

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

IV

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 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 DEI TRASPORTI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CARLO D'AMATO

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 dei trasporti:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	57, 58, 77
D'Amato Carlo, <i>Presidente</i>	57, 72
Angelini Giordano (gruppo PDS)	65, 66
Biricotti Guerrieri Anna Maria (gruppo PDS)	76
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	60, 61, 74
Caprili Milziade (gruppo rifondazione comunista)	58
Castelli Roberto (gruppo della lega nord)	66, 68
Lucchesi Giuseppe (gruppo DC)	66, 72, 73, 74
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	63
Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	59, 60
Michielon Mauro (gruppo della lega nord)	72, 73
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	70, 71
Sanza Angelo Maria (gruppo DC)	68
Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	59, 61, 68, 71, 73
ALLEGATI:	
Documentazione consegnata dall'onorevole Milziade Caprili	79
Documentazione consegnata dall'onorevole Angelo Maria Sanza	87

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,40.

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

Esorto i colleghi a dare seguito ad una riflessione che abbiamo già svolto in sede di ufficio di presidenza, pregandoli di autodisciplinare i tempi dei loro interventi, per consentire a tutti di esser presenti al dibattito che si svolgerà in Assemblea a seguito delle interrogazioni presentate sui drammatici fatti di Palermo.

Poiché nella seduta del 22 luglio scorso, a causa di concomitanti votazioni in Assemblea, l'onorevole D'Amato era stato costretto ad affrettare la conclusione del suo intervento, egli ha facoltà di intervenire per una breve integrazione.

CARLO D'AMATO. Mi soffermerò soltanto su un punto che non mi è stato possibile trattare in occasione della precedente seduta, cioè la situazione che si è venuta a determinare a seguito della decisione assunta da questa Commissione nella X legislatura di proporre un emendamento in materia di controllo aereo, ed in particolare sui fondi per l'Aaavtag. Si trattava di un notevole impegno di spesa, sul quale credo sia opportuno sapere se il processo di riqualificazione e ristruttura-

zione di un settore così delicato, che è stato oggetto di molteplici audizioni, possa essere avviato nel senso di un recupero della sicurezza nel volo anche nella prospettiva europea e di un risanamento del deficit infrastrutturale e strutturale.

Vorrei inoltre sottoporre all'attenzione del ministro — come è già stato fatto con un'interrogazione parlamentare presentata da alcuni colleghi — una *vexata quaestio* che si inserisce nel più generale problema del recupero del sistema dei trasporti, del quale ha parlato il ministro nella sua relazione, quella cioè dell'attraversamento dello stretto di Messina. Anche tale questione è stata oggetto di numerose audizioni nel corso della X legislatura; è sorto un contenzioso tra le varie società che rivendicavano la primogenitura dell'affidamento del progetto ed all'interno delle partecipazioni statali si è determinato uno scontro tra IRI ed ENI. Una serie di questioni hanno poi formato l'oggetto di una lettera, trasmessa ai componenti della nostra Commissione, nella quale erano indicati comportamenti, che meritano una particolare attenzione da parte del ministro, assunti nello svolgere la propria attività dalla società privata Gruppo Ponte di Messina, soprattutto con riferimento all'ingegner Gilardini, il quale pare abbia operato in modo poco chiaro cambiando società e utilizzando, tra le altre cose, la doppia veste di amministratore delegato e di ingegnere progettista.

Questo episodio è già stato oggetto — lo ripeto — di un'interrogazione parlamentare presentata dai colleghi Pieroni, Rutelli, Scalia, Leccese e Pecoraro Scanio che, a giudizio del gruppo socialista, configurando una questione di particolare delicatezza, richiede un'attenta risposta ed una

serena valutazione da parte del ministro, anche con riferimento all'alta velocità. La tesi da noi sostenuta nel corso di questi anni è che l'alta velocità, con tutti i problemi che la realizzazione di questo processo comporta, non poteva fermarsi a Battipaglia (come avviene attualmente), ma doveva proseguire per rendere possibile un rapido collegamento con tutta l'Italia meridionale e, in particolare, con la Sicilia; l'attraversamento dello Stretto di Messina rappresenta, a tale proposito, uno strumento altamente significativo. Se dovessimo seguire la vecchia logica per la quale le grandi opere pubbliche devono essere effettuate con i contributi dello Stato ci troveremmo probabilmente nell'impossibilità di trasformare questo sogno in realtà. Se, invece, si accede all'idea di dover comunque congiungere la Sicilia alla terra ferma, vi sono una serie di indicazioni utili ad individuare meccanismi di affidamento (i più trasparenti possibili) e di recupero di finanziamenti (che siano il meno oneroso possibile per i cittadini e per lo Stato), in modo da raggiungere un obiettivo che potrebbe, a mio avviso, dare un impulso notevole allo sviluppo complessivo della Sicilia. Tutto questo, una volta definite e chiarite (mi rivolgo in modo particolare al ministro) le questioni, rispetto alle quali la nostra Commissione nel corso della X legislatura non è riuscita a trovare una soluzione, dell'individuazione dei soggetti, delle modalità di affidamento, dell'impegno dello Stato e dell'acquisizione di diritti da parte di società. Potrebbe essere questo un atto importante e significativo per metterci nelle condizioni, come Commissione e come Parlamento, di poter proseguire i nostri lavori.

MILZIADE CAPRILI. Il sistema del ricorso alle audizioni rischia di perpetuarsi all'infinito. Alle 17 il gruppo di rifondazione comunista chiederà la sconvocazione delle Commissioni poiché è previsto in Assemblea lo svolgimento di interrogazioni sui recenti fatti di Palermo. Se rivolgeremo tutti, come siamo liberi di fare, diecimila domande al ministro, non riusciremo a concludere questa fase dei lavori. Per

quanto mi riguarda, considerato che mi è fisicamente impossibile essere contemporaneamente presente in Assemblea e in Commissione, e che alle 17 dovrò allontanarmi, mi limiterò a formulare una domanda retorica al ministro (la risposta sarà eventualmente raccolta dai miei colleghi di gruppo), ed a consegnare una nota scritta con la preghiera che sia pubblicata in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Caprili.

MILZIADE CAPRILI. La mia domanda contiene già, per così dire, una risposta. Che cosa ha indotto il ministro a firmare in modo così precipitoso una pessima circolare sulla questione del lavoro portuale? Questa pessima circolare non ha favorito processi positivi nei rapporti tra compagnie portuali. Il rapporto era già iniziato; infatti la stampa, in quei giorni, ha ampiamente riportato notizie rispetto al fatto che nel porto di Genova (il punto più dolente) già vi erano accordi, sia pure parziali, con l'armatore Musso. Un mio collega ed io, in occasione del primo incontro con il ministro sul settore portuale, gli abbiamo fatto notare che a Genova era stata mobilitata la polizia in forme assolutamente inusuali (che ci auguriamo non vengano più utilizzate) in una zona calda come quella del porto. Abbiamo letto sulla stampa che i sindacati sostengono che rispetto a questa circolare non vi è stato un reale confronto con le parti sociali. Ognuno di noi (non se ne abbia a male, signor ministro) ha avuto l'impressione che lei abbia firmato carte già predisposte da altri, anche perché non credo sia possibile in due giorni raccogliere il complesso delle tematiche. Devo anche ricordare che il 10 luglio il giudice istruttore del tribunale di Lucca aveva cancellato l'ordinanza del pretore di La Spezia. Secondo il giudice il monopolio dei portuali nelle operazioni deve rimanere; è necessaria una legge per correggere il codice della navigazione. Lei, signor ministro, ha affermato in questa sede che il

progetto di legge sarà presentato e noi siamo convinti che ciò andava fatto senza affidare ad un'interpretazione — qual è la circolare — una materia così delicata. Tanto più che il pronunciamento della Corte di Giustizia della CEE, al quale il ministro ha fatto più volte riferimento, non ha niente a che fare con l'abuso di posizione dominante (è un'affermazione del magistrato di Genova, non mia), ma solo con il diritto di libera circolazione della forza lavoro. Il ministro, pertanto, con una circolare (perché sarà difficile, anche se mi auguro non sia così, che una legge prenda forma in tempi ragionevolmente collegati al fenomeno che si registra sulle banchine nelle compagnie portuali), ha voluto risolvere un problema di grande rilievo; tale circolare riveste non solo dubbia valenza giuridica, ma pone presupposti quali quello di sottrarre quote di mercato ai grandi scali europei o quello di operare un taglio rispetto alle eccedenze (circa 1.000 sui 6.700 portuali in organico). Il ministro saprà meglio di me, perché gli uffici lo avranno informato di ciò, che certi processi all'interno delle compagnie portuali erano già in stato di avanzamento. Anche in questo campo è cambiato qualcosa e nessuno intende difendere le compagnie portuali di una volta. Né vogliamo che sia avvalorata, nel clima che si è creato nei confronti delle compagnie portuali, l'equazione crisi dei porti uguale peso che hanno nei porti le compagnie portuali (i camalli nel caso di Genova). Negli ultimi cinque anni il costo del trasferimento di una merce dalla stiva a 500 chilometri di distanza è cresciuto, mentre le tariffe sono diminuite. Si sta realizzando un diverso tipo di monopolio; gli imprenditori terminalisti hanno ovunque importanti concessioni. Basti pensare al caso di Genova, alla FIAT, a Musso e via dicendo. Proprio questa visione dei terminalisti viene oggi messa in discussione con il nuovo monopolio. Per tutte queste motivazioni e per rispetto formale nei confronti della Commissione (avevamo richiesto che ciò avvenisse quando il presidente ci annunciò l'audizione del ministro), riteniamo che il ministro avrebbe potuto quanto meno in-

tervenire all'audizione prima di firmare le carte. Avrebbe potuto attendere qualche giorno o qualche ora, discutendo prima con noi, considerato che fa riferimento alla nostra Commissione e che non vorremmo si trattasse di un riferimento esclusivamente formale né che il Governo facesse, come in molte altre occasioni, per così dire, tutto in casa sua senza tener conto del passaggio costituito dal Parlamento o, come in questo caso, dalla Commissione. Per questo avremmo preferito poter discutere prima la questione. Potrei aggiungere altro, ma ritengo che l'argomento sia già sufficientemente chiaro. Per le restanti tematiche che intendevo affrontare rispetto a questo tema, come ho già detto, rinvio all'intervento scritto.

FRANCESCO MARENCO. Sarò brevissimo, non soltanto per ragioni di tempo, ma anche perché la materia del contendere è talmente vasta che bisognerebbe dedicarvi intere giornate. Debbo riconoscere al ministro di avermi dato l'opportunità di apprendere qualcosa di più sulla situazione dei trasporti. Il collega che mi ha preceduto si è riferito al problema della portualità e, centrando il discorso sulla questione del porto di Genova, ha fatto affermazioni che io condivido; forse, da un altro punto di vista, potrei aggiungere qualcosa, ma non voglio fare polemiche, perché ciò non tornerebbe a vantaggio di nessuno. Dobbiamo invece riferirci alla relazione che il ministro ha svolto nelle audizioni precedenti. Mi permetto di affermare, signor ministro, che la circolare da lei emanata è pessima; non voglio ripetere quanto è stato insinuato, e cioè che lei si sarebbe limitato a firmare una carta che le è stata posta sul tavolo, anche perché non ci credo assolutamente.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Per voi il Consiglio di Stato non conta niente nel nostro ordinamento?

FRANCESCO MARENCO. Il Consiglio di Stato, signor ministro, ha affermato cose molto puntuali: innanzitutto ha pre-

cisato che tutte le norme interne in contrasto con il diritto comunitario debbono essere disapplicate. E in che modo disapplicate? Non certamente con una circolare, signor ministro, come lei stesso mi potrà insegnare. A tutt'oggi non vi è stata alcuna norma volta a disapplicare il famoso — o famigerato, come alcuni lo definiscono — articolo 110 del codice di navigazione. Credo di aver ragione, ma se così non fosse, le chiedo scusa; in seguito potrà spiegarmi i motivi della sua contrarietà. Finché non vi sarà uno specifico intervento legislativo quella norma non potrà essere abrogata; dunque ci si è limitati soltanto a dar fumo negli occhi, mettendo per alcuni giorni una vasta zona della città di Genova, in un momento così delicato come quello che sta vivendo a causa dei gravissimi problemi occupazionali, per così dire, in stato di assedio. Vi era, infatti, il pericolo che accadesse ciò che — grazie a Dio — non si è verificato. Signor ministro, non voglio far sì che lei si senta colpevole, per carità, essendo lei un neo-ministro, almeno per quanto riguarda questa materia; mi auguro che lei faccia tutto ciò che è bene fare, tuttavia mi deve consentire alcune critiche in merito a quanto finora è stato fatto, che è ben poco rispetto alla complessità della materia e molto dal punto di vista delle parole gettate al vento.

La cosa peggiore, signor ministro, è che abbiamo potuto conoscere gli intendimenti del suo ministero solamente ed esclusivamente leggendoli sulla stampa, spesso tramite personaggi piuttosto discussi in termini politici. Sui giornali compaiono titoli di questo genere: « È in arrivo la legge contro i monopoli »; « Entro il 1o agosto Tesini presenterà la sua proposta legislativa sul lavoro nei porti italiani » (quest'ultima è una frase attribuita al presidente del CAP di Genova). Dato che ormai non è possibile che il ministro presenti entro i primi di agosto questo progetto di legge, le cose sono due: o i giornalisti sono bugiardi o il presidente del CAP continua a giocare sulla pelle della gente, facendo vedere che o sta con tutti (e sta con se stesso) oppure sta dalla parte di coloro che desiderano il passaggio da un monopolio

all'altro, cioè dal monopolio della compagnia portuale che — tutti ne siamo convinti — non può più continuare a sussistere in questi termini a quello di alcuni grossi imprenditori (vedi la FIAT per quanto concerne il porto di Voltri, vedi i terminalisti).

Credo dunque, signor ministro, che non abbiano torto coloro i quali sostengono, in merito all'applicazione della norma dell'articolo 110 del codice della navigazione, che attualmente lavorare nel porto di Genova senza passare attraverso la compagnia unica equivalga ad un reato. Questo non lo afferma Marengo del gruppo del MSI-destra nazionale, ma lo dicono altri, sostenuti anche da giudici di questa Repubblica, nata nel 1945, democratica, antifascista e così via, che stanno certamente dalla mia parte. Signor ministro, o si accelerano realmente i tempi, iniziando a discutere la proposta contenuta nella nuova normativa, in modo da applicare la norma CEE, oppure, come si dice a Genova, qualcuno fa il furbo (e non vorremmo che fosse chi sta dietro a determinati personaggi).

Sarebbe stato facile, signor ministro, chiosare la sintesi del suo intervento, cosa che ho voluto evitare per non perdere tempo. In conclusione desidero farle notare che mi è parso ottimista quando si è riferito al problema dei valichi alpini: la questione ci è nota, signor ministro, ma vi è ancora da risolvere il problema dei valichi appenninici. Per il porto di Genova, che alle spalle ha una parte dell'Appennino, a tutt'oggi non mi risulta che vi sia allo studio un progetto ad alta velocità, magari da elaborare di concerto con i privati interessati al famoso treno super-veloce Genova-Milano.

UGO BOGHETTA. Sono già in galera !

FRANCESCO MARENCO. Per la verità ce ne sta uno solo, che spero vi tengano a lungo per farlo parlare.

Si dovrebbe inoltre esaminare la possibilità di facilitare il traffico veloce per le merci; se vogliamo realmente che il porto di Genova costituisca un terminale per il

veloce scorrimento delle merci, non soltanto in Padania, ma anche nei paesi del nord Europa, non dobbiamo ritenere che l'alta velocità serva solamente a favorire i vip, o presunti tali, milanesi che hanno la barca a Portofino. Studiamo dunque l'alta velocità sulla stessa tratta, con lo stesso impatto ambientale; a proposito di oneri, iniziamo il discorso del trasporto merci con i rappresentanti della regione Liguria.

Si è parlato del trasporto via mare per far sì che il Tirreno diventi una via di trasporto marittima al fine di decongestionare altre vie. Siamo d'accordo su tale soluzione, della quale parliamo da anni. La realtà, tuttavia, appare più complessa di quanto non sembri. Lei, signor ministro, conosce senz'altro l'accusa partita da gruppi privati, i quali hanno attaccato la Finmare sostenendo che il trasporto via mare avrebbe costituito uno spreco del denaro dello Stato. Sembrava si trattasse di un'accusa priva di fondamento, ma il ministro saprà che in questi giorni la Viamare ha dichiarato di non poter più sopportare economicamente gli oneri di questo nuovo servizio. Dobbiamo domandarci perché ciò sia avvenuto, esaminando le eventuali differenze di organizzazione tra la Viamare, la Tirrenia e così via. Infatti, a meno che non si tratti di una sorta di ricatto al fine di ottenere finanziamenti — fatto possibile ma del quale dubito, signor ministro — qualcosa non sta funzionando.

UGO BOGHETTA. Signor ministro, ho sostenuto come non rappresenti necessariamente un male il fatto che lei non si sia mai occupato del settore dei trasporti; potrebbe, anzi, essere quasi un bene in quanto ciò le consentirebbe di affrontare la questione senza pregiudiziali. Non avere pregiudiziali — uso tale termine eufemistico — costituisce un fatto estremamente importante, considerata la storia degli ultimi anni di questo comparto. Purtroppo il ministro mi ha già dato una delusione relativamente ai porti e spero che sia l'ultima.

Vorrei porre alcune domande e chiedere talune valutazioni — o ripensamenti — in

merito a determinate questioni. Rispetto al tema dei porti lei, signor ministro, ha compiuto una valutazione importante affermando che l'Italia è una penisola. Si tratta di un'affermazione rilevante perché il partito cui lei appartiene non ha mai saputo che il nostro Paese è una penisola, se consideriamo l'attuale situazione dei trasporti. Ho anche avuto l'impressione, tuttavia, che lei abbia subito dimenticato tale affermazione; se infatti i porti principali dovessero rimanere quelli di Genova e di Trieste l'Italia si caratterizzerebbe più come parte del continente che come penisola. Trieste e Genova, rispetto all'Europa, si posizionano ad est e ad ovest, ma il trasporto via mare del nostro Paese rischierebbe di rimanere quello che è, se non di diminuire. Per questo le chiedo, oltre a Genova e a Trieste, quanto trasporto deve avvenire via mare, quando, in quanto tempo e in che modo? In tal modo potremmo fare un raffronto tra quanto lei afferma e i risultati, per poi applaudirla o meno nel caso in cui essi non vengano raggiunti.

Nel settore ferroviario si è passati, nel giro di pochissimo tempo, da un'analisi delle ferrovie come ente economico ad una loro trasformazione in società per azioni. Qualcuno sostiene che la forma dell'ente non rappresenta un problema, ma allora perché non farlo rimanere ente economico? Vorrei sapere dal ministro il motivo di tale trasformazione e perché nel giro di una settimana si sia cambiata di nuovo posizione rispetto alla questione della società per azioni.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Vi era una delibera del CIPE del vecchio Governo. L'ho ereditata!

UGO BOGHETTA. Infatti. Il vecchio Governo ha lavorato più nel corso degli ultimi mesi che in tutta la X legislatura. Vorrei anche conoscere il suo parere sulle società per azioni sorelle della principale. È evidente, infatti, che a tale proposito è necessaria una maggiore chiarezza, trattandosi di società in cui sono presenti i

privati e che, di fatto, dovrebbero essere caratterizzate dall'acquisizione di profitti.

Vorrei sapere se il debito continui a gravare sulla società principale mentre i profitti vengono spartiti tra le altre. Un riferimento particolare riguarda la società Metropolis, il cui presidente è stato già arrestato. Metropolis, infatti, a mio avviso, è un'associazione per delinquere, giacché l'obiettivo che si pone (la gestione del patrimonio delle ferrovie, in particolare nei centri urbani) non può che avere tale fine. O si cambia il modo di affrontare questo grave e interessante problema (interessante perché offre la possibilità di intervenire nei centri storici) o la mia opinione potrà mutare solo a fronte di una prova contraria.

Rispetto al progetto di regionalizzazione vorrei sapere quanti ferrovieri dovrebbero passare alle regioni e come esse potranno far fronte alle linee che vengono loro assegnate. La previsione di un'ulteriore riduzione di 50 mila ferrovieri avviene sulla base di precisi obiettivi di trasporto o a prescindere da ciò? L'obiettivo è, forse, comunque quello della compressione del lavoro e, quindi, attraverso la liberalizzazione del rapporto si perviene ad un lavoro di fatto precario senza diritti e senza orario, con un'inevitabile risparmio? Non so se il ministro sia al corrente del fatto che le ferrovie dello Stato non effettuano ormai da due anni manutenzione delle linee. A ciò si aggiunge la diminuzione dei ferrovieri e sono noti gli aumenti degli incidenti.

Quanto costa, inoltre, il signor Mortilano, responsabile delle relazioni sindacali delle ferrovie dello Stato e per quale motivo esse hanno bisogno di lui, considerato che finora ha causato più guai che benefici al trasporto ferroviario? Tutti i passaggi intervenuti quali rapporti hanno avuto con i sindacati, con i ferrovieri e con gli utenti? A tale proposito, rispetto all'alta velocità il ministro ha fatto un'affermazione nel corso del precedente incontro che condivido pienamente, rifiutando i progetti faraonici che in Italia non esistono. La spesa prevista già ammonta a 60 mila miliardi tra infrastrutture e materiali,

ma si tratta di un preventivo tenuto basso sulla carta per rendere possibile l'inizio dei lavori. Mi chiedo, allora, che cosa sia un progetto faraonico. Il ministro utilizzerà, naturalmente, il riferimento all'Europa e lo anticiperò affermando che in Europa l'alta velocità ha anche altri significati; medie più basse vengono considerate alta velocità e se esaminiamo la mappa degli impegni assunti dal Governo a livello europeo, essi non hanno nulla a che fare con il progetto di alta velocità che ci viene propinato. Qual è la valutazione sui costi e i benefici dell'alta velocità? Quanto costa la velocità e quali ne sono i benefici? Non riusciremo, altrimenti a discutere seriamente. Chi paga lo scarto fra il costo di un viaggio su un treno ad alta velocità ed il costo complessivo dell'alta velocità? I progetti finora presentati in materia di impatto ambientale dell'alta velocità sono, per così dire, fatti con i piedi; basta leggere le sole relazioni per capire che qualcuno ha consultato libri di cento anni fa (nel progetto dell'alta velocità si parla delle lontre, che in Emilia Romagna sono estinte da cento anni) e cartine vecchie di venti o trent'anni perché l'alta velocità viene ipotizzata in zone oggi altamente urbanizzate, dove addirittura vi sono insediamenti industriali. Non si capisce come si possa discutere seriamente di questo progetto. Poiché il ministro è così veloce nell'applicare le circolari, dovrebbe essere altrettanto veloce nel far applicare la direttiva CEE del 1985 sull'impatto ambientale; non mi riferisco, dunque, alla sentenza del Consiglio di Stato di qualche mese fa, ma ad una direttiva CEE che risale addirittura al 1985. La valutazione di impatto ambientale esiste ed ha caratteristiche molto positive che, se rispettate, ci farebbero discutere nel merito.

Nei progetti di alta velocità non sono contemplati i passaggi urbani: mi chiedo come sia possibile studiare un progetto che arriva alle città e poi si rivela incompleto. O questi progetti non esistono, ed allora non è comprensibile l'arrivo delle linee nelle città, oppure esistono e non sono stati resi noti. Le chiedo quale delle due versioni sia quella giusta.

Per quanto riguarda, per esempio, le città di Bologna e Firenze ed altre località, vi è una contestualità di grandi interventi: se su un valico si fanno contemporaneamente la variante di valico, l'alta velocità e varie dighe, mi chiedo come sia possibile conciliare tutte queste opere.

Ritengo che sul problema dell'alta velocità vi debba essere con i cittadini un rapporto che finora non vi è stato a causa della mancanza di tempo: progetti come quello dell'alta velocità non possono essere valutati in 30 o 60 giorni, a meno che ciò non dipenda dalla serietà dei progetti stessi, e cioè che progetti poco seri possono essere valutati, negativamente, in pochissimo tempo.

L'ultima domanda che le rivolgo è analoga a quella che le ho rivolto per le ferrovie: quanti passeggeri e quanta parte del trasporto merci e di quello aereo si possono recuperare, in termini percentuali, ed in quanto tempo? Anche per quanto riguarda l'intermodalità vi è il rischio di istituire tutti gli interporti facendone vere e proprie « cattedrali nel deserto », oppure di realizzarli a caso, agendo quindi in modo irrazionale.

GIACOMO MACCHERONI. Il gruppo socialista valuta positivamente il passo avanti compiuto con la costituzione del nuovo Governo concentrando nella figura del ministro dei trasporti la responsabilità di una parte considerevole dell'intero settore. Debbo tuttavia far presente che, come è emerso dall'esperienza degli ultimi giorni, se si vanno ad approfondire troppo le tematiche si discutono « pezzi » di problemi e « pezzi » di paese, trascurando invece una visione completa dell'impegno che ci si deve assumere in merito al problema delle infrastrutture ed in rapporto allo sviluppo dell'economia. Mi domando, pertanto, se non sia il caso di prendere il coraggio a due mani e di dar vita ad una nuova valutazione complessiva del trasporto nel nostro paese partendo dagli errori e dalle difficoltà che ha registrato il piano precedente. Occorre infatti evidenziare maggiormente gli elementi di priorità, pur inserendoli in un piano, al-

trimenti tutto diventa dispersivo. Allo stesso modo appare dispersiva ed incompleta la sua introduzione, che non ci consente di capire a cosa serva una nuova politica del trasporto se non è legata alle nuove condizioni dell'economia del paese, ovviamente in una visione europea perché non esiste più un'economia autarchica.

La prima questione che voglio sottoporle, signor ministro, riguarda il nuovo regolamento del codice della strada, sul quale questa Commissione ha lungamente lavorato: il 13 luglio è già passato e il regolamento dov'è? In questo modo si rende poco credibile, già in partenza, la sua entrata in vigore nel 1993, data in cui probabilmente lavoreremo per apportare modifiche a quella normativa; per il momento, rispettiamo le scadenze, diamo un segnale al paese! In questo settore, con tutta la gravità delle morti del sabato sera, dovremmo affrontare la questione, che abbiamo già discusso e poi accantonato, relativa alla patente a punti: facciamolo nei tempi necessari e non alla francese. La questione inoltre non deve essere affrontata dai tradizionali esperti o da chi rischia di compiere fughe in avanti, perché si determinerebbe soltanto confusione.

Facciamoci promotori di un'iniziativa volta a sollecitare il Parlamento europeo ad assumere scelte europee; non è ammissibile che in materia di limiti di velocità coesistano disposizioni italiane diverse da quelle tedesche o da quelle francesi. È proprio questo che non ci fa compiere alcun passo in avanti, perché ormai i cittadini si muovono in ambito europeo e non vi sono più coloro i quali viaggiano soltanto da Firenze a Lucca. Le polemiche che vi sono state di recente in Parlamento sono dovute al fatto che ognuno prende come modello il paese europeo confinante il cui esempio può confermare la tesi che oggi vuole sostenere; l'Italia, che è stata l'ultima ad adeguarsi in questo settore, deve essere la prima a richiedere un impegno marcato in questa direzione.

Per quanto riguarda la situazione delle ferrovie, qual è l'opinione del Governo sull'amministratore straordinario Necci? Egli ha dichiarato alla stampa, già alcuni

mesi fa, di aver messo a disposizione il suo mandato: non è cosa di poco conto sapere se egli sia « a mezzo servizio », perché il momento migliore per agire è proprio quello in cui si è dichiarato che ci si vuole dimettere. Si tratta di un fattore importante perché è legato sia alla legge sia alle trasformazioni. A seconda dei tempi necessari per la trasformazione ha senso o meno prevedere un commissario. Non si tratta di un fatto di poco conto perché parliamo non solo di Mortillaro, ma anche dei vertici, che sono ben più importanti di chi dirige un settore, sia pur delicato come quello dei rapporti con il personale.

Nell'ambito degli elementi della riforma, signor ministro, abbiamo affrontato l'incredibile dato storico che un paese caratterizzato da drammatici problemi gestionali nel settore delle ferrovie, da buchi di bilancio e da incapacità di investimento disponeva di tutta una serie di patrimoni. Abbiamo sostenuto la necessità di accelerare realmente il processo e aperto una serie di consultazioni con i Ministeri delle finanze e dei trasporti. Come ho avuto modo di affermare, avrebbe dovuto essere un'operazione prioritaria ed è colpevole l'essere ricorsi a tempi prolungati, non solo burocratici. Il punto centrale è forse quello di un nuovo rapporto tra ministero, regioni ed enti locali. Quando si parla di urbanistica, infatti, si fa riferimento a ciò e quando si tratta di compiere una valutazione sul patrimonio delle ferrovie, localizzato spesso nei centri storici, questo diventa un elemento fondamentale che non deve essere speculativo, ma deve salvaguardare il rapporto tra la competenza urbanistica delle regioni e gli enti locali. Il problema, signor ministro, non si risolve affrontando la questione nel suo insieme (dal piccolo casotto ad un patrimonio urbanistico che vale miliardi), ma definendo priorità, a partire da quelle fondamentali. Presumendo, per esempio, la necessità di effettuare cento operazioni con un introito di mille miliardi, ve ne saranno altre trecento che frutteranno duecento miliardi perché relative a strutture di poco conto. Non adottiamo una visione burocratica mettendo tutto sullo stesso piano; il

Ministero dei trasporti si deve far carico di ciò poiché rappresenta la struttura maggiormente impegnata rispetto agli investimenti ed alla riforma.

Rispetto ai temi della portualità e della cantieristica quanti provengono da Genova hanno parlato di quella città; io potrei parlare di Viareggio o di Livorno, perché le priorità sono determinate dal luogo in cui si è costretti a richiedere l'intervento delle forze di polizia. Sul piano della struttura economica e dell'occupazione la situazione è grave ed occorre sapere quali provvedimenti assumere per la portualità in questa fascia di territorio. Cosa rimarrà? Ne abbiamo spesso discusso. Rimarranno solo Genova e La Spezia? Che fine farà Livorno? È questa la vera questione da affrontare perché, signor ministro, se il Governo non stabilisce alcuna priorità rispetto al settore portuale assumendosi responsabilità primarie anche in attesa della legge, che probabilmente giungerà tardi, vi è il rischio che siano gli imprenditori a compiere le scelte. Questi ultimi, infatti, già prendono provvedimenti: Livorno sta perdendo importanza dal punto di vista economico perché gli imprenditori si recano laddove hanno maggiore scelta, vale a dire a La Spezia. A quel punto una legge dello Stato o un'iniziativa del Governo apparirebbero come residuali e come destinate a sanare situazioni di fatto. Ciò che conta è la legge del mercato. Se è vero, allora, che lo Stato non si deve intromettere più di tanto nell'economia del Paese (lo ha fatto, anzi, fin troppo) e deve limitarsi ad una funzione di guida in un comparto fondamentale dell'economia come quello della portualità e della cantieristica per ottenere un effetto decisivo nello sviluppo dell'economia del paese (lo ripeto a me stesso e a tutti perché il salto di qualità delle infrastrutture è dato dalla consapevolezza che esse non riguardano solo i passeggeri, ma comportano una sorta di « cambio di pelle » da parte del paese, quinta potenza industriale del mondo), occorre allora dettare alcuni orientamenti. In tal modo si saprà almeno che il Governo ed il Parlamento hanno un proprio peso. Altrimenti tutto sarà risolto di fatto e questa sarebbe

la peggiore delle politiche. Questa si sarebbe una pessima circolare, quella dell'impotenza e del non governo. Si tratta, ritengo, di un punto fondamentale del quale non riusciremo a venire a capo se continueremo a spezzettare la questione a seconda delle situazioni locali.

GIORDANO ANGELINI. Rinviando gli approfondimenti delle questioni alla discussione che svolgeremo sui singoli temi, mi chiedo se gli orientamenti illustrati dal ministro intendano esprimere un cambiamento di strada rispetto al passato. Mi riferisco all'ipotesi del Ministero unico dei trasporti, rispetto alla quale è però necessario un ragionamento che includa tutto il settore della viabilità e, quindi, anche la sorte del Ministero dei lavori pubblici. Come probabilmente le è noto, chiediamo da tempo l'istituzione di tale ministero ed abbiamo inteso il CIPET come un passaggio transitorio, giacché senza una lettura unitaria non vi può essere integrazione né intermodalità. Prendo atto del rifiuto del ministro di continuare ad operare nella logica degli elenchi e delle opere faraoniche che hanno caratterizzato i piani, mai accompagnati dall'indicazione delle priorità e dalle risorse necessarie a completarli. Mi fa piacere constatare l'impegno al rispetto delle leggi, perché la legge finanziaria dello scorso anno — lo ricordo a chi non era presente — non recava il fondo unico dei trasporti previsto dal CIPET (la censura va direttamente rivolta al Governo di allora). Vi è poi la questione del mantenimento degli impegni assunti da lungo tempo. I progetti integrati delle aree metropolitane sono contenuti nel piano generale dei trasporti e nel frattempo abbiamo emanato la legge sulle piste ciclabili, quella sui parcheggi e quella sulle metropolitane. L'elenco potrebbe continuare a lungo, ma tutto ciò è avvenuto alla luce di una lettura caotica, spezzettata e centralistica, caratterizzata da uno spreco di risorse e dalla mancata risoluzione dei problemi.

Mi pare, inoltre, che i temi introdotti dal ministro e che dovevano rappresentare una costante del lavoro rispetto alla tema-

tica dei trasporti, vale a dire quelli della sicurezza e dell'ambiente, siano sempre più decisivi, anche per l'orientamento della nostra iniziativa. Se così sarà non potremo che convenire e concorrere con il nostro contributo di idee, come abbiamo cercato di fare anche in passato. Spero, tuttavia, che il ministro voglia anche cancellare l'impressione che abbiamo riportato circa il persistere di una logica del passato che prevedeva elenchi di opere costantemente aggiornati. Vi è stato qualcuno che ha sempre lavorato all'aggiornamento dei piani ed è stato naturalmente pagato per questo. Riporto, a tale proposito, alcuni esempi e mi auguro che il ministro nella replica possa smentire la mia impressione. Il piano generale dei trasporti è stato modificato a metà del 1991 ed ora ci si accinge ad un ulteriore aggiornamento; occorre discutere di questo argomento, rendendosi probabilmente necessario un chiarimento. Anche il piano delle ferrovie, che risale al 1989, è stato già modificato. Tutti i piani hanno, comunque, una caratteristica comune: nessuno di loro è mai stato attuato. Il ministro ha parlato di una delibera-quadro del CIPET; potrebbe essere un'iniziativa interessante e vorremmo capirla meglio. È indubbio che la drammaticità della situazione economica e finanziaria e della spesa pubblica del paese pone con forza la necessità di una profonda riflessione. Il Governo intende davvero procedere con una logica di priorità e di integrazione? Vuole usare quella parola aborrita, rifiutata, censurata e cancellata che è « programmazione »? Intermodalità ed integrazione richiamano infatti questa parola. Vuole cominciare a mettere in campo le risorse destinate e, sulla base di esse, indicare le priorità? Il CIPET, tuttavia, è un organismo che non fa riferimento al Parlamento ed è quest'ultimo il luogo in cui si compiono le scelte e si stabiliscono i programmi. Il centro della mia domanda riguarda ciò che intende fare il Governo, in quale rapporto con il Parlamento ed in quale logica.

Accanto a tale questione ve ne sono altre tre che indicherò rapidamente. Cosa si intende per trasporto locale? Sentiamo,

rispetto a tale settore, l'urgente necessità di un riordino, ma per trasporto locale si intende esclusivamente quello su gomma o si prevede una lettura integrata che consideri in quest'ambito anche le metropolitane, i passanti, le integrazioni ferrogomma e così via? Non è un nodo facile da sciogliere, anche in relazione al concorso autonomo dei gruppi che stanno predisponendo le loro proposte di legge.

Per quanto concerne le ferrovie, non è più possibile continuare sulla vecchia strada: esse devono avere un assetto stabile ed una certezza di futuro. Il collega Boghetta ha ricordato l'ipotesi della trasformazione in società per azioni: fino a tre mesi fa abbiamo lavorato sull'ipotesi di adottare la soluzione dell'ente pubblico economico, indicata non solo dal Governo ma anche dal commissario straordinario Necci. Da parte nostra non abbiamo pregiudizi nei confronti né dell'una né dell'altra forma: non sono gli strumenti il fine della nostra azione, poiché essi servono soltanto a conseguire i risultati.

Grande è la confusione in materia: la legge n. 35 del 1992, il decreto-legge n. 333, un ministro che afferma la validità di quest'ultimo rispetto alla precedente legge. Signor ministro, abbiamo la necessità di identificare il percorso se vogliamo discutere e confrontarci ed abbiamo bisogno di risposte. Se ho interpretato correttamente le notizie apparse sui giornali, l'amministratore straordinario Necci ha dichiarato che il Governo non erogherà più i fondi che si era impegnato a dare, nonostante la crescente voragine all'interno delle ferrovie. Bisognerà fare il punto della situazione, come confidiamo avverrà con l'avvocato Necci nell'audizione di giovedì 30 luglio, perché probabilmente dovranno essere stabilite alcune priorità e fatte alcune scelte.

Per quanto concerne i porti, sono fra coloro i quali non sono per niente convinti né dell'interpretazione data alla sentenza del Consiglio di Stato, né del meccanismo della circolare che, a mio avviso, apre più problemi di quanti non ne chiuda.

Il ricorso ad una via giudiziaria della riforma rischia di ridurre in macerie la

portualità italiana. La riforma della portualità e dell'economia marittima è urgentissima e le do atto di essersi impegnato a presentare a breve scadenza un apposito progetto di legge, che richiederà un cambio di mentalità per tutti. Riteniamo che siano necessarie nuove regole per il settore pubblico: basta con i rimborsi a piè di lista, se qualcuno avesse intenzione di chiederli! Occorre stabilire, in sede legislativa, nuove regole per il privato e nuove regole per il lavoro. Se mi è consentita una riflessione, che in realtà è anche un giudizio, a tre anni dall'emanazione dei decreti Prandini niente di quanto è stato risparmiato sul lavoro è andato a vantaggio della merce; l'incidenza del costo del lavoro è del 3-4 per cento sulla tratta complessiva della merce e la portualità italiana presenta una situazione molto grave perché grande è la congerie di rendite, di parassatismi e di incapacità. Per quanto riguarda Ravenna e Livorno, per esempio, non si riesce a procedere all'escavo dei fondali dei porti, con conseguenti perdite di traffico ...

GIUSEPPE LUCCHESI. Il Ministero dell'ambiente ha bloccato l'escavo dei porti.

GIORDANO ANGELINI. Perché non affrontare tutti gli altri sprechi? Sembra quasi che si voglia cercare un alibi per una responsabilità molto più grande, che va affrontata interamente, senza sconti per nessuno.

Il CIPE ha affermato che il piano per gli aeroporti va ripensato, tuttavia tale piano è stato esaminato in ogni sede eccetto che in Parlamento.

L'ultima questione riguarda il rapporto tra pubblico e privato nel futuro assetto dei trasporti del nostro paese: non mi pare che il modello da assumere possa essere quello dell'alta velocità. Anche a questo proposito occorre fare una seria riflessione perché, se il privato deve comportare le stesse conseguenze che il pubblico, non si capiscono i motivi della scelta che si vorrebbe compiere.

ROBERTO CASTELLI. Il ministro ha parlato della necessità di realizzare trafori

nelle Alpi per consentire i trasporti negli altri paesi comunitari; mi dispiace parlare in un'ottica localistica però, visto che abito ai piedi delle Alpi, vorrei sapere se il Governo abbia in mente delle priorità sui trafori da effettuare e se ritenga che in questo momento la vita economico-sociale e politica italiana consente il reperimento dei fondi necessari alla realizzazione di tali opere. Ricordo che, per quanto riguarda la mia città, vi è un traforo che aspetta di essere realizzato fin dal 1962 e che forse verrà terminato nel 2000. Dico questo perché, trovandoci nel massimo consesso della politica italiana, si fanno voli pindarici con programmi, ragionamenti e parole ma, al di fuori di qua, ci si scontra con una realtà abbastanza avvilente.

La seconda domanda riguarda i trasporti pubblici locali. Nella sua relazione il ministro ha affermato che in questo settore, dove forse è più profonda la situazione di crisi, si tratta di avviare una complessa azione profondamente innovatrice sotto il profilo tecnico, normativo e gestionale. A questo proposito, sempre per non volare troppo alto ma per affrontare i fattori che determinano l'effettivo andamento della vita sociale, vorrei sapere se il ministro ritiene che l'assetto di società per azioni che si intende conferire a tutte le aziende di trasporto pubblico locale sia adeguato a questo tipo di attività, soprattutto in funzione di come queste ultime sono attualmente gestite.

Vorrei inoltre sapere in che modo si intende intervenire, in attesa di questa azione profondamente innovatrice, per colmare il baratro che si è aperto: si intende comunque procedere con i rimborsi a piè di lista, come accennava l'onorevole Angelini per altre situazioni, oppure si vuole cambiare strada, come mi diceva poco fa il sottosegretario Cursi, preannunciando la presentazione di un emendamento del Governo proprio su questo punto, relativamente al decreto-legge recentemente presentato? Sempre in tema di trasporti pubblici, vorrei sapere se verranno impartite delle direttive a queste SpA — si tratta di una domanda terra terra, però credo interessi tutti — per la salvaguardia ed il

rispetto dell'ambiente da parte delle aziende di trasporto pubblico, che oggi credo siano i massimi inquinatori italiani.

Per quanto riguarda le ferrovie non ho sentito parlare in questa sede di un riferimento a mio avviso piuttosto importante, vale a dire la direttiva CEE 440/91 relativa al riassetto dei trasporti su strada ferrata; anche nella relazione del ministro non ne ho trovato traccia. A tale proposito vorrei che il ministro mi confermasse o meno le dichiarazioni che gli vengono attribuite sulla stampa, secondo le quali egli avrebbe precisato che il processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato non deve essere inteso come una vendita ai privati di infrastrutture ferroviarie, come sta avvenendo in Inghilterra. Nel nostro paese — avrebbe affermato il ministro — si intende creare una società per azioni a capitale interamente statale, mentre la privatizzazione riguarderebbe la gestione del servizio; si istaurerebbe un rapporto contrattuale in cui la società si assumerà l'obbligo di fornire un servizio, della cui gestione sarà responsabile, mentre lo Stato si impegnerà a pagare i costi. Tali dichiarazioni rientrano nello spirito della normativa CEE cui ho fatto riferimento; vorrei sapere, pertanto, se sia esatto quanto è riportato dalla stampa perché, in tal caso, bisogna dedurre che il ministro intende applicare la normativa comunitaria in oggetto, pur non avendone fatto cenno nella relazione. Si tratta di un aspetto fondamentale perché, discutendo del comparto delle ferrovie occorre anche tener presente l'Europa e, in questo senso, la strada da seguire sembrerebbe obbligata; se vogliamo integrarci con l'Europa, infatti, dobbiamo adeguarci alle direttive comunitarie. La direttiva 440/91 a mio avviso presenta implicazioni gigantesche, soprattutto di carattere economico, gestionale e occupazionale, comportando una trasformazione del trasporto ferroviario che prevede maggiori aperture all'esterno, fatto che di per sé potrebbe già essere devastante (ho letto oggi che le ferrovie dello Stato stanno sperimentando per la prima volta materiale rotabile straniero). Effetti sensibili potrebbe esservi anche sotto il

profilo occupazionale e per questo ritengo che la risposta a tale questione sia assolutamente prioritaria. Si potrà poi parlare delle varie forme societarie, ma se si sceglie questa strada bisognerà discutere nell'ottica che ho indicato.

Il ministro ha anche fatto una considerazione a mio avviso devastante, che non è stata raccolta da alcuno. Ha affermato, infatti, che da oggi al 2000 il trasporto delle merci aumenterà in Italia del 30 per cento. Considerando che, per quanto riguarda la progettazione e la messa in opera di grandi infrastrutture, il 2000 non è domani, ma era ieri, ciò significa che questo 30 per cento riguarderà interamente il trasporto su gomma.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. No.

ROBERTO CASTELLI. Lei afferma di no, ma allora sono francamente interessato a conoscere le ragioni che stanno alla base della sua certezza, naturalmente sperando che possa avere ragione. Dico questo come cittadino ma, soprattutto, come lombardo, perché attualmente nella mia regione circolano 175 veicoli per chilometro contro i 90 della Germania e i 70 della Francia.

Nella relazione il ministro ha anche affermato che la pianificazione e lo sviluppo della rete stradale sono di fatto avvenute nel nostro paese, anche dopo l'introduzione del piano generale dei trasporti, in assenza di una pianificazione coordinata degli interventi sulle altre reti di trasporto. Come neofita ritengo ciò assolutamente stupefacente. Ho sempre pensato che le strade dovessero essere funzionali ai trasporti pubblici e privati; apprendo dal ministro che ciò non è vero e che le strade sono state costruite a caso, secondo logiche diverse. Spero — tornando a quanto ho sostenuto precedentemente — che la mia previsione sia errata e che abbia ragione il ministro quando nega che il previsto 30 per cento di aumento verrà quasi interamente assorbito dal trasporto su gomma. Signor ministro, che cosa pensa di fare (non domani, ma subito) per evitare

l'inevitabile congestione totale delle aree oggi più urbanizzate e interessate dal trasporto pubblico quali quelle del nord ?

ANGELO MARIA SANZA. Signor ministro, ha la mia comprensione (ma credo quella di tutti) per la mole di lavoro che la attende e per il quadro d'insieme, estremamente complesso, che è costretto a gestire. Le domande che, sotto forma di denunce, sono state rivolte da molti colleghi costituiscono la riprova della situazione estremamente sfilacciata in cui versa il comparto dei trasporti nel nostro paese. I settori del trasporto via gomma, delle ferrovie e della portualità necessitano di una revisione complessiva che tenga anche conto delle risorse finanziarie disponibili. Il collega Angelini, veterano di questa Commissione, ha puntualmente esposto con poche battute la complessità del problema. Mi limiterò a richiamare taluni dati, quali il basso livello complessivo della produttività e del servizio dei trasporti nel nostro paese ed il tasso di inefficienza che si riscontra nel confronto con altri paesi comunitari e con quelli più avanzati. Sono queste considerazioni che ci devono far riflettere e preoccupare poiché non influiscono solo sulla qualità del trasporto, ma condizionano fortemente l'economia complessiva del paese. Un trasporto inefficiente aggrava seriamente la nostra crisi economica. Abbiamo bisogno, allora, di intervenire, nel potenziamento e nell'aggiornamento delle infrastrutture, razionalizzando e mettendo a punto una serie di strategie, sia per effettuare scelte prioritarie nelle infrastrutture, sia per intervenire sulla qualità del comparto delle gestioni. Siamo di fronte ad un divario crescente. Sono state svolte in questa sede riflessioni temporali, ma la forbice tra la spesa che lo Stato sopporta e la qualità del servizio offerto si allarga fortemente. I problemi, signor ministro, sono quelli della proliferazione delle competenze, della pluralità delle spese e della sovrapposizione dei servizi. Lei ha parlato di un Ministero unico dei trasporti; recuperiamo tale questione ogni volta che affrontiamo un dibattito e sembra quasi una favola quando

ne parliamo, perché sappiamo che dovremo faticare per giungere a qualche conclusione positiva su questo versante. Sono stati compiuti recentemente due passi concreti: mi riferisco innanzitutto, all'istituzione del CIPET (richiamata dal collega Angelini) che consideriamo come una soluzione di passaggio utile per una sorta di razionalizzazione, giacché, in assenza di un Ministero unico dei trasporti, disporre di un centro di programmazione nel paese rappresenta comunque un dato estremamente importante. In secondo luogo, è bene rilevarlo, è stata conferita *ad interim* al ministro dei trasporti la responsabilità del Ministero della marina mercantile; anche questo rappresenta un piccolo passo che tuttavia consente al ministro responsabile della programmazione una visione più diretta e completa dei problemi dei trasporti. Insisto sul ruolo che potremmo attribuire, nel breve periodo, al CIPET, che può dar vita ad una fase di riordino di tutta la materia, cercando di prestare attenzione più che alla domanda del servizio trasporto, alla qualità dell'offerta dello stesso che lo Stato deve produrre per rispondere alle istanze dalla società civile. Da questo punto di vista vorrei che al CIPET fossero affidati compiti che nella legge si intravedono appena, ed in particolare, una piena compatibilità tra risorse finanziarie e priorità degli investimenti.

Vorrei spezzare una lancia a favore della realizzazione dell'alta velocità: se l'Italia non si muoverà verso questo obiettivo rischiamo non solo di perdere il tram dell'Europa, ma di ridimensionare completamente la nostra ambizione di collocarci tra i paesi più progrediti. Certamente occorrerà stabilire alcune priorità, cosa di cui discuteremo con l'amministratore straordinario Necci. Non sappiamo, infatti, se della lettera T costituita dal tracciato dell'alta velocità debba essere costruita prima la parte orizzontale o quella verticale oppure un angolo che le unisca entrambe, in modo da rispondere in tempi più immediati alle esigenze di coloro che

sono costretti ad utilizzare l'alta velocità. A mio avviso va realizzato l'intero programma.

L'alta velocità si pone in concorrenza diretta con il sistema aereo e ritengo che un paese evoluto debba portare a compimento questo progetto. Il collega Boghetta ha svolto considerazioni molto corrette circa le progettazioni, i piani, la spesa: si tratta di aspetti che il ministro, per la parte relativa al controllo, ma anche l'amministratore straordinario, saranno chiamati ad affrontare in questa Commissione quanto prima.

Desidero da ultimo richiamare alcune questioni, la prima delle quali concerne la gestione del comitato previsto dalla legge n. 1221 del 1952 per quanto riguarda la spesa corrente di una serie di leggi attualmente in vigore, ed in particolare la n. 910 del 1986, la n. 385 del 1990 e la n. 211 del 1992, che dovrebbero raccordare il riordino del sistema ferroviario italiano fra rete nazionale e rete locale. Per quanto riguarda la questione delle ferrovie locali, occorre tener conto di quanto ho già detto richiamando la legge n. 910, ma anche di come spendere in modo adeguato e proficuo le risorse messe a disposizione dalla legge n. 211, compito che spetterà al CIPET.

L'altro aspetto, sempre in materia di trasporto locale, concerne l'articolo 2 della legge n. 385 del 1990. Ricordo che in questa Commissione ipotizzammo la costituzione di società miste regionali per coordinare tutto il trasporto locale; mi pare che quella ipotesi, sul piano teorico, aveva un certo significato, ma sul piano concreto nessuna regione o quasi ha assunto iniziative per la realizzazione di società miste. Bisognerebbe forse pensare alla convocazione di una conferenza Stato-regioni, signor ministro, per studiare se sia applicabile sul piano regionale l'ipotesi contenuta all'articolo 2 della legge n. 385 o se, come si evince dall'intervento di vari colleghi, non sia il caso di pervenire ad un'iniziativa legislativa più puntuale ed organica.

Consegno un'integrazione scritta del mio intervento, affinché la Commissione possa avere una più ampia documentazione in materia.

MAURIZIO PIERONI. Non voglio appesantire ulteriormente il dibattito e mi limiterò pertanto ad alcune richieste molto precise. Evito di entrare nel merito di gran parte delle questioni sollevate, anche se avrei molto da dire, poiché finora ci si è limitati a fare enunciazioni di principio del tipo: « Dobbiamo realizzare l'alta velocità altrimenti non entreremo in Europa » oppure — pregiudiziale di principio opposto — « altrimenti non usciremo da questa situazione ».

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CARLO D'AMATO

MAURIZIO PIERONI. Secondo me non usciamo da questa situazione perché non entriamo nel merito dei progetti, cosa che non si può fare in audizioni di questo tipo in cui, come giustamente osservava l'onorevole Maccheroni, si accavallano vari livelli di interrogativi. Per quanto mi riguarda, dunque, mi limiterò a chiedere alcune assicurazioni ed alcuni impegni per il proseguo della nostra attività. Tralascio per il momento la questione dell'alta velocità, perché avremo occasione di parlarne ancora, rinviando, per alcune questioni di merito, alla documentazione che i verdi hanno lasciato a disposizione della Commissione. Per quanto riguarda la privatizzazione e la trasformazione in società per azioni dell'Ente ferrovie dello Stato, chiedo formalmente se il Governo abbia intenzione di procedere nella maniera raffazzonata, inconcludente e poco seria che è stata attuata prima del suo avvento, oppure se ha intenzione di modificare questo tipo di atteggiamento e di avviare, di concerto con questa Commissione, una seria discussione sul progetto. Ci riempiamo tutti la bocca con la parola Europa, dimenticando, per esempio, che la privatizzazione delle ferrovie realizzata recentemente in Germania, è un processo che,

iniziato quest'anno, si concluderà nel 2002 attraverso una serie di passaggi graduati e precisi, con rapporti coerenti con gli enti locali, a scalare e ben costruiti. In Italia invece abbiamo avuto un progetto Necci (tralascio l'aggettivo con cui etichettarlo, che è comunque negativo), rimasto agganciato alla delibera del CIPE del 12 giugno, poi decaduta a seguito dei recenti provvedimenti assunti in materia economico-finanziaria, che ora si cerca di « appendere » da qualche parte, come un attacca-panni.

Viaggiare oggi sulle ferrovie italiane in linea di massima significa fare un'esperienza in condizioni di assoluta indecenza: i treni, infatti, sono per lo più sovraffollati, sporchi al limite dell'immondo ed il biglietto che si paga è incongruo in termini di servizio offerto, in quanto quest'ultimo è in linea di massima assolutamente inadeguato. Le ferrovie italiane sono elettrificate solo per il 35 per cento: altro che Europa, già è molto se ci ammettono nell'organizzazione degli Stati per l'unità africana !

Non ho pregiudiziali nei confronti dell'alta velocità, però non ritengo opportuno canalizzare tutti gli investimenti disponibili rispetto ad un progetto di ristrutturazione di un comparto ferroviario, lasciando in pratica il resto del paese senza ferrovie (che comunque, dove esistono, sono paragonabili a quelle del terzo mondo). Non parlerò specificatamente della mia città, ma della mia esperienza. Per viaggiare da Ancona a Roma (circa 220 chilometri) impiego ogni volta quattro-cinque ore. È questa la media con cui si viaggia nelle ferrovie italiane. Quella da me utilizzata è una ferrovia a binario unico, che rappresenta la forma di attraversamento interappenninico più qualificata. È intenzione del Governo intervenire per sviluppare in maniera consistente ed adeguata le ferrovie nel Mezzogiorno (non si tratta di una forma del solito meridionalismo perché, semplicemente, le ferrovie sono assenti in questa parte del paese, dove la strada diventa l'unica alternativa percorribile) ed i collegamenti interappenninici oppure si è rinunciato a tutto questo? In questo caso

sarebbe bene avere il coraggio di ammetterlo giacché, se non vi sono gli strumenti per intervenire, è inutile fingere continuando a parlare di intermodalità.

Negli anni settanta ed ottanta il volume di traffico è raddoppiato e, continuando in questa logica, da qui al 2000 triplicherà, mentre le ferrovie sono rimaste le stesse. Il ministro prevede un incremento del traffico del 30 per cento, ma secondo dati provenienti da una fonte non sospetta (in quanto rappresenta la controparte, e cioè l'associazione delle concessionarie autostradali, che cita il premio Nobel, professor Leontiev) da oggi al 2000 si prevede uno sviluppo del traffico pari al 45 per cento, con un impatto quasi tutto finalizzato...

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il dato da me riportato è di fonte italiana.

MAURIZIO PIERONI. In ogni caso quello che mi interessa sapere è se ci muoviamo o meno nella logica di predisporre alternative al trasporto su gomma. È, infatti, alla luce di ciò che possiamo affrontare, per esempio, la questione dell'alta velocità. Se questo significa canalizzare tutto quello che abbiamo sulla famosa lettera T per rinunciare alle ferrovie in Italia, dico chiaramente che non sono d'accordo. Dovremmo partire da questo punto anche per discutere il progetto relativo alle società per azioni. Esiste, per esempio, un'interpretazione benevola del progetto di alta velocità che potrebbe stare benissimo in piedi; mi rivolgo soprattutto all'onorevole Castelli il quale, a mio avviso, ha posto la questione in maniera coerente, nel senso di liberare gli attuali assi di traffico spostandolo in direzione dell'alta velocità per una funzione di servizio e di raccordo, sussidiaria ed alternativa alla gomma per il traffico locale. Tale interpretazione è benevola se rapportata al progetto di trasformazione in società per azioni che costituisce, in realtà, la dismissione di 11 mila chilometri di rete (circa due terzi del totale). Parlare oggi di regio-

nalizzazione, come si fa per il progetto società per azioni, rappresenta una pura follia se si tiene conto delle drammatiche condizioni in cui versano le ferrovie. È chiaro, signor ministro, che di ciò occorre discutere e la mia non è una domanda, ma un invito a sviluppare con la Commissione un confronto di merito.

Le domande saranno, invece, semplici e brevi. Da quando ricopro immeritadamente l'attuale funzione, signor ministro, a proposito di società per azioni ho cercato di capire quante e quali fossero quelle germinate dalle radici dell'Ente ferrovie dello Stato in questa fase. Forse per mia incapacità, ma le assicuro che non ci sono riuscito: TAV, TAVCO, Sistav, Italferr, BNC, BNC Assicurazioni, Omnia Express, Cemat e così via. La invito, signor ministro, a fornirci un elenco preciso e dettagliato — che potrà essere utile a tutti — delle società per azioni in cui le ferrovie dello Stato abbiano una partecipazione. Si potrebbe disegnare una cartina esplicativa analoga a quelle che pubblica *Il Sole-24 ore*, il quale finora non è mai riuscito a predisporla con riferimento alle partecipazioni delle ferrovie dello Stato. Le sarò molto grato se potrà, inoltre, fornire, per ciascuna delle varie società per azioni che afferiscono alle radici delle ferrovie un quadro di bilancio, sia pure sommario, in modo da darci conto della quota finanziaria che costituisce la linfa del complesso di quest'albero. Naturalmente non credo che potrà disporre questa sera stessa dei dati che le ho richiesto, ma le sarò molto grato se potrà farli pervenire in tempi ragionevolmente brevi.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Consegnerò i dati all'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, avvocato Necci, la cui audizione è prevista per il prossimo giovedì.

MAURIZIO PIERONI. Le saremo grati di ciò perché tutte le volte che penso di aver aggiunto al mio elenco l'ultima società, ne scopro una nuova ed a questo punto vorrei poter disporre di dati certi

provenienti dal ministero. Mi sono già soffermato sulla necessità di un confronto preventivo con la Commissione in merito alle società per azioni, in modo da evitare di esserne informati dalla stampa.

Una questione già sollevata dall'onorevole D'Amato è quella relativa al trasporto via mare ed al cabotaggio sul Tirreno. Tutti ci siamo sentiti confortati, lo scorso anno, dall'elevata progettualità di quest'asse marittimo che non sarebbe costato nulla ed avrebbe finalmente costituito l'esempio di un impegno pubblico senza oneri per la collettività (anzi, con rientro a pareggio), ma scopriamo ora che questo servizio non può essere gestito. È inevitabile, a questo punto, un'affermazione un po' rude. O chi ci ha prospettato questo servizio fino ad un mese fa ha mentito e quindi è ora che se ne vada, oppure è sopravvenuto qualche ulteriore elemento che necessita un chiarimento della situazione in tempi rapidi.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Michielon, desidero ricordare la necessità di concludere rapidamente questa fase del dibattito per poter intervenire in Assemblea per lo svolgimento delle interrogazioni.

GIUSEPPE LUCCHESI. Rientra nei compiti della presidenza riuscire a disciplinare tra i gruppi un regolare andamento della discussione.

MAURO MICHIELON. Signor ministro, mi pare che la sua relazione non contenga alcun riferimento alla categoria degli autotrasportatori. Forse perché siamo un po' passionali, a proposito di Genova si parla sempre dei problemi portuali dimenticando una categoria che, priva di tutela, rischia quotidianamente la vita su strade da terzo mondo. Due anni fa il ministro Bernini ha predisposto una normativa che incentiva il pensionamento dei « padroncini » intorno ai sessanta anni di età, prevedendo il ritiro delle autorizzazioni. Guarda caso, tuttavia, a ciò non è più seguita alcuna normativa che spiegasse in che modo dovessero essere concesse le

autorizzazioni; non è possibile, in realtà, sapere quante autorizzazioni siano concesse ogni anno. Ci si lamenta del fatto che il novanta per cento dei trasporti è effettuato su gomma e che siamo assediati dai mezzi pesanti, ma spero, signor ministro, di poter avere una risposta sul modo in cui le autorizzazioni vengono concesse, seguendo quale logica a seconda delle varie regioni. Ognuna di esse, infatti, predispone nel capoluogo gli esami per ottenere l'autorizzazione, ma non vi è un *budget* per ogni singola regione; questo mi sembra un fatto strano e non riesco a capire in che direzione intenda muoversi il ministero a tale proposito.

Rispetto agli altri paesi europei i nostri autotrasportatori risultano penalizzati. Lasciando da parte la situazione con l'Austria (che richiede da parte nostra il rilascio di permessi per far sì che i nostri mezzi pesanti entrino in quel paese per 25 chilometri, mentre gli austriaci possono fare ciò che vogliono e fanno bene, perché noi, come sempre, li lasciamo fare), vorrei capire se stiamo andando verso l'Europa uniformando la nostra situazione a quella degli altri paesi.

Si è parlato del trasporto via mare e di quello dei mezzi pesanti sui traghetti, che consentirebbe di decongestionare le strade. Ora si afferma che l'iniziativa va male ed è chiaro che sia così poiché occorre conformarsi alle esigenze dei camionisti e non di chi effettua il trasporto marittimo. Fino a quando non si raggiungerà un accordo con gli autotrasportatori, questi ultimi non si serviranno mai di quei mezzi. Essi sostengono, infatti, che non vi è convenienza ad effettuare con quelle modalità un viaggio al di sopra dei cento chilometri e come invece sia loro interesse disporre di un mezzo di trasporto veloce che consenta il trasferimento senza stancarsi. Il loro interesse è evidente, ma è necessario un accordo tra la categoria e la Viamare perché altrimenti gli autotrasportatori non si serviranno mai di tale possibilità. Attualmente è necessario portare un camion il venerdì a Trieste (perché la domenica non possono circolare) per poter prendere il traghetto in partenza il lunedì e ciò

comporta una sosta forzata di tre giorni; è proprio questo il motivo per cui l'iniziativa non funziona, giacché non si possono fare progetti senza tener conto delle esigenze di chi se ne deve servire.

Si è parlato sulla stampa di un disegno di legge concernente i porti che dovrebbe essere pronto entro il 23 agosto prossimo.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È vero.

MAURO MICHIELON. Benissimo. Perché, allora, non scavare prima i fondali? Non so cosa farmene di questo progetto di legge quando è evidente che ogni porto ha lo stesso problema. Qualcuno parla di Ravenna, qualcun altro di Livorno. Venezia dispone del denaro e da due anni non si riesce a procedere all'escavo dei fondali. La maggiore compagnia di *container*, la società ZIM, ha già dichiarato che se ne andrà. A cosa serve il nuovo disegno di legge se non procediamo a tali opere? Il Ministero dell'ambiente deve avere il coraggio di dare una risposta, positiva o negativa che sia. E se dice di no deve spiegare le ragioni del suo dissenso. Si fa presto a strumentalizzare la gente! Con la crisi economica che abbiamo, chiudiamo pure le fabbriche, chiudiamo i porti e vedremo dove si andrà a finire!

Leggendo il programma per la trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in SpA, ho notato che si fa sempre un paragone con la Francia: o si fanno i confronti anche con gli altri paesi in maniera calzante, oppure si tratta di operazioni scorrette. La Francia, a livello locale, presta un terzo del servizio offerto in Italia e già questo è un dato che non compare nel rapporto. La Francia inoltre trasporta circa il 27 per cento delle merci su ferrovia, mentre l'Italia è arrivata al 12-14 per cento (e già — si dice — è un bel primato).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PASQUALE LAMORTE

MAURO MICHIELON. Vi è inoltre una notevole differenza di fondo: l'Italia tra-

sporta su ferrovia legname, carbone e rottami, mentre la Francia trasporta merci nobili. Inoltre in Francia di un treno che arriva con due minuti di differenza rispetto all'orario previsto si dice che è in ritardo mentre in Italia, con cinque minuti di ritardo, si dice che è ancora in orario. Siamo in presenza di concezioni totalmente diverse in materia di ferrovie.

Per quanto riguarda la questione della sicurezza, della quale non si è mai trattato, vi è un rapporto di 11 a 4 nel campo degli incidenti ferroviari: la Francia ha 11 incidenti rispetto ai 4 dell'Italia. Le nostre ferrovie sono pertanto più sicure mentre in Francia — si insiste molto su questo discorso — l'aumento degli incidenti ferroviari pare sia dovuto anche al licenziamento di circa 40 mila ferrovieri. Concordo quindi sulla riduzione del personale, purché si faccia attenzione a dove si vogliono operare i tagli.

Non vorrei inoltre che la società per azioni fosse in attivo grazie alle linee che rendono, lasciando a carico delle regioni quelle che non rendono: visto che lo Stato è uno solo, alla fine occorre sempre tirare fuori i soldi. Pertanto, anche se venisse spostato dalle ferrovie alle regioni, il deficit rimarrebbe sempre tale.

Si parla tanto di intermodalità, ma ogni regione ed ogni comune ha ferrovie e corriere che fanno gli stessi percorsi: o ci decidiamo a parlare di intermodalità in maniera seria, oppure avremo due deficit invece di uno. Si parla inoltre di ripiano del fondo dei trasporti, ma non ha senso ripianare un disavanzo destinato a verificarsi anche il prossimo anno: a mio avviso si tende più a spostare i problemi che a risolverli. Non dico che sia facile trovare la soluzione, però bisogna pur provarci!

GIUSEPPE LUCCHESI. Dal confronto tra la Commissione ed il ministro è emersa una valutazione di carattere generale sui singoli problemi, che tiene conto anche delle esperienze accumulate in questi ultimi anni e delle situazioni reali presenti nel paese. Con una dichiarazione che impegna solo la mia persona e non anche il gruppo della democrazia cristiana espri-

merò alcune rapide valutazioni, dando per scontato il successivo approfondimento dei singoli temi, che verrà compiuto in un proficuo rapporto di collaborazione con il ministro, anche perché non mancano elementi di confusione difficili da decifrare. Desidero dare atto al ministro della disponibilità dimostrata verso un rapporto positivo tra Governo e Parlamento, che tenga conto degli interessi di carattere generale ma anche del fatto che non conviene a nessuno che il processo — come a volte è avvenuto in passato — avvenga anche fuori del Parlamento. Dalle dichiarazioni di alcuni colleghi mi sembra di aver recepito analoghe perplessità: spesso infatti abbiamo constatato che dichiarazioni impegnative, formalizzate in Parlamento e recepite in documenti ufficiali, sono state disattese nei fatti, o comunque non hanno seguito gli indirizzi di carattere generale elaborati in sede parlamentare a causa di aspetti legati alla gestione degli affari correnti.

Faccio un esempio di carattere specifico relativo alle ferrovie, sul quale vorrei capire meglio cosa è accaduto rispetto alle volontà, concretizzate in Parlamento e fatte proprie dal Governo, di riattivare concretamente i lavori del piano integrativo, ormai fermi da tantissimi anni, ed in alcuni casi sostanzialmente mai avviati. Analogo ragionamento vale — come è stato sottolineato da altri colleghi — per il problema non secondario delle ferrovie concesse, sul quale sembra che qualcosa si stia faticosamente mettendo in moto, anche se certamente con ritardi storici rispetto alle indicazioni del Parlamento. A questo proposito vorrei inserire un'indicazione sul modello di carattere generale che trova riscontro soprattutto nella volontà, positivamente dichiarata dal ministro, di percorrere rapidamente un sentiero di riforma della struttura del ministero. Ritengo che occorra esser chiari fin dall'inizio: avrebbe poco senso, nella nuova fase della politica che si è aperta all'interno del paese, continuare a ragionare in una logica spartitoria che ormai ha fatto il proprio tempo. Se il meccanismo di una riforma del Ministero dei trasporti è ancora quello tradi-

zionale del « a me le strade ed a te le ferrovie », in questa prospettiva probabilmente non risolveremo nulla. Come è emerso in occasione della conferenza nazionale dei trasporti promossa dalla democrazia cristiana, l'unificazione delle competenze trasportistiche deve tener conto, non solo per il nostro paese ma anche nella prospettiva comunitaria, della necessità di una visione d'insieme che finalmente impegni il paese nel suo complesso in un'azione di riequilibrio delle modalità di trasporto. È un tema sul quale abbiamo speso moltissime parole ma che, come il ministro sa, è ben lontano dall'essere razionalizzato. Negli ultimi anni, anzi, gli squilibri tradizionali si sono, per responsabilità di tutti, ulteriormente aggravati.

UGO BOGHETTA. La responsabilità è proporzionale ai voti.

GIUSEPPE LUCCHESI. Certamente, anche tenendo conto di circostanze oggettive. Vi è comunque, allo stato dei fatti, una situazione di sostanziale squilibrio nel paese. Ci conosciamo ancora poco, onorevole Boghetta, e forse lei non sa che sono abituato a dire quello che penso; all'interno di una Commissione operativa come la nostra, non mi interessa il gioco delle parti, ma cercare di fornire un contributo utile alla risoluzione dei problemi. Credo che questo possa essere fatto disponendo di dati di riferimento chiari, oggettivi, che prescindano da considerazioni di carattere polemico.

Su questo ragionamento di carattere generale si può inserire qualche riferimento specifico. Confesso candidamente che, probabilmente anche a causa dell'interruzione dei lavori parlamentari, contraddistinta da una campagna elettorale difficile e da un'altrettanto complessa situazione politica conseguente ai risultati delle elezioni di aprile, mi è difficile (pur essendo, insieme al presidente Lamorte, parlamentare decano di questa Commissione), capire qualcosa di quanto è avvenuto all'interno del sistema delle ferrovie; per quanto mi è possibile comprendere, infatti, non si riesce a sapere chi decide, cosa

viene deciso, in quale direzione e perché. Valga, per tutti, un riferimento a mio avviso macroscopico. La Commissione trasporti ha lavorato a lungo sotto l'abile e attenta regia dell'attuale presidente Lamorte su un progetto di riforma delle ferrovie dello Stato che aveva trovato un suo equilibrio, nella fase finale, sull'ipotesi di ente pubblico economico che aveva registrato un consenso piuttosto generalizzato. Vi è stata una fase intermedia nella quale le responsabilità avevano carattere, per così dire, sospeso dal punto di vista politico. Quello che oggi ci viene consegnato come dato di fatto già consolidato sancisce l'utilizzazione di una norma parallela rispetto a quella elaborata all'interno della Commissione di merito, che vede la trasformazione della struttura in una società per azioni ed il proliferare (come è stato ricordato) di una serie infinita di società. Da tutto ciò non si riesce a ricavare fino in fondo qual è e quale dovrebbe essere il ruolo dei privati o come questo dovrebbe realizzarsi, dando per scontato il fatto che per le ferrovie, come per qualunque altro settore, nessuno pone in essere una sorta di beneficenza.

Una tra le tante cose che sarebbe bene capire è se si sia registrato un progresso nel rapporto con le regioni, le quali rappresentavano un interlocutore importante per il Governo e per il Parlamento, all'interno di un processo di razionalizzazione che ovviamente non riguardava soltanto i rami secchi. Mi domando inoltre, se sia stato giusto consentire alle ferrovie (per quanto mi risulta senza alcuna copertura di carattere politico né da parte del Governo né da parte del Parlamento) di lanciarsi in discutibili rapporti con rappresentanti del settore pubblico e privato per la cessione dei collegamenti marittimi obbligati. Si tratta di un settore tradizionalmente strategico per le ferrovie, che si deve cercare di inquadrare all'interno di un ragionamento complesso, non considerandolo come comparto a sé stante.

Un'ultima considerazione riguarda il settore dei trasporti marittimi. Il ministro ha avuto modo, nel corso delle settimane passate, di soffermarsi sulle complessità di

questi problemi in una situazione caratterizzata da un ulteriore indebolimento della flotta italiana e da un esodo dei traffici dalla flotta di bandiera verso mercantili non italiani. Per schiettezza di rapporti, come ho fatto in altre occasioni, esprimo qualche perplessità in ordine al meccanismo delle circolari ministeriali, suggerendo al ministro di procedere con attenzione anche nei confronti dei suoi collaboratori ministeriali rispetto ad un tema sul quale, presumibilmente, un confronto preventivo con il Parlamento sarebbe stato utile. Si tratta, infatti, di una questione complessa rispetto alla quale, come possiamo osservare quotidianamente, si susseguono docce calde e fredde, in una confusione generale che rischia di minare le capacità di intervento di quanti ricoprono responsabilità di carattere esecutivo. Ovviamente, su questo stato di generale confusione si può intervenire solo attraverso l'adozione di norme positive. Da questo punto di vista, come il ministro sa, il gruppo democratico cristiano si è fatto carico, all'inizio di questa legislatura, di ripresentare al Parlamento il testo cui era pervenuto il Comitato ristretto di questa Commissione durante la passata legislatura. Frutto di una lunghissima elaborazione esso rappresenta, per quanto mi risulta, il massimo grado di convergenza possibile. Abbiamo apprezzato la volontà del Governo di presentare un disegno di legge sulla stessa materia, ma sottolineo all'attenzione del ministro (il quale, naturalmente, agirà poi in totale autonomia) l'opportunità, anche considerando che non è vera l'osservazione che viene spesso fatta che si tratta di una riforma a costo zero, di valutare se, in presenza di questa situazione, non valga la pena utilizzare gli strumenti parlamentari lasciando all'azione del Governo l'ovvia facoltà di integrazione attraverso la predisposizione di emendamenti; ciò consentirebbe di riprendere speditamente la strada della riforma e di arrivare finalmente ad un risultato positivo rispetto al settore portuale. Parlamento e Governo si stanno esercitando a ciò da oltre vent'anni senza pervenire a quei risultati positivi che ci

auguriamo giungano nel corso della gestione del dicastero da parte del ministro Tesini.

ANNA MARIA BIRICOTTI GUERRIERI.
Mi limiterò ad alcune brevissime considerazioni ritenendo che l'intervento svolto dal collega Angelini sia stato sufficientemente ampio ed esaustivo, nonché comprensivo di tutti gli argomenti che avrei potuto trattare. Mi preme sottolineare due questioni, che non rappresentano certo una novità. Provengo da una realtà, quella di Livorno, il cui porto presenta molte difficoltà trovandosi in un'area che risente di una serie di problemi concernenti il trasporto. Desidero fare un cenno agli obiettivi che ci proponiamo, tra i quali vi è quello dell'inserimento in Europa; tutto il lavoro che svolgeremo in questa Commissione e che il ministero è impegnato a produrre in questa materia considera i trasporti come un elemento fondamentale per lo sviluppo dell'economia.

Detto questo ed accertata quindi la filosofia portante, cui faceva riferimento il ministro, della modalità dei vari sistemi di trasporto e degli interventi in più settori, credo che dobbiamo fare una riflessione sull'attuale stato di cose. Da questo punto di vista non sarà difficile constatare l'esistenza di un deficit in tutti i settori del trasporto, a partire da quello delle ferrovie; un deficit che farà apparire meno significativi i risultati cui si potrà pervenire con la riforma della portualità, che rappresenta un ganglio fondamentale del comparto dei trasporti. Già il ministero sta lavorando in questo senso; analogamente, l'onorevole Lucchesi ha annunciato l'elaborazione di una proposta di legge, così come ha in animo di fare il nostro gruppo. Tutte queste iniziative certamente si riveleranno utili se finalizzate a fare della portualità un sistema più funzionale alle esigenze dell'obiettivo Europa e quindi allo sviluppo dell'economia in senso più generale; credo tuttavia che faremmo una cosa sbagliata se non inserissimo il concetto della portualità in un ambito più ampio delle infrastrutture. I grandi porti del nord come Anversa ed Amburgo, non solo con-

tano su un'economicità di gestione che consente loro di essere competitivi, ma ricavano la loro forza essenzialmente dalle infrastrutture e dai servizi di cui possono avvantaggiarsi. È proprio questo, invece, il punto di debolezza italiano. Per quanto riguarda, per esempio, il porto di Livorno, non vi è alcuna prospettiva di sviluppo a causa del mancato escavo dei fondali; è vero quanto affermava l'onorevole Lucchesi, e cioè che la responsabilità è del Ministero dell'ambiente, tuttavia mancano procedure precise e definite. Infatti, nel timore di agire sulla base della discrezionalità, i lavori vanno e vengono, si bloccano e riprendono senza certezza nelle procedure, il che fa sì che la situazione della portualità nel suo complesso divenga a rischio, come denunciato a più riprese.

Certamente è necessario realizzare la riforma della portualità, ma va risolto anche il gravissimo problema ad essa collegato, relativo al sistema ferroviario; occorre dunque intervenire in questa materia in un'ottica complessiva, naturalmente lavorando in maniera graduale e non pretendendo di risolvere tutti i problemi contemporaneamente. Nel campo della portualità esiste una realtà che si è cementata nel tempo, nell'ambito della quale vi sono esperienze diversificate che, proprio in quanto tali, occorrerà tener d'occhio. Se è nostra intenzione lavorare in quest'ottica, bisognerà richiamare alla mente i grandi concetti della programmazione, che appartengono, sì, all'autorità portuale, come è stato ricordato in questa sede anche dal ministro, ma anche alla programmazione nazionale, regionale e degli enti locali. A questo proposito ricordo che il ministro, nella precedente audizione, ha espresso il timore che la questione delle infrastrutture sia troppo legata agli interessi municipali, per cui molte volte inefficienze ed irrazionalità dei percorsi e dei servizi sono da imputare proprio a questi ultimi. Sono convinta che tutto ciò sia da evitare; tuttavia bisogna ricordare che, quando si affrontano temi come quello dei trasporti e delle infrastrutture, entra in gioco l'elemento fondamentale della pianificazione territoriale, che è di competenza degli enti

locali, rispetto al quale è bene lavorare nell'ambito di un concetto di area vasta, che può trovare il suo punto di riferimento intelligente e maggiormente produttivo proprio a livello regionale.

Temo che in relazione alla riforma della portualità si dimentichi che i problemi sono di più ampia natura. Occorre infatti tener conto di tutta una serie di elementi che oggi non ho sentito richiamare: si è discusso dell'azzeramento delle compagnie, che oggi è il tema dominante, ma non si è parlato delle regole e dell'organizzazione del lavoro, da cui non si può prescindere nemmeno in un regime di libero mercato.

Per quanto concerne la circolare del ministro, sono dell'opinione che essa costituisca una sorta di forzatura; francamente anche il parere del Consiglio di Stato — lo abbiamo letto tutti — parla, sì, di legittimità dell'adozione di uno strumento amministrativo quale la circolare per l'attuazione di provvedimenti come le sentenze della CEE, però lo definisce come una procedura amministrativa del tutto insufficiente. Pertanto può darsi che questa insufficienza contribuisca a determinare quella confusione in più di cui non vi è bisogno in questo momento. Chiedo dunque che l'applicazione della circolare venga rinviata al momento in cui verrà riesaminato l'ordinamento legislativo, sempre che esso debba essere rivisto (proprio questo è il punto sul quale, a mio avviso, dovremo confrontarci in chiave legislativa e non amministrativa).

Avrei altre osservazioni da fare ma il tempo stringe; aggiungo soltanto che ritengo opportuno che la Commissione divenga sempre di più soggetto attivo di riferimento del ministero, che cioè non sia considerata solo come luogo in cui si viene a discutere dei provvedimenti assunti dal ministero, ma come momento di orientamento politico sulle grandi scelte. Mi sembra di aver capito, dalla relazione introduttiva del ministro e dalla disponibilità manifestata nelle sedute precedenti, che ciò è possibile: solo in questo senso vedo la Commissione come un soggetto che può essere veramente utile.

PRESIDENTE. Avverto che la documentazione consegnata dagli onorevoli Caprili e Sanza sarà pubblicata in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Poiché è stata disposta da parte della Presidenza della Camera la convocazione delle Commissioni per lo svolgimento in Assemblea delle interrogazioni sui recenti fatti di Palermo, il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 29 luglio 1992.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

(Documentazione consegnata dall'onorevole Milziade Caprili)

PAGINA BIANCA

ALLEGATO on. Caprili.

Si potrebbero sollevare obiezioni di carattere giuridico alla sentenza della Corte di Giustizia della CEE in materia di disciplina del lavoro nei porti, obiezioni alle quali accenno solo di sfuggita:

l'articolo 86 del trattato CEE, vietando l'abuso di posizione dominante ammette, in via di principio, che questa possa determinarsi ed anche ampliarsi;

l'individuazione del contenuto del comportamento abusivo non è facile ed è difficile stabilire — come viceversa fa la sentenza — stretti legami tra posizione dominante ed abuso;

qualcuno sostiene anche che l'applicazione del trattato CEE ai trasporti marittimi sia alquanto controversa per la mancata realizzazione di una politica comune nel settore dei trasporti a norma dell'articolo 84, n. 2 del trattato stesso;

infine l'attività delle compagnie è considerata dal legislatore nazionale volta anche alla tutela di interessi economici generali ai sensi dell'articolo 43 della Costituzione. Ne deriva che la compagnia può essere sollevata dall'applicazione delle norme anti-trust nella misura in cui ciò sia indispensabile all'adempimento della sua funzione.

Ritornando al lavoro portuale, nessuno certo si vuole nascondere che la situazione sia profondamente mutata rispetto a soli vent'anni fa.

Ma perché prendersela proprio con le Compagnie? A vedere i dati, la questione della « riserva » si ridimensiona di molto. Oramai i portuali si sono ridotti ad essere poco più di seimila. Nei porti passa sì il 55 per cento delle esportazioni ed il 70 per cento delle nostre importazioni, ma i costi portuali incidono appena per lo 0,4 per cento sul valore totale delle merci trasportate. In generale le spese di trasporto incidono per circa il 10 per cento sul costo delle merci. All'interno di queste spese di trasporto quella dei costi portuali, con il suo 4 per cento, rappresenta una fettina ben misera se confrontata con il 55 per cento di incidenza dei noli marittimi, o con il 14 per cento delle spese portuali in America, o con l'8 per cento del trasporto da Milano a Genova, o con il 16 per cento di quello, per esempio, da New York a Chicago.

I costi dei porti del Nord Europa sono più bassi dei nostri, ma non di quanto si vuole far credere: dato un costo italiano medio per *container* di 100, Le Havre è a 95, Amburgo e Rotterdam a 89.

Il vero risparmio non è sui porti, ma sui noli. Gli spedizionieri nel nostro paese fatturano dieci volte di più delle compagnie.

Il trasferimento via ferrovia a Rotterdam è più economico di quello, sempre via ferrovia, verso un porto italiano. Anche il trasferimento su gomma in un porto italiano per via di pedaggi autostradali e della mancanza o quasi di nodi di interscambio con il mezzo su rotaia risulta essere più costoso del trasferimento via treno a Rotterdam.

In Italia le attrezzature e gli spazi portuali sono ovunque inadeguati e mancano di coerenti raccordi viari e ferroviari. Scarsi sono stati gli investimenti nei porti italiani mentre quasi tutti i porti del Mediterraneo nord-occidentale sono stati potenziati con programmi di investimento notevoli.

Questi sono i veri problemi. È risibile la tesi secondo la quale l'abolizione degli articoli 108 e 110 del Codice della navigazione produrrebbe l'effetto miracoloso di rendere improvvisamente efficiente un sistema intermodale non ancora in grado di decollare, o di dare al paese un servizio di cabotaggio oggi inesistente.

Certo, molto è cambiato, non lo vogliamo negare: c'è minore casualità di lavoro, sono mutati i sistemi di imballaggio e le tecniche operative, ma il lavoro c'è sempre e con esso i lavoratori.

L'avvento della meccanizzazione e della tecnologia non annullano affatto l'obiettivo dell'autogestione del lavoro e neppure la convenienza dello Stato affinché il servizio di pubblica utilità da eseguirsi nell'ambito del demanio, sia sottoposto a particolari controlli e norme.

Dal 1980 in poi, in effetti, sono state ridotte in maniera generalizzata le squadre e ridotte le addizionali tariffarie; anche gli organici dei lavoratori consortili sono stati ridotti di migliaia di unità. Tutto ciò ha indotto una forte riduzione del lavoro, oltre il 40 per cento. Ma gli utenti spesso, con l'avallo del ministero, si appropriano dai risparmi da costo del lavoro attraverso l'aumento delle tariffe.

Volendo la liberalizzazione del lavoro nei porti si vuole aprire in realtà uno scontro di potere. Si vuole trasferire la concorrenza esistente tra i porti all'interno di ogni porto, scatenando una guerra tra poveri. Ci sarebbe così una redistribuzione del reddito a favore dell'utente senza nessun considerevole beneficio sul livello dei traffici.

Dietro un certo tipo di industrializzazione del lavoro portuale e la conseguente riorganizzazione del lavoro, si cela l'intenzione di disgregare la forza-lavoro fino ai limiti estremi della precarizzazione.

Tutti i modelli di porto-fabbrica proposti vengono presi a prestito da porti non mediterranei, in particolare da quelli belgi, olandesi e tedeschi, dove per arrestare il processo di precarizzazione — anche dopo averlo istituzionalizzato nel cosiddetto « pool » di mano d'opera — si è dovuto comunque mantenere in piedi uno statuto speciale del lavoro portuale stabile che, anche se non è una vera e propria riserva, per certi versi le assomiglia molto.

Negli ultimi anni conflitti sociali sono stati all'ordine del giorno in tutti i porti europei.

Gli scali italiani, ed in particolare quelli dove operano le compagnie, possono essere considerati, dal punto di vista delle relazioni sindacali, degli scali « tranquilli ».

Le previsioni ottimistiche sullo sviluppo dei traffici in particolare di quelli containerizzati, alla soglia degli anni ottanta, ben presto si sono tradotte in un eccesso di stiva; si è dunque scatenata una concorrenza sulle principali rotte della navigazione di linea che ha portato ad una depressione dei noli.

Si è aperta, di conseguenza, una nuova fase di scontro tra grandi compagnie di navigazione e utenti da un lato e sistemi portuali dall'altro, individuati dalla controparte come rigidità da smantellare.

Questa è la vera causa che sta dietro la conflittualità in tutti i porti europei.

Aver caratterizzato il sistema portuale come un sistema di rigidità che blocca la fluidità della catena di trasporto (o a causa della presenza di una forza-lavoro organizzata sindacalmente o a causa di una presenza ritenuta eccessiva del potere pubblico) ha portato alcune grandi compagnie di navigazione ed alcuni detentori di merce, caricatori o spedizionieri che siano, a progettare ed in parte realizzare una specie di rete parallela dei porti, vale a dire degli scali dove la presenza del potere pubblico è scomparsa e dove la forza lavoro è completamente disgregata.

L'attacco alle compagnie portuali ed alle loro prerogative è il preambolo di un attacco alla funzione pubblica dei porti, all'esautoramento dell'autorità pubblica portuale e in definitiva all'integrazione degli scali nelle categorie logistiche di qualche grande impresa multinazionale — sia essa un caricatore o uno spedizioniere o un trasportatore.

Non è vero che, eliminate le compagnie, i servizi portuali costerebbero meno, sarebbero più efficienti e produrrebbero meno conflitti.

Alla grande utenza ed alle grandi compagnie marittime non interessa il minor costo ma il potere di disporre degli scali, secondo la più classica e scontata logica monopolistica. Non è vero che ci sarebbe un incremento della professionalità ma l'esatto opposto, una precarizzazione della forza lavoro.

Non è vero che il sistema portuale italiano sarebbe premiato dai grandi detentori di traffico internazionale, perché a costoro, la concorrenza tra i porti non basta mai e perché la loro filosofia è quello fanno tra Anversa e Rotterdam, non si vede perché non dovrebbero farlo tra Livorno e Barcellona, anche una volta abolita la riserva delle compagnie.

Ci si deve chiedere se il lavoro portuale deve essere considerato come un lavoro di tecnici altamente qualificato o come un lavoro del terziario miserabile, da affidare agli strati più ricattabili del proletariato extracomunitario.

In conclusione, è ben chiaro per chi vuole guardare obiettivamente il problema, che la produttività e la fortuna di un porto dipendano da una miriade di fattori.

Se vogliamo, per esempio, dirottare verso i porti italiani gli importanti flussi di traffico, imperniati sull'economia del Settentrione italiano, oggi polarizzati dai porti del mare del Nord, il problema resta

affidato al trasporto ferroviario. La possibilità di migliorare la nostra posizione sul grande transito europeo è dunque affidata al potenziamento delle linee, al loro miglioramento organizzativo ed alla realizzazione di buoni nodi per trasporti multimodali e combinati appoggiati alla rete ferroviaria da un lato, ed alla realizzazione di una programmazione del lavoro portuale tramite i sistemi portuali dall'altro.

Insomma la realizzazione di un Piano generale dei trasporti. Cosa è stato fatto concretamente dal 1985-86, anni nei quali un Piano, che non condividiamo per intero, è stato comunque approvato? Poco o niente, se si eccettuano, per l'appunto, i tentativi di abbattere la « riserva » e liberalizzare il lavoro portuale.

C'è una storia, eccome o — quantomeno — una cronaca.

La risposta del governo negli ultimi anni la conoscete meglio di me. Il ministro Prandini prima, Vizzini e Facchiano poi, invece di metter mano ad un processo di riforma complessiva dell'ordinamento portuale hanno preferito esibirsi — specie il primo — in un attacco frontale al lavoro portuale e alle stesse compagnie.

Scavalcando il confronto parlamentare, il ministro Prandini mentre sfornava una ondata di provvedimenti intesi a sfoltire i ranghi dei portuali ed a ripianare i debiti degli enti portuali e delle Aziende dei mezzi meccanici, nel gennaio del 1989 apriva uno scontro frontale con le Compagnie, con l'emanazione di « decreti » che circoscrivevano le operazioni riservate ed estendevano « l'autonomia funzionale » ad alcune società.

Il tutto avveniva accompagnato da una ferocissima campagna di stampa contro i « Camalli » e mentre i sindacati da tempo chiedevano l'apertura di una trattativa.

La consistente riduzione del lavoro in regime di riserva, avviata con tali provvedimenti amministrativi — riduzione pari al 70-80 per cento — ha fatto sì che le addizionali di pertinenza del Fondo gestione centrale istituiti contrattuali venissero a gravare solo sul restante 30-20 per cento delle operazioni di riserva, risultando così totalmente inadeguate a sopperire alle esigenze di gestione.

Per cui Vizzini poté intervenire abrogando il sistema di indennità per il mancato avviamento al lavoro, proponendo misure per il pre-pensionamento di 4 mila lavoratori portuali, introducendo la mobilità dei lavoratori tra porti vicini e distanti non più di 50 chilometri.

Tutti questi provvedimenti — ed altri che ometto per esigenze di brevità — hanno ridotto drasticamente il costo del lavoro senza che sia stato registrato alcun esito positivo in relazione alla quota dei traffici che passano nei nostri porti che non è affatto aumentata.

In definitiva non sono stati ridotti i costi delle operazioni portuali, né i tempi di entrata ed uscita delle merci dalle cinte doganali dei porti. Infine non è neppure migliorata — anzi — l'affidabilità del servizio svolto.

Dobbiamo prendere atto che la minore incidenza del costo del lavoro portuale non si è tradotta in un beneficio per le merci e per i produttori. Ben altre sono infatti le cause dello scarso « appeal » dei nostri porti:

- 1) l'autotrasporto è non competitivo e polverizzato;

2) l'industria armatoriale è altrettanto polverizzata e scarsamente internazionalizzata e non è in grado di reggere la concorrenza (trasportiamo con vettori nazionali solo il 20 per cento delle merci che transitano per i nostri porti);

3) la rete ferroviaria è scarsa e mal collegata ai porti;

4) c'è uno scarsissimo sviluppo del trasporto combinato; il che rende il nostro sistema poco affidabile, poco competitivo, poco moderno;

5) i nostri porti presentano deficienze strutturali nelle infrastrutture, nei moli non adatti al moderno trasporto delle merci marittime, fondali scarsi, arretrate attrezzature di banchina;

6) vi è un vero e proprio vecchiume legislativo.

Si doveva attuare una programmazione (parola tabù !) dell'intero settore dei trasporti ed in questo quadro rendere operativi i « sistemi porti ».

L'Assoporti, l'associazione degli enti portuali e delle aziende mezzi meccanici, ha contribuito a bloccare tale riforma.

In buona sostanza, cerca di difendere la funzione dei propri associati ed al fine di conservare le loro strutture, si rende disponibile a diventare il supporto istituzionale per le privatizzazioni dei porti, pur di non vedere gli enti esclusi dalle trasformazioni in atto.

I disegni di legge, pur discutibili, di riforma organica delle gestioni portuali sono stati bloccati in Parlamento fin dal novembre scorso per aspettare la sentenza della Corte di Giustizia della CEE e creare così presupposti più favorevoli per i sostenitori della liberalizzazione selvaggia dei porti.

Non intendo fare una proposta completa ed organica. Ma solo ribadire tre questioni.

a) La carenza di fondo che emerge da tutta questa vicenda è quella della mancanza di una vera riforma della portualità nazionale, di una programmazione: intermodalità, sistemi portuali, specializzazione dei porti, definizione degli organi gestionali e tutto ciò dentro una nuova politica marittima basata sul potenziamento della nostra flotta. Non è solo una nostra opinione. Nel suo « libro verde per la 4a conferenza nazionale dei trasporti » del 1990, l'Istituto Superiore dei Trasporti, lanciava in merito al trasporto marittimo, un grido d'allarme: « il rischio grave è che la nostra carenza di programmazione si risolva in un assoggettamento alla pianificazione di grandi complessi oligopolistici esteri ». Insomma, se non programma la collettività, programmano i grandi gruppi privati.

Attuare dei sistemi portuali di ordine meramente burocratico significherebbe fare solo del nominalismo, complicare inutilmente il già complesso quadro operativo del settore. Servono invece sistemi portuali intesi come organismi snelli di programmazione e di coordinamento, intesi come consorzio tra i porti del sistema; non un qualunque assemblaggio di porti ma una aggregazione organica fra gli stessi su base regionale.

b) Siamo per una gestione dei porti che separi il momento della programmazione, della promozione e del coordinamento, quello, se vogliamo istituzionale, della « Port Authority », da quello della gestione operativa per la quale proponiamo un unico soggetto imprenditoriale per la movimentazione delle merci, unico, perché bisogna salvaguardare comunque il carattere pubblico del porto, scongiurandone la spartizione secondo la logica degli interessi particolaristici dominanti. Questo soggetto può avere natura diversa perché l'esperienza italiana non ci consegna un solo modello da applicare. In particolare per la gestione dei porti commerciali siamo per il suo affidamento alle compagnie dei lavoratori portuali operanti. Malgrado la sentenza CEE che contestiamo e che non rappresenta il Vangelo: in Italia esiste pur sempre un articolo 43 della nostra Costituzione che non può essere cancellato da qualche giudice.

Non dobbiamo liquidare l'attuale patrimonio d'esperienza e professionalità delle compagnie ma viceversa favorire la loro evoluzione, in senso anche imprenditoriale.

Una strada difficile che passa però per una rinegoziazione del decreto ministeriale del 6 gennaio 1989 Per quanto riguarda la riserva del lavoro che comunque deve garantire alle Compagnie tutte le operazioni d'imbarco e di sbarco, compresa la conduzione dei mezzi meccanici su ogni tipologia di nave.

c) Ma lo stato non deve stare a guardare. O peggio schierarsi per una dannosa liberalizzazione. Servono adeguate forme di sostegno alle compagnie, per la formazione professionale, con aiuti finanziari, con facilitazioni contributive e fiscali e servono piene garanzie per i diritti dei lavoratori in merito al salario, alle liquidazioni, etc...

Siamo contro la riproposizione dell'occasionalato che viene elegantemente ribattezzato « pool di manodopera » da retribuire solo sulla base dei servizi prestati.

Non ultima va superata la situazione inadeguata e confusa esistente in ambito portuale in merito alla sicurezza ed igiene del lavoro.

Siamo dunque per una concezione dinamica dei problemi, compresa la riserva del lavoro, che non è assolutamente da intendersi come impedimento ai processi di introduzione della tecnologia più avanzata ed alla informatizzazione del sistema trasporti.

Il tipo di compagnia che gli utenti vogliono distruggere o non vogliono vedere nascere non è quello della vecchia Compagnia di facchinaggio che ridotta ad un ruolo subalterno accetterebbero anche, ma quello della Compagnia intesa come « moderna azienda erogatrice di servizi » che è in grado, per le sue capacità, di saltare l'intermediazione parassitaria e di contrattare direttamente con gli « utenti veri », la tariffa.

ALLEGATO

(Documentazione consegnata dall'onorevole Angelo Maria Sanza)

PAGINA BIANCA

ALLEGATO on. Sanza.

Il problema dei trasporti è problema complesso, dalle mille sfaccettature, con un'unica connotazione unitaria, purtroppo non esaltante, quella di avere, da un lato, un basso livello di produttività e, dall'altro, un elevato tasso d'inefficienza.

Il servizio reso dal sistema trasporti nel suo insieme, il ruolo assolto nel contesto dell'assetto economico del paese sono certamente al di sotto delle medie europee. Il confronto con i partner comunitari è sotto questo profilo penalizzante, tanto più se si considera la pesante situazione economica dell'oggi.

È fin troppo facile prescrivere affermare che la tendenza in atto va ribaltata e che per far questo occorre ammodernare e potenziare le infrastrutture ma anche razionalizzare le strategie gestionali, da supportare con strumenti avanzati di valutazione.

Le molte proposte che vengono continuamente avanzate sono quasi soltanto elenchi di infrastrutture da chiedere allo Stato. Tutto ciò avviene al di fuori della consapevolezza che, se è vero che occorrono molte risorse per superare il deficit infrastrutturale esistente, è altresì evidente che le risorse non sono illimitate. Questo divario crescente tra il fabbisogno di un trasporto pubblico di qualità e la disponibilità della finanza pubblica sembra essere diventato una costante nella situazione economica del paese, sicché non può non richiamarsi la necessità di un approccio programmatico della spesa.

Il che permetterebbe di superare gli attuali stati di malessere del sistema: proliferazioni di competenze, pluralità di spese, sovrapposizioni di servizi.

Una prima riflessione che emerge da queste considerazioni riguarda il CIPET, il suo ruolo, la sua iniziativa.

Il CIPET può realizzare con la determinazione e la finalizzazione necessarie questa svolta politica, che parzialmente è già dentro la sua legge istitutiva (il fondo unico per gli investimenti), ma che richiede azioni incisive e coerenti.

Del resto, l'attuale sistema di regole, che contribuisce a produrre un servizio oneroso per la collettività e scarsamente efficiente, offre una protezione diretta più al versante dell'offerta che a quello della domanda.

Sotto questo profilo sono certamente da rivedere l'organizzazione dei servizi, il loro costo di produzione, le strutture aziendali, rapportando comparativamente lo scenario italiano alle realtà ed esperienze estere, particolarmente in ambito CEE, oltre a cercare di accrescere il

risultato produttivo del servizio in modo da rendere concretamente utilizzabili i margini delle possibili manovre tariffarie (questione su cui è auspicabile un atteggiamento più flessibile e mirato dal governo), che allo stato risultano di scarsa significatività per la scarsa appetibilità dell'offerta.

Passando dalle tematiche di carattere generale al merito delle indicazioni di settore, va colto con soddisfazione il particolare rilievo che le dichiarazioni governative danno ai problemi del trasporto pubblico di rilevanza regionale e locale, che non è fenomeno residuale, ma che riveste invece forte spessore ed una diretta valenza nel contenimento dei consumi delle risorse energetiche, ambientali, finanziarie e anche di tempo (in fin dei conti è il trasporto abituale: casa-lavoro, casa-scuola, anche se non solo questo).

È stato accennato al piano di risanamento delle ferrovie concesse. Non è certo stato il piano della dispersione a pioggia delle risorse: erano quasi quaranta anni che a un così vitale comparto non venivano assegnati (legge n. 1221 del 1952) finanziamenti adeguati. Bisognerà invece che siano accelerate e completate le procedure di spesa e realizzati gli ammodernamenti previsti, anche per saldare la funzione di penetrazione urbana delle ferrovie locali (in concessione e in gestione governativa, ma anche delle FS) con le previsioni della legge 211 del 1992 sulle metropolitane e armonizzare i rispettivi interventi. Un altro fronte su cui si gioca la razionalizzazione del comparto è quello delle società miste previste dall'articolo 2 della legge n. 385 del 1990.

La legge n. 385, nata in accompagnamento alla finanziaria per il 1990, ha avuto un lungo e abbastanza contrastato iter parlamentare, specificamente alla Camera dei Deputati, e, per quanto riguarda la materia di interesse, una soluzione non adeguata ai problemi.

Apparentemente, infatti, la legge si pone in un'ottica di ristrutturazione delle linee ferroviarie prefigurando una sorta di risanamento organizzativo — come *tertium genus* oltre al risanamento economico (efficienza, produttività) e a quello tecnico (adeguamenti infrastrutturali, innovazioni) — per consentire l'istituzione di un sistema integrato di reti regionali di trasporto.

Nella realtà, peraltro, il disegno ispiratore è rimasto sostanzialmente inespesso e tutta l'articolazione normativa risente di una contraddizione di fondo, l'aver cioè connotato l'intera operazione in termini esclusivamente « FS-centrici » allo scopo di liberarne la gestione dal peso delle tratte a scarso traffico assai più che di costruire poli ferroviari regionali.

Debole risulta anche l'assunto che convoglia, con un automatismo di tipo metafisico, operatori ferroviari locali (in concessione e in gestione governativa) sulle nuove strutture senza preventivi riscontri degli obiettivi di rete, così come l'altro che prefigura una società a prevalente capitale pubblico con la partecipazione, che sembra necessaria, degli enti locali, laddove questi ben più utilmente che nella gestione dovrebbero intervenire nel governo del settore.

Diventa, in conseguenza, necessario prospettare l'esigenza di interventi modificativi, anche non secondari, nel tessuto legislativo in atto, tali da perseguire in maniera più organica l'idea di sistemi regionali di trasporto efficienti e di qualità.

In primo luogo, l'identificazione di criteri omogenei per definire l'integrabilità dei servizi (FS, ferconcesse, gestioni governative) da aggregare in un sistema funzionale nell'ambito regionale.

In secondo luogo, la composizione delle società di gestione (anche più di una per ogni regione e con possibilità di operare fuori regione per conservare e/o accrescere la funzionalità di sistema), nelle quali dovrebbero entrare, oltre le FS e le ferrovie locali, istituti bancari, finanziarie ed operatori privati.

In terzo luogo, l'espresso riconoscimento di una piena soggettività a tutti gli organismi gestori delle ferrovie locali per avviare la graduale trasformazione e consentire un'adeguata utilizzazione delle loro « partecipazioni » in luogo del mero trasferimento dei relativi compensi ad altri operatori.

Da ultimo, l'acquisizione del principio di separatezza tra proprietà delle strutture ed esercizio, in conformità agli indirizzi comunitari, al fine di omogeneizzare le cosiddette esternalità al trasporto vero e proprio.

In fin dei conti chi genera costi deve pagare per essi. Il trasporto pubblico non può più sostenere al suo interno i costi indotti dalla congestione del traffico privato, dal degrado ambientale, dalla mancanza di sicurezza.

Analogamente, per il trasporto regolato dalla legge n. 151 del 1981 si pongono indifferibili esigenze di modernizzazione e razionalizzazione.

Sul piano politico si tratta di problemi che devono coinvolgere assieme le sedi istituzionali di Governo (Stato, regioni, enti locali), ciascuna per la sua parte, per correggere gli effetti di disomogenee scelte urbanistiche, di tardive scelte ambientali, di incoerenti scelte economiche.

Quanto ai problemi di revisione legislativa, c'è da ricordare che la legge n. 151 ha avuto essenzialmente un carattere di legge di obiettivi, recante un modello di riorganizzazione del settore improntato alla sua modernizzazione.

Peraltro l'impianto regolativo presente nella suddetta legge non si è realizzato o si è realizzato solo in parte, facendo affiorare, tra l'altro, un sistema contributivo nazionale (il FNT) diretto a sostenere più i costi aziendali di produzione che il servizio di trasporto.

Sembra pertanto necessario addivenire ad una nuova regolamentazione che incida sulle caratteristiche strutturali del sistema, introducendo meccanismi che, senza penalizzare l'utenza, prevedano spazi di competitività per l'offerta, secondo quanto già indicato nelle direttive comunitarie.

Si tratta di alcune indicazioni di larga massima, che non pretendono di esaurire l'intera problematica in esame, ma dalle quali non si ritiene possa prescindere se le attuali anomalie e diseconomie del settore vogliono essere superate in un contesto di risanamento delle gestioni e di aumento di competitività delle aziende.