

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

III

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 1992

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E, AD INTERIM, DELLA MARINA MERCANTILE, DOTTOR GIANCARLO TESINI, SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEL SETTORE DELLA PORTUALITÀ E SUA AUDIZIONE SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEL SETTORE DEI TRASPORTI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità e sua audizione sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore dei trasporti:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	40, 54
Angelini Giordano (gruppo PDS)	52
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	42, 51
D'Amato Carlo (gruppo PSI)	47, 50, 51, 52
Grilli Renato (gruppo PDS)	54
Lucchesi Giuseppe (gruppo DC)	45, 52
Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale)	48
Piredda Matteo (gruppo DC)	42
Ronzani Gianni Wilmer (gruppo PDS)	45, 46
Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	40, 42, 45, 46, 47, 48
Turroni Sauro (gruppo dei verdi)	45

La seduta comincia alle 16,10.

Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità e sua audizione sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità e la sua audizione sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore dei trasporti.

Ricordo ai colleghi che nella seduta del 14 luglio scorso avevamo già ascoltato il ministro Tesini sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità, rinviando il seguito dell'audizione alla seduta odierna. Ritengo che, per maggiore completezza espositiva, oggi sia preferibile ascoltare la relazione del ministro sugli orientamenti del Governo nel settore dei trasporti, dando successivamente inizio ad un dibattito congiunto su entrambe le relazioni. Do senz'altro la parola al ministro.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Intervenendo nel corso della precedente seduta sulla problematica portuale ebbi già occasione di fare una premessa riguardante le motivazioni politiche per le quali mi trovavo nella veste di ministro dei trasporti e della marina mercantile. Non ripeterò pertanto quelle motivazioni,

limitandomi soltanto ad aggiungere qualcosa in ordine al processo di unificazione dei due dicasteri anche sotto il profilo giuridico. Sono consapevole che il problema della riforma del Ministero dei trasporti è aperto da molto tempo e che perciò la progettata unificazione ha un effetto di acceleramento rispetto a questo obiettivo. È mio intendimento presentare al Parlamento al più presto il progetto di riforma concernente l'accorpamento dei due dicasteri in un ministero, per così dire, dei trasporti e del mare, che non disperda nulla di quanto è stato costruito positivamente in passato, ma che risponda in maniera puntuale alle ragioni della scelta politica compiuta dal Governo con l'unificazione dei due dicasteri in un'unica direzione politica.

Entrando nel merito del discorso più generale degli orientamenti programmatici del Governo nel settore, vorrei iniziare con un riferimento alla legge n. 186 del 1991 istitutiva del CIPET, che considero una struttura indispensabile per assicurare lo sviluppo coordinato del nostro sistema dei trasporti; è pertanto mio intendimento conferire a quest'ultimo il massimo impulso. Ritengo tuttavia che l'efficacia del ruolo che mi prefiggo di attribuire al CIPET non dipenda solo dalla funzione di coordinamento che tale organismo, in base alla legge, è chiamato a svolgere per quanto riguarda la programmazione; sono inoltre del parere che questa funzione di coordinamento sia estesa anche alle scelte concernenti la destinazione delle risorse finanziarie. Dico questo perché è proprio nella legge istitutiva del CIPET che si prevede la creazione del fondo unico trasporti, nel quale andranno iscritti gli stanziamenti per nuove iniziative legislative e

per investimenti nei settori del trasporto e della viabilità, ponendo in tal modo fine al metodo della frantumazione della spesa fra vari soggetti decisionali. Mi pare pertanto giusto annunciare al Parlamento il mio impegno nella fase istruttoria della redazione della legge finanziaria per il 1993, al fine di farvi inserire il fondo unico per i trasporti.

Per quanto riguarda lo sviluppo del trasporto in Italia e nel mondo, si è registrato un aumento della domanda in conseguenza di tutto un complesso di fatti strutturali della società e della nostra economia su cui non starò a dilungarmi. Il piano generale dei trasporti, che considero il punto di riferimento del discorso che dovrò sviluppare, ha previsto per la fine del secolo un'ulteriore crescita del 30 per cento della domanda viaggiatori e del 40 per cento di quella merci. Ne deriva subito che, se questo sviluppo dovesse interessare le varie modalità del trasporto, così come è avvenuto negli ultimi vent'anni, nel senso di una netta prevalenza dell'autotrasporto, quindi con pesanti conseguenze sull'attuale infrastruttura a rete del trasporto in Italia, è chiaro che il nostro sistema sarebbe destinato al collasso totale.

La considerazione che traggio da questo dato riguarda le modalità del potenziamento del sistema infrastrutturale nell'ambito della logica della rete. Nel quadro di una comparazione tra la situazione attuale della nostra infrastruttura a rete e quella degli altri paesi europei, l'Italia si colloca nettamente al di sotto di tutti i paesi più ricchi dell'Europa, precedendo di poco solo la Spagna, la Grecia e forse l'Irlanda (quest'ultima ha peraltro caratteristiche peculiari). Viviamo, quindi, un ritardo che tutti pensiamo di dover recuperare.

Ciò che tuttavia mi interessa esporre in questa sede è il modo con il quale affrontare i problemi della grande infrastruttura a rete per quanto riguarda strade, ferrovie e trasporti aerei o marittimi. Mi riferisco alla necessità di uscire dalla logica del rapporto con il territorio, che ha portato a privilegiare quella che potremmo definire

come una pressione campanilistica, piuttosto che una programmazione finalizzata alle esigenze dello sviluppo.

Vi è la necessità di superare completamente un rapporto antiquato con il territorio per ragionare in termini differenti sui grandi bacini di utenza, razionalizzando in termini di priorità le scelte programmatiche che si vanno compiendo sui temi infrastrutturali.

Com'è noto, si deve tener conto delle risorse disponibili ed abbandonare metodi e piani ispirati a criteri faraonici, che hanno come sola conseguenza quella di una distribuzione « a pioggia » delle risorse. È necessario invece privilegiare quei programmi per il settore dei trasporti che siano funzionali a precisi obiettivi e che consentano di indirizzare le risorse verso gli interventi effettivamente prioritari.

Uno degli obiettivi da conseguire seguendo i criteri che ho illustrato è quello di pervenire all'aggiornamento del piano generale dei trasporti, i cui lavori inizieranno, nell'ambito del segretariato del CI-PET, nel prossimo settembre.

Se vogliamo muoverci in questa direzione — com'è mia intenzione — è necessaria una rilettura molto attenta di tutti i piani settoriali di investimento (tra cui quello per il risanamento e lo sviluppo delle ferrovie statali e di quelle concesse, il piano stradale dell'ANAS, il piano quinquennale degli aeroporti, quello dei porti ed altri).

Passando ai diversi settori di intervento, vorrei prendere in esame, in primo luogo, il piano per lo sviluppo delle ferrovie che, anche in conseguenza della trasformazione dell'ente ferroviario in società per azioni, dovrà riguardare i servizi da svolgere per assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità e gli interventi sulle infrastrutture, da individuare e dimensionare sulla base del piano di servizio. Mi limito ad indicare i diversi temi che questo piano dovrà affrontare, tenendo conto, in un'ottica internazionale ed europea, degli

importanti appuntamenti che attendono l'Italia proprio sul terreno della soluzione dei problemi delle comunicazioni e dei trasporti.

Il nostro paese è delimitato dalle Alpi e non si può immaginare una politica dei trasporti, connessa ai grandi temi della europeizzazione, che non affronti la questione dei valichi transalpini. Se non affrontiamo questo problema, anche aumentando la capacità complessiva, non possiamo far fronte alla crescita della domanda internazionale, alle esigenze dello sviluppo dei porti ed alle limitazioni del traffico stradale imposte da esigenze ambientali.

Proprio in questi giorni ho avuto modo di affrontare, insieme ai miei omologhi francese Bianco e tedesco Krause, due questioni fondamentali: quella del collegamento, attraverso il valico del Fréjus, tra Torino e Lione e quella del transito, attraverso il valico del Brennero e l'Austria, verso l'Europa centrale. Questo è un primo aspetto del piano dei trasporti che riguarda in modo particolare le ferrovie.

In merito alla rete ad alta velocità, credo debba essere fatta giustizia di una valutazione superficiale, semplicistica ed un po' demagogica, in base alla quale si considera questo programma finalizzato a realizzare un treno per ricchi, perché non è così...

MATTEO PIREDDA. Però è un piano per le zone ricche.

UGO BOGHETTA. Non rientra nei piani faraonici!

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Le zone ricche sono anche quelle che consentono, in virtù di quanto producono, di attuare una politica di riequilibrio in favore delle aree più povere. Sotto questo profilo il discorso non prescinde da obiettivi che hanno un loro preciso contenuto sociale. L'incremento della capacità di tra-

sporto sulle principali direttrici è una scelta strategica — almeno nei miei intendimenti — per il potenziamento dei servizi viaggiatori intercity e locali, nonché del trasporto merci.

Di recente si è tenuto un convegno al quale hanno partecipato molti uomini illustri. Voglio ricordare il giudizio di Romano Prodi, al quale mi lega un rapporto di vecchia amicizia e che, certo, non può essere annoverato tra i reazionari. Ebbene, difendendo l'alta velocità e considerando gli aspetti di ricaduta relativi all'utilizzo della rete viaria e ferroviaria, nel caso in cui vengano utilizzate più opportunamente ai fini del trasporto locale e del trasporto merci, egli sostenne che il ricorso all'alta velocità mira ad alleggerire il sistema dei trasporti e non a soffocarlo.

In merito al trasporto nelle aree metropolitane, ritengo che il contributo del sistema ferroviario sia indispensabile a risolvere i problemi di congestione del traffico e di inquinamento nelle grandi città e che il trasporto intermodale delle merci debba intendersi come unica risposta ad un più equilibrato assetto del trasporto merci sulle medie e lunghe distanze.

Un altro problema che mi sono trovato di fronte, e che mi impegnerò a risolvere — per quanto molto complesso — è relativo al piano delle ferrovie in concessione, il quale non è ancora decollato, nonostante il finanziamento di 5 mila miliardi previsto dalla legge n. 910 del 1986. Mi riservo di compiere un'analisi accurata, perché il mio obiettivo, muovendomi nell'ottica della massima funzionalità delle scelte di investimento, è quello di favorire il ricorso alle ferrovie in concessione, anziché lasciarle inutilizzate; infatti, dai dati che ho raccolto, a me sembra che permangano molti aspetti di ambiguità, se non di oscurità, circa il modo in cui l'intera questione è stata affrontata.

Per quanto riguarda gli aeroporti, ritengo che sia necessario l'aggiornamento del piano quinquennale e ricordo che una delibera del CIPE del 30 maggio 1991 impone di selezionare, sulla base di rigo-

rose analisi, i costi degli edifici degli aeroporti che rivestono un ruolo prioritario nello sviluppo del trasporto aereo. La stessa logica vale per i porti, a proposito dei quali, comunque, credo sia opportuno tornare successivamente.

In merito agli interporti, credo che debbano essere selezionate e privilegiate tutte le iniziative basate su una consistente quota di autofinanziamento, sull'offerta di servizi con *standard* omogenei a livello nazionale ed in conformità alla direttiva del CIPET in materia. Sotto questo profilo, la distinzione tra interporti di primo e di secondo livello a me sembra un po' ridicola e formale, per cui sarei dell'avviso di abolirla.

Affrontando in generale il problema relativo al risanamento del settore dei trasporti, vorrei riferire con precisione la mia opinione in merito alla situazione attuale. Ritengo che il nostro sistema costi troppo in relazione alla qualità del servizio che produce. Cito i dati: nel 1989 la spesa pubblica, assorbita ai disavanzi di gestione dei servizi, è stata di circa 30 mila miliardi, con un incremento, negli ultimi dieci anni, del 30 per cento, pari, quindi, ad una crescita annua del 2,6 per cento; a fronte di tali oneri, nello stesso periodo la quota di domanda soddisfatta dal trasporto pubblico è passata dal 15,7 al 12,5 per cento negli spostamenti di carattere locale — quelli inferiori a 50 chilometri — e dal 29,5 al 28,4 per cento negli spostamenti a lunga distanza. Dunque, a fronte di una maggiore spesa, come si evince dai dati elencati, registriamo una minore utilizzazione dei servizi.

Credo quindi che si tratti di avviare un processo che, tramite il miglioramento della qualità dei servizi, il più efficiente impiego dei fattori di produzione, nonché l'adeguamento delle tariffe, anche se temporaneamente bloccate, consenta di pervenire ad un equilibrato rapporto costi-ricavi nel settore del trasporto. A mio parere, inoltre, è anche necessario dar vita a sistemi analitici di contabilità aziendale, tali da assicurare la massima trasparenza dei costi di produzione e dei prezzi ai quali

lo Stato, le regioni ed i comuni sono chiamati ad acquistare servizi di interesse sociale.

Ho già avuto modo di affermare che quando affrontiamo il tema dei servizi pubblici nel settore dei trasporti dobbiamo porci in un'ottica diversa. Infatti, se è vero che lo Stato e gli enti pubblici svolgono un ruolo sociale, garantendo il trasporto ai cittadini, è anche vero che ciò non impedisce che il trasporto stesso possa essere gestito con il più rigoroso dei criteri di economicità; è altresì vero, quindi, che può anche determinarsi una situazione in cui, rispetto ad una gestione del servizio attuata con criteri privatistici, l'ente pubblico assume il ruolo di cliente accollandosi l'onere del servizio pubblico per assolvere al meglio la sua funzione.

Credo che questo sia un passaggio molto decisivo dal punto di vista sia qualitativo sia politico, e anche se mi rendo conto che può essere di difficile acquisizione, ritengo che tale passaggio sia necessario rispetto alla situazione in cui versano tutti gli enti nazionali e locali che gestiscono i servizi pubblici.

Tornando ad un tema di particolare attualità, cioè alla trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per azioni, sappiamo che si tratta di una scelta già decisa e ribadita dalle iniziative assunte in questi giorni dal Governo sulla questione delle partecipazioni statali.

Ritengo che la trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni vada vista come uno strumento per assicurare efficienza ed economicità ai servizi, nonché trasparenza dei costi nei confronti dello Stato, considerato come acquirente dei servizi stessi e non più come erogatore di contributi. In tale ottica, però, si pone un problema politico sul quale dovrò riflettere e per la cui soluzione chiedo il contributo del Parlamento; credo, infatti, che la trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per azioni comporti la riorganizzazione dei rapporti tra il Ministero dei trasporti e l'ente in questione. Viene infatti a connotarsi uno scenario assolutamente nuovo in tema di predisposizione dei piani di investimento, perché mentre resta allo

Stato la definizione del piano dei trasporti, l'azienda formula proposte impegnandosi sul versante dei costi. Permane, altresì, il problema del controllo dei costi di produzione, nel senso che lo Stato deve essere in grado di conoscere e separare i costi di gestione da quelli delle infrastrutture, dei servizi commerciali e dei servizi sociali. La trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni pone quindi problematiche che richiedono soluzioni adeguate.

Dovranno poi essere affrontati i rapporti della nuova società per azioni con gli enti locali e territoriali; a proposito degli accordi programmatici che coinvolgano interventi sul sistema ferroviario non già autorizzati dallo Stato, ritengo che potranno essere stipulati con la presenza determinante del ministero.

Per quanto riguarda un altro tema di grande attualità, cioè il trasporto pubblico locale, si tratta — com'è noto — di un settore in profonda crisi funzionale ed economica. La qualità dei servizi offerti è insufficiente in maniera abbastanza generalizzata; il costo complessivo annuo di produzione di tali servizi nel 1991 è stato di 9.500 miliardi di lire, a fronte dei quali ne sono stati introitati solo 2.400, vale a dire solo il 25 per cento dei costi. Il disavanzo corrente è, pertanto, di entità tale da non essere coperto dalle risorse messe a disposizione dalla collettività attraverso il fondo nazionale trasporti, che nel 1991 è ammontato a 4.411 miliardi di lire, quindi nettamente al di sotto del disavanzo; inoltre, poiché gli enti locali non sono in grado di ripianare il disavanzo residuo, moltissime aziende sono ormai prossime al collasso. Per di più si prospetta per il prossimo autunno una vertenza contrattuale difficile, a causa del rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri.

Le città sono interessate da un traffico automobilistico troppo elevato e troppo poco regolato, che genera congestione e di conseguenza l'ulteriore peggioramento della qualità dei trasporti pubblici, nonché preoccupanti situazioni di degrado ambientale. Tali problemi possono trovare risposta soltanto avviando una radicale operazione di ristrutturazione del settore,

che va articolata in alcuni filoni precisi. Innanzitutto dal punto di vista normativo, attraverso la predisposizione di una nuova legge del settore, sostitutiva della legge n. 151 del 1981, finalizzata a conseguire il risanamento tecnico ed economico. Mi impegno a presentare nel prossimo autunno un disegno di legge in materia. Vi è in secondo luogo anche un impegno di natura tecnica, quello cioè di una grande iniziativa nazionale da assumere di concerto tra i Ministeri dei trasporti, dell'ambiente e delle aree urbane per la realizzazione nelle nostre città di medie e grandi dimensioni di progetti integrati trasporti-traffico-ambiente, in un orizzonte che guarda al 2000, per ridurre la congestione ed abbattere l'inquinamento urbano. Poiché siamo cittadini come gli altri, sappiamo bene cosa abbia voluto dire quest'anno sentirsi comunicare la sera prima che il giorno dopo avrebbero potuto circolare soltanto le auto con targa pari o targa dispari, dovendo, per esempio, portare ugualmente i bambini a scuola o far fronte a varie incombenze. Dobbiamo uscire da questo tipo di emergenza con un grande disegno che riguardi non solo il dicastero dei trasporti, quello dell'ambiente e quello delle aree urbane, ma che coinvolga anche altri responsabili, nei confronti dei quali mi attiverò per avviare questo tipo di discorso.

Ritengo che i progetti per le singole città debbano prevedere un calendario di risultati conseguibili nel tempo impostati sul potenziamento del sistema dei trasporti, la riorganizzazione del sistema di trasporto esistente e la definizione delle caratteristiche tecnico-ambientali dei veicoli che possono circolare in città. Vi è poi l'aspetto più propriamente gestionale, che coinvolge l'attenta verifica di fattibilità dal punto di vista giuridico, amministrativo, tecnico ed economico delle società miste di gestione, per le quali si fa riferimento alla legge n. 385 del 1990.

Per quanto riguarda il problema del trasporto pubblico locale, credo di dover dire qualcosa in ordine alla vicenda che deriva dalla bocciatura in Assemblea del decreto-legge per il ripiano del disavanzo degli enti locali.

GIUSEPPE LUCCHESI. Per un inizio di ripiano !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Si trattava di un decreto che prevedeva certe misure; tuttavia sono riuscito a far inserire in un altro decreto-legge varato recentemente dal Governo un articolo che prevede la possibilità per gli enti locali di essere garantiti con una copertura del 65 per cento dei disavanzi registrati nell'esercizio 1991. Si tratta di una misura che in qualche modo può consentire di rimuovere lo stato di agitazione proclamato dalle organizzazioni e dai sindacati degli autoferrotranvieri, tuttavia non risolve certamente il problema, onorevole Lucchesi, perché il provvedimento bocciato faceva riferimento ad un ripiano del disavanzo dal 1987 al 1991. Mi impegno dunque a presentare alcuni emendamenti in sede di conversione di tale decreto-legge, in modo da poter ricostruire il merito del provvedimento decaduto anche in relazione al periodo che va dal 1987 al 1991.

SAURO TURRONI. Non ho capito dove sono state inserite le misure da lei proposte.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. In un decreto cosiddetto *omnibus*, varato lunedì scorso, che disciplina tutte le concessioni di anticipazioni straordinarie a favore di regioni ed enti locali.

L'altro settore che considero una vera e propria emergenza nel quadro dell'emergenza trasporti è quello del trasporto merci, caratterizzato da un continuo sviluppo quantitativo della domanda, che nel 2000 si prevede crescerà di un 30 per cento in più, nonché da un profondo cambiamento qualitativo.

Il trasporto delle merci avrà, in prospettiva, un grande incremento in termini quantitativi, ma soprattutto andrà incontro a una diversificazione nella qualità della domanda: da parte dell'utenza, cioè, si chiederà sempre più un tipo di trasporto che vada dalla produzione al consumo. Ciò

determina una serie di problemi per il nostro sistema di trasporto, che rendono più gravi i ritardi rispetto ai paesi più ricchi, in particolare quelli europei. Si chiedono servizi completi — quali l'immagazzinaggio e il consolidamento del carico — oltre al trasporto vero e proprio, compresa la copertura assicurativa. Oggi, se qualcuno deve far arrivare una vettura da Hong Kong a Torino, vuole sapere quanto costa il trasporto, quanto tempo è necessario e come viene assicurato il bene.

La frantumazione del nostro sistema ci pone, dunque, obiettivi molto precisi, tra i quali voglio ricordarne due di fondamentale importanza. Il primo è quello dello sviluppo del trasporto intermodale (sia nella forma strada-rottaia sia in quella terra-mare-cabotaggio), come unica risposta possibile ai problemi dell'efficienza, della sicurezza e dell'ambiente causati da un eccessivo peso del trasporto stradale sulle medie e lunghe distanze nazionali e internazionali.

Il secondo obiettivo fondamentale è quello della ristrutturazione del sistema delle imprese di autotrasporto, finalizzata a favorire lo sviluppo di imprese di dimensioni adeguate ed attrezzate con un'efficiente organizzazione commerciale e con strutture ed impianti per l'esecuzione di servizi ausiliari rispetto al trasporto vero e proprio.

Questa crescita in senso imprenditoriale del nostro sistema è una condizione indispensabile per soddisfare i requisiti di efficienza, imposti dalla nuova logica industriale per assicurare lo sviluppo del trasporto intermodale e per sostenere l'impatto della concorrenza estera in vista del mercato unico europeo.

Vorrei che fosse chiaro al Parlamento che quanto è accaduto in Francia pochi giorni fa...

GIANNI WILMER RONZANI. Per noi lo è; è il ministero a non averlo chiaro !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Chiedo scusa perché, essendo nuovo al mio incarico, faccio affermazioni forse ov-

vie. Siccome però mi avete invitato in questa sede per dire quello che penso, lo sto facendo. Se lo trovate superfluo, vi chiedo nuovamente scusa per questo.

GIANNI WILMER RONZANI. Otto giorni fa in questa sede un sottosegretario ha ammesso che siamo in ritardo; pare tuttavia che questo concetto non sia chiaro per il Governo.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Abbiate pazienza; ho assunto il mio incarico da venti giorni e faccio quello che posso. Vi riferisco quello che penso e ciò che intendo fare e non sono abituato, se mi è possibile, a disattendere quanto mi impegno a fare. Sto facendo un'analisi e indicando delle proposte, che poi potrete giudicare.

Come stavo dicendo, ho avuto modo di incontrare pochi giorni fa il ministro francese dei trasporti Bianco e mi sono fatto spiegare esattamente la situazione del suo paese, che è molto simile a quella italiana, determinata dall'assetto del settore dell'autotrasporto.

Quando parliamo di competitività del trasporto sui mercati internazionali dobbiamo tenere presente che la stragrande maggioranza delle imprese (anche quelle artigianali e dei « padroncini » sono imprese) non hanno assolutamente i requisiti per poter sostenere il confronto sul mercato, così come esso si presenta.

Poiché nella struttura dell'autotrasporto le imprese che non hanno questi requisiti sono di gran lunga più numerose di quelle che invece ne sono dotate o potrebbero esserlo, si determinano una serie di fenomeni analoghi a quelli che hanno portato alle agitazioni in Francia. Quando è stata introdotta una regolamentazione diretta ad impedire alcuni abusi (sotto il profilo della velocità e dello sfruttamento del lavoro, nonché degli orari di lavoro effettuati dai guidatori dei camion) che, sulla base di un meccanismo a punti, prevede sanzioni che arrivano fino al ritiro della patente, una parte degli autotrasportatori, quella più sfruttata, che viaggia senza rispettare né

limiti né orari perché solo così riesce a sopravvivere, si è ribellata. Questo, però, è il prodotto di un sistema sbagliato, che non può continuare a sussistere.

Non voglio dilungarmi sulla questione, ma mi limito ad osservare che avendo noi una struttura dell'autotrasporto analoga a quella francese, i problemi che ho ricordato si riprodurranno anche nel nostro paese. Ciò, come è stato osservato, è noto a tutti. Ricordo però che il Parlamento ha varato di recente una legge sull'autotrasporto, la quale prevede una ristrutturazione che, a quanto posso capire, produrrà effetti assolutamente inadeguati rispetto all'obiettivo della ristrutturazione dell'autotrasporto italiano.

È necessario, dunque, che si avanzino altre proposte: come ministro mi adopererò per rendere più rapida l'attuazione della legge che ricordavo. A tal fine, ho già chiesto agli uffici della direzione della motorizzazione l'acceleramento dei previsti decreti delegati, ma intendo anche istituire nei prossimi giorni un « tavolo di crisi », attorno al quale il ministero e le associazioni degli autotrasportatori possano dar vita a un confronto molto serrato sui problemi esistenti. Se, infatti, tali problemi, relativi alla struttura dell'autotrasporto, non verranno risolti, non avremo le condizioni che ci consentano di sopravvivere sul mercato, così come esso oggi è organizzato in Europa e soprattutto in certi paesi, a cominciare dall'Olanda.

Lo sviluppo del trasporto aereo è ben noto. Ci troviamo in una fase di ulteriore espansione, soprattutto per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, ma anche per quello merci. Abbiamo già superato i 50 mila passeggeri l'anno e sfioreremo i 100 mila nel 2000.

A fronte di questo sviluppo, conseguente anche alle nuove normative che hanno portato l'Europa a una graduale liberalizzazione del trasporto aereo, non vi è stato un adeguamento delle infrastrutture a terra quali gli aeroporti, gli impianti di assistenza al volo, le flotte e, soprattutto, le strutture istituzionali preposte al controllo e alla gestione del sistema.

Civilavia ha la stessa struttura di 30 anni fa, quando nel 1963 fu istituita la direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti. Mi limiterò per il momento a richiamare due questioni, la prima delle quali attiene alla saturazione delle rotte aeree, cioè il mancato coordinamento del controllo dei voli a livello comunitario. Registriamo circa un terzo del traffico statunitense in presenza di ben oltre 50 centri di controllo a fronte della ventina di cui dispongono gli USA, sottoposti a un unico supervisore. In Italia abbiamo un complesso di sistemi differenziati di controllo, che è la principale fonte di tutti i disagi che si riflettono sull'utenza, producendo danni economici assolutamente incalcolabili.

L'altra questione attiene, invece, all'organizzazione a terra, cioè agli aeroporti. Ritengo che sia assolutamente necessario riconsiderare la vecchia ipotesi di pervenire all'istituzione di un'*authority* aeroportuale, dal momento che il sistema è particolarmente complesso, stante i vari servizi che in esso interagiscono.

Per quanto attiene ai costi, tema che ho già affrontato, aggiungo che è in corso di definizione un disegno di legge che, sostanzialmente, tende a recepire la sentenza della corte di giustizia della CEE per ciò che attiene alla liberalizzazione dei servizi portuali (ribadendo, quindi, nella sostanza, il contenuto della circolare da me emanata pochi giorni fa) ed a ridefinire i compiti delle autorità portuali, le quali mi sembrano assolvere funzioni che non sono di loro competenza e che finiscono con l'essere la causa dei loro disavanzi. Si tratta, quindi, di ridefinire i compiti di tali enti e di prevedere un organico che consenta di farvi fronte, magari studiando in che modo utilizzare il personale in esubero. Si tratta, altresì, di definire i parametri oggettivi in base ai quali istituire autorità portuali dove al momento non esistono (per esempio, Ravenna). Credo sia chiaro, quindi, che il provvedimento in fase di elaborazione non comporta spese e tende, anzi, a ridurre i costi a carico dello Stato.

Avrò modo di tornare sulla questione dei porti, che ritengo un punto nodale per

la costruzione di un sistema integrato di trasporto il quale conduca all'eliminazione di tutte le forme di parassitismo, che certo non rispondono a ragioni funzionali e che, gravando sui costi, rendono meno competitivo il sistema portuale italiano. Infatti, il naviglio proveniente dallo stesso bacino del Mediterraneo non utilizza i porti di Genova o di Trieste ma quelli del nord Europa, perché nonostante siano più lontani, il costo del trasporto è tale da ...

CARLO D'AMATO. A Genova c'è Batini che comanda ...

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il problema è più complesso; non criminalizziamo soltanto Batini!

CARLO D'AMATO. Purtroppo, di Batini ce ne sono molti!

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Questo è vero. Ma il problema dei porti italiani è decisivo per il traffico marittimo e per tutto il sistema dei trasporti. Ritengo che non potremo essere competitivi se non riusciremo a risolvere i problemi legati alle infrastrutture, alle intermodalità ed alla riduzione complessiva del costo del servizio aeroportuale.

Vorrei svolgere adesso qualche considerazione sulla politica comunitaria, sottolineando, innanzitutto, il nostro ritardo nel recepire le direttive della CEE. Premesso che la mia intenzione è quella di attuarle quanto prima, credo però che debba essere corretto soprattutto il modo con cui ci rapportiamo alla politica comunitaria. Questa ultima, infatti, non può essere vista soltanto nell'ottica di chi, ravvisandone le conseguenze negative per il nostro sistema, tende o a « smobilitare » le direttive oppure a « sterilizzarle ». Credo invece che ci si debba rapportare alla Comunità con una capacità propositiva che affronti i problemi guardando, sì, agli interessi nazionali, ma anche collocando questi ultimi all'interno di direttive di generale interesse europeo.

Per ciò che attiene alla ricerca ed alla formazione, il recente piano nazionale redatto dai competenti ministeri individua una serie di contributi fondamentali. Ritengo che nel nostro paese una corretta politica dei trasporti debba comportare investimenti nel settore della ricerca. Da questo punto di vista sono dell'avviso che la costituzione di un centro nazionale di ricerca sui trasporti sia fondamentale per finalizzare i benefici che derivano al settore dallo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica.

In merito alla formazione, stando ai dati che ho ricordato e che evidenziano un massiccio sviluppo dei trasporti, credo che essa diverrà sempre più un problema fondamentale e decisivo, tale da richiedere l'aggiornamento di tutto ciò che attiene alla struttura preposta alla formazione professionale di coloro che operano nel settore. Sottolineo questi aspetti non perché io provenga da esperienze che mi hanno reso particolarmente sensibile ad essi, ma perché ritengo che costituiscano un nodo fondamentale su cui neanche i sindacati dimostrano molta sensibilità perché più impegnati a tutelare chi è occupato anziché i giovani in cerca di lavoro. In questo settore, invece, vi sono prospettive occupazionali che richiedono un grande impegno ed una revisione degli strumenti della formazione professionale.

Avviandomi alla conclusione della mia relazione, chiedo scusa ai colleghi della Commissione se nel corso della mia esposizione ho ripetuto cose già note, magari dimenticandone altre fondamentali. Sono certo comunque che con la vostra competenza sarete in grado di colmare tutte le mie lacune. In questo primo incontro con la Commissione trasporti ribadisco l'impegno del Governo a far sì che i problemi legati ad un settore così decisivo della nostra economia nazionale trovino il sostegno più adeguato ed indispensabile.

ALTERO MATTEOLI. Signor ministro, spero che non me ne vorrà per quanto dirò nel mio intervento. Non posso affermare che lei non abbia affrontato l'argomento, per così dire, con umiltà, avendo svolto —

dall'inizio alla fine — una sorta di lamentazione sulla situazione dei trasporti in Italia. Lei ha anche precisato di ricoprire l'incarico da appena venti giorni, esortandoci quindi a portare pazienza perché sta studiando ...

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho fatto anche qualcosina ...

ALTERO MATTEOLI. Signor ministro, poiché io l'ho ascoltata, lei deve avere la cortesia di ascoltare me, anche se poi non vorrà rispondermi. Il ritmo dei cambiamenti dei ministri in Italia è tale che, se dobbiamo dare a ciascun ministro di nuova nomina il tempo di studiare e di imparare, egli non ci dirà mai quali siano i suoi programmi. Vede, signor ministro, i titoli li sappiamo leggere da soli e non abbiamo bisogno di lei per fare questo; mi verrebbe la voglia di dirle, usando un suo eufemismo, di studiare e di illustrarci il suo programma a settembre perché non ho assolutamente capito l'orientamento programmatico che ci ha esposto. Anche le banalità hanno la loro dignità e quindi affermare che il piano generale dei trasporti costituisce il documento-guida della politica nazionale dei trasporti, per chi da qualche mese lavora in questa Commissione non presenta neanche un minimo di dignità dal punto di vista della banalità. Entro il prossimo 1° settembre l'Ente ferrovie dello Stato, in base alla legge n. 412 del 1991, dovrà presentare al ministero una proposta di piano: possibile che, a circa quaranta giorni dalla scadenza, il ministro (non mi interessa quando è stato nominato) non possa anticipare qualcosa sui suoi orientamenti, anche in considerazione del fatto che fra alcuni giorni andremo — lo spero — anche noi al mare per qualche settimana? Possibile che non vi sia stato nemmeno un contatto con il consiglio d'amministrazione per illustrare almeno le linee generali di quanto l'Ente ferrovie dello Stato presenterà entro il 1° settembre?

Il piano delle ferrovie in concessione è crollato. Vi sono 5 mila miliardi non spesi:

lo sappiamo, signor ministro, e ci aspettiamo che lei ci dicesse come intendeva utilizzarli. Per quanto riguarda il piano per gli aeroporti, lei si è limitato a dirci che esiste una delibera del CIPE del 1991. Circa gli interporti vi è una « chicca » nel suo intervento, perché è arrivato a dire che sarebbe meglio abolire i livelli. Quando il Parlamento ha stabilito che vi dovevano essere un primo ed un secondo livello, lo ha fatto perché le risorse non erano sufficienti, destinando quindi le priorità al primo livello: se ora lei avesse trovato le risorse per tutti mi sarei aspettato un accenno in proposito che giustificasse la sua battuta sull'abolizione dei livelli.

Lei ha inoltre affermato che Civilavia ha la stessa struttura di trent'anni fa: ricordo bene i giorni, e a volte anche le notti, trascorsi in questa Commissione a discutere di questo problema e dopo tanti anni mi aspettavo non che il ministro ribadisse che si tratta di una struttura di trent'anni fa, ma che ci illustrasse i suoi propositi al riguardo. Mentre lei studia, signor ministro, le ricordo che i trasporti avvengono via terra, mare, cielo e fiume: vorremmo capire come il Governo intende far funzionare questi tipi di trasporto.

Per quanto concerne il trasporto pubblico locale, lei ha affermato che il settore è caratterizzato da una profonda crisi e da servizi inefficienti in maniera generalizzata ed inoltre che l'introito copre appena il 25 per cento del disavanzo. Anche questo lo sapevamo. L'altro giorno il Parlamento ha bocciato un decreto-legge per il ripiano dei debiti del trasporto pubblico locale ed il ministro non ha niente da dirci se non che l'introito copre solo il 25 per cento! Pare quindi che dobbiamo andare a cercare tra le righe del decreto *omnibus* quali siano gli intendimenti del Governo per il risanamento del trasporto pubblico locale; quest'ultimo non ha bisogno soltanto di miliardi per essere risanato, ma di una politica che tenga conto che le nostre città — soprattutto quelle più antiche — sono nate in base ad una concezione che non consente il traffico nei rispettivi centri storici, dove invece le automobili circolano indisturbate. È arrivato il momento per gli

enti locali di stabilire se le macchine possano o meno avere accesso nei centri storici, ma evidentemente ciò è chiedere troppo. È stato inoltre affermato che l'ente pubblico acquista un prodotto per garantire un servizio: è un sillogismo anche simpatico, ma il Governo deve spiegare in che modo intende acquistarlo e soprattutto come si prefigge di garantire il servizio.

A proposito della trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per azioni, lei ha detto che la scelta è già stata compiuta: è stata fatta da alcuni, ma non da tutti, perché il Parlamento ne deve ancora discutere ed inoltre è in atto una grossa battaglia dei sindacati contro tale scelta.

È inoltre necessario che il Governo spieghi cosa intende per alta velocità: ritiene forse che ciò voglia dire collegare Milano con Roma in quattro ore e mezza, senza pensare che vi è il problema dell'alta velocità anche sulla linea adriatica che va da Trieste a Bari? Vi sono forse cittadini di serie B in quelle zone? Analogamente l'alta velocità pare non debba interessare la linea Genova-Roma-Napoli, tant'è vero che su tale linea sono stati cancellati i rapidi che fino ad alcuni mesi fa viaggiavano normalmente. I rami secchi si vogliono tagliare o potenziare? Ricordo che nel 1983 — l'ho detto fino alla noia e mi scuso se lo ripeterò ancora una volta — l'allora ministro dei trasporti Signorile affermò in quest'aula che i rami secchi dovevano essere tagliati. Ciò nonostante, il municipalismo che lei ha ricordato nel suo intervento fece sì che coloro i quali erano interessati ai rami secchi insorgessero e che, di conseguenza, questi ultimi siano rimasti immutati dal 1983, quando appunto il ministro Signorile assunse con forza l'impegno di eliminarli. Li vogliamo tagliare questi rami secchi? La scelta del Governo è contro il taglio dei rami secchi o a favore del potenziamento delle linee che potrebbero cancellare il traffico su gomma che — purtroppo — rappresenta ancora, anche per le merci, l'80 per cento?

Vogliamo intervenire anche per quanto riguarda gli orari? I compiti del ministero non sono di mero indirizzo. È possibile che

in Italia, a distanza di tanti anni, non si sia capaci di rispettare l'orario ferroviario, così come fanno nazioni quali la Francia, la Germania e l'Inghilterra? Non è soltanto compito dell'Ente ferrovie dello Stato ma è anche dovere del Governo intervenire in questo senso, anche perché i cittadini pagano profumatamente il biglietto: in Italia, infatti, paghiamo la stessa tariffa, e forse qualcosa di più degli altri paesi europei, per ottenere un servizio inferiore. Cosa ci dice inoltre sull'orario merci, che in Francia è già entrato in vigore?

Sulla portualità interverrà il collega Marengo, ma intanto le chiedo quale impegno assume il Governo per la riforma del settore: la vuol fare decollare o meno? Lei, signor ministro, viene a dirci che l'Italia si colloca davanti solo alla Spagna e alla Grecia e segue tutti gli altri paesi europei. Sarà forse una mia illusione, ma mi aspettavo che in occasione della prima audizione davanti a questa Commissione il ministro non si limitasse a dipingere uno scenario che ben conosciamo, ma si assumesse l'impegno di realizzare programmi ed interventi di cui invece egli non ha parlato.

Di fronte ad una relazione di questo tipo non mi sento neanche di rivolgerle delle domande e, se me lo consente, mi ritengo provocato dal suo intervento, che è offensivo nei confronti del Parlamento perché non illustra scelte di alcun tipo, ma si limita a dipingere una condizione che conosciamo da anni.

CARLO D'AMATO. A differenza del collega che mi ha preceduto le rivolgerò, signor ministro, alcune domande perché ritengo che il responsabile di un dicastero di nuova nomina abbia la necessità di approfondire la materia di cui è chiamato ad occuparsi e, nel contempo, che questa Commissione — tenuto anche conto che ci troviamo nel corso di un'audizione — debba segnalare al ministro le esigenze che, in questa sede, abbiamo avvertito nel corso degli anni.

Se mi è consentito muovere un appunto, debbo dire che gli uffici del mini-

stero avrebbero potuto quanto meno indicare i punti fermi sullo stato di attuazione delle leggi definite nel corso di questi anni e sulle questioni già oggetto di esame e di deliberazione da parte del Parlamento, in modo da poterci impartire indicazione precise ed operative delle quali avvertiamo effettivamente la necessità. I tempi a nostra disposizione sono in effetti molto ristretti e le risposte, nell'ambito di una strategia complessiva del sistema italiano dei trasporti, sono urgenti e necessarie.

Per quanto riguarda i valichi, questa Commissione aveva già definito una serie di iniziative e di stanziamenti. Vorremmo sapere a che punto si trova tale questione e se i relativi progetti siano stati definiti, anche perché il ministro Bernini aveva assunto una serie di impegni. Aggiungo che la necessità per l'Italia di « liberarsi » dalla barriera delle Alpi è fortemente avvertita e per tale motivo questa Commissione ed il Parlamento decisero una serie di investimenti, dando priorità proprio al problema dei valichi. Da allora sono passati circa due anni e vorremmo sapere a che punto ci troviamo.

Quello dell'alta velocità è un problema in ordine al quale le scelte — condivisibili o meno — sono già state definite. Vi sono alcune difficoltà per quanto riguarda l'impatto ambientale, che richiedono un corretto confronto tra il Governo e le regioni interessate, ma indubbiamente — come dicevo — si è compiuta una scelta di fondo che va a qualificare od a migliorare il sistema del trasporto italiano, soprattutto quello a rete, privilegiando il trasporto merci e quello passeggeri senza ritenerlo un lusso. Credo, infatti, che la velocità del trasporto si inserisca nel fondamentale obiettivo del recupero dei tempi, che comporta certamente un risparmio. L'alta velocità, dunque, è tutt'altro che un lusso perché ha il significato di incentivare — come è giusto e necessario — il trasporto su ferro, rispondendo a una serie di esigenze economiche, ambientali e di riequilibrio tra i vari sistemi di trasporto, esigenze sulle quali abbiamo già discusso ed in merito alle quali aspettiamo una serie di risposte.

Un'altra questione sulla quale attendevamo dal precedente ministro dei trasporti una risposta è quella dell'estensione dell'alta velocità. L'indicazione del Parlamento era stata quella di estendere l'alta velocità fino a Reggio Calabria e alla Sicilia. A causa di problemi di ordine economico o — non si è ben capito — di scelte che hanno parzialmente disatteso gli orientamenti espressi dal Parlamento, le decisioni sembrano attualmente definite soltanto fino alla tratta Salerno-Battipaglia. Rimane l'indicazione più generale di un collegamento tra il nord ed il sud del paese che tra l'altro, grazie al tipo di sviluppo favorito dall'alta velocità, potrebbe contribuire ad una vera ripresa delle zone meridionali e della Sicilia. Queste aree fanno parte dell'Italia; vogliamo emarginarle ulteriormente? Vi sono questioni che richiedono da parte del Governo scelte strategiche sulle quali il Parlamento è chiamato ad effettuare una verifica.

Voglio porre, signor ministro, un'altra domanda riguardante il trasporto locale e le aree metropolitane. Il Parlamento ha varato una legge sulle metropolitane su cui si è avuto uno scontro formidabile tra il ministro delle aree urbane e quello dei trasporti. Proprio sul finire della X legislatura si arrivò, se non sbaglio, all'approvazione del provvedimento e pertanto vorrei sapere se i relativi finanziamenti siano disponibili o se siano stati stornati. Vorrei inoltre sapere se — tenuto conto di quanto diceva poc'anzi il collega che mi ha preceduto — nelle grandi città o nelle grandi aree urbane il trasporto su ferro e sotterraneo possano rappresentare una valida risposta, unitamente ad un sistema integrato dei trasporti, al problema della mobilità. Infatti non è solo la metropolitana a costituire un vettore significativo, perché si può optare anche per altri mezzi di trasporto.

Mi chiedo ancora — forse su questo aspetto è ancora possibile una riflessione — se, compatibilmente con la linea politica ed economica del Governo e con le esigenze del bilancio dello Stato, si debbano

compiere interventi così ampi per la realizzazione di metropolitane in tutte le città indicate dalla legge approvata, o se sia necessario — com'è presumibile — ridurre le realizzazioni per queste infrastrutture su ferro, adeguandole alle aree in cui si avvertono maggiormente le esigenze di mobilità. Si tratta di coniugare la necessità del trasporto pubblico dei passeggeri con l'economicità. Realizzare una metropolitana in una città di 3 milioni e mezzo di abitanti o con una popolazione ancora superiore ha un senso, mentre non altrettanto può dirsi se la stessa scelta viene adottata, per esempio, a Perugia — dove, per la verità, si sono seguite soluzioni ben diverse, che si sono dimostrate eccezionali ...

UGO BOGHETTA. O a Bologna!

CARLO D'AMATO. A Bologna o in altre città, ognuna delle quali — per una moda che oggi si sta diffondendo — vuole la propria metropolitana.

È necessaria, dunque, una valutazione che riesca a spezzare quella sorta di circolo vizioso che si continua ad avvertire anche in Parlamento, a causa del quale, per ottenere il varo di una legge, bisogna accontentare tutti, indipendentemente dall'effettiva necessità dell'opera e dalle risposte dell'analisi costi-benefici (di ciò abbiamo avuto una verifica ieri sera).

Se la legge approvata è attualmente di difficile attuazione, il ministro deve riconoscere che è necessario modificarla sulla base di scelte prioritarie che consentano di selezionare la spesa, definire gli impegni ed eseguire le opere. Altrimenti, per accontentare tutti, corriamo il rischio di non fare niente.

In ordine alle ferrovie concesse il ministro Tesini ha giustamente parlato di ambiguità e di oscurità perché questo è un settore del quale non si sa niente. Vivo in una regione, la Campania, che ha il più alto numero di ferrovie in concessione: la Cumana, la Septa, la Circumvesuviana, l'Alifana, la Cannello-Benevento, su cui, a

detta del ministro, non sono stati realizzati investimenti. In realtà, quegli investimenti sono stati tutti opzionati e, a quanto mi risulta, le opere sono state anche avviate, ma non si sa nulla di quanto accade perché vi sono gestioni commissariali, di diretta pertinenza governativa, che non rendono conto di nulla. Bene ha fatto, dunque, il ministro a parlare di ambiguità e di oscurità.

Nel momento in cui l'esigenza di trasparenza assume una particolare importanza, vorremmo sapere come vengano spese le risorse, quali siano i tempi di realizzazione, quando saranno terminate le opere in concessione e se esse assolveranno ad una funzione integrata del trasporto, inserendosi in un sistema che tenga conto anche delle nuove esigenze di un ente ferroviario destinato a trasformarsi in società per azioni. Tutto ciò ottemperando anche ad una legge, approvata da questa Commissione, che prevede, per esempio, la possibilità di realizzare società miste a prevalente capitale pubblico, o comunque caratterizzate dalla presenza degli enti locali e delle regioni. In tale ottica gli accordi di programma (a cui lei, signor ministro, ha fatto giustamente riferimento) devono rendere più compatibile e meno disarticolato il sistema di trasporto a livello locale, il quale risente di una parcelizzazione che è causa di sprechi incredibili e comporta disfunzioni in materia di orari e tariffe.

Lo Stato interviene dunque con decine di migliaia di miliardi per avere — come lei ha giustamente sottolineato — un aumento dell'intervento pubblico di ordine finanziario ed una diminuzione della qualità della spesa.

Il piano degli aeroporti credo possa essere paragonato all'araba fenice, perché non si sa che fine abbia fatto. Non sappiamo più nulla, per esempio dell'aeroporto intercontinentale di Napoli, a proposito del quale in Parlamento eravamo giunti ad una soluzione unanime. La cronaca di questi giorni sottolinea la situazione drammatica dell'aeroporto di Capodichino che, nonostante registri un traffico

di due o tre milioni di passeggeri, rischia di chiudere perché è stato deciso di dare inizio ai lavori di ristrutturazione proprio in estate: l'unica infrastruttura che serve la Campania e tutta l'Italia meridionale probabilmente verrà resa inagibile perché il ministero ha deciso di iniziare i lavori nel mese di agosto! Quei pochi voli *charter* ...

GIORDANO ANGELINI. Ma d'inverno gela, ecco perché i lavori si effettuano in estate!

CARLO D'AMATO. E allora perché non iniziarli a settembre, visto che a Napoli, fortunatamente, da aprile ad ottobre il tempo è buono? Perché dobbiamo dare inizio ai lavori proprio nel mese di agosto, quando arrivano i voli *charter* con a bordo migliaia di stranieri che porterebbero un po' di ossigeno ad un'economia già tanto depressa?

Siccome credo che gli uffici del suo dicastero si siano già occupati di tale questione, vorrei un suo interessamento, signor ministro, anche perché è giusto che gli operatori turistici sappiano se potranno o meno far fronte ai contratti che hanno già stipulato.

Per quanto riguarda gli interporti ...

GIUSEPPE LUCCHESI. In compenso vi sono i treni Alitalia tra Napoli e Fiumicino!

CARLO D'AMATO. Nulla in contrario su quel tipo di treno, perché è sempre un fatto positivo se una zona del paese può arricchirsi di particolari infrastrutture! L'aeroporto di Napoli, però, non serve solo la Campania ma tutta l'Italia meridionale e, oltretutto, è di supporto all'aeroporto di Roma; quindi, a meno che l'intendimento non sia quello di preferire altre regioni — il Lazio, per esempio —, credo che una corretta logica di distribuzione degli aeroporti di grande livello non possa escludere la Campania, considerata la sua particolare localizzazione.

A proposito dell'Ente ferrovie dello Stato, nella sua relazione, signor ministro, lei ha parlato di trasformazione. Poiché sono relatore sulla delibera del CIPE che prevede la trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni, le chiedo se essa sia stata superata dalle decisioni a cui lei, giustamente, ha fatto riferimento, qualora esse valessero non soltanto per le partecipazioni statali ma anche per le ferrovie. Comunque, poiché a proposito dell'Ente ferrovie si discute se debba trattarsi di trasformazione o di passaggio ad una società per azioni, credo che tale aspetto debba essere evidenziato, non essendo di mera natura nominalistica: si costituisce la società per azioni e l'Ente ferrovie passa alla medesima o vi sono problemi in merito alla trasformazione dell'ente? Chiarire questo punto non è secondario, perché vi sono aspetti giuridici ed economici che, per esempio — come peraltro ha puntualizzato l'ente stesso — attengono ai dipendenti. Su tale questione, che considero importante, gradirei una sua riflessione, signor ministro.

Come gruppo socialista siamo stati sempre orientati verso la trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni, ma al riguardo devo esternarle una mia preoccupazione. Lei ha parlato della necessità di riorganizzare i rapporti con la nuova società per azioni delle ferrovie dello Stato: ciò significa forse che, mentre da un lato diamo vita alla società per azioni per conferire autonomia all'ente, dall'altro vogliamo che il ministero recuperi un meccanismo di controllo che certo non agevolerebbe le caratteristiche di dinamicità della società stessa? La società per azioni, una volta realizzata, dovrebbe soggiacere soltanto alle norme previste dal codice, per cui un'attività di controllo diverrebbe abbastanza bloccante. Si tratta infatti di una scelta che, anche se dolorosa e difficile, anche se da verificare con le organizzazioni sindacali, deve pur essere rispettata.

Passando al trasporto locale, credo che esso evidenzi non soltanto problemi di carattere organizzativo ma anche di trasformazione delle aziende municipalizzate,

come peraltro previsto dalla stessa legge n. 142 del 1990. Al riguardo, vorrei sapere se il ministero sia in grado di fornire una sua indicazione e se — come già auspicato da questa Commissione — sia in grado di instaurare un rapporto con le regioni al fine di verificare le iniziative che esse assumono rispetto alla necessità di cambiare il meccanismo di funzionamento e il modo di essere delle aziende municipalizzate, specialmente nel Mezzogiorno.

Per ciò che attiene al trasporto merci ed all'autotrasporto, è stata approvata una legge, signor ministro, ma subito dopo si è dovuta ingaggiare una battaglia perché furono tagliati i finanziamenti. Poiché la legge in questione si muove nella direzione da lei indicata, vorrei sapere se il Governo intende intervenire economicamente e finanziariamente per rendere compatibile il processo di riorganizzazione, di recupero di competitività e di qualificazione delle imprese. In materia di autotrasporto, pur ritenendo condivisibili la proposta e le valutazioni del ministro, resta il problema della spesa, la cui soluzione è essenziale allo sviluppo equilibrato di un sistema integrato dei trasporti.

Nell'assemblea della Confitarma che si terrà domani verrà senz'altro evidenziata la situazione drammatica che caratterizza il settore, perché a fronte di 8.400 miliardi di investimenti, che abbiamo favorito anche con indicazioni di supporto finanziario da parte dello Stato, il decreto-legge n. 333 è intervenuto bloccando i finanziamenti. Le sottopongo tale questione perché riguarda non solo gli armatori, ma anche la cantieristica, settore altrettanto in crisi. Ripeto, nonostante gli 8.400 miliardi di investimenti promossi dall'impresa privata, alla fine del 1992, se non si integreranno i meccanismi, i cantieri navali vedranno ultimate le navi ma non potranno far fronte alle commesse. Eppure si tratta di uno dei settori più competitivi, considerato addirittura strategico dalla Comunità economica europea. Vi è dunque la necessità di riequilibrare in un'ottica CEE

il sistema della flotta italiana con quello della flotta internazionale, per esempio, dal punto di vista della gestione e del personale.

PRESIDENTE. Onorevole D'Amato, vista l'imminenza di votazioni in Assemblea, il seguito dell'audizione è rinviato a martedì 28 luglio alle ore 16,30.

RENATO GRILLI. Signor presidente, al fine di una migliore organizzazione dei lavori della Commissione, auspico per il prosieguo dell'audizione una più proficua

autodisciplina dei tempi e degli argomenti degli interventi.

PRESIDENTE. Condivido la sua considerazione, onorevole Grilli.

La seduta termina alle 17,40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 27 luglio 1992.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO