COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 MARZO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Elaborazione del piano generale dei trasporti (*Approvato dal Senato*) (1273) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 10

BERNARDI GUIDO, *Relatore* 3

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,15.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precèdente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Elaborazione del piano generale dei trasporti (Approvato dal Senato) (1273).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Elaborazione del piano generale dei trasporti », già approvato dal Senato nella seduta del 1° febbraio 1984.

Prima di dare la parola al relatore, onorevole Bernardi, desidero ringraziare il ministro per la sua presenza.

L'onorevole Bernardi ha facoltà di svolgere la relazione.

GUIDO BERNARDI, *Relatore*. Onorevole presidente, anch'io sottolineo l'importanza della presenza del ministro in quanto credo che il momento in cui la Commissione si accinge ad esaminare, in sede legislativa, il piano generale dei trasporti, sia di grande rilievo. Non è la prima volta che la formulazione « Piano generale dei trasporti » emerge nella legislazione italiana; per quanto mi risulta, se ne parlò innanzitutto nella legge n. 377 del 1974 che, nell'assegnare un notevole stanziamento di fondi all'azienda ferroviaria, invitava fin da allora il Governo a rendere disponibile tale piano generale dei trasporti. Fu allora costituito il famoso COMITRA, sotto la direzione del ministro del bilancio. Nel 1976 fu inoltre approntato un quadro di riferimento già allora abbastanza valido, anche se certamente insufficiente per delineare un piano generale nel settore dei trasporti: fu inoltre edito, da parte del Ministero dei trasporti, un libro bianco su tale materia e, infine, nel 1978 ebbe luogo la Conferenza nazionale dei trasporti, uno strumento a mio avviso abbastanza importante in direzione di una riorganizzazione del sistema.

Più volte, ricordo, nella nostra opera di legislatori ci siamo riferiti a quel momento ed a quella Conferenza; poi, in un certo senso, quell'*iter* si è interrotto e soltanto oggi esso viene ripreso: a tal proposito, voglio notare con piacere come il ministro Signorile, fin dal nostro primo incontro in questa Commissione, abbia parlato di « sistema dei trasporti », non intendendo quindi il settore come un comparto a sé stante tra i tanti afferenti all'economia italiana, bensì come un sistema che deve essere riorganizzato e che rappresenta proprio il tessuto territoriale, sociale ed economico in cui non soltanto l'economia, ma la stessa qualità della vita debbono svilupparsi. E dico questo non solo per fare un elogio al ministro ma perché, proprio nel momento in cui egli risvegliava questo interesse culturale del legislatore e del Governo verso una nuova, più ampia impostazione del sistema dei trasporti, si impegnava a continuare – e credo debba impegnarsi a continuare – questo tipo di politica, per evitare che ancora una volta la formulazione « Piano generale dei trasporti » diventi una definizione di moda, momentanea, tale da darci soltanto la possibilità di fare delle belle elucubrazioni rimanendo però sulla carta, senza una pratica attuazione.

La mia introduzione al disegno di legge in esame non sarà molto vasta perché mi riservo di presentare alla Commissione, nei prossimi giorni, una relazione più dettagliata sul provvedimento anche se di ciò non vi è uno stretto bisogno, essendo ormai talmente incorporata in noi – data l'esperienza che stiamo portando

avanti da vari anni su questi tavoli in materia – la convinzione che sia necessario ed ormai improcrastinabile affrontare il tema della programmazione dei trasporti. Pertanto, nella seduta odierna vorrei limitarmi a rilevare il quadro generale in cui si muove questo disegno di legge, tracciandone le linee fondamentali, per poi dar corso ad alcune osservazioni.

Se il punto di partenza è la necessità ormai improcrastinabile di una organica politica dei trasporti, la conseguenza più immediata è che il piano generale dei trasporti deve poter realizzare un'integrazione a livello spaziale e intermodale in grado di interessare tutto il settore, finalizzando all'unitarietà tutti i subsistemi (portuale, ferroviario, su gomma, su strada, aeroportuale, idroviario, eccetera) e tutti gli interventi infrastrutturali, tenendo conto della capacità di produzione industriale e dei programmi di espansione industriale del sistema italiano, oltre che della capacità della spesa che il sistema stesso può affrontare. Se ci fermiamo ad analizzare brevemente questi settori o questi aspetti infrastrutturali cui ho accenato, ci convinciamo della opportunità e della necessità di approvare questo provvedimento.

Il sistema ferroviario soffre di notevoli squilibri al suo interno – e anche di questo abbiamo parlato molte volte – come il traffico intenso su alcune zone e quello scarso su altre; vi è pertanto una prima necessità di indirizzare stanziamenti in questa direzione (il ministro dei trasporti ha parlato di un piano poliennale che dovrebbe essere proposto fra breve). A mio avviso, tutti questi interventi debbono essere finalizzati ad un riequilibrio delle ferrovie sia per il trasporto delle persone sia per il trasporto delle merci.

Il sistema stradale presenta numerosi problemi; il piano autostradale (si è parlato addirittura del raddoppio del tratto appenninico che non regge più all'ampiezza del traffico e che presenta notevoli aspetti di pericolosità) è stato completamente estraneo alla Commissione trasporti. Anche in questo settore vi è la necessità di superare discrasie proprio dal punto di vista legislativo.

Uguale discorso si potrebbe fare per i porti, intesi non più come entità a sé stanti, di competenza del Ministero della marina mercantile, ma come punti di passaggio della stragrande maggioranza delle importazioni ed esportazioni e come punti di rilievo di un *hinterland* urbanistico che deve tenere conto di una unitarietà nella politica dei trasporti. A mio avviso, quando discuteremo del piano dei porti e degli investimenti finalizzati a tale piano non potremo non tenere conto di questa organicità.

Sempre andando per grosse linee – torneremo poi sui singoli aspetti quando esamineremo l'articolato – si arriva al sistema aeroportuale, nato soprattutto sotto spinte campanilistiche, tanto che oggi abbiamo difficoltà ad impostare un'aviazione di alto livello. Sottolineo anche qui la necessità di pensare ad una politica dell'aviazione civile correlata agli sviluppi di tutto il sistema dei trasporti.

Il sistema idroviario rappresenta addirittura la « Cenerentola » all'interno del settore trasporti; si è parlato in tempi non troppo lontani di un sistema fluviale sul Po, ma ci si è fermati lì. Oggi si comincia a parlare di una politica di cabotaggio che utilizzi i due « grandi fiumi » italiani, Adriatico e Tirreno. Non si avverte però per intero l'importanza che potrebbe rivestire tale sistema, a mio avviso capace di risolvere persino la crisi dei porti minori.

Faccio presente che da quando il Governo ha presentato questo disegno di legge la realtà infrastrutturale italiana si è già in parte modificata e temo che si aggravi dal momento che il concetto di interporto non è assimilato dalle autorità locali regionali. In questo modo vi è la minaccia di rendere tutto il sistema italiano disorganico proprio dal punto di vista degli interventi e addirittura di rendere inutili gli investimenti già programmati.

Vi è quindi un ulteriore motivo per andare avanti con celerità; vi sono poi altri problemi riguardo alla unitarietà ed organizzazione dei trasporti che toccano il livello intermodale. Anche qui abbiamo visto svilupparsi ognuno per proprio conto i vari sistemi di modalità ferroviaria, ma-

rittima, su gomma, di aviazione civile, senza un'adeguata politica di integrazione. Anche se tutti parliamo della necessità di realizzare interventi organici, tuttora non siamo riusciti a creare i presupposti legislativi ed attuativi di tale intermodalità. Basti pensare che il trasporto merci su gomma è oggi costellato da più di 200 mila aziende che svolgono la loro attività in un regime di concorrenza spaventosa per l'eccesso di offerta rispetto alla domanda. A mio avviso, il legislatore dovrebbe andare verso forme di incentivazione di consorzi nell'ambito di questo settore; questo potrebbe rappresentare un tassello da mettere nel mosaico del programma generale.

Lo stesso discorso si può fare per quanto riguarda il piano dei porti e il piano poliennale delle ferrovie dello Stato. Non so se la tecnologia italiana, sia nel settore degli impianti fissi che in quello del materiale rotabile per il trasporto ferroviario, sia all'altezza di una tecnologia direi moderna e attuale che possa rappresentare un punto di riferimento nel settore delle esportazioni. Non sono in grado di rispondere a questa domanda.

Abbiamo visto paesi che hanno realizzato treni più veloci dei nostri, abbiamo visto diminuire la velocità commerciale dei treni per una serie di fattori; ora, certamente, pur facendoci carico delle difficoltà orografiche che il nostro paese presenta, non possiamo tollerare ulteriormente che gli investimenti vadano in direzione della conferma di tecnologie superate: questo è uno dei punti che dobbiamo assolutamente affrontare.

Ho voluto accennare a questo scenario perché, come dobbiamo chiedere al Governo di non procedere ad investimenti in forma non coordinata con questo disegno strategico, così dobbiamo chiedere a noi stessi di stare bene attenti ogni qualvolta siano presentati o discussi provvedimenti di iniziativa parlamentare o governativa: dobbiamo cioè stare attenti proprio a questa strategia del trasporto che il piano generale ci impone.

Mi soffermerò ora sulla struttura del provvedimento in esame. Io credo che, nella definizione del testo, il Governo si sia trovato di fronte ad un dilemma: esplicitare dettagliatamente l'obiettivo che si vuole raggiungere, oppure limitarsi ad affermare nell'articolo 1 la volontà di elaborare un piano generale dei trasporti. Il Governo ha optato per questa seconda strada che io trovo, in un certo senso, logica in quanto noi dobbiamo tener conto di una realtà regionale che, senza dubbio, vanta una propria autonomia costituzionalmente protetta e quindi dobbiamo fare attenzione a che la volontà del Governo non vi si sovrapponga in modo anticostituzionale; e dobbiamo altresì tener presente che nell'avviare un progetto di piano generale è difficile stabilire quali siano le vie da seguire e le strategie da adottare. A mio avviso, forse, la politica del piano, così come è configurata nell'articolo 1, è troppo scheletrica e generica (e a tale riguardo mi riservo di presentare un emendamento che ne arricchisca il contenuto): cioè, sarebbe necessaria una maggiore puntualizzazione di ciò che si vuole fare senza entrare naturalmente nel merito delle scelte specifiche, in fatto per esempio di dorsali ferroviarie, di politica stradale ed infrastrutturale.

La struttura del disegno di legge è abbastanza semplice. Il ministro dei trasporti - che vuole ridiventare (e ciò è abbastanza importante) il centro principale della politica dei trasporti in Italia, oggi frantumata in diverse aree di competenza - costituisce un comitato tecnico composto dai vari ministri interessati al problema dei trasporti e da cinque presidenti delle regioni, designati dalla Conferenza permanente dei presidenti delle regioni. Ecco quindi una prima diversificazione tra il testo approvato dal Senato e quello originariamente proposto dal Governo, il quale prevedeva che di quel comitato facessero parte tutti i presidenti delle regioni, più i rappresentanti delle province autonome di Trento e Bolzano. Evidentemente, l'altro ramo del Parlamento ha ritenuto opportuno ridurre la composizione di quell'organismo per ragioni di snellezza: io però mi domando se le regioni sapranno designare i propri rappresentanti con la celerità che l'elaborazione del piano richiede perché, per espe-

rienza antica, noi sappiamo che i ritardi delle regioni non sono meno gravi di quelli del Governo. Ecco quindi un primo punto di riflessione: chiedo ai colleghi se non sia il caso di porre alle regioni dei termini perentori per tale adempimento, ad evitare che le spinte campanilistiche neutralizzino quella rapidità con la quale si vuole definire il piano stesso.

Dovrà poi essere costituito un comitato operativo, composto da cinquanta tecnici (di cui quindici assunti dall'esterno) da reperire ovviamente ai massimi livelli: tale comitato dovrebbe concludere i propri lavori entro otto mesi presentando al ministro uno schema di piano. Tale schema dovrà poi essere approvato dal CIPE ed inviato al Parlamento. Questo è un aspetto abbastanza importante, in quanto il Parlamento, a quel punto, diventa un momento centrale della formazione del piano, che sarà poi accompagnato nella prima parte del suo *iter* e nei suoi sviluppi successivi dal Parlamento stesso quando in occasione della discussione della legge finanziaria e del bilancio, il ministro sarà obbligato a riferire in merito. Una volta approvato dal Parlamento, il piano sarà approvato dal Consiglio dei ministri e quindi adottato con decreto del Presidente del Consiglio. La segreteria tecnica, organo cui competono funzioni istruttorie, verrà soppressa – secondo il testo approvato dal Senato – dopo l'elaborazione del piano, al compiersi di questo *iter*. Questo è il secondo punto che io vorrei sottoporre all'attenzione dei colleghi. La scelta originaria del Governo non prevedeva la provvisorietà di questa segreteria tecnica: qual è, dunque, la spinta che evidentemente ha indotto i nostri colleghi del Senato a renderla precaria, con aspetti per me in un certo senso preoccupanti, perché un organismo che nasce per elaborare un piano e poi muore indubbiamente lascia un vuoto che bisogna pur riempire? Io credo che la preoccupazione del Senato sia stata la seguente: ricondurre in una prospettiva ravvicinata la gestione del piano e, quindi, ricondurre non soltanto la responsabilità politico-istituzionale, ma anche quella operativa del piano stesso, negli ambiti istituzionali propri.

Certamente, la segreteria tecnica prevista dal Governo costituisce un passaggio obbligato, a mio avviso. Si può discutere se l'attuale direzione della programmazione, del coordinamento esistente già nell'ambito del Ministero, rappresenti un organo in grado di elaborare il piano (sia pure integrato da elementi esterni). Io direi che in linea teorica questa possibilità esista; però, a mio giudizio, in linea pratica, dovendosi attuare solidalmente una collaborazione dei vari Ministeri, dovendosi cioè creare una sede straordinaria per la formazione del piano, quell'organo potrebbe non essere in grado di assolvere tale compito non per la qualità delle persone che lo compongono, ma per una serie di riferimenti esterni.

Vi è però la necessità assoluta, a mio avviso, che il Ministero si doti di un organismo (che si voglia chiamare segreteria generale, direzione generale o altro, non è il fatto nominalistico che interessa) che sia capace di dare una impronta di organicità al Ministero stesso. Finora, vi è stata molta frammentarietà di indirizzo e tutti ne abbiamo avvertito le conseguenze soprattutto in occasione dei dibattiti che si sono avuti sui vari provvedimenti che hanno riguardato il settore.

Nel momento in cui programmiamo un piano generale crediamo sia possibile domandare organicità a tutto il Ministero in tutte le sue componenti operative.

Proprio per fatti burocratici amministrativi abbiamo visto a quali difficoltà si va incontro, basti pensare ai gravi disagi che si sono verificati ai valichi di confine con il Brennero, disagi che hanno addirittura causato il blocco del traffico internazionale. Tutto ciò si è verificato perché il Ministero delle finanze non si era fatto carico tempestivamente di snellire le procedure amministrative e di dotare il personale dei valichi di frontiera di strumenti capaci di rendere agile il traffico dei TIR.

Pertanto, nel momento in cui chiediamo unitarietà agli altri organi burocratici, non possiamo non pensare che il Ministero dei trasporti non sia capace di autoorganizzarsi per gestire in maniera

organica il settore. Credo che il ministro Signorile, proprio per l'impronta culturale che ha caratterizzato la sua azione, vorrà farsi carico dell'esigenza di attrezzare il Ministero per la gestione del piano in questione e per la effettiva direzione della politica dei trasporti. Sono pertanto favorevole al testo che ci è pervenuto dal Senato purché il Governo ci dia il suo impegno preciso a non dilazionare più quanto richiesto.

Già in passato il nostro gruppo aveva avanzato richieste circa una riorganizzazione del Ministero dei trasporti nel senso di un maggiore potenziamento degli organismi di cui alla direzione della politica dei trasporti; ricordo che senza organicità in questa direzione è inutile stanziare notevoli somme perché sul piano pratico della resa della produttività non si avranno risultati validi. Purtroppo le richieste avanzate nel passato sono rimaste appello inascoltato ed a questo punto è mio dovere rinnovare tale appello che, nella passata legislatura, lo ripeto, ha riguardato la « entificazione » di Civilavia, dell'azienda ferroviaria e della stessa motorizzazione civile.

Nel merito del disegno di legge si può ancora dire qualcosa circa il tempo previsto per la formazione del piano. Debbo dire che personalmente ho delle perplessità circa il periodo previsto di un anno anche se non avanzerò emendamenti in tale senso, poiché credo sia da accettare la tesi del Governo che privilegia la scadenza annuale proprio per arrivare alla definizione del piano senza rallentamenti.

Infine, per quanto riguarda la copertura, debbo rilevare che la spesa prevista in 25 miliardi mi sembra sufficiente, data la completezza cui si tende a pervenire. Dobbiamo tenere presente che si deve lavorare su una realtà variegata e la elaborazione del piano non rappresenta pertanto una scatola vuota. A tal fine ben si inserisce il discorso del coordinamento dei lavori con il CNR, le regioni, il Ministero della ricerca scientifica.

Certamente non potevamo chiedere al Governo fin da oggi di entrare nel merito delle scelte da fare, a questo punto però possiamo sicuramente chiedere che ci si muova nel senso di una politica di programmazione che finora è mancata completamente. Ripeto, dando atto al ministro Signorile della sua impostazione politica di vasto respiro culturale, mi pare di doverlo impegnare affinché il Ministero da lui diretto torni veramente, non solo nominalmente, a rappresentare il centro motore della politica dei trasporti.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Ringrazio il relatore per la sua esposizione. Desidero fare una breve dichiarazione per dare un contributo al prosieguo della discussione sul piano generale dei trasporti. Il provvedimento è già stato approvato dal Senato, dove alcune questioni sono state affrontate e risolte; però oggi il relatore ha posto taluni quesiti che, a mio avviso, meritano da parte del Governo un'immediata risposta (ovviamente per quanto è possibile), in modo che poi i colleghi possano sviluppare le considerazioni opportune e giungere alle determinazioni che riterranno di assumere.

Vorrei preliminarmente osservare come ogni giorno di ritardo nell'elaborazione del piano non sia un giorno genericamente perduto ma rappresenti un momento che rischia di farci trovare di fronte a situazioni di fatto difficilmente governabili; e, soprattutto, come questo ritardo determini una stasi, in quanto l'effetto della definizione del piano sarà positivo ma, nel frattempo, alcuni processi in corso di elaborazione, per esempio a livello regionale, hanno subìto un rallentamento, essendo stati correttamente collegati a questa impostazione di un quadro complessivo di riferimento, che oltretutto, comporta delle economie notevoli in termini di investimenti e di efficacia degli stessi.

Le questioni poste dal relatore sono sostanzialmente tre. La prima riguarda il cosiddetto « riempimento » dell'articolo 1; la seconda gli strumenti operativi del piano (e da questa nasce un riferimento alla riforma del Ministero dei trasporti); la terza – mi pare la più semplice – concerne l'utilizzazione di studi e di ricerche

o, comunque, di atti che consistono di un patrimonio che non può essere né ignorato né sottovalutato.

Quanto al primo punto, io sono del parere che l'articolo 1 del disegno di legge possa anche essere precisato e migliorato; ho però qualche dubbio che sia possibile entrare in un merito stretto per due ordini di ragioni. Innanzitutto, perché il comitato tecnico interministeriale non è, come dire, una scelta casuale, ma è una scelta obbligata (e giustamente il relatore ha fatto richiamo alla frammentazione di competenze esistente nel settore dei trasporti). Io sono abbastanza consapevole delle difficoltà che si incontrano nell'amministrazione dello Stato per non rendermi conto della necessità di coinvolgere in un atto di responsabilità diretta tutti i soggetti cui sono imputabili responsabilità e competenze. Pertanto, nel procedimento di formazione del piano probabilmente il Ministero dei trasporti avrà un ruolo propulsivo: ma pari dignità e responsabilità nella formulazione di tale piano dovranno avere – e non potranno non avere – ministri che, nell'attuale situazione istituzionale, hanno competenze primarie in materia di trasporto (o magari accessorie secondo un'ottica economica).

Io considero la rilettura del sistema dei trasporti non solo come un fatto culturale, ma come una necessità di sviluppo: è una realizzazione di primaria importanza che deve essere considerata tale e, quindi, ricondotta in una logica programmatoria che in questa prima fase può essere soltanto una logica programmatoria generale.

Perciò, il contenuto del primo articolo potrà essere puntualizzato meglio, ma secondo grandi concetti di riferimento: mi riferisco, in particolare, alla finalizzazione intermodale del sistema dei trasporti, quindi non ad una sommatoria di piani, ma ad una loro reciproca integrazione, compatibilità e coerenza. Ed anche in questo caso vorrei sottolineare la qualità produttiva degli investimenti in rapporto ad un quadro di riferimento di normative europee alle quali molte volte ci sottraiamo: noi sappiamo benissimo criticare gli altri, ma qualche volta dovremmo avere il coraggio di criticare noi stessi. Nel settore dei trasporti soltanto negli ultimi mesi abbiamo recuperato una situazione obiettivamente arretrata rispetto al contesto europeo: ed un riferimento esplicito, nel primo articolo, al contesto europeo ed alla necessità di un'economia europea dei trasporti, sarebbe molto importante in quanto non generico ma basato su un insieme di direttive e di norme che rappresentano già un quadro di riferimento che noi conosciamo, quindi non evasivo rispetto ad una tematica generale e, nello stesso tempo, specifica come quella che vogliamo affrontare.

Pertanto, in questo senso sottopongo ai colleghi l'esigenza di tener conto della complessa macchina che si mette in moto con il provvedimento in esame: che è una « scatola vuota », sì, però prima non esisteva neanche la scatola (e costruire un contenitore non è facile, molte volte il contenuto è condizionato dai contenitori stessi).

Il secondo aspetto messo in evidenza dal relatore riguarda il discorso della segreteria tecnica e, più in generale, degli strumenti operativi del piano. Anche a questo proposito, per le considerazioni svolte in precedenza, ritengo inevitabile il sistema delineato dal Governo e, con qualche ritocco, accettato dal Senato. Mi sono reso conto del fatto che un comitato di ministri, sia pure presieduto dal ministro dei trasporti, difficilmente accetterebbe di essere coordinato da un'amministrazione o, peggio ancora, da una direzione generale di un'amministrazione. Noi conosciamo le complesse e delicate procedure che regolano l'attività dell'amministrazione; sappiamo che la segreteria tecnica viene ad essere, proprio per la sua composizione di trentacinque membri provenienti da diverse amministrazioni che concorrono alla formazione del piano, una sede di coordinamento e di compensazione, mantenendo caratteristiche decisionali. Quindi, credo che sia questa la strada più ragionevole e realistica da seguire, anche se dal mio punto di vista di responsabile

del Ministero dei trasporti mi farebbe piacere avere una struttura esclusiva in grado di governare questo aspetto; so però che, in tale fase, questo sarebbe un errore in quanto comporterebbe una sorta di isolamento che disgregherebbe quel tessuto di convergenze faticosamente costruito in materia.

Ciò non mi esime dal riconoscere la verità dell'affermazione del relatore secondo la quale sono necessarie una riforma del Ministero e una definizione, all'interno del dicastero stesso, di una segreteria tecnica permanente. In ordine a questo aspetto posso prendere un impegno molto preciso perché, tra qualche tempo, io mi verrò a trovare in uno stato di necessità proprio sotto questo profilo: da un lato si dovrà procedere all'elaborazione del piano, dall'altro dovranno essere affrontati procedimenti di trasformazione di strutture operative nel settore, che non possono essere isolate.

Io ho presentato al Consiglio dei ministri – che l'ha approvato – un progetto di riforma dell'azienda ferroviaria. In base a tale progetto, il ministro dei trasporti non sarà più presidente dell'azienda, il che comporterà il problema del rapporto di controllo e di vigilanza fra il Ministero e quest'ultima: fino a ieri tale rapporto era garantito dalla figura del titolare del dicastero il quale, come tale, in qualche modo era in grado di servirsi dell'azienda stessa come di una sorta di « direzione generale ombra ». Quando la riforma sarà approvata, si porrà, appunto, il problema del rapporto tra il Ministero come organo politico, di programmazione e di vigilanza e l'azienda, come struttura tecnica con caratteristiche sue ben definite. Lo farà il ministro con il suo gabinetto ? Non basta, occorre prevedere una struttura che abbia capacità e continuità; ecco perché ci muoviamo su questa linea. Non si tratta di un desiderio ma di una necessità istituzionale e burocratica alla quale io per primo debbo fare riferimento.

Abbiamo in corso di elaborazione delle proposte che riguardano la riforma della direzione della motorizzazione civile, che è assolutamente indispensabile. Si sta discutendo di tale normativa con il Ministero del tesoro, proprio perché ci si rende conto che la politica dei trasporti deve avere finalità intermodali; a tal fine debbono essere esaltate le componenti tecnico-strutturali e amministrative, capaci di dare un assetto nuovo a tale politica. Dico subito che sono contrario alle forme di « entizzazione » nel senso di degradazione dell'amministrazione ad enti che lavorino ognuno per conto proprio. Sono pertanto favorevole alla individuazione di una struttura unitaria in grado di raccogliere capacità tecniche e professionali emergenti nel settore e quindi capaci di realizzare veri e propri strumenti organizzativi.

Ugualmente preannuncio la presentazione di un progetto di legge concernente Civilavia, che va nel senso di una modifica funzionale di tale direzione. Per quanto riguarda il controllo sull'azienda ferroviaria e i controllori di volo si tratta di grossi problemi che dovranno essere valutati nella maniera più puntuale possibile, soprattutto per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza del volo.

Del resto, chi ha seguito con me le vicende degli autotrasporti, credo si sia reso conto che siamo di fronte ad un settore in grave crisi economica; anche se siamo riusciti ad evitare un punto di rottura, non mi illudo che i problemi siano risolti. Questi sono ancora davanti a noi e occorrerà inventare soluzioni efficienti per risollevare le sorti di un settore fondamentale per l'economia italiana.

Mi si consenta a questo punto di rispondere alle richieste del relatore non con un generico impegno, ma con la verifica di un lavoro in atto che sarà presentato in tempi certi alle Camere e che sarà sottoposto pertanto alla vostra attenzione. Non credo da questo punto di vista di avere un contenzioso aperto con la Commissione, anche se so di avere qualche ritardo dovuto soprattutto ai rapporti difficili con le regioni, in specie per quanto riguarda le ferrovie in concessione. Posso assicurare che siamo alla

fase finale e questo permetterà fra breve di verificare gli indirizzi del piano generale dei trasporti. Per quanto riguarda i flussi di informazione, faccio rilevare che si stanno già attuando le procedure per realizzare una maggiore circolarità dei medesimi e questo a garanzia del fatto che non siamo di fronte ad un mondo di particelle separate che vanno avanti ognuna per conto proprio. In questo senso, nel momento in cui le cose cominceranno a funzionare, si verificherà la linea di coordinamento a cui ci siamo fortemente impegnati.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per le dichiarazioni che ci ha reso e che permetteranno un utile prosieguo del nostro dibattito.

Rinvio ad altra seduta il seguito della discussione sulle linee generali.

La seduta termina alle 10,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO