quando si verificano degli incidenti risulta estremamente difficoltoso per i mezzi di soccorso intervenire, tant'è che spesso vengono utilizzati gli elicotteri; spesso però c'è la nebbia e gli elicotteri non possono volare. Ecco, questo è un piccolo esempio di come il Governo centrale non si ricorda di alcune realtà del Nord.

C'è poi la Torino-Savona, signor Presidente, che è un eufemismo definire autostrada: ci sono morti tutti i giorni per gravi incidenti e anche lì vengono presi provvedimenti tampone e mai provvedimenti definitivi.

È opportuno anche in questa sede rimarcare ancora una volta che, nonostante tutte queste segnalazioni, nonostante queste problematiche del territorio, anche in questa finanziaria non si tiene conto di queste realtà e ancora una volta si predilige l'aiuto al Sud, magari con strutture che non servono.

Termino il mio intervento, riservandomi naturalmente di presentare nella sede opportuna gli emendamenti all'uopo preposti, invitando il sottosegretario Bargone, che so essere particolarmente sensibile alle problematiche dei lavori pubblici, a verificare *de visu* – espressione cara al Presidente – le realtà del Nord. Si accorgerà, signor Sottosegretario, che quel che dicono gli uomini della Lega e anche gli altri parlamentari di maggioranza e di opposizione è la verità.

Occorre veramente una presa di posizione seria e concreta da parte del Governo per dare risposte serie e in concreto ai cittadini che vivono nella parte del paese che dovrebbe essere quella produttiva, imprenditoriale, la parte che tra l'altro paga allo Stato gran parte delle imposte versate a Roma e che purtroppo in questi casi è penalizzata notevolmente.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792*. Signor Presidente, vorrei richiamarmi ad un aspetto che in qualche modo mi permette anche di riprendere una questione che non abbiamo avuto modo di esaminare all'interno della discussione sulle tabelle relative al Ministero dei trasporti, l'osservazione che faceva il relatore Sarto quando richiamava l'esigenza di adottare tutti quei provvedimenti che possono portare al decongestionamento della rete stradale e autostradale, anche attraverso lo sviluppo delle cosiddette autostrade del mare. Si tratta di una questione – so che anche il collega Lauro è particolarmente interessato a questo aspetto – che è stata esaminata all'interno del decreto legislativo per il trasferimento delle funzioni dallo Stato alle regioni e agli enti locali in materia di trasporto locale e quindi potrà trovare nel momento di attuazione di quel decreto legislativo, se il parere verrà approvato nei termini in cui è stato proposto, un'attuazione che certamente andrà nella direzione che il collega Sarto richiamava e che ha un'indubbia validità generale.

Per venire più specificatamente agli aspetti che riguardano in maniera più diretta la politica di competenza del Ministero dei lavori pubblici, credo che questa possa essere un'occasione per esaminare e avere qualche indicazione su alcuni punti che mi paiono significativi. Uno di questi veniva citato, sia pure con un particolare riferimento, anche dal senatore Peruzzotti, cioè il tema della dotazione infrastrutturale della nostra realtà nazionale, che ha aspetti diversi a seconda delle zone territoriali ma che certamente risente di un *deficit* complessivo, rispetto al quale credo sorga un problema relativamente alla funzionalità dell'ANAS. Sarebbe opportuno in questa occasione avere qualche indicazione non solo per gli aspetti che riguardano in modo specifico le postazioni di bilancio, quindi una valutazione circa la possibilità che la funzionalità di questo ente venga mantenuta con le indicazioni di bilancio sia di parte corrente che di parte capitale, ma anche sui tempi e sui modi con i quali si attuerà quel decentramento che da tempo viene individuato come una delle strade per garantire una migliore funzionalità della rete stradale e che al momento ha trovato parzialissima attuazione solo con riferimento alle provincie autonome di Trento e Bolzano, anche lì con qualche problema particolare.

Varrebbe la pena soffermarsi per capire quali sono le prospettive in tal senso, perchè la circolazione stradale investe problemi di sicurezza e di funzionalità del sistema delle comunicazioni e del sistema produttivo in generale e c'è una particolare attenzione, una grande «sofferenza» – diciamo così – da parte di enti locali e operatori anche per le modalità di intervento di questo ente.

In questo quadro varrebbe la pena di fare un primo bilancio sugli effetti che si sono determinati con l'applicazione del cosiddetto «decreto sblocca cantieri». Forse sarebbe il caso di avere anche un'indicazione di ordine generale per capire se questo strumento si è rivelato – come pare sia stato in una serie di realtà – uno strumento che dà indicazioni utili e risultati positivi.

Nella relazione del collega Sarto veniva indicato come un modo di operare interessante il tema della riqualificazione urbana. Anche qui c'è un problema sul quale occorrerebbe riflettere, perchè potrebbe trovare un punto di caduta anche nella discussione sulla rielaborazione legislativa che stiamo ancora conducendo e che andrà in Aula con la Merloni-ter, cioè le modalità di appalto nel momento in cui vi sono finanziamenti privati e finanziamenti pubblici. Operare in termini unitari su un programma che appunto è stato pensato come tale, con una unitarietà dal punto di vista progettuale e della sua realizzazione diventa difficile nel momento dell'appalto per le diverse forme di finanziamento e per le diverse normative che regolano il settore. Credo poi che una norma particolarmente interessante, anche se contenuta nel disegno di legge collegato, che può produrre effetti altamente positivi per il settore dell'edilizia in generale, sia quella degli incentivi fiscali per la ristrutturazione degli edifici a destinazione residenziale. È una norma di grande interesse, rispetto alla quale va sottolineata l'esigenza già nota di trovare un momento di coordinamento con la nuova normativa IVA, ad evitare tendenze divergenti tra una normativa e l'altra. Nello stesso tempo occorrerà forse fare una riflessione, naturalmente compatibilmente con le risorse e con i meccanismi attuativi, per verificare la possibilità di estendere tale normativa non solo all'edilizia residenziale ma ad esempio anche all'edilizia industriale e commerciale, perchè ciò può avere un riflesso molto positivo sia per quanto riguarda l'ammodernamento della rete distributiva, che per la possibilità di costituire un volano ulteriore per il settore delle costruzioni, facendo emergere anche una base imponibile che oggi molto spesso sfugge; infatti, a quanto è noto, una parte certamente significativa di questi interventi viene effettuata sostanzialmente in nero. Quindi, approfitto dell'occasione per sollevare questi problemi che mi paiono di rilievo, al fine di ottenere risultati positivi e di contribuire a migliorare la dotazione infrastrutturale del nostro paese nel settore dei lavori pubblici e più in generale delle costruzioni.

BORNACIN. Signor Presidente, ho cercato di leggere nel modo più approfondito possibile questa tabella e devo dire che, come in tutti i bilanci che non si rispettano, ovverossia quelli degli enti pubblici, delle regioni e dei comuni, ho trovato una sostanziale differenza tra le premesse politiche presenti in apertura, la cosiddetta nota politica, e le cifre che poi si trovano all'interno delle tabelle stesse.

Credo sia ultroneo, come diceva il collega Castelli citando il senatore Elia, affermare che evidentemente si riconosce una grande capacità di sviluppo del paese al comparto dei lavori pubblici; si ritrovano però sempre le stesse cose, come ad esempio il decreto «sblocca cantieri», che così pochi risultati è riuscito a produrre facendo partire qualche cantiere che di per sè sarebbe forse partito ugualmente, cioè nonostante quel decreto caratterizzato da un iter parlamentare abbastanza defaticante.

Un fatto che mi ha colpito è stato poi quello di trovare anche per quanto riguarda la circolazione e la sicurezza stradale sempre le solite identiche proposte, constatando tra l'altro la presenza di somme abba-

stanza ingenti per quanto riguarda le consulenze. Credo che la sicurezza stradale e i problemi della circolazione siano importanti, non mi riferisco solo alle stragi del sabato sera ma a quello che accade tutti i giorni sulle nostre strade. Credo sia davvero insufficiente ciò che viene fatto e che si sprechi una gran quantità di denaro pubblico affidando consulenze e studi a chissà chi, con i risultati ormai noti a tutti: le consulenze e gli studi per il 90 per cento delle volte finiscono nei cassetti.

Passando poi alle autostrade, si parla di sicurezza e potenziamento del Cis onda verde; mi piacerebbe sapere che fine ha fatto il progetto «Isoradio», che pur avendo una certa utilità è attivo solo su pochissimi tratti della rete autostradale italiana. Credo che non sfugga a nessuno l'importanza del completamento di un simile progetto, che tramite la radio riuscirebbe a mettere l'automobilista in condizioni di conoscere in tempo reale le condizioni del traffico e soprattutto il verificarsi di incidenti.

Anche per quanto riguarda la difesa del suolo siamo in presenza di un impegno a parole; nei fatti abbiamo di fronte un'Italia devastata da terremoti e alluvioni. Per quanto riguarda i terremoti non possiamo fare nulla – del resto, come ha detto il sottosegretario Barberi, i comuni non hanno rispettato le circolari della Protezione civile –, ma evidentemente per le alluvioni qualcosa di più si poteva fare. Nel nostro paese bastano quattro gocce d'acqua per far straripare i fiumi. A Genova è iniziato a piovere e stiamo aspettando l'annuale alluvione, considerato che a partire dal 1994 ad oggi puntualmente ogni autunno la città è stata inondata dall'acqua, con tutti i danni che ne sono conseguiti.

Volevo poi soffermarmi sulle strutture attribuite alle Forze dell'ordine. Per quanto riguarda Polizia, Guardia di finanza e Carabinieri, nonché addirittura per i Vigili del fuoco, si sostiene che sono state erogate tutte le risorse a disposizione e che naturalmente non si è mai giunti al completamento dei lavori perchè nel frattempo i denari non bastavano più. Questa non credo possa essere una giustificazione perchè governare significa programmare e programmare significa guardare un po' più avanti. Credo sia importante che le Forze dell'ordine, sia al Sud che al Nord, dispongano di strutture decenti in cui poter lavorare. Ricordo ancora, come penso anche gli altri colleghi, il modo in cui si concluse in questa Commissione la vicenda del finanziamento per il completamento dei lavori della caserma della Polizia di Reggio Calabria.

Per quanto concerne poi l'edilizia residenziale sovvenzionata si afferma che di fatto questo settore è fermo e che non ci sono neppure i denari per la manutenzione ordinaria; mi domando che fine ha fatto la riforma degli Istituti autonomi case popolari e il piano di vendita da parte dei comuni e degli enti locali. Mi sembra contraddittorio che lo Stato promuova da un lato la privatizzazione da parte degli enti locali degli alloggi di edilizia residenziale sovvenzionata pubblica e poi, dall'altro, cerchi a bilancio i denari senza riuscire a trovarli. Di riforme degli Iacp ne sento parlare da cinque anni (ancora siamo di fronte a tali «carrozzoni»); in questo momento essendo passata in gran parte la proprietà ai comuni ed agli enti locali non si sa che funzioni abbiano tali istituti.

Per quanto riguarda l'incentivazione dell'edilizia di cui parlava prima il collega Vedovato, gli incentivi fiscali possono da una parte sembrare positivi, dall'altra sono però negativi nel momento in cui si tagliano i contributi agli enti locali, e quindi i comuni per far fronte alle esigenze di bilancio saranno costretti ad aumentare l'imposta comunale sugli immobili. Questo è un fatto abbastanza comune in Liguria dove, ad esempio, Genova detiene il primato dell'Ici più alta in assoluto e San Remo quello dell'Ici più bassa. Ora, questo provvedimento evidentemente appare di facciata. Esso potrà sì andare incontro all'edilizia facendola ripartire ma creerà anche grandissimi problemi.

Credo che si possa essere d'accordo con il senatore Vedovato quando sollecita la possibilità di sgravi e di incentivi, nonchè di una edilizia diversa da quella abitativa.

LAURO. Signor Presidente, ferme restando le considerazioni generali che ho espresso poc'anzi, vorrei dissentire da quanto ha affermato il senatore Peruzzotti, cioè che questa manovra finanziaria penalizzerà il Nord: noi riteniamo, infatti, che essa penalizzerà tutto il paese, sia il Nord che il Sud.

Entrando nel merito dei problemi connessi al settore dei lavori pubblici e delle relative tabelle, vorrei anzitutto sottolineare che, per quanto riguarda l'ispettorato circolazione e sicurezza stradale, abbiamo addirittura presentato da tempo una mozione, che è giaciuta all'ordine del giorno dell'Assemblea per essere successivamente cancellata, relativa ai piani urbani del traffico. Il Ministro dei lavori pubblici, infatti, deve inviare un commissario *ad acta*, visto che molte città e paesi non hanno ancora realizzato il Piano nazionale della sicurezza stradale, che invece appare indispensabile per disciplinare il traffico e per migliorare la mobilità, i trasporti urbani e soprattutto la qualità della vita. Purtroppo non ci è stato risposto niente e niente è stato fatto al riguardo; la legge è rimasta tale e quale e il relativo capitolo contenuto nel provvedimento in esame - così come predisposto - non sembra possa risolvere questo problema endemico: se si tenesse conto che una città come Roma non ha ancora provveduto a realizzare un piano urbano del traffico adeguato alle norme vigenti, ma che lo hanno fatto, viceversa, altre città del Nord, come Novara, ci sarebbe da chiedersi come mai il Ministero non intervenga, visto che si tratta di questioni molto importanti, anzi indispensabili.

In merito alla difesa del suolo (legge n. 183 del 1989), abbiamo già svolto le nostre considerazioni in Aula, che rimangono tali e quali; ribadisco, quindi, che non siamo soddisfatti.

Per quanto riguarda le opere idrauliche, avremmo voluto che si entrasse nel merito anche della direttiva europea relativa alla sostituzione dei tubi per i problemi causati dallo zinco, ma mi sembra che anche su questo la normativa europea sia stata del tutto evasa o comunque nulla di essa sia stato inserito nel provvedimento.

Considerati i problemi determinatisi a seguito del recente terremoto che ha colpito il Centro Italia, riteniamo che i lavori di pronto intervento per pubbliche calamità dovrebbero essere completamente variati.

In merito, poi, alla questione delle opere marittime, il senatore Vedovato è intervenuto facendo riferimento alle famose «autostrade del mare»: noi riteniamo che evidentemente queste non interessano al Governo, forse perchè non generano costi, dal momento che sono già pronte e bisognerebbe soltanto utilizzarle! Quando si parla di incentivare il cabotaggio e per la questione regionale vengono disattesi emendamenti accettati dal Ministro e poi bocciati dal Sottosegretario in Aula, ci chiediamo se veramente si voglia fare l'autostrada del mare, la metropolitana del mare, o non si voglia fare niente!

La domanda, allora, è la seguente: come si fa a parlare di opere marittime quando, a seguito della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (sui porti), il Ministro non ha ancora emanato il relativo decreto?

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo riguarda il Ministero dei trasporti!

LAURO. Evidentemente si conferma che non c'è alcun interscambio di informazioni tra Ministeri!

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In questa sede stiamo facendo riferimento alla tabella 9! Nel dibattito generale, sono d'accordo anche io!

LAURO. Tale questione riguarda anche la tabella in esame e il disegno di legge collegato.

Scendiamo nei particolari. Si fa riferimento alle opere marittime dei porti che, ai sensi della legge n. 84 del 1994, dovrebbero essere realizzate dal Ministero dei lavori pubblici, per i porti considerati internazionali o nazionali; se non c'è questa prima classificazione, non sappiamo su quali tipi di porti si intervenga. È chiaro allora che il Governo, senza queste indicazioni, può operare a favore del porto di Gioia Tauro (che risulta essere ancora un porto regionale) attraverso interventi per le aree depresse, mentre quei soldi potrebbero essere spesi per altre attività; non solo, ma si riescono ad ottenere finanziamenti da parte della Comunità europea. Inoltre, nel disegno di legge collegato di questa manovra finanziaria è previsto un risparmio di 100 miliardi di lire per le navi dirette a Gioia Tauro ed è specificato anche che tale risparmio non comporterà una diminuzione, ma un aumento di incassi perchè determinerà un incremento del traffico. Ci chiediamo, allora, da quali porti vengano distolti tali traffici per poterli poi «deviare» verso Gioia Tauro.

A tutte queste domande, come al solito, non sarà fornita alcuna risposta; però, noi continueremo a presentare interrogazioni e a fare il nostro dovere!

L'edilizia demaniale, poi, è passata alle regioni, almeno per quanto concerne il demanio marittimo turistico: fa parte di quel *politically correct* al quale dobbiamo uniformarci tutti!

In merito alle strutture delle Forze dell'ordine, ricordo la questione di Reggio Calabria e il fatto che i lavori non sono ancora terminati; come affermava poc'anzi il senatore Bornacin, vi è l'impossibilità di com-

pletare – guarda caso! – tutte le opere delle strutture delle Forze dell'ordine, perchè non utilizziamo lo stesso criterio usato per i beni culturali e cioè, in base all'ultima norma dell'ultimo articolo della cosiddetta legge «Merloni-ter», la trattativa diretta. È necessario ormai lasciar fare le trattative dirette anche alle Forze dell'ordine: visto che per i beni culturali è possibile farle per qualsiasi importo, perchè non dovrebbe esserlo per le strutture delle Forze dell'ordine?

Lo stesso caso riguarda l'edilizia penitenziaria, tenuto conto dello stato delle carceri in generale e di quelle di Milano e di Napoli in particolare.

Per quanto riguarda l'edilizia residenziale sovvenzionata, forse ci sarebbe da chiedersi a cosa essa possa servire ancora oggi.

Rimane poi singolare il problema del CIPE, il quale dà informazioni o «disinformazioni» a tutti, ad eccezione dei parlamentari (personalmente l'ho consultato più volte). Esso è individuato nell'attuazione del decreto legislativo n. 96 del 1993, punto 6.

PRESIDENTE. È un collegio di Ministri, che rispondono singolarmente.

LAURO. Sì, ma è relativo all'attuazione del citato decreto legislativo.

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, che pure è interessato alla questione, il CIPE fornisce immediatamente informazioni per i giornali e per tutta la maggioranza, ma purtroppo all'opposizione risponde che non può dare informazioni su quanto è stato deliberato fino a quando la Corte dei conti non dà il suo *placet* definitivo: mi chiedo allora se vi sia una parità di condizioni in questo atteggiamento.

Napoli è una zona sismica. Il CIPE, proprio su Napoli, continua a dare attuazione a norme e a concedere fondi che, in base alla legge, questa città non potrebbe più ricevere perchè il suo comune non ha ancora predisposto il nuovo piano correlato ad una zona sismica.

Condividiamo, poi, quanto ha affermato il senatore Vedovato per quanto riguarda l'ANAS.

Concludo, infine, con il problema della riqualificazione urbana, che riguarda il programma europeo Urban. Non riusciamo a capire come mai siano stati ammessi a finanziamento 77 programmi, ma siano risultati sottoscritti solo 24 protocolli di intesa; inoltre, vorremmo sapere di quali città si tratti.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

SARTO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792*. Signor Presidente, vorrei richiamare quanto detto dal senatore Vedovato e da altri colleghi, aggiungendo un elemento che ritengo importante.

Si parla di *deficit* di dotazione infrastrutturale e contemporaneamente di necessità di sicurezza. Direi che il *deficit* di dotazione infrastrutturale si risolve, sì, anche con investimenti in nuove strade ma so-

prattutto in due direzioni: la qualità di questi investimenti, nel senso di saper scegliere effettivamente le priorità indispensabili dato che i fondi sono limitati e quindi occorre questa capacità di programmazione e di scelta di priorità, e la qualità dell'infrastruttura stessa rispetto ai tracciati, alla sicurezza, all'impatto ambientale, e così via.

Ma non basta, perchè l'altra direzione fondamentale che ci richiama alla necessità di programmazione anche intersettoriale è la scelta delle modalità di trasporto. In questo senso un maggior utilizzo del mare e del ferro richiede e richiama - ed è questa la sollecitazione che credo vada fatta al Governo - a quel piano generale dei trasporti che rimane una delle grosse carenze storiche del nostro paese. Il piano decennale della grande viabilità è scaduto; ora il problema non è solo di predisporre uno nuovo, ma di inquadrarlo in un piano generale dei trasporti in cui siano chiare le grandi priorità tra ferro, acqua e gomma e dove l'intermodalità sia pienamente sviluppata, proprio per quel riequilibrio che il nostro paese richiede anche rispetto ad altri paesi europei più avanzati in questa direzione. Anche qui il ruolo dell'ANAS va commisurato giustamente rispetto ad un'efficienza programmatoria in questo scenario.

Riferendomi a quanto accennato anche dal senatore Peruzzotti, sarebbe facile rispondere sul perchè nel 1925 ci voleva meno tempo per percorrere la stessa tratta autostradale: non dimentichiamo che il parco auto è aumentato in modo esponenziale. Ora, non credo che il problema sia risolvibile procedendo semplicemente con questa rincorsa: aumenta il parco auto, aumentiamo le strade; tutti i paesi più avanzati hanno riequilibrato invece le modalità di trasporto, riuscendo a trasferire merci e passeggeri anche sul ferro e sull'acqua. C'è un *deficit* infrastrutturale che non è possibile colmare solo dentro il settore stradale, ma con l'intersettorialità e un'azione complessiva concertata tra i vari Ministeri competenti, dei trasporti, dei lavori pubblici, dell'ambiente.

Il Ministro ci ha annunciato una «convenzione tipo» rispetto al rinnovo delle concessioni autostradali e anche un «piano finanziario tipo». Credo che sia importante vederli presto, perchè anche sulla impostazione di questi elementi tipici è possibile avere una risposta, per esempio, sulle modalità di concessione e di gestione, sulla qualità e sulla sicurezza rispetto alle autostrade. Sostengo quindi che il Parlamento va coinvolto anche in questi atti importanti, che sono piena competenza del Governo, ma che hanno ripercussioni fondamentali su quanto accennato anche da molti colleghi.

Sulla riqualificazione urbana condivido quanto detto dal collega Vedovato. È importante che la questione degli appalti con soggetti diversi pubblici e privati, pienamente inquadrata nel provvedimento che questa Commissione ha affrontato, abbia una possibilità di articolazione in modo da conciliare l'elemento di unitarietà necessaria per gli appalti, con il rispetto di tutte le regole che sono state anche da questa Commissione discusse a lungo.

Sulla edilizia la questione degli incentivi è molto importante. Per incentivi alla ristrutturazione mi sembra confermato che il Governo intenda anche quell'operazione complessiva di modernizzazione del patrimonio edilizio che coinvolge pure tutte le questioni di risparmio energe-

tico, di incentivo alle fonti alternative, nel senso che oggi l'edificio non è più strettamente solo edilizia ma è un complesso impiantistico e va visto in questa dimensione più larga. Mi pare che sia già un orientamento deciso quello di comprendere l'arco complessivo delle operazioni di ammodernamento, ristrutturazione e recupero, così come di privilegiare nelle zone a rischio sismico la messa in sicurezza, con interventi unitari rispetto ai sistemi statici compatibili nei centri storici con la tutela dell'architettura tradizionale.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non per riservarmi privilegi indebiti intervenendo a questo punto dei nostri lavori, ma vorrei tuttavia affidarmi alla cortesia del sottosegretario Bargone per segnalare al Ministro la questione, oggetto di diversi interventi, che riguarda l'ANAS ma che è anche più generale.

Non mi stancherò mai di sottolineare che in Italia uno dei *gap* più pesanti che dobbiamo sostenere dal punto di vista economico e civile è il *deficit* delle reti che assicurano la mobilità a persone e merci non solo purtroppo, senatore Peruzzotti, nel Nord ma in tutte le parti d'Italia sia su ferro, sia su gomma. Deve essere chiaro che questo *gap* fa sentire sempre di più il suo peso e tutto sommato noi ancora non abbiamo un'opinione pubblica e una coscienza del paese adeguate alla necessità di ridurlo.

Forse c'è anche qualche equivoco o pregiudizio da dissipare. Certo è che sono importanti le norme, che devono essere semplici, chiare e tali da non consentire furberie o inadempienze, sono importanti le procedure, che devono essere compensabili e lineari, sono importanti le strutture e gli apparati – per questo dico l'ANAS – preposti a realizzare gli interventi che servono all'uopo, ma poi importanti sono anche le risorse, perchè possiamo avere il meglio delle norme, delle procedure, degli apparati, ma se non ci sono le risorse è tutto inutile.

Credo che troppe volte si lasci intendere che le risorse ci sarebbero però non c'è capacità, non c'è modo e non c'è intelligenza nello spenderle. Per questo ho sottolineato la necessità di affrontare il problema ANAS. Dobbiamo valutare come mettere mano alle strutture o agli apparati, per renderli più efficaci; occorre inoltre considerare la gestione delle risorse e dei finanziamenti. Ma non è tutto qui.

Abbiamo fatto un buon provvedimento introducendo il *project financing* nel disegno di legge n. 2288, però sappiamo che ci sono alcuni interventi per i quali il ricorso al mercato è estremamente arduo o addirittura impossibile. C'è, dunque, un problema di risorse finanziarie pubbliche. Questo è un punto sul quale gradiremmo in questa occasione un impegno da parte del Ministro.

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

I lavori terminano alle ore 11,50.

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 1997
(Pomeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 16.

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 10 e 10-bis) Stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 11 e 11-bis) Stato di previsione del Ministero delle comunicazioni per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Conclusione dell'esame delle tabelle 10 e 10-bis e delle tabelle 11 e 11-bis. Rapporti favorevoli alla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 126, comma 6, del Regolamento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5^a Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2739 e 2739-bis (tabelle 9 e 9-bis, tabelle 10 e 10-bis, tabelle 11 e 11-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2792.

Riprendiamo l'esame congiunto dei provvedimenti in titolo, sospeso nella seduta antimeridiana di oggi.

Ricordo che nella seduta di questa mattina nessuno ha domandato di parlare nella discussione relativa alle tabelle 10 e 10-bis. Credo di poter affermare, senza distanziarmi troppo dal vero, che ciò non si è verificato per disinteresse o sottovalutazione dell'importanza del settore dei trasporti e della navigazione e della consistenza della manovra finanziaria e del bilancio, quanto per il fatto che la pur breve discussione svolta in altra sede sulle politiche dei trasporti con la partecipazione del Ministro è stata considerata un precedente che ha reso il dibattito, se non superfluo, almeno per una volta non strettamente indispensabile.

Ciò non di meno, il ministro Burlando conosce, anche per aver preso parte al recente dibattito svolto in Commissione, i problemi del Dicastero e gli aspetti sui quali è stata posta l'attenzione dei presenti.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, vorrei fornire alcune specificazioni sulle tabelle A e B, annesse al disegno di legge finanziaria, che – anche se non credo siano emendabili in questo momento – devono essere interpretate in modo differente rispetto agli anni precedenti: il fatto che non si possa più utilizzare il decreto-legge come normale strumento di legislazione come avveniva negli anni precedenti fa sì che si determini un ritardo per estinguere i fondi accantonati.

Come è noto, dei provvedimenti connessi alla precedente manovra finanziaria, uno è già stato approvato in questo ramo del Parlamento e altri due sono ancora all'esame della Camera dei deputati.

Quindi, i totali nelle tabelle A e B, che possono apparire relativamente alti, sono dovuti al fatto che queste tabelle sono comprensive sia delle nuove risorse introdotte dalla finanziaria 1998, sia delle risorse di cui alla finanziaria 1997 là dove i provvedimenti non sono stati ancora approvati definitivamente dal Parlamento: mi riferisco all'atto Senato n. 2206, già approvato dal Senato, e ai disegni di legge sul doppio registro navale e sull'autotrasporto attualmente all'esame della Camera dei deputati. Ovviamente le vere tabelle aggiuntive dovrebbero essere ottenute sottraendo gli importi di quei provvedimenti da queste somme; non sono così chiare perchè in parte si tratta della restituzione di somme che vengono riportate in quanto i provvedimenti non sono ancora stati approvati e l'intenzione del Governo è di non far decadere questi finanziamenti. Naturalmente – come già è successo l'anno scorso – nel prosieguo della discussione e nei modi che più si renderanno opportuni sarà possibile anche avere una discussione su un utilizzo più dettagliato che poi sarà previsto in appositi provvedimenti legislativi.

Oltre alla conferma dell'utilizzo delle risorse previsto dalle proposte di legge attualmente all'esame del Parlamento, vorremmo anche presentare quattro provvedimenti piuttosto significativi per il 1998 su cui ripartire i fondi delle tabelle A e B.

Il primo è un provvedimento piuttosto *standard* che riguarda la cantieristica. Dal momento che l'accordo OCSE non è stato ratificato dal Governo americano, il regime di aiuti rimarrà valido anche per il 1998 e noi potremo approvare finanziamenti per la cantieristica (ricordo il provvedimento che il Senato ha approvato alcuni mesi or sono e che la Camera ha approvato a luglio).

Il secondo provvedimento riguarderà l'economia marittima, portuale e armatoriale, che anche quest'anno punterà molto al cabotaggio, anche fluviale, essendo stato il 1997 l'anno in cui si è puntato molto su tale linea. Nel 1999 scatta la liberalizzazione e quindi nel 1998 bisognerà cercare di approvare – compatibilmente con gli indirizzi dell'Unione europea – tutti quei provvedimenti di aiuto che possono consentire di attrezzare al meglio la nostra industria alla competizione internazionale. All'interno di questo provvedimento sarebbe nostra intenzione affrontare anche la questione della continuità territoriale, tema che in particolare la regione Sardegna pone da molto tempo, specialmente per quanto riguarda le merci. Questo provvedimento potrà poi contenere anche normative e finanziamenti per lo sviluppo della portualità italiana e così via.

Il terzo provvedimento nelle nostre intenzioni dovrebbe riguardare lo sviluppo dell'intermodalità, auspicando che verrà approvato rapidamente il disegno di legge sull'autotrasporto.

Il quarto e ultimo provvedimento riguarderebbe investimenti anche con particolare riferimento ai collegamenti internazionali e ai valichi, tema da molto tempo lasciato in secondo piano e che invece vorremmo rilanciare anche con la possibilità di finanziare interventi - penso al corridoio n. 5, al corridoio n. 8 - al di fuori della realtà italiana, politica già avviata da paesi come la Germania ma da noi non ancora intrapresa.

Volevo infine aggiungere che per quanto riguarda le Ferrovie esiste la previsione di un aumento di capitale che consentirà nel 1998 di avere un secondo *addendum* al contratto di programma dopo quello del 1996 che il CIPE ha approvato recentemente e che adesso verrà all'esame delle Commissioni parlamentari per il parere. Quindi, l'impegno assunto a suo tempo che il 1997 fosse eccezionalmente un anno di rallentamento degli investimenti viene mantenuto e si potrà discutere nel prossimo anno un *addendum* al contratto di programma che darà sviluppo agli investimenti nel campo ferroviario.

Questo è per grandi linee quanto previsto dalla finanziaria per il settore dei trasporti.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per il suo intervento.
Passiamo all'esame e alla votazione degli emendamenti.

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 - Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 1.000.000.000;

CS: - 1.000.000.000.

Tab.10.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 - Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 2.000.000.000;

CS: - 2.000.000.000.

Tab.10.2

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 1.000.000.000;

CS: - 1.000.000.000.

N. 2.1.2.3 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Ripiano *deficit* aziende di trasporto pubblico locale:

CP: + 1.000.000.000;

CS: + 1.000.000.000.

Tab.10.3

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Funzionamento:

CP: - 50.000.000;

CS: - 50.000.000.

Tab.10.4

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Funzionamento:

CP: - 80.000.000;

CS: - 80.000.000.

Tab.10.5

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.2.1.1 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Edilizia di servizio:

CP: - 10.000.000;

CS: - 10.000.000.

Tab.10.6

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.2.1 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Trasporti in gestione diretta e in concessione:

CP: - 40.000.000;

CS: - 40.000.000.

N. 2.2.1.8 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Sistemi idroviari:

CP: + 40.000.000;

CS: + 40.000.000.

Tab.10.7

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 3.1.1.0 – Aviazione civile - Funzionamento:

CP: - 5.000.000;

CS: - 5.000.000.

Tab.10.8

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 3.1.1.0 – Aviazione civile - Funzionamento:

CP: - 8.000.000;

CS: - 8.000.000.

Tab.10.9

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Programmazione, organizzazione e coordinamento - Funzionamento:

CP: - 2.000.000;

CS: - 2.000.000.

Tab.10.10

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Programmazione, organizzazione e coordinamento - Funzionamento:

CP: – 3.000.000;

CS: – 3.000.000.

Tab.10.11

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Programmazione, organizzazione e coordinamento - Funzionamento:

CP: – 4.000.000;

CS: – 4.000.000.

N. 2.2.1.8 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Sistemi idroviari:

CP: + 4.000.000.000;

CS: + 4.000.000.

Tab.10.12

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 5.1.1.0 – Affari generali, personale e servizi informatici del settore marittimo - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

Tab.10.13

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 5.1.1.0 – Affari generali, personale e servizi informatici del settore marittimo - Funzionamento:

CP: – 2.000.000;

CS: – 2.000.000.

Tab.10.14

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.1.0 – Naviglio - Funzionamento:

CP: – 200.000.000;

CS: – 200.000.000.

Tab.10.15

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.1.0 – Naviglio - Funzionamento:

CP: – 300.000.000;

CS: – 300.000.000.

Tab.10.16

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.1.0 – Naviglio - Funzionamento:

CP: – 300.000.000;

CS: – 300.000.000.

N. 2.2.1.5 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Trasporti pubblici locali:

CP: + 300.000.000;

CS: + 300.000.000.

Tab.10.17

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.1 – Capitanerie di porto - Spese generali e di funzionamento:

CP: – 25.000.000;

CS: – 25.000.000.

Tab.10.18

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.1 – Capitanerie di porto - Spese generali e di funzionamento:

CP: – 35.000.000;

CS: – 35.000.000.

Tab.10.19

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.4 – Capitanerie di porto - Mantenimento, equipaggiamento assistenza e casermaggio:

CP: – 10.000.000;

CS: – 10.000.000.

Tab.10.20

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.4 – Capitanerie di porto - Mantenimento, equipaggiamento assistenza e casermaggio:

CP: – 15.000.000;

CS: – 15.000.000.

N. 2.2.1.8 – Motorizzazione civile e trasporti in concessione - Sistemi idroviari:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

Tab.10.21

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 8.1.1.0 – Navigazione e traffico marittimo - Funzionamento:

CP: – 150.000;

CS: – 150.000.

Tab.10.22

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 8.1.1.0 – Navigazione e traffico marittimo - Funzionamento:

CP: – 300.000;

CS: – 300.000.

Tab.10.23

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, all'unità previsionale sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 8.1.1.0 – Navigazione e traffico marittimo - Funzionamento:

CP: + 800.000;

CS: + 800.000;

N. 9.1.2.1 – Lavoro marittimo e portuale - Opere marittime e portuali:

CP: – 800.000;

CS: – 800.000.

Tab.10.24

CARPINELLI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 8.1.2.2 – Navigazione e traffico marittimo - Pensionamento anticipato personale marittimo:

CP: – 15.000.000;

CS: – 15.000.000.

Tab.10.25

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 9.1.1.0 – Lavoro marittimo e portuale - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

Tab.10.26

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 9.1.1.0 – Lavoro marittimo e portuale - Funzionamento:

CP: – 2.000.000;

CS: – 2.000.000.

Tab.10.27

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 10.1.1.0 – Demanio marittimo e porti - Funzionamento:

CP: – 200.000;

CS: – 200.000.

Tab.10.28

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 10.1.1.0 – Demanio marittimo e porti - Funzionamento:

CP: – 300.000;

CS: – 300.000.

Tab.10.29

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 11.1.1.0 – Ispettorato tecnico - Funzionamento:

CP: – 200.000;

CS: – 200.000.

Tab.10.30

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 10, Ministero dei trasporti e della navigazione, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 11.1.1.0 – Ispettorato tecnico - Funzionamento:

CP: – 300.000;

CS: – 300.000.

Tab.10.31

CASTELLI, PERUZZOTTI

CASTELLI. Signor Presidente, gli emendamenti sono quasi tutti ispirati alla stessa filosofia e riconducibili a due tipologie. Prima di passare alla loro illustrazione volevo però fare un piccolo cappello filosofico per giustificare questo tipo di scelta e mi pare che quanto detto dal Ministro in questo momento che ringrazio per le puntuali osservazioni ci conforti in questa nostra filosofia.

Vorrei partire dalla solite legge delega n. 94 del 1997 – dico «solita» perchè ormai questa maggioranza ha deciso di delegare comunque tutto quanto al Governo – che riguarda la semplificazione delle politiche di bilancio e che di fatto ha esautorato noi poveri parlamentari della facoltà di emendare i capitoli. Pertanto, c'è per noi una doppia condizione negativa: la prima ci ha tolto quasi totalmente lo spazio di manovra; la seconda la interpreto – al di là delle belle parole che vengono sempre dette sul federalismo e l'autonomia – come una ulteriore centralizzazione di questo Stato che è ormai a mio parere ferocemente centralista. Lo dico perchè mi pare che nella riforma della legge elettorale in senso uninominale il parlamentare sia diventato quasi il portavoce del collegio, quindi di una realtà locale, e attraverso la presentazione di emendamenti – che alcune volte potevano anche essere localistici o elettorali ma altre volte potevano rappresentare effettivamente le esigenze del territorio si esplicava anche un certo grado di autonomia. Anche questa facoltà ci è stata tolta nella perfetta logica centralistica e autoritaria di questo regime.

Parlavo poco prima con un collega esperto di diritto costituzionale – io non lo sono – e mi diceva che laddove le facoltà del Parlamento vengono fortemente ridotte dal punto di vista della tecnica costituzionale si parla di regime. Bene, siamo in un regime perchè non possiamo più emendare i capitoli e le tabelle di bilancio. Noi abbiamo comunque voluto cimentarci in un esercizio che evidentemente è diventato puramente teorico e in questo senso interpretiamo un pò il pensiero degli altri colleghi: nessuno ha presentato emendamenti perchè di fatto questa possi-

bilità non c'è. Noi l'abbiamo voluto fare per puro spirito di bandiera e perchè restasse agli atti, però non possiamo fare a meno di denunciare questo stato di cose. Mi sembra che il Ministro ci abbia confortato in questa visione perchè ci ha detto testualmente che il Governo emanerà delle leggi, magari servendosi dello strumento del decreto delegato.

PRESIDENTE. Si tratta di disegni di legge.

CASTELLI. Il Ministro ha parlato sempre di provvedimenti. Provvedimento è un sostantivo di carattere generale che può riguardare diversi strumenti normativi – ma non devo certamente insegnarlo a lei –, pertanto penso che la mia osservazione potesse essere anche fondata. In ogni caso il Ministro ci ha anche detto che impiegherà tutti i fondi, quindi anche quelli speciali in tabella B. Ne prendo atto; ciò andrà bene a questa maggioranza che è del tutto subalterna al Governo, scelta assolutamente legittima, per carità. Questa è una maggioranza subalterna al Governo visto che quest'ultimo ci ha comunicato che come Parlamento non avremo alcuna libertà di manovra poichè l'Esecutivo impegnerà tutti i fondi speciali.

In considerazione del fatto che senza disponibilità finanziaria nessuna legge sui trasporti può essere fatta, prendo atto che anche quest'anno non legifereremo alcunchè in materia. Vorrei pertanto sottolineare che una riforma importante come quella del trasporto pubblico locale non potrà proseguire il suo *iter* parlamentare e anche questo mi sembra un dato significativo. C'è poi il dato tragicomico che i senatori Villone, Elia e tutti gli altri super esperti costituzionali – che io ammiro anche se non riescono a distinguere un autobus da una littorina – stanno affrontando tali questioni nella cosiddetta «Bicameralina» Bassanini.

Questo il quadro desolante e non condivisibile nel quale ci permettiamo di portare alla vostra attenzione i nostri modesti emendamenti, tutti caratterizzati da una filosofia simile, a parte un paio che illustrerò poi in modo più compiuto. Noi abbiamo provato a realizzare un esercizio di contenimento della spesa pubblica.

Visto che si parla di contenimento ma poi in realtà si aumentano sempre le tasse, vorrei innanzitutto chiedere al Ministro un chiarimento. Corre voce che per quanto riguarda la nuova tassa di circolazione si voglia introdurre un'imposta proporzionale alla potenza degli autoveicoli pari a 6.000 lire per cavallo; anche considerando che abbiamo presentato degli emendamenti in materia vorrei sapere se c'è qualche fondamento in questa notizia – ci sarebbe da rabbrivire – o se è un boato incontrollato che circola nei corridoi del Palazzo.

Per quanto riguarda gli emendamenti, vorrei segnalare il tab.10.7 che, nei limiti del possibile, visto che come tutti sappiamo dobbiamo agire sulle unità previsionali di base, propone di finanziare i sistemi idroviali. Mi fa piacere che il Ministro abbia detto che il Governo intende favorire il cabotaggio fluviale, il quale, come lei sa, al momento è sostituito dal trasporto su ruota visto che di fiumi navigabili in pratica in Italia non ce ne sono. Comunque, dobbiamo pur dare qualcosa a questo benedetto sistema idroviale padano-veneto, che a me risulta, e vor-

rei il conforto della massima espressione del potere in senso trasportistico, essere stato «prosciugato» degli ultimi fondi disponibili dal disegno di legge n. 2206.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Nel senso che sono stati impiegati proprio a quello scopo.

CASTELLI. Infatti noi abbiamo votato a favore di tale provvedimento, però se vogliamo fare una legge che favorisca il cabotaggio fluviale dobbiamo pur realizzare i canali ed i fiumi navigabili. Noi abbiamo pertanto presentato questo emendamento, quanto meno per mantenere in vita il consorzio ivi operante, che in un anno rischia di chiudere per asfissia ed inedia. Questo è quanto ci sentiamo di dire in questo momento confidando nella comprensione dei colleghi per quanto riguarda l'emendamento tab.10.7.

CARPINELLI. Signor Presidente, l'emendamento tab.10.24 si propone il trasferimento di 800 milioni dalla voce «Lavoro marittimo e portuale – opere marittime e portuali» alla voce «Navigazione e traffico marittimo – funzionamento» al fine di mettere a disposizione del Servizio escavazione porti marittimi una somma corrispondente per la razionalizzazione del lavoro degli addetti al servizio stesso. Si tratta di una razionalizzazione volta a far funzionare al meglio questo servizio, che allo stato attuale registra interruzioni intollerabili per quanto riguarda l'ormeggio e la successiva utilizzazione dei mezzi per l'escavazione. Questi fondi sono finalizzati alle competenze accessorie del personale e valgono solo per un esercizio finanziario.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792*. Signor Presidente, per quanto riguarda la riforma del trasporto pubblico locale il collega Castelli sa che l'espressione di pareri in materia e la verifica periodica dello stato di attuazione della stessa è di competenza della Commissione parlamentare di cui all'articolo 5 della legge n. 59 del 1997, perchè così ha deciso il Parlamento. Si tratta quindi di un organo diverso dalla Commissione bicamerale per le riforme.

CASTELLI. Ci sono più o meno gli stessi personaggi.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792*. Ritengo poi che le formulazioni delle tabelle siano equilibrate e quindi esprimo parere contrario all'insieme degli emendamenti, rimettendomi al Governo per quanto riguarda gli emendamenti tab.10.7, illustrato con particolare attenzione dal collega Castelli, e tab.10.24 del collega Carpinelli.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Il Governo esprime parere favorevole agli emendamenti tab.10.7 e tab.10.24.

Volevo però cogliere l'occasione per rispondere ad una delle affermazioni del senatore Castelli. Se un Governo prevede delle risorse in tabella B, successivamente è abbastanza naturale che tenda ad impiegarle. Poi, se il Senato o la Camera dei deputati presenteranno emendamenti che impegneranno parte di queste risorse, mi sembra evidente che noi le impegneremo. L'operazione che intendiamo realizzare sul cabotaggio fluviale è molto consistente: si tratta di 200 o 300 miliardi di lire.

Se la mia affermazione politica abbastanza impegnativa (visto che viene presentata in questa sede) valesse a far ritirare l'emendamento tab.10.7, potremmo affrontare la questione in modo organico. La cifra ripeto – è di 200 o 300 miliardi per lo stato del Po, sia per la foce che per il lungo corso. Se si trovasse, pertanto, un accordo in questo senso, preferirei affrontare – ripeto – la questione in un contesto più complessivo, assumendomi l'impegno formale ad inserire nel provvedimento che presenteremo al Parlamento il recupero di risorse per un massimo di 200 o 300 miliardi finalizzate a questo scopo.

Sugli altri emendamenti presentati esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.1.

LAURO. Signor Presidente, intervengo per preannunciare che il Gruppo Forza Italia voterà a favore dell'emendamento tab.10.1. Riteniamo, infatti, che lo Stato debba essere sempre meno vorace e che questa rappresenti una possibilità per il Ministro di dare un segnale, riducendo effettivamente anche le spese per «Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro».

BOSI. Signor Presidente, con quest'unica dichiarazione di voto intendendo fare riferimento a tutti gli emendamenti presentati dai colleghi della Lega Nord-Per la Padania indipendente a questa tabella: intervengo quindi per svolgere una considerazione di carattere generale.

Apprezzo molto lo sforzo che i colleghi della Lega Nord hanno voluto intraprendere per fornire il loro apporto alla discussione su un disegno di legge finanziaria, con annessi e connessi, che si presenta in parte fatalmente e in parte per scelta assolutamente bloccato. In questa sede, infatti, non vi sono le opportunità per intervenire, sul piano della proposta politica, sulla revisione e riconsiderazione delle scelte strategiche e sulla filosofia che sottendono a questa manovra. Resta solo il margine per interventi emendativi predisposti soltanto secondo una «piccola ingegneria dei tasselli», operazione che francamente non ci interessa non ci entusiasma e non ci appartiene.

Ripeto che apprezzo molto lo spirito e l'intento che ha mosso i colleghi della Lega Nord: se lo disprezzassi, verrebbe meno anche la necessaria capacità elaborativa su fatti marginali, che pure appartiene al parlamentarismo, all'attività dei membri delle Camere nelle sedi istituzionali e nelle Commissioni. Oggettivamente, però, le stesse dichiarazioni rese qui dal collega Castelli vanno nella direzione di attribuire a questi apporti emendativi il significato di una sostanziale manifestazione di impotenza.

Pertanto, pur confermando il mio personale riconoscimento per questo tipo di sforzo, ritengo che, per come esso si caratterizza, sia inopportuno cimentarci in una opera emendativa.

Colgo l'occasione rappresentata dagli emendamenti presentati dai colleghi della Lega Nord per spiegare come mai, attraverso un ragionamento di segno diverso, non ho ritenuto di operare sullo stesso piano e con le stesse modalità dei senatori Castelli e Peruzzotti: intendo, infatti, perseguire un certo tipo di opposizione (che svolgeremo nelle sedi competenti, fino all'esame in Aula) di disegno più generale e diverso, non intervenendo con un'operazione di microassestamento e microingegneria. Ritengo, però, che sia vero quanto affermato dal senatore Castelli sul fatto che non si debba circondare di disprezzo il tentativo dei singoli parlamentari di intervenire a questo livello, anche per tutelare specifici interessi di territorio (che considero peraltro consoni e legittimi), pur affermando che il taglio della nostra opposizione a questa manovra si sviluppa su un ragionamento diverso.

Preannuncio pertanto che, per tali considerazioni, non voterò a favore degli emendamenti presentati dai colleghi della Lega Nord-Per la Padania indipendente ed eventualmente da altri senatori sui restanti settori, ma mi asterrò, riservandomi la possibilità di effettuare valutazioni compiute nella sede delle ulteriori dichiarazioni di voto.

BORNACIN. Signor Presidente, noi siamo perfettamente d'accordo con quanto affermato dal collega Bosi poc'anzi sull'inutilità di presentare emendamenti che avrebbero realmente scarsa possibilità di incidere sulla manovra finanziaria presentata dal Governo. D'altro canto, però, concordo sullo spirito che ha spinto i colleghi della Lega Nord a presentare questi emendamenti, e cioè la necessità di contenere le spese. È vero che si tratta di piccoli tasselli, come affermava poc'anzi il senatore Bosi; tuttavia, se questi piccoli tasselli di contenimento della spesa venissero realizzati non soltanto nel Parlamento, ma anche nelle regioni, nei comuni e negli enti locali e pubblici, probabilmente tutto questo fiume di denaro (piccoli rivoli che poi diventano fiumi piuttosto consistenti) non costringerebbe il Governo, qualunque esso sia, a presentare ogni anno manovre finanziarie da 28.000 o da 80.000 miliardi di lire (come quella dell'anno scorso); non costringerebbe il Governo a tagli agli enti locali, non costringerebbe il Governo a tagli a spese essenziali, che purtroppo mettono in difficoltà comuni e regioni; poi magari alcune spese superflue non vengono toccate.

Per questi motivi, cogliendo solo questo spirito negli emendamenti dei colleghi della Lega, Alleanza Nazionale esprimerà un voto favorevole.

TERRACINI. Signor Presidente, in questo *week-end* mi sono posto il problema se presentare o meno emendamenti. Il discorso lo ha già affrontato il collega Castelli ma vorrei aggiungere brevemente alcune cose. Noi non abbiamo mai la possibilità di far passare un emendamento. Qui c'è una chiusura totale da parte della maggioranza nei riguardi delle nostre proposte emendative.

In questo caso, volendo fare un'esercitazione, avremmo potuto presentare decine di emendamenti, allungando certamente i tempi del dibattito in Commissione; non l'abbiamo fatto, però lo sforzo della Lega in questo caso di indicare una strada di riduzione della spesa rientra perfettamente nelle regole del nostro programma parlamentare e quindi io personalmente voterò a favore di tutti gli emendamenti che tendono a ridurre la spesa mentre mi asterrò su quelli di tipo compensativo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.2, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.3.

LAURO. Signor Presidente, l'emendamento in questione rientra nell'ottica di quello precedente, ma in questo caso il miliardo tolto al Gabinetto e agli uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro andrebbe alla Motorizzazione civile e ai trasporti in concessione.

Riteniamo che questo miliardo potrebbe essere utile perchè finalizzato alla scrittura di regole che pongano sulla stessa base imprese pubbliche e private nella gestione di servizi, eliminando i privilegi delle imprese municipalizzate in materia creditizia e fiscale, favorendo la trasformazione in Spa delle stesse imprese municipalizzate per procedere poi alla loro effettiva privatizzazione, vale a dire alla cessione sul mercato da parte dell'ente locale della quota di controllo della società.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, visto che vengono fatte considerazioni di ogni genere vorrei farne una anch'io, rivolgendomi ai colleghi della maggioranza.

È sinceramente umiliante, signor Presidente, per un parlamentare constatare che comunque il lavoro svolto nel formulare questi emendamenti ai più non interessa assolutamente. Gran parte dei componenti della maggioranza che magari vota contro questi emendamenti non sa nemmeno di che cosa si sta parlando.

Lo ha detto bene il senatore Lauro: noi proponiamo delle riduzioni di spesa e una delle caratteristiche di questa coalizione che sostiene il Governo dovrebbe essere anche quella – per lo meno era così nei programmi elettorali – di ridurre la spesa.

Prendiamo atto che le nostre proposte in questo senso non vengono accettate dal Governo e nelle sedi più opportune naturalmente – è un nostro diritto – lo faremo presente agli elettori, perchè fino a prova contraria sono loro che hanno a disposizione lo strumento per decidere chi governerà in caso di prossime elezioni in questo paese; e siccome non

sta scritto sulle tavole di pietra, signor Presidente, che questa coalizione governerà per altri cinquant'anni questo paese, mi auguro che questo possa avvenire al più presto.

Naturalmente rivolgo anche un appello ai colleghi della Commissione, che una volta tanto potrebbero decidere indipendentemente dalle indicazioni che provengono dalle segreterie di partito e dal Governo, perchè sulle riduzioni di spesa dovremmo essere in teoria tutti d'accordo.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.* Signor Presidente, in realtà non c'è alcuna riduzione di spesa ma solo spostamento di fondi all'interno dei vari capitoli. Si tratta ovviamente di un'operazione legittima, nel senso che si dà un'indicazione o un'altra rispetto alla destinazione di fondi il cui importo globale rimane invariato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.3, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.4, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.5.

LAURO. Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole a questo emendamento, che comporta una riduzione di 80 miliardi per la Motorizzazione civile e i trasporti in concessione.

Si dovrebbe meglio valutare la problematica dei PUT (Piani urbani del traffico) che non sono ancora stati approvati. Vista l'abnorme situazione – il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con la Motorizzazione civile, non è stato in grado ad oggi di inviare commissari *ad acta* nelle varie città – riteniamo sia giusta una riduzione di spesa.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.5, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.6, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.7.

CASTELLI. Signor Presidente, prendiamo atto delle dichiarazioni del Governo e lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 10.8.

LAURO. Signor Presidente, voteremo a favore dell'emendamento tab.10.8 sottolineando che, nonostante gli ordini del giorno approvati da questo Parlamento, per quanto riguarda l'aviazione civile non si è ancora riusciti a determinare i canoni aeroportuali italiani, il che avrebbe consentito anche maggiori entrate per il settore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.8, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.9, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.10, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.11, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.12, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.13, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.14, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.15, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.16, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

(Seguono le operazioni di voto).

Essendo dubbio il risultato della votazione, procediamo alla controprova.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.17.

TERRACINI. Signor Presidente, come preannunciato, mi asterrò dalla votazione di questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.17, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.18, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.19, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.20, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

CASTELLI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento tab.10.21.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione dell'emendamento tab.10.22.

LAURO. Signor Presidente, per la verità su questo emendamento siamo in grande difficoltà. Infatti, l'incremento degli stanziamenti in favore della navigazione e del traffico marittimo ci farebbe certamente piacere, e per questo motivo saremmo sostanzialmente favorevoli, tenuto conto delle opinioni che più di una volta il Ministro ha manifestato riguardo ai problemi del cosiddetto Registro *bis* e ad altri aspetti. Ciò che ci lascia perplessi è il constatare che tali attività sono strettamente collegate a quelle di *transshipment*, che dai dati in nostro possesso registrano una riduzione del gettito pari a circa 100 miliardi; tali maggiori stanziamenti

menti potrebbero essere impiegati proprio per ripianare tale perdita. E vero che nel disegno di legge collegato sono previste misure volte ad incentivare il *transshipment*, che secondo le previsioni dovrebbero produrre un incremento del traffico tale da favorire diversi porti italiani; occorre però sottolineare che in Italia disponiamo di un solo porto che svolge un'attività siffatta, quello di Gioia Tauro, e che la quasi totalità delle navi operanti nel settore batte bandiera straniera

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.22, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.23, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.24.

CÒ. Signor Presidente, voterò a favore di questo emendamento perchè va incontro ad un'esigenza reale. Il servizio escavazioni porti è attualmente paralizzato, nel senso che non è posto in grado di svolgere l'attività cui è destinato. In attesa di una riforma, che mi auguro molto rapida, la quale potrebbe per esempio realizzarsi attraverso la creazione di una società separata che gestisca questo servizio, credo che la previsione di questo emendamento vada nella giusta direzione; oltretutto, essa riguarderebbe solamente l'anno 1998. Per tali ragioni voterò a favore.

CASTELLI. Signor Presidente, noi su questo emendamento manifestiamo delle perplessità che cercherò di motivare. Quando qualche legislatura fa è stata fatta la riforma del sistema marittimo portuale – tra l'altro devo dire che in larga parte ci lavorarono i parlamentari del Pds – la scelta di fondo fu quella di non creare un modello organico, cioè ciascun porto con una sua ben precisa funzione all'interno di un sistema. Per cercare in qualche modo di superare il sistema delle compagnie uniche, che tanti danni ha prodotto in Italia in quest'ultimo secolo, in un'ottica autonomistica che il Pds ha più volte mostrato nelle passate legislature – e oggi non so per quale strano male oscuro ha completamente abbandonato –, si decise allora che ciascun porto doveva essere assolutamente autonomo ed in grado di operare in concorrenza con tutti gli altri. Tra l'altro – prima si è parlato di tasse di ancoraggio –, si era anche stabilito che i porti non avrebbero dovuto ricevere fondi dallo Stato, ma che gli stessi dovevano recuperare attraverso la propria operatività le risorse necessarie al proprio funzionamento.

In questo caso, invece, si segue una logica esattamente opposta: ancora una volta si utilizzano fondi dello Stato per finanziare un servizio il cui costo, in realtà, dovrebbe essere pagato dal porto stesso; si parla, infatti, di escavazioni di porti, ma stando alla vecchia logica con cui era

nata la riforma questa operazione avrebbe comunque dovuto far parte di quanto ciascun porto si sarebbe dovuto procurare in piena autonomia. Proprio questo, infatti, era lo spirito che animava la riforma (che io ho vissuto anche in Comitato ristretto in cui come sapete, non vengono più redatti i relativi verbali) che poi, a mano a mano, si è perso.

Non condividiamo, pertanto, l'impostazione di fondo e voteremo contro l'emendamento tab.10.24.

ERROI. Signor Presidente, il Partito popolare italiano voterà contro l'emendamento tab.10.24, perchè si tratta di porti che hanno estremamente bisogno di eseguire opere e di essere resi agibili e, inoltre, vi è un reale bisogno di creare posti di lavoro. Anzi, mi ha meravigliato il voto favorevole del collega Cò: di fronte alla necessità di creare posti di lavoro, noi continuiamo ad «abbattere» i costi per la realizzazione di opere che impiegano manodopera; peraltro, si tratta solo di 800 milioni di lire ed è ridicolo fare riferimento ad «opere» per lavori di tale importo. In ogni caso, sono contrario alla soppressione.

LAURO. Signor Presidente, il Gruppo Forza Italia voterà in senso contrario all'emendamento tab.10.24 per quattro ragioni ben precise, anche se - per la verità - avremmo potuto decidere con maggiore cognizione di causa se fosse stata data risposta alle interrogazioni che in merito abbiamo presentato ormai da mesi.

Il primo motivo riporta a quanto già affermato dal senatore Castelli. Vorrei ricordare che l'indagine conoscitiva sui portuali è stata ormai definita, eppure (e ciò ha costituito oggetto di una nostra interrogazione alla quale non abbiamo ancora ottenuto risposta) Genova continua ad erogare contributi a favore dei portuali.

Il secondo motivo riguarda il fatto che al personale delle navi in servizio siano state riconosciute più di sette ore di straordinario al giorno, nonostante esso sia rimasto a casa, al riposo, dal momento che tutte le navi sono state ferme per un periodo. Tenuto conto del problema dei porti in Italia, vorremmo conoscere i motivi per cui, nonostante - ripeto - lo straordinario pagato e i costi fino ad oggi sostenuti, alcuni porti non vengano dragati da anni.

Il terzo motivo riguarda il fatto che non riteniamo possa essere penalizzato il settore del servizio traffico e navigazione proprio per le problematiche evidenziate dallo stesso Ministro, per il problema del cabotaggio e del registro-bis. Riteniamo giusto, infine, quanto sostenuto dal senatore Carpinelli, nel senso che forse tale problema poteva essere risolto con l'emissione del decreto di classificazione dei porti, che il Ministro della marina mercantile non ha ancora effettuato.

CARPINELLI. Signor Presidente, intervengo preannunciando che anche il mio Gruppo, ovviamente, voterà a favore di questo emendamento perchè la somma in esso prevista serve per pagare gli oneri aggiuntivi ai lavoratori del servizio escavazione porti. Nel caso in cui esso venisse respinto, considerato il modello organizzativo del lavoro, la produttività verrebbe ridotta al minimo: infatti, dal momento in cui si parte

dall'ormeggio per arrivare al centro del porto e quello in cui si inizia l'escavazione, scadrebbe il tempo di lavoro degli addetti che, a quel punto, teoricamente dovrebbero tornare in banchina. Pertanto, innestando un meccanismo di lavoro articolato su più turni, si pone la necessità di prevedere oneri aggiuntivi per il pagamento del personale.

Non si tratta di una precisazione rispetto a quanto affermato dal senatore Erroi, ma solo di permettere a coloro che hanno l'incarico di svolgere quel tipo di servizio di poterlo effettuare.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.24, presentato dal senatore Carpinelli.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.25, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.26, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.27, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.28.

LAURO. Signor Presidente, intervengo per preannunciare che il Gruppo Forza Italia voterà a favore di questo emendamento, sperando che il demanio marittimo e porti si decida a presentare al Ministro e alle competenti Commissioni parlamentari il decreto sulla classificazione dei porti italiani.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.28, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.29, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.10.30, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.10.31.

LAURO. Signor Presidente, intervengo in dichiarazione di voto.

Qualche minuto fa il governatore della Banca d'Italia, dottor Fazio, presente oggi in Senato in sede di audizione alle Commissioni SJ e V riunite, ci ha riferito che nella nuova manovra finanziaria verranno ridotti i trasferimenti alle Ferrovie dello Stato per un importo di circa 1.000 miliardi di lire.

Voteremo, pertanto, a favore dell'emendamento tab.10.31 proprio perchè riteniamo necessario dare un segnale in merito.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.10.31, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto favorevole alla 5^a Commissione sulle tabelle 10 e 10-bis e sulle parti ad esse relative del disegno legge finanziaria n. 2792.

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

LAURO. Annuncio la presentazione di un rapporto di minoranza.

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

È approvata.

Riprendiamo ora l'esame delle tabelle 11 e 11-bis e delle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria.

Ricordo che nella seduta antimeridiana abbiamo concluso il dibattito.

BESSO CORDERO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.* Signor presidente, rinuncio alla replica e mi rimetto alla relazione che ho svolto.

MACCANICO, *ministro delle comunicazioni.* Gli onorevoli senatori conoscono le linee generali della politica del Ministero riguardo le poste dalla relazione annuale al Parlamento prevista dall'articolo 8, comma 5 della legge 29 gennaio 1994, n. 71. Posso aggiungere che il Ministero ha svolto una costante attività di vigilanza sull'ente poste in quest'ultima fase. Soprattutto ha provveduto a segnalare all'Ente le rilevanti discrasie in termini di qualità dei servizi, rilevando al tempo stesso i problemi da risolvere per il miglioramento degli stessi; ha evidenziato l'eccessiva rigidità del costo del lavoro che si ripercuote necessariamente sulla politica degli investimenti; ha richiamato l'Ente poste sull'esi-

genza di specifiche iniziative per migliorare il servizio postale prima di procedere all'ampliamento dei servizi, anche attraverso la costituzione di apposite società; ha provveduto ad analizzare i dati economico-finanziari dell'esercizio in corso, correlandoli con i risultati ottenuti negli esercizi pregressi e segnalando la necessità di riconciliare dati che nel passaggio da una contabilità finanziaria ad una economica possono risultare a volte apparentemente inattendibili.

Devo informare altresì la Commissione che siamo arrivati ad un passaggio molto importante per la vita dell'Ente poste nel prossimo futuro. Nel comitato costituito insieme al Tesoro e alla Presidenza del Consiglio abbiamo raggiunto un'intesa sugli indirizzi da parte dell'Ente poste, indirizzi che ho illustrato anche ai sindacati e rispetto ai quali si è raggiunto un accordo quasi completo. Naturalmente la relativa direttiva dovrà essere presentata al Consiglio dei Ministri e spero che si riesca ad esaminarla nella riunione di giovedì prossimo. Si tratta di un fatto importante perchè segna un notevole cambiamento di linea, nel senso che si abbandona la considerazione dell'Ente poste come soggetto al quale bisogna esclusivamente tagliare fondi, trasferimenti, compensi per i servizi prestati, e si imbocca invece una strada di risanamento e sviluppo.

In questa direttiva si stabiliscono *target* molto precisi: ad esempio, raggiungere risultati convergenti con gli *standard* realizzati a livello europeo in tema di qualità e caratteristiche dei servizi prestati, realizzare un incremento di almeno il 25 per cento della produzione aggregata dell'azienda, ottenere che il servizio di *core business*, cioè il servizio di recapito, possa raggiungere almeno l'80 per cento di corrispondenza consegnata in un giorno. Si tratta di obiettivi molto ambiziosi e tutto questo, ovviamente, mantenendo inalterato il livello occupazionale, quindi evitando qualsiasi talio. Nella direttiva è prevista anche una regolamentazione dei rapporti con la Cassa depositi e prestiti per i servizi di banco-posta e per i compensi relativi ai servizi di banco-posta che l'Ente espleta. Infine devono essere individuati bene i costi e gli oneri del servizio universale. A fronte di questo c'è un impegno di investimenti nell'ordine di 3.000 miliardi per il prossimo quinquennio e la immediata trasformazione in società per azioni a partire dal 1° gennaio 1998.

Si tratta di un impegno importante anche perchè tale direttiva è direttamente correlata con le disposizioni originariamente collocate nel comma 8 dell'articolo 2 del disegno di legge finanziaria (attualmente trasferite nel disegno di legge stralcio n. 2792-bis e che ci si ripromette di inserire nell'articolo 30 del disegno di legge collegato n. 2793) nonché con le disposizioni riguardanti l'EPI recate dall'articolo 30 del disegno di legge n. 2793. Quindi abbiamo una perfetta integrazione tra la direttiva e le disposizioni di finanza pubblica che saranno tra breve esaminate anche da questa Commissione. Ciò significa la possibilità di una svolta nel sistema postale in breve tempo.

Ovviamente, dopo l'approvazione della direttiva, noi prevediamo anche un protocollo d'intesa con i sindacati, impegno che avevamo assunto nell'ultimo incontro del Comitato dei Ministri con le parti sociali. Ci sarà anche un piano di ripresa preparato dall'amministrazione

dell'Ente, che sarà l'altra faccia di questo stanziamento pluriennale per investimenti nelle imprese.

Questi sono gli elementi importanti e interessanti, che riguardano un risanamento dell'Ente poste affinché sia veramente all'altezza dei servizi europei, perchè questo è l'obiettivo che ci poniamo. Non dobbiamo nasconderci che l'Ente poste rispetto agli altri enti europei ha una gamma di servizi riservati piuttosto ristretta (penso, ad esempio, alla Francia). Questo naturalmente implica che l'Ente poste utilizzi appieno la straordinaria rete che possiede: si tratta di circa 15.000 uffici postali disseminati nel paese. Occorre quindi che i prodotti che deve collocare in un mercato libero siano aumentati e questa è la più grande sfida che abbiamo davanti. È chiaro che maggiore efficienza c'è nel *core business*, maggiore capacità si ha nel poter collocare i servizi a valore aggiunto ai quali ho fatto riferimento.

Mi pare che nella discussione il senatore Lauro abbia toccato anche l'argomento delle interrogazioni. Vorrei dare alcuni dati. Gli atti di sindacato ispettivo riguardanti il Ministero delle comunicazioni al 5 ottobre 1997 erano in totale 1.447. Rispetto ad essi era stata data risposta a 793 atti, vale a dire il 55 per cento dei documenti presentati. Raffrontando questo dato con quello relativo agli altri Ministeri, mi sembra che si tratti di una percentuale molto alta.

Bisogna anche tenere conto che il Ministero delle comunicazioni non ha un'organizzazione capillare sul territorio e siccome svolge soprattutto funzioni di vigilanza sull'Ente poste e sulla Rai, è chiaro che dopo la cognizione di un'interrogazione vi sono dei tempi tecnici per acquisire anche dagli enti interessati gli elementi per la risposta. Voglio però assicurare la Commissione che in questo settore pongo la massima attenzione a che venga data risposta nel modo più ampio e sollecito possibile agli atti di sindacato ispettivo presentati dai parlamentari. Esistono queste difficoltà oggettive che naturalmente è difficile eliminare, però per quanto riguarda il nostro Ministero faremo tutto il possibile perchè questa percentuale cresca sempre più in futuro.

LAURO. Signor Presidente, questa mattina avevamo chiesto al Ministro anche altre risposte affinché ci fosse consentito di intervenire nel merito del provvedimento.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, capisco che sia difficile per ognuno di noi comprendere l'andamento del mondo, soprattutto quando è governato da un Regolamento, ma noi, dopo la relazione del senatore Besso Cordero, abbiamo svolto la discussione e ascoltato la replica del Ministro; dobbiamo pertanto passare all'esame degli emendamenti.

LAURO. Signor Presidente, vorrei chiederle di rinviare l'esame della tabella relativa al Ministero delle comunicazioni. Vorrei far notare che la replica del Ministro ha coperto in realtà solo il 50 per cento degli argomenti trattati nelle mie interrogazioni e solo il 12 per cento dei quesiti in esse posti. Non so se questo è

avvenuto anche per le interrogazioni presentate dalla maggioranza; per quanto riguarda l'opposizione però siamo in questa situazione.

PERUZZOTTI. Signor Presidente, intervengo per appoggiare la richiesta di sospensione avanzata dal senatore Lauro, facendo mie le sue motivazioni. Visto che si è fatto riferimento alla seduta di questa mattina, vorrei sottolineare che anche noi avremmo voluto sentire dal signor Ministro qualche cosa di più in ordine alla problematica che in questi giorni è emersa e che penso sia conosciuta alla maggioranza dei parlamentari. E una questione che tocca in modo particolare i tabaccai, i quali si sono rivolti a tutti i parlamentari chiedendone l'intervento; non può essere quindi un problema sconosciuto ai componenti della maggioranza tanto meno al signor Ministro. Avremmo quindi gradito che il signor Ministro in sede di replica ci fornisse qualche delucidazione in proposito.

BORNACIN. Signor Presidente, vorrei unirmi a quanto testè proposto dal senatore Lauro e a quanto detto dal collega Peruzzotti riguardo la vicenda dei tabaccai. Credo che ognuno di noi abbia la casella parlamentare piena di lettere di tabaccai del proprio collegio. Ciò considerato mi piacerebbe disporre di una risposta chiara in merito a questa vicenda da parte del signor Ministro.

TERRACINI. Signor Presidente, anche io intendo aderire alla proposta del senatore Lauro. Vorrei solo far notare che questa mattina alle 11,45, cioè esattamente un'ora e quarantacinque minuti dopo il suo inizio, la discussione relativa alle tabelle di bilancio di nostra competenza era già esaurita; in questa stanza 24 persone si sono riunite per risolvere in un'ora e tre quarti i problemi della finanziaria relativi ai lavori pubblici ed alle comunicazioni ! Non so se questo sia il modo corretto di lavorare.

Avrei molte cose da chiedere al Ministro; una per tutte: come si fa a pensare che un Ente, che già non funziona perchè normalmente davanti agli sportelli ci sono code chilometriche, possa veder aggiunte alle proprie competenze altre esclusive di vendita? Ciò non solo farà peggiorare la situazione agli sportelli ma probabilmente metterà in crisi anche la categoria dei tabaccai cui vengono sottratti i servizi che essi hanno sempre regolarmente svolto. Vorrei sapere la ragione per cui si è pensata una cosa del genere; così facendo faremo perdere ulteriori soldi all'Ente poste e scontenteremo i tabaccai.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di sospendere l'esame delle tabelle 11 e 11-bis, relative al Ministero delle comunicazioni, avanzata dal senatore Lauro.

Non è approvata.

Onorevoli colleghi, preciso che la questione dei tabaccai rientra nell'ambito del disegno di legge collegato e non riguarda la tabella in

questione. Quindi, inviterei i colleghi ad utilizzare bene il nostro tempo; se non vogliamo rispettarci reciprocamente – anche se sarebbe auspicabile – rispettiamo almeno la carta stampata: quando parliamo di un argomento riferiamoci esclusivamente a quello.

La questione dei tabaccai riguarda il disegno di legge collegato e infatti lo stesso senatore Parola, nel corso della sua replica, ha precisato che nel redigere il parere affronterà anche tale argomento. Ciò considerato, poichè dobbiamo esprimere un parere in materia, non possiamo fare altro, tanto meno presentare emendamenti.

Senatore Terracini, in questa Commissione per ciascuno di noi prima ancora della logica vale il Regolamento e se è troppo faticoso occuparsi del Regolamento si abbia almeno il buon senso di non «violentarlo».

TERRACINI. Signor Presidente, trovo ingiustificate le sue affermazioni: io ho sempre rispettato il Regolamento, avevo chiesto semplicemente una risposta circa la logica applicata in questo caso.

PRESIDENTE. Senatore Terracini, rispettare il Regolamento significa prendere la parola al momento opportuno. Noi abbiamo completato la discussione e vi è già stata la replica del Ministro.

Passiamo all'esame e alla votazione degli emendamenti alle tabelle 11 e 11-bis. Ne do lettura.

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

Tab.11.1

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

N. 4.1.2.1 – Concessioni e autorizzazioni - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

Tab.11.2

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 – Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro - Funzionamento:

CP: - 1.400.000;

CS: - 1.400.000.

Tab.11.3

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Segretariato generale - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Tab.11.4

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Segretariato generale - Funzionamento:

CP: - 1.400.000;

CS: - 1.400.000.

Tab.11.5

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Segretariato generale - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

N. 4.1.2.1 – Concessioni e autorizzazioni - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

Tab.11.6

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.2.1 – Segretariato generale - Accordi ed organismi internazionali:

CP: - 800.000;

CS: - 800.000.

N. 5.2.1.1 – Pianificazione e gestione delle frequenze - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 800.000;

CS: + 800.000.

Tab.11.7

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 3.1.1.0 – Affari generali e del personale - Funzionamento:

CP: - 10.000.000;

CS: - 10.000.000.

Tab.11.8

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 3.1.1.0 – Affari generali e del personale - Funzionamento:

CP: - 15.000.000;

CS: - 15.000.000.

Tab.11.9

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 3.1.1.0 – Affari generali e del personale - Funzionamento:

CP: - 10.000.000;

CS: - 10.000.000.

N. 5.2.1.1 – Pianificazione e gestione delle frequenze - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 10.000.000;

CS: + 10.000.000.

Tab.11.10

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Concessioni e autorizzazioni - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

Tab.11.11

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Concessioni e autorizzazioni - Funzionamento:

CP: - 1.800.000;

CS: - 1.800.000.

Tab.11.12

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Concessioni e autorizzazioni - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

N. 4.1.2.1 – Concessioni e autorizzazioni - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

Tab.11.13

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Concessioni e autorizzazioni - Funzionamento:

CP: - 800.000;

CS: - 800.000.

N. 4.1.2.1 – Concessioni e autorizzazioni - Controllo emissioni radioelettriche:

CP: + 800.000;

CS: + 800.000.

Tab.11.14

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 5.1.1.0 – Pianificazione e gestione delle frequenze - Funzionamento:

CP: – 400.000;

CS: – 400.000.

Tab.11.15

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 5.1.1.0 – Pianificazione e gestione delle frequenze - Funzionamento:

CP: – 300.000;

CS: – 300.000.

Tab.11.16

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.1.0 – Regolamentazione e qualità dei servizi - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

Tab.11.17

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.1.0 – Regolamentazione e qualità dei servizi - Funzionamento:

CP: – 900.000;

CS: – 900.000.

Tab.11.18

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.0 – Istituto superiore P.T. - Funzionamento:

CP: – 3.000.000;

CS: – 3.000.000.

Tab.11.19

CASTELLI, PERUZZOTTI

Alla tabella 11, Ministero delle comunicazioni, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.0 – Istituto superiore P.T. - Funzionamento:

CP: – 4.000.000;

CS: – 4.000.000.

Tab.11.20

CASTELLI, PERUZZOTTI

PERUZZOTTI. Signor Presidente, anche in questo caso valgono le considerazioni svolte in precedenza dal senatore Castelli in merito alla tabella 10: i margini di emendabilità sono talmente limitati che abbiamo ritenuto opportuno intervenire su queste tabelle proponendo esclusivamente dei trasferimenti; uno dei trasferimenti più importanti riguarda un argomento di estrema attualità e cioè il controllo delle emissioni radioelettriche.

Questi emendamenti non hanno naturalmente la pretesa di essere approvati, sono comunque un nostro contributo affinché ci si possa rendere conto che il nostro Gruppo parlamentare è comunque sensibile alle problematiche ambientali e non solo a quelle. Non intendiamo certo violentare il Regolamento, signor Presidente, con la presentazione di questi emendamenti o con le disquisizioni che a volte si fanno nell'ambito di questa Commissione. Le rammento che in democrazia, e fino a prova contraria c'è ancora una parvenza di democrazia in questo paese, la parola non deve essere tolta alle opposizioni ma si deve permettere a quest'ultime di poter svolgere adeguatamente il proprio lavoro nella sede istituzionale.

PRESIDENTE. Senatore Peruzzotti, non le sarà sfuggito che io, sulla base del Regolamento, difendevo la necessità di passare all'esame degli emendamenti da lei presentati insieme al senatore Castelli.

BESSO CORDERO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.* Signor Presidente, mi riallaccio a quanto espresso dal senatore Peruzzotti, peraltro con estrema correttezza. In effetti c'è un denominatore comune che comprende tutti gli emendamenti presentati: si propone di effettuare degli storni che poi vengono imputati su due voci «Pianificazione e gestione delle frequenze – controllo emissioni radioelettriche»

e «Concessioni e autorizzazioni – controllo emissioni radioelettriche». L'entità di questi trasferimenti, credo che non sfugga nemmeno al collega Peruzzotti, non mi sembra però risolutiva rispetto alle voci su cui essi vengono imputati. Questi emendamenti possono essere considerati come ispirazione, come raccomandazione e come testimonianza dell'importanza dell'argomento, ma nella logica dei numeri mi sembra che gli emendamenti, così come sono stati presentati, soprattutto per le quantità che riportano, non possano essere accolti. Pertanto, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

MACCANICO, *ministro delle comunicazioni*. Signor Presidente, mi associo alle considerazioni testè svolte dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.11.1.

LAURO. Signor Presidente, voteremo a favore di questo emendamento perchè, anche se riguarda una cifra minima (un miliardo di lire), rappresenta un segnale che bisognerebbe dare a cittadini che, di fronte alla richiesta di sempre maggiori tagli alla spesa, finiscono con l'avere sempre peggiori servizi. Questa mi sembra la strada sulla quale ci siamo incamminati e d'altra parte proprio oggi il governatore della Banca d'Italia, dottor Fazio, ha riconosciuto tale fenomeno.

Ribadisco, pertanto, che voteremo a favore dell'emendamento tab.11.1.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.11.1, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.11.2.

LAURO. Signor Presidente, anche se non si tratta di una riduzione di spesa, ma di una compensazione, riteniamo che sia più giusto andare verso il controllo delle emissioni radioelettriche. Sono state presentate molte interrogazioni proprio perchè i canali televisivi non si vedono bene, eppure la gente deve per forza pagare il canone, e non ha altre possibilità. Mi riferisco, in particolare, alle isole minori, alle località montane e a tutte quelle zone dove, nonostante non vi sia una buona ricezione del segnale, il canone deve essere comunque pagato.

Riteniamo opportuno, pertanto, che venga ridotta la spesa per «Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – funzionamento» in favore del capitolo per «Concessioni e autorizzazioni controllo emissioni radioelettriche».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.11.2, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.3, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.4, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.5, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.6, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.11.7.

LAURO. Signor Presidente, preannuncio che il Gruppo Forza Italia voterà a favore di questo emendamento, proprio perchè ritiene che gli accordi e gli organismi internazionali non vengano rispettati in Italia: mi riferisco alla normativa su GSM/DF, per la quale attualmente i marittimi sono costretti a frequentare dei corsi all'estero che l'Ente poste non ritiene validi. Pertanto, è necessario agire in questo senso, visto che alla comunità europea la questione interessa complessivamente: non è solo un problema legato a parametri, ma alla cultura e all'adeguamento a regole internazionali.

Purtroppo, in mancanza di un'adeguata preparazione, i nostri comandanti rischiano addirittura di perdere la loro qualifica solo perchè potrebbero non riuscire a passare tale esame integrativo: è come se un medico, che ha sempre svolto la sua professione, debba sostenere un esame il cui esito negativo non gli permetterebbe più di fare il medico.

Ripeto, quindi, che voteremo a favore dell'emendamento tab.11.7.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.11.7 presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.11.8.

TERRACINI. Signor Presidente, su questo emendamento vale quanto ho detto poc'anzi a proposito della precedente tabella, poichè anch'esso rientra tra quelli che comportano una riduzione delle spese.

Preannuncio comunque che voterò a favore di tutti gli emendamenti presentati, fatta eccezione per quelli di tipo compensativo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.11.8, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.9, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.10, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.11, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.12, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.13, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.14, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.15, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.16, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.11.17.

LAURO. Preannuncio che voteremo a favore di questo emendamento nonostante esso riguardi la qualità dei servizi offerti: ciò è strano perchè noi vorremmo servizi di qualità superiore! È strano altresì che ancora oggi, per motivi di sicurezza, nelle poste italiane non vi possano essere *toilette* per i poveri pensionati che vanno a ritirare la pensione; nè vi sono persone in grado di parlare lingue estere, neanche nelle località turistiche. Ricordo a tale proposito un episodio: un turista ha cercato di inviare un telegramma in Germania da un ufficio postale italiano, naturalmente al Sud, ma l'impiegato non ha accettato il testo pensando che si trattasse di un linguaggio in codice!

In ogni caso, la riduzione di un miliardo prevista in questo emendamento rappresenta un fatto positivo: si tratta, infatti, di un miliardo in meno che i cittadini italiani dovranno spendere!

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.11.17, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.18, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.19, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.11.20, presentato dai senatori Castelli e Peruzzotti.

Non è approvato.

Resta ora da conferire il mandato a redigere il rapporto favorevole alla 5^a Commissione sulle tabelle 11 e 11-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 2792.

Propongo che tale incarico sia affidato allo stesso relatore alla Commissione, senatore Besso Cordero.

CASTELLI. Signor Presidente, desidero intervenire in sede di dichiarazione di voto.

Approfitto in modo strumentale (ma credo di non andare al di là di quanto previsto dal Regolamento) di tale dichiarazione di voto per preannunciare che esprimeremo voto contrario non tanto sul mandato al relatore, quanto sul funzionamento dell'Ente poste italiane.

Approfitto altresì della presenza del ministro Maccanico per sapere – ribadendo il contenuto di una interrogazione che abbiamo presentato se a lui risulti che (fatto che potrebbe essere molto grave) il presidente

dell'Ente poste abbia stretti rapporti di parentela con uno dei massimi *leader* sindacali. Non ho ancora ricevuto risposte ufficiali in merito, ma in caso affermativo ciò la direbbe molto lunga sui rapporti tra sindacato e potere che esistono nel nostro paese.

TERRACINI. Signor Presidente, dal momento che il senatore Besso Cordero ha già anticipato quale sarà il mio voto, voglio ribadire il nostro voto contrario: infatti, riteniamo che questo provvedimento non sia assolutamente compatibile con le promesse fatte in precedenza, non dall'attuale Ministro, ma da altri prima di lui, sull'Ente poste.

Si era parlato ad un certo punto di trasformare una parte del personale in concessionario di un servizio postale nei piccoli centri: non se n'è più saputo niente, è un discorso dimenticato. Non penso che ogni volta che si cambia Ministro – e in Italia finora se ne sono cambiati molti – si debba cambiare la filosofia di un'azienda.

L'Ente poste che, dopo quello che ha annunciato il Ministro, dovrebbe diventare Poste Spa entro l'1 gennaio, è in uno stato di decadenza spaventoso. Qui non si tratta di far polemica tra maggioranza e opposizione ma di riscontrare la situazione reale, che è tragica. Potrei citare molti casi; dico solo che per ritirare una raccomandata per altri presso l'ufficio postale si devono mettere quattro firme, non c'è possibilità di farsi sostituire da qualcuno se non andando da un notaio. Noi protestiamo contro questo andamento negativo e voteremo contro la proposta di parere favorevole.

BORNACIN. Signor Presidente, esprimo il voto contrario di Alleanza Nazionale, non soltanto per quanto è stato detto in Commissione questa mattina – anche con qualche ironia – sulla privatizzazione dell'Ente poste. Mi viene in mente il venditore di almanacchi di Giacomo Leopardi per cui l'anno successivo sarà sempre il migliore, per la privatizzazione delle poste ci troviamo nelle stesse condizioni.

Con questa dichiarazione di voto voglio anch'io sottolineare lo stato delle poste italiane. Comprendo le dichiarazioni e i buoni propositi del ministro Maccanico. Egli prima diceva che l'obiettivo è di arrivare a consegnare la posta entro le 24 ore. Vorrei elencarle signor Ministro le ho elencate al direttore delle Poste Cardi il quale non si è degnato di rispondermi – situazioni di importanti città italiane, anche dal punto di vista turistico, dove non la posta ma i telegrammi vengono consegnati addirittura dopo 48 ore.

C'è anche il problema, secondo me non secondario, del mantenimento o meno di tanti piccoli uffici postali soprattutto nelle zone montane e dell'entroterra. Si tratta di aree che si vedono chiudere le scuole per tutta una serie di scelte fatte dai provveditori su mandato del Governo, si vedono chiudere gli uffici postali. C'è un degrado continuo di queste zone nel momento in cui forse il rilancio della loro economia potrebbe contribuire in qualche maniera a quello dell'economia italiana.

Per questi motivi e su questo stato delle Poste, che tra l'altro non è sfuggito a questa Commissione se è vero, come è vero,

che ha fatto addirittura un'indagine conoscitiva in merito, esprimiamo un voto contrario.

Credo davvero sia necessario arrivare a considerare quello postale come un servizio ai cittadini e non, come è avvenuto fino ad oggi, un posto in cui mandare a pascolare parecchia clientela degli amici degli amici.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto e ricordando che molti dei temi oggetto di dichiarazioni di voto questa Commissione potrà riversarli nelle conclusioni della indagine conoscitiva testè citata dal senatore Bornacin, metto ai voti la mia proposta.

E approvata.

LAURO. Signor Presidente, mi riservo di presentare un rapporto di minoranza.

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

I lavori terminano alle ore 17,50.

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 1997

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

(2739 e 2739-bis) Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1998 e bilancio pluriennale per il triennio 1998-2000 e relativa Nota di variazioni

(Tabelle 9 e 9-bis) Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1998 e relativa Nota di variazioni

(2792) Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1998)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla Sa Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge nn. 2739 e 2739-bis (tabelle 9 e 9-bis) e del disegno di legge finanziaria n. 2792.

Ricordo che nella seduta antimeridiana di ieri si è svolta la discussione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria e la replica del relatore Sarto. Ha facoltà di parlare il Ministro dei lavori pubblici.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Signor Presidente, ho avuto modo di leggere dal resoconto gli interventi di commento al bilancio e al disegno di legge finanziaria per la parte di competenza del mio Ministero svolti nelle precedenti sedute e sono grato agli onorevoli senatori per alcuni spunti in essi presenti, che mi consentono, come sempre in queste occasioni, di fare un pò il punto della situazione relativamente alle attività svolte dal Ministero in quest'anno, per poi rispondere ad alcune domande particolari poste dai senatori.

Vorrei riassumerle in alcuni punti che molto brevemente vi citerò; in tutte le sedi opportune sono naturalmente disposto a fornire tutti gli approfondimenti necessari.

Abbiamo provveduto innanzitutto - e questo lo dico perchè è il fatto più importante anche se forse il più noto - a perseguire una strategia di riordino dell'attività nei lavori pubblici. Il lavoro di modifica alla legge-quadro sui lavori pubblici da voi svolto è di importanza fundamenta-

le; mi auguro che la Commissione riesca a favorire un rapido *iter* in Aula di tale disegno di legge senza per questo interrompere la sessione di bilancio.

Accanto alle modifiche alla legge-quadro sui lavori pubblici, nell'anno di mia competenza abbiamo anche emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 116 del 27 febbraio 1997, recante (il regolamento per la determinazione degli elementi di valutazione e di ponderazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa nella scelta dei progettisti, il cosiddetto decreto Karrer, nonché un decreto ministeriale del 28 aprile 1997 recante: individuazione del limite di anomalia delle offerte nelle gare di appalto. Abbiamo poi firmato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo n. 158 del 1995, attualmente in corso di registrazione alla Corte dei conti, inerente ai cosiddetti settori esclusi; tale provvedimento reca l'effettiva distinzione dei momenti in cui gli stessi restano esclusi o meno.

Abbiamo poi già ricevuto l'assenso del Comitato centrale dell'Albo nazionale dei costruttori ad un decreto ministeriale di revisione dello stesso, che invierò in settimana al Consiglio di Stato per il parere di competenza.

Come si può vedere la strategia di riordino delle regole è complessa; essa ha il suo perno nella modifica della legislazione, che si sta perseguendo con diversi strumenti normativi.

Il secondo obiettivo perseguito in questo esercizio finanziario riguarda il sostegno allo sviluppo economico ed all'occupazione tramite il rilancio delle opere pubbliche. Si tratta quindi del tentativo di rimettere in moto quante più opere possibili, scegliendo nella vasta gamma di quelle incompiute. Tale materia è strettamente collegata con il cosiddetto decreto «sblocca cantieri», che ha già consentito di riavviare 135 opere per 2 700 miliardi. Devo però rilevare, come sottolineato nella lettera che ho inviato a tutti i parlamentari, che il numero delle opere da sottoporre ai commissari ad acta si è molto limitato; devo pertanto evidenziare un'apparente contraddizione tra il continuo sentirmi ripetere che ci sono tantissime opere bloccate e la realtà: nessuno mi propone opere da sbloccare, indicando, nome, cognome e luogo.

Sempre al fine di rilanciare le attività produttive il 24 settembre 1997 è stata approvata la legge recante finanziamenti in materia di viabilità, di infrastrutture, di difesa del suolo e per la salvaguardia di Venezia, che consente di intervenire tra l'altro per ricollegare l'aeroporto della Malpensa alla rete viaria, di proseguire nell'opera di salvaguardia di Venezia e della sua laguna e di finanziare la cosiddetta variante di valico.

Si è poi proceduto quest'anno alla conclusione dell'iter procedurale di approvazione di tre grandi opere di interesse nazionale ed internazionale: il piano di sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino, la terza corsia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e il progetto di elettrodotto di scambio transfrontaliero Italia-Grecia, per il quale stiamo concludendo i procedimenti di autorizzazione.

Un altro grande passo verso il rilancio delle attività produttive tramite il nostro Dicastero è contenuto nell'articolo 1 del disegno di legge collegato alla manovra finanziaria: il rilancio dell'edilizia finalizzata ad una ristrutturazione e ad una rinnovata manutenzione del patrimonio edilizio residenziale del nostro paese, che ormai necessita più di manutenzione che non di nuove costruzioni. Tale programma persegue anche obiettivi più specifici, quali l'abbattimento delle barriere architettoniche, il raggiungimento di un maggior risparmio energetico, l'incentivazione fiscale delle ristrutturazioni immobiliari, l'adeguamento alle norme sismiche, nonché l'incentivazione della cablatura informatica delle città; si tratta di cinque obiettivi che si aggiungono alla proposta del Governo e che consentono di ottenere gli incentivi anche indipendentemente da un programma di ristrutturazione complessiva.

Un altro obiettivo conseguito dal nostro Ministero riguarda l'edilizia residenziale pubblica e la riqualificazione delle città. Il cosiddetto decreto «sblocca cantieri» con gli articoli 13 e 14 ha permesso ad un certo numero di Istituti autonomi case popolari di avviare i cantieri che avevano finanziato o comunque di trasformare quelli che svolgevano attività di manutenzione del loro patrimonio edilizio. I dati inerenti all'avvio di questo settore stimano in circa 1.600 miliardi di nuove attività le risorse messe in moto da questa operazione.

Abbiamo poi stipulato accordi di programma con 7 grandi città (Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma e Bari) e 35 comuni distribuiti in tutto il territorio nazionale, con finanziamenti dello Stato pari a 588 miliardi. La particolare caratteristica dei programmi di riqualificazione urbana è di attivare la partecipazione di altri soggetti pubblici e privati: sinora le risorse mobilitate sono pari a circa 5.500 miliardi di investimento.

Proprio ieri abbiamo avviato un nuovo modello di intervento di recupero urbano, destinando 200 miliardi per i cosiddetti contratti di quartiere; si tratta di interventi coordinati, materiali e sociali, destinati alle periferie per tentare di recuperare situazioni molto critiche delle nostre città.

La quarta linea politica riguarda l'avvio di una politica sociale della casa. Alla tabella A del disegno di legge finanziaria vi è infatti una specifica voce, che presenta stanziamenti di alcune centinaia di miliardi di lire per il 1999 e di 300 miliardi di lire per il 2000, associandoli a fondi che immaginiamo di mettere insieme con le regioni per organizzare un fondo sociale per le locazioni che consenta di aiutare coloro che avrebbero diritto ad usufruire dell'edilizia residenziale pubblica, ma che non vi possono accedere perchè non esistono fisicamente le case. Si tratta, quindi, di fornire alle regioni e ai comuni la possibilità di utilizzare tali fondi sociali per sostenere i ceti più deboli sul mercato delle abitazioni.

Abbiamo concentrato molto la nostra attività sul quinto punto, relativo alla prevenzione dal rischio idrogeologico come priorità di difesa del suolo. Nell'ambito dei fondi per le aree depresse, sia nel Mezzogiorno che nel Centro-Nord, il CIPE nel 1997 ha stanziato 970 miliardi di lire per il settore della difesa del suolo. Entro l'anno, poi, appalteremo

tutti gli 800 miliardi di lire di lavori bloccati a seguito delle alluvioni del Piemonte del 1994: si tratta di un'operazione straordinaria che ha visto distribuire le gare tra tutti i provveditorati per porli effettivamente nelle condizioni di agire.

Sono stati effettuati considerevoli passi in avanti sulla pianificazione: sono stati adottati i piani stralcio per la difesa dal rischio idraulico del bacino dell'Arno e della città di Firenze; sono state applicate misure di salvaguardia per Roma e il bacino del Tevere; si è approvato il piano del bacino del Tagliamento e quello del Liri-Volturno-Garigliano ed è imminente l'entrata in vigore definitiva del piano a tutela delle fasce fluviali del Po (che verrà completato entro l'anno).

Il sesto punto riguarda la riforma dei servizi idrici e l'infrastrutturazione idropotabile e di depurazione del Mezzogiorno. L'ultima grande infrastruttura che manca al nostro paese infatti è proprio il completamento della rete di distribuzione idrica nelle regioni meridionali. Su questo punto il Governo e il Parlamento hanno investito moltissimo, chiedendo un cofinanziamento europeo destinato al Programma operativo di risorse idriche nel Mezzogiorno che prevede 4.000 miliardi di investimenti: all'inizio di quest'anno sembrava che esso fosse a rischio per l'apparente incapacità di produrre progetti a questo scopo; poi, alla fine del mese di settembre, dopo le ordinanze di febbraio con cui abbiamo allargato e riordinato le possibilità di intervento, siamo riusciti ad ottenere il completamento della richiesta di finanziamento, immaginando che fosse opportuno infrastrutturare la rete idropotabile del paese anche sulla base delle distribuzioni interne ai comuni, e quindi delle reti degli acquedotti. Oggi abbiamo quattro progetti, tutti già impegnati, che vanno ben oltre i 4.000 miliardi di lire previsti; è stato, così, salvato completamente il finanziamento già previsto e abbiamo ottenuto la totale approvazione dell'Unione europea. Attualmente, infatti, sono in funzione oltre 50 cantieri, per circa 1.100 miliardi di lire, ed entro l'anno si apriranno cantieri per altri 600 o 700 miliardi di lire; tutti gli altri cantieri, fino al totale di 4.000 miliardi, dovranno essere aperti entro la metà del prossimo anno: ormai la *pipeline* sta spingendo con grandi forze e credo che questo sia un grande risultato.

Per quanto riguarda le infrastrutture portuali, abbiamo esaurito i residui perchè sono stati tutti allocati. Stiamo intervenendo nel Mezzogiorno e nel Centro-Nord anche con due progetti speciali – che meritano una particolare sottolineatura – relativi al porto di Ancona e a quello di Civitavecchia.

L'ottavo punto, infine, riguarda la riforma del settore autostradale e l'adeguamento della rete stradale di interesse nazionale: si tratta di un tema dibattuto da più di qualcuno. Si sta procedendo al riordino dell'intero settore delle autostrade, ma i due passi fondamentali sono stati quelli della predisposizione di uno schema unificato di piano finanziario tipo e di uno schema di convenzione tipo. Credo di poter affermare che oggi, per la prima volta da quando esistono le autostrade nel nostro paese, il Governo nell'esercizio dei suoi poteri ha predisposto uno schema, ha definito la tipologia contrattuale e ha stabilito altresì cosa vuole dalle concessionarie autostradali specificando le forme con cui

devono rendicontare le loro attività affinché possano fare chiarezza nei bilanci.

A partire da tali strumenti, il Governo sta riconsiderando i piani finanziari di tutte le concessionarie: è stato anticipato quello per Autostrade Spa, ai fini della privatizzazione, ed entro il 31 dicembre di quest'anno dovranno essere completati quelli relativi a tutte le altre 23 società concessionarie autostradali.

Per quanto attiene al settore della viabilità statale, dal punto di vista quantitativo quest'anno abbiamo messo in moto il programma triennale 1997-1999 dell'ANAS, con investimenti pari a 5.285 miliardi per il 1997 e a circa 18.000 miliardi per il triennio. A questi abbiamo aggiunto 1.000 miliardi per le opere inserite nel Quadro comunitario di sostegno, che ci hanno consentito di intervenire sulle tre priorità meridionali - l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la strada statale n. 106 «Ionica» e l'autostrada Messina-Palermo - su cui si vuole intervenire con maggiore insistenza e rapidità; in particolare, a giorni dovranno essere consegnati i primi cantieri dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e quindi si concluderà la fase più complicata delle autorizzazioni. Entro il mese di giugno del prossimo anno saranno pronti i progetti per tutti gli altri interventi, che potranno arrivare fino a 6.000 miliardi di lire: si tratta di un parco progetti sufficiente che nei prossimi tre anni alimenterà le aziende, anche con l'ammodernamento delle infrastrutture, e completerà al meglio il necessario collegamento con il Sud del nostro paese.

Riaffronterò più avanti la questione dell'ANAS perchè so bene che si tratta di un tema molto dibattuto. In questo periodo abbiamo impostato un ragionamento organizzativo che ha avuto una anticipazione molto particolare con il cosiddetto trasferimento-conferimento di deleghe di funzioni alle province autonome di Trento e di Bolzano. Come sapete, ciò è avvenuto ex articoli 55 e 56 della legge finanziaria di due anni fa ed è stato gestito dalla Commissione mista, ma abbiamo immaginato e comunque sperimentato una forma diversa di decentramento.

L'indicazione fornita dal Governo, che io ho ripetuto fin dal mio primo insediamento, è quella di studiare forme di trasferimento progressivo dell'attività di manutenzione e di gestione del patrimonio stradale alle regioni.

Il sistema stradale italiano, nella sua struttura fondamentale, è ormai compiuto: nel nostro paese, infatti, non dobbiamo cominciare a costruire le prime autostrade, ma dobbiamo rendere più funzionale l'intero sistema, mantenendolo, raccordandolo e bypassandolo; dobbiamo collegare aeroporti e interporti ai centri abitati per migliorare l'attraversamento di città più o meno grandi. Tuttavia, come in qualsiasi altro paese, vi è l'attività ordinaria, cioè quella di normale manutenzione e crescita del sistema, che è cosa diversa da quella di primo impianto, ma le attività di maggior dettaglio finiscono senz'altro per prevalere su quelle di revisione strategica.

La linea che stiamo seguendo è quella di evidenziare un momento centrale, che si preoccupi dell'evoluzione strategica del grande sistema, completando la grande rete autostradale e le vie di comunicazione, collegando l'ossatura fondamentale con i grandi porti e aeroporti e occu-

pandosi dei valichi e dei collegamenti con il resto del mondo: queste sono tutte funzioni strettamente «centrali». Tuttavia il centro deve anche divenire il vero interlocutore, e non solo il «concedente formale» delle concessionarie, in grado di controllare e far funzionare il sistema autostradale interno al nostro paese. Tutto il resto invece, la decisione se è più opportuno muoversi a Nord o a Sud del piccolo paese, di come bypassarlo, di come congiungerlo, non ha alcun bisogno di arrivare sul tavolo del funzionario dell'ANAS a Roma.

In questo senso l'attività di gestione del sistema – dove la gestione può arrivare fino al completamento locale del sistema stesso – andrà decentrata. A tal fine immaginiamo di utilizzare lo strumento del decreto delegato *ex lege* n. 59 del 1997 e una verifica verrà fatta nei prossimi giorni. Comunque, al di là della forma tecnica – noi immaginiamo che si possa seguire questa strada, altrimenti ne seguiremo un'altra – questa operazione verrà delineata entro i primi mesi del prossimo anno, entro i termini della riorganizzazione della pubblica amministrazione in qualche modo delineata dal decreto Bassanini.

In tema stradale abbiamo predisposto una serie di interventi per la sicurezza, sui quali magari ritornerò perchè ho visto che è un punto su cui si sono soffermate in particolare le vostre richieste. Mai come in quest'ultimo anno si è intervenuti in questa direzione, operando sui regolamenti e sui movimenti, per esempio, dei carichi pesanti, sulle zone urbane a traffico limitato, sulle modalità di gestione, sulla forma dei catarifrangenti o sulla tipologia di rifrangenza, cioè dai dettagli alle grandi cose, avviando tra l'altro una grande campagna pubblicitaria sulla sicurezza stradale che ha dato risultati rilevanti. Tra la nostra campagna pubblicitaria e quella della Presidenza del Consiglio, con tutte le cautele del caso, da due anni fa a quest'anno le cosiddette «morti del sabato sera» sono drasticamente diminuite. Spero che sia anche per altri motivi, ma sicuramente credo che pure la campagna pubblicitaria possa aver aiutato ad ottenere questo risultato. Noi comunque insisteremo in tal senso; stiamo trasformando questa attività da sporadica in sistematica perchè l'educazione dell'utente della strada è una componente di sicurezza che vale molto di più di quasi tutte le altre, dagli interventi fisici a quelli normativi o di altro genere.

Altra linea di lavoro è la preparazione del Giubileo del 2000, attraverso la gestione del piano su Roma e la gestione del Giubileo fuori del Lazio che dovrebbe far partire da oggi i trenta giorni entro i quali i comuni, gli enti e tutti gli interessati potranno presentare domanda in modo tale che entro novanta giorni – quindi entro il 22 gennaio del 1998 – si possa aver definito un piano di intervento anche fuori del Lazio. Abbiamo mantenuto le attività di nostra responsabilità e competenza sulle leggi speciali per Roma, Venezia e Reggio Calabria.

Per ultimo, abbiamo riavviato quest'anno una serie di rapporti internazionali per dare respiro europeo alle nostre politiche. Le politiche per i lavori pubblici erano quasi esclusivamente, come dire, del tipo che si guardavano dentro; ormai invece le grandi strategie di ammodernamento sono regole comuni, ci sono politiche comuni, c'è molto da imparare e anche da comunicare agli altri paesi. Abbiamo partecipato atti-

vamente a tutti i coordinamenti europei in materia e abbiamo puntato su due grandi progetti che il Ministero da quest'anno gestisce direttamente e non più attraverso il Ministero del bilancio: il programma Urban e il programma Interreg.

Il programma Urban si caratterizza perchè per la prima volta il rapporto diretto è Comunità europea-Governo centrale-comuni, quindi si mettono in moto tramite intervento su diverse città- ne abbiamo 16 in questo momento – circa 700 miliardi di stanziamenti comunitari a cui si aggiungono naturalmente i cofinanziamenti locali verso il recupero, la riqualificazione di aree urbane nel nostro paese.

Gli Interreg sono dei programmi transfrontalieri immaginati per far diventare quel che era un momento di confine un momento di scambio. Abbiamo praticamente completato il sistema relativo a questo piano, approvando tutti i progetti che riguardano l'arco alpino (con la Francia, con la Svizzera, con l'Austria, con la Slovenia e con la Croazia) e un programma complessivo che riguarda tutti i paesi, non solo quelli confinanti, del centro Europa e anche quelli confinanti attraverso il mare mediante rapporti con l'Albania, con la Grecia e con la Francia in relazione alla Corsica. Insomma, abbiamo avviato un insieme di progetti per un investimento totale di circa 1.700 miliardi per rendere più permeabili le nostre frontiere e per avviare quella rilettura dei programmi di sviluppo transfrontalieri che...

CASTELLI. Mi consenta la battuta, signor Ministro. Le nostre frontiere sono già fin troppo permeabili.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici*. Sono permeabili per alcuni fenomeni ma vi assicuro che abbiamo altri fenomeni su cui dovremmo rendere le nostre frontiere maggiormente permeabili. Non è mia competenza, ma la decisione di intervenire aiutando il completamento del corridoio n. S anche in Slovenia verso l'Ungheria è un'evidente dimostrazione dell'opportunità che il nostro paese non si preoccupi di arrivare soltanto con la sua strada alla frontiera ma che si preoccupi anche di quel che succede al di là dei confini nazionali.

In questo senso ho cercato di far sì che questo programma avesse un suo riferimento unitario. Il Ministero c'è e ha organizzato un suo ufficio in questa direzione. Questo lo dico perchè tutti coloro che vogliono essere informati o vogliono partecipare o suggerire qualche cosa in questa direzione saranno ben accolti. Abbiamo ripreso tutti i contatti con l'Unione europea, l'ONU, l'OCDE e il Consiglio d'Europa sulle strategie generali. Questo è il quadro generale che mi correva l'obbligo di darvi sulle attività intraprese.

Avendo appreso dal resoconto che erano state poste domande particolari ho ritenuto, signor Presidente, di dover dare questo panorama, altrimenti diamo sempre l'idea che le cose vengono fatte una dietro l'altra; vorrei invece mostrare come esista una strategia complessiva dietro l'attività del Governo.

MEDURI. Signor Ministro, nel corso del suo intervento lei ha nominato Reggio Calabria. Le sarei molto grato se potesse precisare meglio quel discorso.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici*. Il mio Ministero attraverso l'incarico per le aree urbane ha in «gestione» tre leggi speciali, quelle per Roma capitale, per Venezia e per Reggio Calabria.

Per quanto riguarda Reggio Calabria, abbiamo rimesso in moto la legge speciale relativa...

MEDURI. Io però non leggo alcun riferimento in tabella D...

COSTA, *ministro dei lavori pubblici*. Non ci sono maggiori finanziamenti.

MEDURI...e ho previsto un emendamento per rifinanziare la legge n. 246.

Le ricordo che in occasione della parata organizzata a Reggio Calabria lei ha detto che sarebbe stata rifinanziata la legge n. 246 del 1989. Io però non trovo traccia di questo rifinanziamento nella tabella D.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, non vorrei che adesso si aprisse un dibattito.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio per la sollecitazione. Io onestamente...

MEDURI. Voglio chiedere al Governo l'appoggio per l'emendamento che prevede il finanziamento di 100 miliardi nel 1998 per la legge n. 246 del 1989. Visto che lei ne ha parlato, adesso le chiedo esplicitamente in sede di approvazione di appoggiare l'emendamento che prevede il rifinanziamento di quella legge che lei a Reggio Calabria ha dichiarato di voler rifinanziare.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici*. Senatore Meduri, fin dal primo momento ho attivato la sollecitazione del Tesoro e quindi la mia risposta sarà che per quanto mi riguarda non posso far altro che confermare la necessità e l'opportunità di completare alcuni progetti e quindi di andare in questa direzione; mi auguro che le compatibilità finanziarie per l'equilibrio complessivo lo consentano.

MEDURI. Me lo auguro anch'io, altrimenti lei andrebbe contro la sua parola, espressa a Reggio Calabria in forma ufficiale davanti al vice presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Veltroni.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, ha visto che io non mi sono avvalso della mia facoltà di richiamarla all'ordine dei lavori...

MEDURI. E io la ringrazio, signor Presidente.

PRESIDENTE....non possiamo però far diventare questa eccezione un qualcosa di diverso.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Ho letto dal resoconto sommario l'intervento del senatore Peruzzotti e posso rispondergli che, almeno per quanto mi riguarda, non ci sono privilegi per questa o quell'altra area del paese ma un obiettivo riconoscimento di priorità necessarie per portare ad un livello adeguato di ristrutturazione l'intero patrimonio urbano.

Per quanto riguarda lo stato di maggiore o minore degrado di questa o quella autostrada, stiamo rivedendo la materia in occasione della ridefinizione delle convenzioni; in quella sede noi autorizziamo modifiche tariffarie, mirate al rifinanziamento o ad altro, sulla base di programmi che le stesse autostrade devono presentare per recuperare situazioni difficili. E quindi in quella stessa sede che cercheremo di dare la massima possibilità di risposta, di fatto consentendo quelle uniche forme di *project financing* che esistono nel nostro paese, perchè sono i cittadini che pagano i pedaggi a finanziare le attività. Agevoleremo al massimo questa attività e mi sembra che molteplici situazioni esistono diverse possibilità finanziarie delle stesse società. Noi siamo molto attenti a far sì che le attività delle società autostrade rimangano all'interno dell'oggetto principale loro proprio e che queste non vengano indirizzate al conseguimento di scopi non statutari. Se comunque mi verrà consentito, vorrei svolgere entro la fine dell'anno un consuntivo in materia.

PRESIDENTE. Signor Ministro, lei sa bene che il Governo può intervenire in ambito parlamentare quando lo ritiene opportuno.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Per quanto riguarda la funzionalità dell'ANAS, si sta aprendo una fase di ridefinizione dei compiti, dell'organizzazione e della strategia di questo istituto. Non possiamo però pensare che non siano necessarie risorse per effettuare tale operazione, come del resto avviene per qualsiasi organizzazione. In questo momento, come sempre accade in tali casi, mentre si organizza la sua ristrutturazione dobbiamo cercare di mantenere il più funzionale possibile la struttura attuale. Per quanto mi riguarda le linee di tale progetto sono indicate: trasferire le attività «ordinarie» di costruzione, gestione e mantenimento dei sottocomplessi stradali a livello decentrato, regionale o interregionale - vedremo il da farsi a seconda delle convenienze operative - e mantenere, invece, le capacità strategiche di definizione delle grandi infrastrutture e di controllo efficiente del sistema autostradale al centro. Questi sono i due compiti verso i quali indirizzare un'ANAS centrale e delle ANAS, che vedremo in che forma reinventare, decentrate. Mentre pensiamo a questo, dobbiamo fermarci un momento. Mi sembra che almeno dal punto di vista della programmazione dei bandi ci sia stato un considerevole aumento di attività e che si debba dare atto all'ANAS di aver compiuto uno sforzo considerevole per accelerare le sue attività, anche se la domanda di intervento e di attività di tutti i giorni è oggettivamente al di sopra di ogni possibilità

di farvi fronte. È tale constatazione che mi convince sempre di più che è impossibile rispondere se si continua a far passare tutte le decisioni per alcuni tavoli che debbono, ad esempio, affrontare il problema della circoscrizione del piccolo paese con la stessa procedura che deve essere seguita per la decisione del grande traforo.

Del cosiddetto decreto-legge sblocca-cantieri ho parlato prima e posso naturalmente fornire maggiori dettagli in merito. Le attività sono state messe in moto, molte si sono avviate per conto proprio per evitare l'applicazione di tale decreto, altre sono rientrate nel suo ambito operativo; non vi sono al momento grandi pressioni per l'utilizzo della norma prevista dall'articolo 13 di tale provvedimento e anche la norma contenuta nell'articolo 14 sta funzionando bene, avendo rimesso in moto gli investimenti. Le norme contenute agli articoli 10 ed 11, sempre di questo decreto-legge, hanno consentito un'attività consistente di avvio dei lavori nei centri storici; ad esempio Firenze ha registrato un numero notevole di interventi, autorizzazioni ed attività varie rientranti in quella procedura. Per quanto riguarda le attività più complessive inerenti agli altri finanziamenti messi in moto da tale normativa, credo che ciò rientri nella competenza di altri Ministeri, come ad esempio quello della sanità, dell'ambiente eccetera.

In ordine alla sicurezza stradale credo che vi sia poca informazione. In termini normativi si è operata una revisione del regolamento e del codice della strada per adeguare normative secondarie su alcuni punti. Sono poi stati effettuati provvedimenti più specifici, come le direttive sui piani urbani del traffico, che oggi, nonostante la collaborazione mostrata a livello comunale, sono state adottate dal 25 per cento, redatte dal 15 per cento ed in corso di redazione per il 20 per cento dei comuni. Abbiamo ora costituito un gruppo centrale volto ad identificare le ragioni per cui alcuni comuni mostrano poco interesse ad avviare i piani del traffico, nonostante la loro grande importanza. Comunque, grandi città come Torino, Milano, Genova, Bologna, Roma e Napoli li hanno già adottati e stanno quindi intervenendo in questa materia.

Abbiamo poi emanato una direttiva sull'accesso alle zone a traffico limitato, introducendo la possibilità del *road pricing*, per intervenire cioè al momento in cui i veicoli entrano nei centri storici e non soltanto quando vi sostano. È stato poi definito il disciplinare tecnico sulle scorte eccezionali e sono state emanate direttive sulla qualità delle pellicole retroriflettenti dei dispositivi di visibilità delle persone al lavoro. Sono stati poi emanati decreti riguardanti l'afflusso alle piccole isole e l'uso dei mezzi pesanti nei giorni di grande esodo e direttive sul lancio di sassi dai cavalcavia. È stata stipulata una convenzione inerente alle manifestazioni sportive su strada, al fine di evitare interferenze tra competizioni sportive e attività stradale. È stata emanata una direttiva sulle attività di fornitura dei beni e sulle caratteristiche dei materiali utilizzati nella costruzione delle strade, ad esempio i tipi di *guard-rail* impiegati. Si è fatta poi una grande campagna di sicurezza stradale sul valore della vita, sono stati distribuiti a 14.000 scuole medie *kit* di studio sul codice della strada e avviati e sostenuti 150.000 progetti educativi mirati su questo settore. Stiamo lavorando ad un piano nazionale per la sicurezza stradale

e ad un piano per la telematica applicata ai trasporti. Verranno adesso svolti alcuni esperimenti in alcune parti del paese al fine di gestire meglio l'uso di strutture date, laddove siamo in ritardo nei loro adeguamenti.

Per quanto riguarda il «CCISS – viaggiare informati», vorrei precisare che esso è gestito direttamente dal nostro Dicastero; invece, l'«Isoradio» è un servizio di competenza della società Autostrade Spa.

BORNACIN. Il servizio Isoradio di fatto non esiste.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Mi è stato detto che funziona su 2.000 chilometri della rete autostradale; qualcuno afferma che è operativo, altri che non è in funzione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli emendamenti.

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 – Gabinetto del Ministro - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

8ª-10.Tab.9.1

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella, 9 Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 – Gabinetto del Ministro - Funzionamento:

CP: - 1.200.000;

CS: - 1.200.000.

8ª-10.Tab.9.2

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella, 9 Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 1.1.1.0 – Gabinetto del Ministro - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

N. 5.1.2.1 – Coordinamento territoriale - Ente nazionale per le strade:

CP: + 1.000.000;

CS: + 1.000.000.

8^a-10.Tab.9.3

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Affari generali e del personale - Funzionamento:

CP: - 35.000.000;

CS: - 35.000.000.

8^a-10.Tab.9.4

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Affari generali e del personale - Funzionamento:

CP: - 40.000.000;

CS: - 40.000.000.

8^a-10.Tab.9.5

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Affari generali e del personale - Funzionamento:

CP: - 15.000.000;

CS: - 15.000.000.

N. 3.2.1.2 – Opere marittime - Interventi per Venezia:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

8^a-10.Tab.9.6

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 2.1.1.0 – Affari generali e del personale - Funzionamento:

CP: - 15.000.000;

CS: - 15.000.000.

N. 6.2.1.12 – Edilizia statale e servizi speciali - Interventi per Venezia:

CP: + 15.000.000;

CS: + 15.000.000.

8^a-10.Tab.9.7

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 3.1.1.0 – Opere marittime - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

8^a-10.Tab.9.8

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 3.1.1.0 – Opere marittime - Funzionamento:

CP: - 1.800.000;

CS: - 1.800.000.

8^a-10.Tab.9.9

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Difesa del suolo - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;

CS: - 1.000.000.

8^a-10.Tab.9.10

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 4.1.1.0 – Difesa del suolo - Funzionamento:

CP: - 1.500.000;

CS: - 1.500.000.

8^a-10.Tab.9.11

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 5.1.1.0 – Coordinamento territoriale - Funzionamento:

CP: – 800.000;

CS: – 800.000.

8^a-10.Tab.9.12

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 5.1.1.0 – Coordinamento territoriale - Funzionamento:

CP: – 700.000;

CS: – 700.000.

8^a-10.Tab.9.13

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.1.0 – Edilizia statale e servizi speciali - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

8^a-10.Tab.9.14

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.1.0 – Edilizia statale e servizi speciali - Funzionamento:

CP: – 900.000;

CS: – 900.000.

8^a-10.Tab.9.15

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.2.1 – Edilizia statale e servizi speciali - Manutenzione sedi uffici statali:

CP: – 5.000.000;

CS: – 5.000.000.

8^a-10.Tab.9.16

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 6.1.2.1 – Edilizia statale e servizi speciali - Manutenzione sedi uffici statali:

CP: – 10.000.000;

CS: – 10.000.000.

8^a-10.Tab.9.17

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.0 – Edilizia residenziale - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

8^a-10.Tab.9.18

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 7.1.1.0 – Edilizia residenziale - Funzionamento:

CP: – 900.000;

CS: – 900.000.

8^a-10.Tab.9.19

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 8.1.1.0 – Consiglio superiore dei lavori pubblici - Funzionamento:

CP: – 1.000.000;

CS: – 1.000.000.

8^a-10.Tab.9.20

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 8.1.1.0 – Consiglio superiore dei lavori pubblici - Funzionamento:

CP: – 1.100.000;

CS: – 1.100.000.

8^a-10.Tab.9.21

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alle unità previsionali di base sottoelencate, apportare le seguenti variazioni:

N. 8.1.1.0 – Consiglio superiore dei lavori pubblici - Funzionamento:

CP: - 1.000.000;
CS: - 1.000.000.

N. 5.1.2.1 – Coordinamento territoriale - Ente nazionale per le strade:

CP: + 1.000.000;
CS: + 1.000.000.

8^a-10.Tab.9.22

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 9.1.1.0 – Ispettorato tecnico - Funzionamento:

CP: - 570.000;
CS: - 570.000.

8^a-10.Tab.9.23

PERUZZOTTI, CASTELLI

Alla tabella 9, Ministero dei lavori pubblici, alla unità previsionale di base sottoelencata, apportare le seguenti variazioni:

N. 9.1.1.0 – Ispettorato tecnico - Funzionamento:

CP: - 3.000.000;
CS: - 3.000.000.

8^a-10.Tab.9.24

PERUZZOTTI, CASTELLI

Ricordo che gli emendamenti tab.9.23 e tab.9.24, presentati dai senatori Peruzzotti e Castelli, sono inammissibili; pertanto, non possono essere posti in votazione perchè andrebbero ad incidere su spese obbligatorie, a meno che non venisse contenuta la riduzione delle unità previsionali di base ivi prevista entro un limite di 570 milioni di lire (al posto, rispettivamente, dei 2 e 3 miliardi di lire previsti).

PERUZZOTTI. Signor Presidente, come ho già affermato ieri in fase di illustrazione degli emendamenti riferiti alle altre tabelle, ritengo che il margine di manovra sia stato abbastanza esiguo. Siamo riusciti comunque a presentare sulle unità previsionali di base emendamenti che prevedono ancora una volta tagli che andranno a vantaggio degli interventi per le opere marittime, del coordinamento territoriale delle strade,

dell'edilizia statale e dei servizi speciali per Venezia. Naturalmente, si tratta di poca cosa, ma i margini di manovra per presentare proposte concrete erano solo questi.

Ancora una volta puntiamo il dito sugli sprechi che si determinano nella pubblica amministrazione e nella gestione della cosa pubblica; abbiamo proposto, quindi, che tali fondi vengano stralciati dai capitoli di spesa per il personale e per la burocrazia a vantaggio di opere che riteniamo indispensabili, soprattutto per quanto riguarda Venezia, che naturalmente si trova in Padania!

Per quanto riguarda, poi, gli emendamenti tab.9.23 e tab.9.24, che il Presidente ha dichiarato inammissibili nella loro attuale formulazione, per il primo ci dichiariamo disposti a ridurre la cifra nei termini che egli ha indicato, e ritiriamo il secondo, ben sapendo che ciò non implicherà che voi li approverete!

Si intende, quindi, che nella nuova formulazione dell'emendamento tab.9.23 le parole «2 miliardi» saranno sostituite con le parole «570 miliardi».

Colgo l'occasione, poi, per ringraziare il signor Ministro per la puntuale elencazione che ha svolto del proprio programma; mi auguro e lo chiedo anche a lei, signor Presidente – che in un prossimo futuro, vista l'estrema disponibilità del Ministro (indirizzo un plauso al ministro Costa, uno dei pochi ad esporre in Commissione i fatti così come sono realmente, a mostrare rispetto per i Commissari e ad evitare di raccontare cose aleatorie), si possano organizzare incontri periodici, magari a distanza di qualche mese, che consentano di tenere sotto controllo la situazione del Ministero dei lavori pubblici.

SARTO, relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

COSTA, ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. Signor Presidente, anch'io devo esprimere parere contrario su tutti gli emendamenti presentati, ma vorrei spiegarne le ragioni.

Anche per la formulazione del bilancio del Ministero ho cercato di lavorare nel dettaglio: pertanto, per me tutte queste postazioni sono in un equilibrio molto precario e ogni piccolo spostamento mi metterebbe in grave difficoltà e in grande imbarazzo rispetto al lavoro svolto, dove tutto è già stato «ridotto all'osso»! Per citare in merito il caso più eclatante, evidenzio la richiesta di riduzione di un miliardo per le spese relative al capitolo «Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro»: il mio Ministero, invece, avrebbe bisogno di decuplicare l'importo previsto, perchè attualmente è carente proprio per quanto concerne le spese di direzione, di coordinamento e di elaborazione delle strategie. Allo stesso modo, potrei commentare tutte le voci nel dettaglio.

Pertanto, anche se apprezzo la strategia generale che ha ispirato la presentazione degli emendamenti volti a contenere le spese, non

posso accogliere alcuna delle proposte formulate, proprio perchè tutto l'insieme è particolarmente misurato.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

LAURO. Signor Presidente, intervengo in dichiarazione di voto sull'emendamento tab.9.1.

Oggi dichiariamo al ministro Costa la massima soddisfazione perchè finalmente ci ha fornito preziose informazioni ed è entrato nel dettaglio delle questioni. Almeno a livello parlamentare, quindi, se oggi dovessimo preparare una pagella (visto che lei, signor Ministro, in passato ne ha già ricevute alcune dai *mass media*), essa mostrerebbe il massimo voto consentito: spero che al Ministro interessi più una pagella attribuita in Parlamento che dai *mass media*!

Il ministro Costa ci ha fornito risposte che richiedevamo da tempo o delle quali talvolta non siamo stati soddisfatti: mi riferisco, in particolare, al piano urbano del traffico, per il quale la legge esiste e quindi dovrebbe essere attuata; altrimenti andremmo a fare discorsi *politically correct* oggi molto in uso - per cui il contenuto di una legge può essere considerato superato solo perchè sembra esservi al riguardo un diverso atteggiamento nel paese. A questo punto, però, bisognerebbe modificare la legge e non farla rimanere inattuata.

Grandi città come Roma non hanno ancora attuato il piano del traffico, ma noi voteremo a favore di questo emendamento proprio perchè, anche se riguarda importi ridotti, può rappresentare un segnale nell'ottica di ridurre in generale le spese e di dare una qualche indicazione ai cittadini costretti a pagare sempre maggiori tasse.

MEDURI. Annuncio anch'io il voto favorevole all'emendamento tab.9.1, a grandi linee per le stesse motivazioni espresse dal senatore Lauro. Mi differenzio però dal collega, signor Ministro, per il voto da darle in pagella. Io le nego la sufficienza! Io credo molto nella tecnica e speravo che un Ministro come lei non si adegua allo stile di tanti altri che sono soprattutto politici.

Ho sperato, guardando la finanziaria, di trovare riscontro nei dati, nelle cifre, nell'esposizione della filosofia, alle dichiarazioni che un Ministro dei lavori pubblici tecnico aveva fatto nella mia città in un particolare momento difficile e purtroppo non le ho trovate. Se dovessi darle io un voto, purtroppo sarebbe completamente diverso da quello che le assegnerebbe il collega Lauro.

Nel dichiarare il voto favorevole all'emendamento, rinnovo al Ministro l'invito ad occuparsi di una questione che ritengo molto rilevante. Certo, Venezia è importantissima e voteremo a favore degli interventi relativi a quella città, ma credo che in Italia fino a ora ci sia anche Reggio Calabria e credo che anche questa città meriti un pizzico di attenzione.

Signor Ministro, noi siamo abituati purtroppo da molto tempo a sentir pronunciare promesse che poi sistematicamente non vengono mantenute. Non so perchè lei, venendo a Reggio Calabria in un partico-

lare momento della storia di quella città, abbia promesso ufficialmente davanti al Vice Presidente del Consiglio dei ministri il rifinanziamento della legge n. 246 del 1989. Durante il suo intervento stamattina lei ha citato Reggio Calabria e, pensando ad una mia distrazione, le ho chiesto maggiori precisazioni; della legge n. 246 però non c'è traccia nella tabella D, tant'è vero che ho preparato un emendamento volto ad inserire in questa tabella – in cui ricordo vengono iscritte le leggi da rifinanziare – anche questa legge.

Le chiedo ufficialmente – e la prego di rispondermi, per cortesia che lei dia mandato al rappresentante del Governo in 5^a Commissione di dare parere favorevole all'emendamento che prevede 100 miliardi di rifinanziamento nel 1998 per la legge n. 246, che tra l'altro è indirizzata a progetti importanti per il risanamento della città di Reggio Calabria, penso soprattutto alla rete fognaria che risale ai tempi dell'altro regime.

Per questi motivi voterò a favore dell'emendamento tab.9.1 e chiedo al Ministro un pronunciamento preciso in Parlamento dopo quello fatto a Reggio Calabria e sistematicamente tradito.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, come presidente sono obbligato a ricordare – oltretutto c'è anche il resoconto stenografico – che alla domanda che lei ha posto il Ministro ha già risposto.

La risposta potrà essere da lei condivisa o non condivisa, ma il Ministro le ha già detto che per quanto riguarda il rifinanziamento della legge in questione lui lo considera auspicabile e giusto e che lo sosterrà; si augura che sia compatibile, naturalmente trattandosi di finanziaria, con le esigenze generali del bilancio.

MEDURI. Lo verificheremo nei fatti.

PRESIDENTE. Ecco, lo verificherà; ma insomma, in questi termini l'ho sentito io e comunque in ogni caso fa testo il resoconto stenografico che fortunatamente abbiamo.

Per evitare equivoci, ricordo ai colleghi che la proposta modificativa in votazione non riguarda la legge speciale relativa a Reggio Calabria.

Metto ai voti l'emendamento tab 9.1, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.2, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.9.3.

LAURO. Noi voteremo a favore anche di questo emendamento, nonostante preveda uno spostamento di risorse dall'unità previsionale:

«Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro Funzionamento» all'altra: «Coordinamento territoriale – Ente nazionale per le strade». Il Ministro ci ha parlato di alcuni interventi che sono stati effettuati e tra questi anche quello relativo alle isole minori italiane. Però, dovremmo tener presente che proprio per le isole minori italiane, dove ci sono strade dell'Ente nazionale per le strade, è stato vietato il raggiungimento proprio agli automezzi dell'Ente.

Spero allora che con questo miliardo in più al coordinamento territoriale si possano tenere in maggiore considerazione questi aspetti funzionali.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.9.3, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.4, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.9.5.

CASTELLI. Innanzitutto mi complimento con lei, signor Presidente, per i suoi studi filosofici; ciò significa che ha cercato di mettere in pratica gli auspici platoniani.

PRESIDENTE. Ho detto quali sono le mie inclinazioni.

CASTELLI. Speriamo di vederla presto al Governo in modo che migliori un pò il tasso centrista di questo Esecutivo ormai troppo sbilanciato a sinistra.

Questo emendamento va evidentemente nel senso di diminuire le risorse al centro per eventualmente destinarle alla periferia (questo sta scritto nell'emendamento: non è colpa nostra ma delle nuove disposizioni che regolano anche il processo emendativo alla finanziaria).

Approfitto di questa dichiarazione di voto per fare alcune considerazioni sulla questione dell'ANAS, per esprimere la preoccupazione come del resto ho già fatto ieri – per il fatto che il Parlamento si tende sempre più a bypassarlo. Questo l'ho detto di fronte al ministro Burlando; sento il ministro Costa esprimere delle considerazioni che vanno nello stesso senso e quindi – non ce n'è assolutamente bisogno – ho la conferma che l'orientamento dell'intero Governo è bypassare il Parlamento su decisioni che non sono soltanto di carattere operativo, per le quali quindi è anche giusto che si scelgano procedure più snelle che non quelle parlamentari, ma su decisioni fondamentali che ieri riguardavano la riforma del trasporto pubblico locale e oggi riguardano una riforma credo assolutamente fondamentale, quella dell'ANAS.

Vorrei ricordare ai colleghi - il Ministro lo sa benissimo - che l'ultimo piano triennale ANAS non è passato assolutamente per il Parlamento; ci è passato sopra la testa, anche se qualche esponente del Governo in via del tutto informale aveva garantito che invece sarebbe passato in Commissione. Non abbiamo visto nulla, ce lo siamo visti «calare» sulla testa e questo secondo me è già poco auspicabile.

Constato adesso che la riforma, credo in senso autonomista, dell'ANAS e quindi il tanto auspicato passaggio alle regioni di molte strade di interesse regionale passerà ancora una volta «sopra la testa» del Parlamento, perchè, come ho fatto notare ieri, non soltanto il decreto delegato è uno strumento nei confronti del quale il Parlamento dispone di armi spuntate, ma addirittura tale provvedimento non passerà in questa Commissione, che è quella che dovrebbe riunire gli esperti del settore, ma in una Commissione bicamerale. So benissimo che non si tratta della «Bicamerale», avevo infatti parlato di «bicameralina Bassanini» dove, e me lo consenta il senatore Vedovato, l'unico che «mastica» qualcosa di trasporti e di lavori pubblici è proprio lui, mentre gli altri sono tutti degli incompetenti. Insomma, se vogliamo definire oggettivamente la circostanza che chi è membro di una Commissione è esperto nelle materie di competenza della stessa, mi sembra che in quell'organo bicamerale il senatore Vedovato sia l'unico esperto; non so se vi sia qualche altro esperto della Camera, in ogni caso sono pochissimi.

Ciò considerato, colgo l'occasione per esprimere tutta la mia contrarietà. Vorrei un pò controbilanciare quanto sottolineato dal collega Peruzzotti dicendo che anch'io condivido la sua stima personale per il Ministro, però dal punto di vista politico sospendo il mio giudizio e devo con rammarico sottolineare che questo diventerebbe estremamente negativo se il Governo continuasse su questa strada, bypassando continuamente il Parlamento.

Vorrei poi dire al collega Meduri che a me risulta che Reggio Calabria sia a tutti gli effetti in Italia; sarebbe invece molto più interessante appurare se Venezia è in Italia.

MEDURI. Sicuramente.

LAURO. Signor Presidente, voteremo a favore di questo emendamento. Non si tratta di tagliare 40 miliardi agli Affari generali e del personale del Ministero, ma di rilevare che alcune disposizioni contenute nell'articolo I della legge n. 94 del 1997 riguardanti le note preliminari agli stati di previsione delle spese dei Ministeri e gli allegati relativi alla destinazione delle risorse alle singole realtà regionali, che avrebbero consentito una migliore lettura del disegno di legge di bilancio, purtroppo non trovano applicazione in queste tabelle.

Ciò ci mette evidentemente in condizione di lasciare tutto a livello centrale; del federalismo e del decentramento di cui tanto si parla non si trova alcun riscontro.

MEDURI. Signor Presidente, desidero ufficialmente affermare che per quanto ci riguarda dobbiamo prendere atto, come Calabria, che i

comportamenti dell'ANAS degli ultimi anni, tanto per essere molto chiari da quando al vertice dell'istituto c'è il dottor D'Angiolino, sono molto cambiati ed in positivo. Occorre cioè dare giusto riconoscimento all'operato dell'ente degli ultimi anni, anche se ci sono ancora delle disfunzioni, dovute soprattutto a carenza di personale tecnico nel comparto.

Allo stesso modo devo dire che condivido la serrata critica fatta dal collega Castelli per ciò che riguarda la mancata presentazione al Parlamento da parte dell'ANAS del Piano triennale delle strade; credo, però, sia una responsabilità politica, quindi del Ministero dei lavori pubblici più che della stessa ANAS. Non è accettabile che il Parlamento si veda passare «sopra la testa» un Piano triennale, dove spesso incidono volontà settoriali, magari anche di elementi regionali che rappresentano in teressi di parte. Auspico quindi che si prendano provvedimenti in merito affinché non accada più che il Parlamento non possa prendere coscienza e conoscenza del Piano triennale.

Signor Presidente, ho poi dei problemi a spiegare a me stesso – più che ai colleghi e a lei, così edotto in tutto – che se il tricolore è nato a Reggio Emilia il nome «Italia» è nato in Calabria; con buona pace del mio amico e collega Castelli, Venezia è in Italia e in quell'Italia cui diede il nome la Calabria.

In conclusione, esprimo il mio voto favorevole all'emendamento tab.9.5.

PRESIDENTE. Poichè si è parlato molto dell'ANAS, vorrei manifestare alla Commissione, anche sulla scorta della precisa e forte disponibilità manifestata dal Ministro, la mia intenzione di proporre all'Ufficio di Presidenza, che potremmo svolgere al termine di questa riunione, di fissare un appuntamento con il Governo a brevissima scadenza, prima degli adempimenti che il Ministro ha annunciato, per svolgere una discussione approfondita sull'ANAS sui progetti ad essa relativi. Credo che l'Ufficio di Presidenza non avrà difficoltà a condividere tale proposta.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.5, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.9.6.

LAURO. Signor Presidente, noi ci asterremo su questo emendamento per un motivo molto preciso. In esso si propone un trasferimento di 15 miliardi dalla voce «Affari generali e del personale – Funzionamento» alla voce «Opere marittime – Interventi per Venezia»; in effetti, si è verificato un mancato coordinamento governativo tra il Ministro dei lavori pubblici e quello dei trasporti e della navigazione proprio in materia di opere marittime, non avendo quest'ultimo ancora emesso, nè ancora inviato all'esame delle Commissioni permanenti, il decreto sulla classificazione dei porti. È chiaro che così facendo ha messo in grande

imbarazzo il Ministro dei lavori pubblici, perchè non disponendo di tale classificazione questo Ministero non sa su quali porti intervenire. È allora chiaro che si potrebbe prevedere Venezia, Napoli, Gioia Tauro o Palermo. Ciò non crea parità di condizioni, non dà la possibilità a noi parlamentari di intervenire in maniera adeguata.

BORNACIN. Signor Presidente, esprimo il voto favorevole a questo emendamento che riguarda opere marittime e interventi per Venezia. Il nostro voto favorevole è volto a ribadire che Venezia evidentemente si trova in Italia; esso nasce da due ordini di ragioni. L'intervento del Ministro, al quale credo poi risponderò in sede di dichiarazione di voto finale, ci porta un pò ad un modello di giudizio simile a quello del bicchiere mezzo vuoto e mezzo pieno: per il Ministro il bicchiere è mezzo pieno, per noi è mezzo vuoto.

Per quanto riguarda poi il discorso inerente al cosiddetto provvedimento Merloni risponderò in un momento successivo. Interverrò poi sulla cosiddetta legge Merloni, ma soprattutto per quanto riguarda l'ANAS ritengo davvero grave che non abbiamo potuto conoscere il piano triennale: abbiamo chiesto, infatti, all'ANAS di avere quel documento, nel quale vi sono realmente parecchie incongruenze.

Per quanto riguarda la tabella B, è previsto - molto lodevolmente, per la verità - un finanziamento di 100 miliardi di lire per il 1999 e di 180 miliardi per il 2000 come contributo per la realizzazione del collegamento autostradale Asti-Cuneo-Nizza e del famoso traforo del Mercantour, e del collegamento ferroviario Fossano-Cuneo-Ventimiglia. Per carità, nessuno discute questo tipo di finanziamenti, però vorrei ricordare al Ministro che il collegamento Asti-Cuneo-Nizza e il traforo del Mercantour hanno significato soltanto nel momento in cui verrà ultimato il tratto della statale n. 28; diversamente credo che si tratti di un'opera quasi del tutto inutile e, per certi versi, perfino dannosa.

La provincia di Imperia, nel luglio scorso, ha organizzato un convegno proprio in merito al traforo del Mercantour e all'autostrada Asti-Cuneo-Nizza. Tra l'altro, io sono stato uno dei parlamentari che hanno risposto alla sua lettera, relativa al secondo inserimento nell'elenco del provvedimento «sblocca cantieri», e ho segnalato la necessità di proseguire i lavori - già iniziati, ma poi bloccati - della strada statale n. 28.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.9.6, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.9.7.

TERRACINI. Signor Presidente, dal momento che il senatore Bornacin ha introdotto l'argomento relativo alla tabella B e agli stanziamenti per il collegamento autostradale Asti-Cuneo-Nizza e per quello ferroviario Fossano-Cuneo-Ventimiglia, vorrei fare una precisazione.

Ho notato che per raddoppiare il tratto ancora mancante della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia è stata stanziata la metà della cifra necessaria. Ritengo opportuno, pertanto, che gli stanziamenti accantonati per il collegamento ferroviario Fossano-Cuneo-Ventimiglia (visto che insistono sullo stesso territorio) siano assegnati fin d'ora al completamento della linea Genova-Ventimiglia, che è la ferrovia di frontiera più importante per il nostro paese nei riguardi della Francia.

Sarebbe opportuno, pertanto, che il Ministro ci spiegasse come mai sia stata operata questa scelta e se si sia determinata per una ragione particolare; se così fosse, ritirerei tutto quello che ho detto!

Preannuncio, ovviamente, che il mio Gruppo voterà a favore dell'emendamento tab.9.7.

PRESIDENTE. Non so se definire tali dichiarazioni «di voto» o «per i voti»; in ogni caso, il tempo previsto dal Regolamento viene chiaramente garantito a chiunque voglia usufruirne!. Voglio far presente, però, che in questa sede dobbiamo far riferimento alla tabella relativa al settore dei lavori pubblici e non a quella dei trasporti, e che l'unità previsionale della quale l'emendamento in esame propone un aumento riguarda Venezia e non la Liguria.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.7, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.8, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.9, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.9.10.

LAURO. Signor Presidente, intervengo in dichiarazione di voto, preannunciando che voteremo a favore di questo emendamento, e credo che la maggioranza non porrà particolari difficoltà visto che si tratta soltanto di una riduzione di un miliardo di lire.

Vorrei ricordare che in questa manovra finanziaria è stata prevista complessivamente una diminuzione di 110 miliardi di lire (da 420 a 310 miliardi) proprio sugli stanziamenti per la difesa del suolo, relativi all'unità previsionale di base 7.2.1.6 del Ministero del tesoro. Ciò non è compatibile con le esigenze di un intervento regionale in questo comparto e contrasta con i tassi di sviluppo tendenziali (più 14,6 per cento) rispetto al 1997 della spesa in conto capitale prevista dal Documento di programmazione economico-finanziaria 1998-2000.

Evidentemente si è trattato di un errore ed il nostro voto è volto proprio a segnalarlo; in caso contrario, infatti, noi avremmo valutato una posizione diversa.

Per questo motivo, a nome del mio Gruppo, comunico che presenteremo un rapporto di minoranza su tutto il provvedimento.

PRESIDENTE. Scusatemi colleghi, ma forse sono incorso in una distrazione per la quale pregherei i presentatori di venirmi in aiuto: gli emendamenti tab.9.10 e tab.9.11 riguardano la tabella relativa al settore dei lavori pubblici, ma come competenza (sapete che vi sono competenze disgiunte) la 13^a Commissione permanente del Senato; pregherei, pertanto, i presentatori di ritirare tali emendamenti perchè, se venissero approvati, si determinerebbe un problema.

CASTELLI. Signor Presidente, accedendo alla sua richiesta, ritiriamo gli emendamenti tab.9.10 e tab.9.11.

LAURO. Signor Presidente, sono costretto a fare mio l'emendamento tab.9.10 che i senatori Castelli e Peruzzotti hanno ritirato: in base a quanto previsto dalla tabella 9, infatti, vi è un'apposita direzione che tratta proprio la difesa del suolo (legge n. 183 del 1987).

Ritengo quindi che questo emendamento possa essere esaminato e pertanto – ripeto – lo faccio mio.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, mi sono rivolto alla cortesia dei presentatori e, ora, mi rivolgo anche alla sua. L'emendamento non pone, infatti, una questione di competenza del Ministero (nella quale chiaramente rientra), ma a lei non sfuggirà che il Ministro dei lavori pubblici ha due distinti interlocutori parlamentari in Senato, rappresentati dalla 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) e dalla 13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali).

Comunque, se vuole fare suo l'emendamento tab.9.10, non c'è problema e lo metterò ai voti. C'è solo il rischio che, in caso di sua approvazione, si determini un conflitto di competenza, ma non certo in sede governativa.

LAURO. Questo non può avvenire per il fatto che già ieri sera la Commissione ha terminato l'esame del provvedimento, per cui è chiaro che esso è già stato definito.

PRESIDENTE. Questo non c'entra, ed anzi porrebbe la questione ancora con più forza! Comunque non importa. Evidentemente non mi sono spiegato: forse la mia capacità di spiegazione ha un limite!

Metto ai voti l'emendamento tab.9.10, presentato dal senatore Lauro.

Non è approvato.

Ricordo che l'emendamento tab.9.11 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.12, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.13, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.14, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.15, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.9.16.

LAURO. Dichiaro il nostro voto favorevole a questo emendamento, che riguarda l'edilizia statale e i servizi speciali.

C'è spesso il problema che non si riescono a portare a termine gli interventi intrapresi. Noi tutti ricordiamo quanto avvenuto in Commissione riguardo il completamento della questura a Reggio Calabria; ebbene quell'impianto è ancora rimasto così, nè con il provvedimento in esame quella città potrà avere a breve una stazione di polizia funzionante.

Noi chiediamo che, così come si è fatto per i beni culturali, dove l'ultimo articolo della Merloni-ter prevede che ci possa essere la trattativa privata da parte del Ministero dei beni culturali o della sovrintendenza ai monumenti, anche per l'edilizia statale e i servizi speciali, in particolare modo quelli di tipo penitenziario, ci sia la possibilità di questa trattativa privata, perchè altrimenti è chiaro che c'è una differenza di trattamento, proprio per dar corso a quelle opere importanti. D'altra parte, nel decreto sblocca cantieri di cui si parlava non si trattava di mettere una persona, un commissario *ad acta*, che ha dei poteri sostitutivi?

Noi voteremo a favore di questo emendamento proprio perchè la riduzione della spesa porti a un migliore funzionamento.

PRESIDENTE. Non le sfuggirà, senatore Lauro, che questo emendamento non ha nulla a che fare con il problema che lei ha sollevato, perchè non si riferisce alla trattativa privata, anzi è un emendamento riduttivo, come le è chiaro.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.16, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.17, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.18, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento tab.9.19.

LAURO. Noi voteremo a favore di questo emendamento anche per sollecitare da parte del Ministro una revisione di quella che è la problematica dell'area napoletana. Il comune di Napoli, pur trattandosi di una zona sismica, non ha ancora proceduto al piano regolatore. Questo dovrebbe proibire l'intervento del CIPE per altre opere, invece ci risulta che il Ministero dei lavori pubblici continua ad indicare Napoli tra i provvedimenti esecutivi.

Voteremo pertanto a favore di questa riduzione dell'unità previsionale: «Edilizia residenziale-funzionamento», perchè non avendo a disposizione i dati relativi alle città e alle regioni non possiamo sapere se queste somme verranno affidate a Napoli o ad altre città.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento tab.9. 19, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.20, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.21, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.22, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento tab.9.23, presentato dai senatori Peruzzotti e Castelli, nel testo riformulato.

Non è approvato.

Ricordo che l'emendamento tab.9.24 è stato ritirato.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5^a Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792.

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

BORNACIN. Innanzitutto, signor Presidente, la ringrazio per aver fatto prima una distinzione tra dichiarazione di voto e la dichiarazione di voti, anche se ritengo che tutti gli atti politici, al di là del loro valore intrinseco, siano finalizzati alla ricerca del consenso. Per quanto mi riguarda mi riferivo a cifre contenute nella tabella 9, quindi credo tranquillamente di essere rimasto in argomento; non mi riferivo a vicende tipiche del collegio dalle quali di solito cerco di estraniarmi, ma ad un discorso che ha una validità economica non soltanto per una regione, dal momento che si parla molto di Europa, a collegamenti con l'Europa, perchè credo che non sfugga a nessuno che i collegamenti tra Piemonte e Nizza abbiano una validità di un certo tipo e i collegamenti tra il Piemonte e Ventimiglia e quindi il confine abbiano anche questi una valenza europea.

Ciò posto, devo dire, signor Ministro, che la sua replica non ci ha convinto per cui esprimeremo un voto negativo. Non ci ha convinto per quel che riguarda l'utilizzo dell'ANAS. Non si può riconoscere che l'ANAS è un grande strumento e tagliarne poi i finanziamenti nella finanziaria; non si può parlare di sicurezza stradale e poi stanziare per questo comparto estremamente importante parecchi miliardi per quel che riguarda consulenze e studi e lasciare tutto come era prima: non si può neppure – su questo non ho ricevuto alcuna risposta – dire che non ci sono soldi neppure per la manutenzione ordinaria, per l'edilizia pubblica residenziale e non procedere in alcuna maniera alla riforma degli IACP. Ho già detto ieri che ritengo estremamente contraddittorio che si dica questo e poi non si obblighino i comuni e gli IACP a portare avanti quel piano di vendite e di smobilizzo del patrimonio immobiliare di cui si parla da parecchi anni.

Per quanto riguarda poi anche gli stessi incentivi e sgravi fiscali per l'edilizia, ho già detto ieri che a mio parere sono estremamente contraddittori, nel senso che da un lato si procede a sgravi e a incentivi e dall'altro si costringono i comuni ad aumentare l'ICI. Tra le altre cose poi ne parlerò con i colleghi della Commissione finanze – ho visto che per ottenere questi incentivi bisognerebbe disporre del bonifico bancario. Questo secondo me è limitativo; dal momento che molte persone effettuano i pagamenti anche attraverso conti correnti postali finalizzati o all'amministrazione di condominio oppure alle stesse aziende, si potrebbe inserire anche tale strumento, ad esempio.

In relazione alla Merloni-ter voglio dirle, signor Ministro, che perlomeno da parte nostra c'era una grande disponibilità. Non altrettanta ne abbiamo trovata da parte del Governo su alcuni emendamenti che ritenevamo importanti e fondamentali. Evidentemente, se il Governo dimostrerà un'apertura diversa su alcuni emendamenti, credo che l'atteggiamento di Alleanza Nazionale su un eventuale passaggio veloce in Commissione e in Aula potrà essere diverso. Con questo dichiaro il mio voto contrario.

LAURO. Signor Presidente, noi presenteremo un rapporto di minoranza su questa tabella. Come per le altre tabelle non abbiamo presentato emendamenti: non era il caso, poichè la manovra finanziaria, così come è impostata, ricalca vecchi schematismi e metodologie. Dovremmo chiederci come mai questo Stato continua a richiedere ai cittadini sempre maggiori risorse, dando in cambio sempre peggiori servizi.

Per quanto riguarda l'argomento in questione, la mancanza di un quadro generale e di risorse certe per i vari centri di responsabilità andava assunta pienamente per l'avvio della fase di sviluppo dell'economia e non episodicamente come è stato fatto, il che non produrrà miglioramenti ma solo una maggiore difficoltà organizzativa del Ministero; è un fatto soprattutto culturale, non di organizzazione. Va inoltre rilevato che alcune delle disposizioni contenute nell'articolo 1 della legge n. 94 del 1997, riguardanti le note preliminari degli stati di previsione e gli allegati relativi alle destinazioni delle risorse alle singole realtà regionali, che avrebbero anche consentito da parte nostra una migliore lettura del disegno di legge di bilancio, non hanno trovato applicazione.

Per quanto riguarda poi la riqualificazione urbana non è ammissibile che con 77 programmi di finanziamento europei approvati, come ad esempio il progetto «Urban», e 24 protocolli d'intesa sottoscritti, siano attualmente in corso solo 16 interventi.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Non è così.

LAURO. Mi fa piacere perchè ciò significa che dobbiamo correggere i dati che ci avete fornito: è importante, perchè se i dati fossero effettivamente diversi potrebbe cambiare il nostro atteggiamento.

Il mancato coordinamento con il Ministero dei trasporti e della navigazione sulla questione della classificazione dei porti e sul problema delle opere marittime che risulta ancora non affrontato – nei Piani si parla solo di adeguamento degli stipendi, ma a fronte di ciò ci dovrebbe essere un servizio che non può essere svolto perchè le navi sono ferme – mette poi in evidenza la necessità di un coordinamento, da realizzarsi affidando ad un unico centro di responsabilità la gestione della materia che attualmente è invece divisa tra vari soggetti.

Ulteriori problematiche le evidenzieremo in ambito di rapporto di minoranza.

Tutto ciò considerato, annuncio il voto contrario del mio Gruppo al conferimento del mandato al relatore Sarto di redigere un rapporto favorevole sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

CASTELLI. Signor Presidente, signor Ministro, anche noi voteremo contro il conferimento del mandato al relatore Sarto di redigere un rapporto favorevole sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, non tanto per i suoi contenuti puntuali ma per il quadro generale in cui ci troviamo ad agire. A parte la constatazione che se si cancellassero le date da queste tabelle credo nessuno riuscirebbe a distinguere da quelle che presentò a suo tempo il Governo Amato o qualsiasi

altro Governo della cosiddetta Prima Repubblica, non si vede alcun significativo passo avanti rispetto alla situazione del passato per la quale a parole tutti si dicono insoddisfatti. Certo, devo dare atto anche io che rispetto alle nefandezze cui il Ministero dei lavori pubblici ci aveva abituati nei tempi passati oggi la situazione è fortunatamente cambiata; ciò è sicuramente un grande passo avanti, che però non mi pare abbia a che fare con la questione politica in sè.

Vorrei soffermarmi sulla questione ANAS per ricordare che il Gruppo cui appartengo, quando sosteneva la maggioranza del Governo Dini, aveva richiesto, trovando tra l'altro interlocutori validi nel Pds che oggi invece mi sembra siano purtroppo eccessivamente condizionati da partiti che hanno lo sguardo rivolto al passato, non riuscendo quindi ad esprimere più le potenzialità di modernità che in qualche modo avevano fatto emergere durante la collaborazione con noi -, di porre in atto già nella finanziaria 1996 una riforma dell'ANAS in senso regionalista; cambiata la maggioranza ovviamente non se ne è fatto nulla. Per questo sono estremamente preoccupato per quanto accadrà, soprattutto per il fatto che il Governo vuole intervenire sulla materia con un decreto delegato. Voglio modestamente ricordare che il sottoscritto ha presentato un disegno di legge che credo risolva in modo molto semplice la questione fondamentale dell'ANAS, quella dei finanziamenti. Sappiamo tutti che i problemi dell'ente riguardano la capacità progettuale, oggi complicata dalle nuove normative, ma soprattutto la capacità finanziaria. Vorrei ricordare che tutti noi abbiamo partecipato alle «guerre» in Commissione sui Piani triennali, che stabiliscono l'allocazione e la suddivisione di risorse sempre assolutamente scarse.

Abbiamo fatto una proposta molto semplice partendo dal buon senso, cioè dal criterio del buon padre di famiglia: le strade vanno fatte dove ci sono le automobili. A questo proposito ricordo che la Lombardia detiene il *record* europeo negativo di 170 veicoli per chilometro, contro i 95 della Germania e i 75 della Francia. Ebbene si dovrebbero liberare risorse, non dico per incrementare la rete autostradale italiana ma semplicemente per adeguarla al numero ormai spropositato di veicoli che oggi la percorre. Vorrei ricordare che proprio l'altro giorno da parte dell'Associazione autotrasportatori è stato emesso un documento ufficiale che prevede, da qui ai prossimi cinque anni, un aumento del traffico merci su gomma dal 30 al 50 per cento. La previsione allora fin troppo facile che possiamo fare è che stante la politica portata avanti fino ad oggi ci saranno alcune aree del paese, tra l'altro strategiche, quelle cioè che producono il maggior Pil, che saranno praticamente paralizzate; questo è un dato di fatto. Ormai anche la circolazione commerciale all'interno di alcuni triangoli industriali si avvicina a medie di percorrenza di 25 chilometri orari. Prendo allora atto che questo Governo vuole potenziare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria: andremo a verificare il numero di veicoli che utilizza questa arteria per valutare quanto sia necessaria. Ricordo che al Nord vi sono arterie su cui viaggiano circa 30.000 veicoli al giorno.

Quindi, non vediamo veramente nessun passo avanti: lieti di cambiare ovviamente il nostro giudizio se invece questi passi li faremo, so-

prattutto nel senso che finalmente si possa dare alle regioni capacità decisionale e non soltanto quella che di fatto già oggi hanno: tutti i piani ANAS vengono formulati sostanzialmente sulla base di previsioni delle regioni, ma se poi non si mettono in condizione quest'ultime di operare insieme all'ANAS rimaniamo sempre al punto di partenza. Qualcosa si sta muovendo, voglio ricordare che la Lombardia ha iniziato a finanziare per piccole cifre, poche decine di miliardi, la realizzazione di alcune arterie in collaborazione con le province e l'ANAS. È una strada percorribile, però, ripeto, attendiamo di vedere l'orientamento del Governo circa questa riforma che credo ormai sia improcrastinabile.

Comunque, per il momento, visto che non troviamo in esso alcun tipo di rivoluzione copernicana nell'affrontare tali questioni, voteremo contro la proposta di dare mandato al relatore di redigere un rapporto favorevole sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

VEDOVATO. Signor Presidente, annuncio il convinto voto favorevole del nostro Gruppo all'espressione di un parere favorevole sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Ci sembra che quello fornitoci dal Ministro sia un quadro organico, non solo cioè una giustapposizione di interventi ma una rappresentazione attenta, un modo diverso di rapportarsi a problemi complessivi di competenza del Ministero dei lavori pubblici, con riferimento alla necessità di superare il differenziale infrastrutturale presente nel nostro paese rispetto ad altri paesi di analogo sviluppo economico, e di trovare gli strumenti per garantire non solo la sicurezza ma un livello di servizio di tali infrastrutture che venga mantenuto adeguato alla loro funzionalità.

Tra l'altro mi pare di poter affermare che non siamo solo di fronte a una dichiarazione di principio in merito agli interventi, perchè lo scorcio di attività governativa iniziata in questa legislatura ha certamente dimostrato, anche da parte del Ministero dei lavori pubblici, un effettivo dinamismo operativo e progettuale.

Siamo stati anche protagonisti della definizione di un quadro normativo certo sulla materia degli appalti; rappresenta un fatto positivo, un passo in avanti, che mi auguro – anche sulla base delle dichiarazioni svolte – possa divenire effettivo e decisivo in tempi molto rapidi. Ciò, infatti, non corrisponde soltanto ad una esigenza teorica di completamento legislativo, ma anche ad un'importante esigenza operativa per gli operatori pubblici e privati del settore, che riveste un grande rilievo economico ed occupazionale.

Sono poi certamente condivisibili anche altre iniziative, come il cosiddetto provvedimento «sblocca cantieri», o quelle assunte in ordine al completamento normativo sugli appalti, così come il documento presentato (sul quale si è discusso poco), che mostra una concezione diversa sulla determinazione delle prospettive di sviluppo delle infrastrutture del nostro paese.

Una difficoltà, ma anche uno dei punti di grande sensibilità del nostro paese avvertito dagli utenti, dai cittadini e dagli operatori locali degli enti pubblici, è rappresentata dalla funzionalità dell'ANAS: la rete

stradale ordinaria, infatti, ovviamente è essenziale per la funzionalità e lo sviluppo del sistema economico complessivo. Non condivido le preoccupazioni espresse dal collega Castelli da questo punto di vista perchè mi sembra che operare sulla base dei decreti delegati previsti dalla legge n. 59 del 1997 probabilmente consente di affrontare tali questioni in termini diversi e assai più completi e risolutivi di quanto non fosse consentito dalle norme della legge finanziaria del 1996. L'impostazione è del tutto diversa: un conto è pensare di «trasferire» le strade e un altro conto è immaginare di riorganizzare complessivamente le funzioni del Ministero e, al suo interno, rideterminare le funzioni dell'ANAS.

È chiaro che non si tratta soltanto di trasferire le strade, ma anche di realizzare un momento decentrato di decisioni e di interlocuzioni soprattutto con gli enti locali (che poi rappresentano le vere esigenze delle varie comunità), che non può essere certamente svolto a livello centrale. D'altra parte, la questione dell'esautoramento delle Commissioni di merito necessita di una riflessione, ma è stata comunque una decisione assunta dal Parlamento per avere un quadro unitario (che rispondeva ad un'esigenza reale), tesa a realizzare in una sede unica il momento della partecipazione parlamentare alla concretizzazione della delega prevista per legge. Ciò non esclude che le Commissioni di merito, con la proposta avanzata poc'anzi dal presidente Petruccioli, possano trovare una fase di approfondimento che non sia meno significativa e che possa fornire un contributo di esperienze e di competenze, nonchè di memoria storica rispetto alla direzione in cui si è lavorato.

Tuttavia dobbiamo anche avere presente che la questione della circolazione non può essere considerata solo come un problema riferito alle strade e alle autostrade perchè il sistema dei trasporti passeggeri e merci è – appunto – un sistema; dobbiamo assumere, quindi, decisioni che tendano a garantire la mobilità nel suo complesso e a favorire lo sviluppo delle diverse modalità di trasporto a seconda degli obiettivi e delle convenienze non solo economiche, ma anche ambientali o di decongestione.

In questo senso, mi sembra che un altro passo in avanti sia stato effettuato intanto con il rapporto tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti. assolutamente diverso rispetto al passato. Probabilmente esso è ancora un pò affidato alla volontà politica e alla collaborazione, che certamente rappresentano un fatto positivo, ma che forse dovranno essere razionalizzati.

Ritengo che l'approvazione del decreto legislativo sul trasporto locale sia ormai questione di poco tempo: infatti, è stata terminata la fase parlamentare dal momento che ieri la Commissione competente ha espresso il proprio parere, concludendo così l'*iter* interno di elaborazione. Mi sembra che in questo modo si vada effettivamente nella direzione di attribuire funzioni decentrate e responsabilità in maniera abbastanza, anzi decisamente accentuata.

Si tratta evidentemente di un problema che deve trovare grande attenzione rispetto alle diverse situazioni organizzative, funzionali ed economiche delle varie realtà locali e regionali, tenendo presente però che,

in questo delicato momento di passaggio di funzioni, si sta disegnando una cultura organizzativa e si stanno garantendo risorse che poi consentiranno di evitare cadute operative delle funzioni stesse e dei compiti trasferiti. Mi sembra che si stia delineando, così, un quadro del tutto condivisibile, al quale credo che codesta Commissione potrà contribuire in senso molto positivo.

SARTO, *relatore alla Commissione sulle tabelle 9 e 9-bis* e sulle parti ad esse relative del disegno di legge finanziaria n. 2792. Signor Presidente, preannuncio il nostro voto favorevole e, trovandomi anche nelle vesti di relatore, rinvio alle motivazioni già espresse sui singoli orientamenti manifestati nell'esame delle tabelle.

Ribadita la valutazione positiva sull'insieme del bilancio, vorrei esprimermi su alcune proiezioni: è chiaro, infatti, che tutta la questione delle risorse è collegata ad obiettivi immediati, ma guarda anche a prospettive ulteriori. Vi sono alcune grandi questioni a livello di investimenti che sono espresse nei nove centri di responsabilità; ciascuno di questi, però, ha – appunto – una sua prospettiva. Ad esempio, sulla sicurezza vi è già una direzione molto chiara, che credo possa essere seguita, in particolare rispetto alla sicurezza urbana e all'educazione stradale. L'educazione stradale, ormai in tutta Europa, non è più solo attinente alla necessità che i giovani conoscano le regole di comportamento e i relativi codici, ma va molto oltre: ad esempio, nelle fasce delle scuole dell'obbligo e materne, si impartisce un'educazione che fa specifico riferimento ai pedoni e ai ciclisti: non si tratta più soltanto di prepararsi a guidare un ciclomotore o ad avere la patente, ma di considerare una situazione più complessiva che investe molto più in profondità i comportamenti, modificando la stessa sicurezza della circolazione. Tale direzione è già stata assunta, ma va ancora sviluppata.

In questo senso, vi è anche uno stretto rapporto con la natura delle infrastrutture che forniscono lo spazio adeguato alla circolazione, ad esempio, pedonale e ciclabile, in tutti i «livelli» non autostradali.

Circa la riforma e l'adeguatezza dell'ANAS accolgo quanto anche accennato dal Presidente e da altri colleghi sull'opportunità di discuterne con il Ministro, in modo che per questa duplice condivisibile direzione, regionalizzazione e responsabilità di programmazione da una parte e strategia a livello nazionale e internazionale dall'altra, siano chiare le opzioni e la conseguente distinzione di competenze.

Questo ci porta ad un'altra istanza, che direi potrebbe essere la meta dei prossimi anni rispetto all'azione governativa sulla mobilità. Vi è una grande necessità di programmazione plurimodale, quindi intersettoriale, quindi interministeriale; questo certamente trova uno spazio nella concreta collaborazione tra i Ministeri ma credo che debba trovarlo per definizione in una meta un pò più ambiziosa. Il programma triennale dell'ANAS è rispetto a questo piccola cosa, il piano decennale della viabilità è scaduto; allora, piuttosto che riproporre semplicemente un nuovo piano decennale della grande viabilità, proporrei – ma so che il Ministro di questo ha parlato – la meta di un piano generale dei trasporti che a livello nazionale fissi la strategia tra ferro, acqua, gomma e quindi che

inquadri finalmente le scelte con delle opzioni e delle priorità che siano enunciate e quindi condivisibili, anche per evitare l'illusione di insistere semplicemente su un'unica modalità; mi riferisco anche a tanti interventi sulla strozzatura e sui limiti di mobilità rispetto a certe autostrade.

Sappiamo che la soluzione in molti casi si trova allargando l'orizzonte e dosando la mobilità all'interno delle tre modalità. Credo quindi che questo piano generale della mobilità sia l'orizzonte che è possibile proporsi, perchè tutta una serie di precondizioni e di azioni molto concrete sono state affrontate (anche sul piano degli appalti si sta arrivando in porto e così via).

La questione relativa all'edilizia pubblica mi sembra ben impostata e chiare le carenze e le necessità di finanziamento, per esempio, rispetto all'edilizia carceraria, eccetera. Mi sembra che la strada sui piani di riqualificazione urbana sia da proseguire secondo quanto impostato.

Sul rischio idrogeologico credo occorra uno sforzo ulteriore. Il fatto che il recente terremoto porterà il Governo a presentare i provvedimenti conseguenti, che saranno ovviamente per il 1998 ma avranno necessariamente natura pluriennale, pone le basi per affrontare il problema nel suo insieme e può portare anche ad alcune accentuazioni e modifiche rispetto all'articolo 1 del collegato. Gli incentivi per l'edilizia, che partono con l'impostazione corretta di essere globali - quindi non solo strettamente edilizi, ma con riguardo anche alla modernizzazione complessiva ed al risparmio energetico o forme alternative per utilizzazioni di natura energetica - credo possano e debbano portare ad un'effettiva prevenzione in tutte le zone riconosciute a rischio sismico. Ad esempio, il consolidamento strutturale a questo livello è molto difficile sulle singole unità immobiliari e richiede interventi rispetto agli edifici nel loro complesso e non tanto nei singoli appartamenti. Favorire le operazioni di risanamento complessivo credo sia possibile proprio in quel quadro, e nel versante sicurezza e quindi stabilità, e nel versante che non ho nessuna remora ma anzi l'ambizione di chiamare estetico e della bellezza - mi riferisco, per esempio, ai centri storici - per cui è evidente che anche lì le operazioni condominiali, cioè le operazioni di insieme vanno senz'altro favorite e incentivate rispetto ad altre.

Credo sia possibile trovare anche questo perfezionamento rispetto alla strada degli incentivi.

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

È approvata.

L'esame congiunto dei documenti di bilancio è così concluso.

I lavori terminano alle ore 11,45.

