

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

VI

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 AGOSTO 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

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>	127, 133
Ronzani Gianni Wilmer (gruppo PDS)	127
Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	127, 133
ALLEGATO:	
Documentazione consegnata dal ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile	I

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,05.

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.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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.

Concludiamo oggi l'audizione con la replica del ministro Tesini, al quale sono già state rivolte le domande nel corso della seduta precedente.

Ricordo che alle 15,30 circa dovremo interrompere i nostri lavori per concomitanti lavori in Assemblea e chiedo pertanto al ministro di tenerne conto.

GIANNI WILMER RONZANI. Signor presidente, non posso non lamentare la scarsa presenza di deputati a questa audizione.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Ronzani.

Do la parola all'onorevole ministro.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Nella mia replica seguirò la traccia delineata dagli interventi dei commissari. Ricordo innanzitutto che l'onorevole Matteoli, nel sottolineare che non avrebbe posto domande, ha manifestato una certa delusione. Il ministro può solo esprimere

l'auspicio che le azioni poste in essere lo inducano a modificare il suo giudizio sulle indicazioni programmatiche esposte.

Successivamente l'onorevole D'Amato ha posto una serie di questioni ed ha chiesto notizie a proposito dei valichi del Fréjus e del Brennero. Devo dire che essi rappresentano per il Governo due priorità nella politica di potenziamento dei valichi transalpini: per quanto riguarda il primo, in base all'accordo sottoscritto dai ministri dei trasporti italiano e francese nel novembre 1991, è in corso di esecuzione da parte delle ferrovie dello Stato e di quelle francesi lo studio di fattibilità del traforo nell'ambito della linea ad alta velocità Torino-Lione, opera ritenuta necessaria, come già ho avuto modo di dire in questa sede, per assicurare la continuità tra le linee Parigi-Lione e Torino-Venezia. Colgo l'occasione per ribadire che molte delle critiche che oggi si muovono alle scelte del Governo a proposito dell'alta velocità a mio avviso avrebbero ragione di sussistere nella misura in cui si considerassero questi interventi solo come una risposta ad esigenze di trasporti nazionali e non invece come scelte che riguardano la grande infrastruttura a rete internazionale. Da qui discende la priorità degli interventi relativi ai valichi del Fréjus e del Brennero.

A proposito di quest'ultimo, è stato completato soltanto il progetto del traforo di base, mentre entro la fine dell'anno sarà completato il progetto delle linee di adduzione Verona-Fortezza e Innsbruck-Monaco. Devo dire che vi è stata la preoccupazione che quest'opera, riguardando soprattutto il trasporto italiano verso la Germania, subisse un'attenuazione di interesse da parte del Governo tedesco. Avendo avuto modo di incontrare il collega

Krause, posso dichiarare che recentemente è stato ribadito l'interesse tedesco per un rapido completamento dell'opera.

Sempre l'onorevole D'Amato ha posto una serie di altri problemi con riferimento al sistema dell'alta velocità. Le prime scelte compiute dal Governo avevano come priorità le linee Milano-Napoli e Torino-Venezia che rientrano nell'accordo di programma tra il ministero e le ferrovie dello Stato. Lo scorso febbraio il programma per l'alta velocità è stato sviluppato, prolungando fino a Battipaglia la linea Milano-Napoli e coinvolgendo anche la linea Milano-Genova. Nel corso dei prossimi mesi dovrà essere esaminata, sulla base degli studi effettuati, l'opportunità di inserire da un lato, come ho ricordato, la linea Torino-Lione e, dall'altro, la Venezia-Trieste. Quest'ultima si giustifica soprattutto nella prospettiva di ottenere un punto fondamentale di raccordo per le comunicazioni verso il centro e l'est d'Europa e con riferimento alla definizione e all'attuazione dei progetti del corridoio, che riguarda Trieste, Lubiana, Budapest e Kiev; questa mattina ho incontrato il ministro sloveno e la settimana scorsa quello ungherese ed ho registrato un estremo interesse da parte di questi paesi ad una nostra partecipazione a tali programmi. D'altra parte, il Ministero degli esteri ha stanziato proprio in questi giorni cinque miliardi per il progetto di fattibilità del corridoio Trieste-Budapest-Kiev.

Vi è poi la questione delle metropolitane. Sono attualmente disponibili 5.600 miliardi: circa 2.200 a valere sui fondi di cui all'articolo 9 della legge n. 211 del 1991; 2.400 sui fondi di cui all'articolo 10 della stessa legge (ferrovie di interesse urbano e metropolitano); circa 1.000 a valere sui fondi di cui alla legge di rifinanziamento della legge n. 64 del 1986 per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno. Questi progetti sono già stati presentati con le relative domande di finanziamento e saranno sottoposti ad una rigorosa verifica sulla base di precisi criteri di valutazione, fra i quali la funzionalità del progetto rispetto ad un disegno complessivo di sistema dei trasporti integrato, l'elevato

valore dei rapporti costi-benefici (con particolare riguardo agli effetti sul disinquinamento da traffico), l'entità del cofinanziamento da parte di soggetti locali rispetto al contributo statale, la certezza dei tempi e dei costi di realizzazione e la finanziabilità dell'intera opera o di un lotto funzionale. Sono questi i punti sui quali verterà una scrupolosa ed accurata revisione degli investimenti riguardanti il settore delle metropolitane.

Il piano di risanamento e di sviluppo delle ferrovie in concessione — come ricordavo — è stato finanziato con 5 mila miliardi dalla legge n. 910 del 1986, ma i lavori sono iniziati soltanto in pochissimi casi. Come nuovo ministro, pertanto, mi sono impegnato — lo ribadisco — a svolgere un'attenta analisi delle decisioni conseguenti all'attuazione del piano e degli eventuali correttivi necessari. Mi riservo di riferire in merito a ciò al Parlamento.

Il CIPE, con la delibera del 30 marzo 1991 ha approvato il piano quinquennale relativo agli aeroporti, individuando gli investimenti di cui necessitano i 33 scali principali del paese, nonché i cosiddetti aeroporti minori, rinviando anche in questo caso all'effettuazione di un'analisi costi-benefici la selezione degli aeroporti che rivestono un ruolo prioritario nello sviluppo del trasporto aereo. È un dato acquisito che in Italia esistono solo due aeroporti-perno, quello di Roma e quello di Milano; gli altri sono tutti come finestre rispetto ai due punti centrali del sistema aereo italiano. L'onorevole D'Amato ha posto la questione di Napoli. Devo dire con molta chiarezza (mi dispiace che egli non sia oggi presente) che ritengo vadano confermati gli impegni concernenti l'attuazione dell'aeroporto napoletano. Non può essere, tuttavia, mantenuta la primitiva impostazione di un aeroporto intercontinentale che assumeva, di fatto, carattere di competitività rispetto a Fiumicino. Esiste un enorme bacino di utenza che deve essere soddisfatto e tale funzione non può essere svolta da Capodichino, tuttavia tale aeroporto non può che porsi in un rapporto di integrazione con quello di Fiumicino ed è entro queste linee che il Governo

provvederà a garantire i successivi passaggi per la sua attuazione.

Nel campo del trasporto urbano (senza ritornare su questioni già esaminate), siamo di fronte all'esigenza di porre in essere una radicale ed articolata politica di ristrutturazione del sistema. Non si può certo continuare — lo ripeto — con l'incremento dell'indebitamento degli enti locali in questo campo, cui corrisponde una diminuzione dell'utenza. Per creare un'inversione di tendenza occorrono programmi ed un'impostazione completamente diversa rispetto al passato che non possono, ovviamente, non muoversi nella direzione di un'integrazione dei progetti concernenti il trasporto, il traffico e l'ambiente. Tale programma non può essere attuato in breve tempo, ma deve essere proiettato in tempi abbastanza lunghi, verso il 2000. Non sembri tale affermazione un'elusione della responsabilità del ministro. Ricordo per tutti la decisione assunta per Los Angeles, la città più inquinata del mondo; con il California Act del 1985 ci si è proposti di raggiungere non nel 2000, ma nel 2010, l'obiettivo di rendere Los Angeles la città più pulita. Ciò dimostra, evidentemente, che sarebbe demagogico immaginare che i problemi del traffico urbano (soprattutto con riferimento all'inquinamento) possano risolversi in tempi brevi. Sono infatti necessari progetti integrati che prevedano il potenziamento del sistema dei trasporti, la riorganizzazione del sistema di trasporti esistente e la definizione delle caratteristiche tecnico-ambientali dei veicoli pubblici e privati che possono circolare in città.

Ho già preannunciato — e lo ribadisco — che è mia intenzione (come ho detto ai rappresentanti delle associazioni che ho ricevuto nel corso di questi giorni), per quanto riguarda gli autotrasporti, accelerare innanzitutto i tempi di attuazione della legge n. 68 del 1992 concernente la ristrutturazione dell'autotrasporto con riferimento agli aspetti più urgenti di questo settore, istituendo anche un « tavolo di crisi » con le associazioni per definire gli interventi di breve periodo sul piano normativo, economico e tecnico con l'obiet-

tivo, legato alla scadenza europea, di realizzare una struttura imprenditoriale in grado di competere sul mercato unico europeo. Come ho già detto, è questo un obiettivo dal quale siamo molto distanti, considerato che la struttura dell'autotrasporto è impostata su aziende medio-piccole che non dispongono delle richieste caratteristiche di competitività.

Nel campo del controllo aereo costituisce elemento di soddisfazione, almeno per il ministro, aver risolto in poco più di quindici giorni la questione relativa alla registrazione del contratto dei dipendenti, scongiurando una fase di agitazioni (già programmate), sospese a metà luglio, ma che sarebbero dovute riprendere proprio domani se non si fosse intervenuti con la registrazione, seguendo una procedura di cui non è questa la sede per ricordare i diversi passaggi.

Sono d'accordo con chi sostiene che in ordine al controllo del traffico aereo è necessario un intervento di riassetto sia sotto il profilo organizzativo, sia sotto quello dell'adeguamento degli impianti nell'ambito del piano di sviluppo europeo (Eurocontrol). Quest'ultimo, attualmente, è paragonabile ad una scatola vuota su cui dovranno essere orientate le future decisioni affinché si abbia un sistema di regolamentazione del traffico aereo. Oggi il settore è saturo e non si intravedono, almeno per il momento, le condizioni per realizzare un coordinamento, ritenuto assolutamente indispensabile stando alle recenti dichiarazioni dalle compagnie aeree europee nell'ultima riunione di Bruxelles.

Sono stati chiesti chiarimenti sul progetto relativo allo Stretto di Messina. Il collegamento stabile sullo Stretto si trova nella fase di progettazione di massima esecutiva e sarà portato a termine entro la fine del corrente anno da parte della società concessionaria Stretto di Messina del gruppo IRI. Per la stessa data saranno portati a termine il piano finanziario e lo studio di valutazione dell'impatto ambientale. Ulteriori informazioni potranno essere attinte dalla documentazione consegnata alla segreteria della Commissione.

Vorrei ora soffermarmi sui porti, oggetto degli interventi di numerosi onorevoli, compresi i deputati Caprili e Marengo.

Com'è noto, appena assunta la responsabilità di questo dicastero ho cercato di dare con l'emanazione di una circolare una risposta ai problemi sollevati dalla sentenza della Corte di giustizia europea sui temi del lavoro portuale, al fine di evitare l'insorgere di dubbi circa la linea politica del Governo in ordine alla non applicabilità degli articoli del codice della navigazione che garantivano un regime di monopolio al lavoro portuale.

Ai colleghi che hanno sollevato critiche sotto il profilo dell'opportunità, rispondo che il ministro era consapevole dei limiti di un provvedimento assunto in via amministrativa, peraltro suggerito da un parere emesso dal Consiglio di Stato e non scaturito dalla fantasia del ministro, il che ha consentito di chiarire la posizione del Governo. Il contenzioso sviluppatosi sulle banchine non è finito, anzi, si sono registrati una serie di interventi di giudici locali che lo hanno rianimato. Recentissimo è anche l'intervento del commissario Brittan, il quale ha richiamato il nostro paese affinché si provveda a correggere una situazione incompatibile con le direttive comunitarie.

In queste ore il Governo sta valutando l'opportunità di emanare un provvedimento limitato agli aspetti del lavoro portuale. Ciò non significa, evidentemente, venire meno all'impegno assunto di presentare un progetto più complessivo; tuttavia, rispetto ad esigenze così pressanti (interessanti tutta la situazione della portualità italiana e specificamente quella genovese), nonché alle pressioni provenienti dalla Comunità europea, credo sia necessario un provvedimento riguardante il settore che mi auguro di presentare nel prossimo Consiglio dei ministri.

L'onorevole Marengo, dopo aver posto i problemi del porto di Genova su cui mi sono soffermato, ha chiesto chiarimenti sulla linea ferroviaria Milano-Genova. Vorrei precisare che l'impostazione dell'alta velocità è uguale per tutte le linee, così

come è identico l'obiettivo che si persegue, poiché si tratta di aumentare la capacità del trasporto ferroviario per potenziare il servizio viaggiatori *intercity*, quello locale e il servizio merci. Ciò vale quindi anche per la linea Milano-Genova. A mio avviso si è accentuata, in quest'ultima fase, anche grazie agli investimenti realizzati a Voltri, l'esigenza di affrontare e risolvere adeguatamente il collegamento tra Genova e Milano, nonché quello con la rete della pianura padana e i valichi transalpini: tutti tasselli questi di uno stesso programma volto ad inserire l'Italia nei grandi circuiti internazionali.

L'onorevole Marengo ed altri colleghi hanno posto domande sull'iniziativa Viamare. In proposito sono stati formulati giudizi, rispetto ai quali ho cercato di appurare la verità, che non mi pare corrispondano alla realtà delle cose.

La prima fase dell'esperimento di traghettamento dalla Sicilia alla Liguria con le navi della Viamare sta producendo risultati estremamente positivi tanto che il presidente, dottor Migliorino, mi ha detto che si è addirittura dovuto ricorrere a traghetti della Tirrenia. Questo, indubbiamente, è un fatto che conforta l'iniziativa assunta, al di là degli aspetti richiamati concernenti l'alleggerimento del traffico stradale con la scomparsa di numerosi TIR dalla strada.

L'onorevole Boghetta ha svolto una serie di considerazioni che condivido. Quando si parla di porti italiani non ci si deve soltanto riferire a Genova o a Trieste, così come non ci si può riferire indistintamente a tutti i 144 porti, in quanto ognuno si differenzia per ruolo e caratteristiche. Se gli onorevoli commissari leggeranno la lettera del commissario Brittan constateranno che è la stessa Comunità economica europea ad inserire una serie di requisiti per considerare rilevante un determinato porto. È evidente, quindi, che qualsiasi iniziativa volta ad affrontare il tema della riforma portuale non può non tenere conto di queste diversificazioni.

Sempre l'onorevole Boghetta si è soffermato sulla possibile trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per

azioni. Ho avuto già modo di precisare che questa decisione fa parte dell'eredità ricevuta dal precedente Governo, anche se è stata ricondotta e confermata all'interno di una linea di privatizzazioni che nel decreto-legge n. 333 trova uno strumento di grandissima rilevanza.

Il progetto di società per azioni deve essere, a mio parere, valutato positivamente. Esso introduce elementi chiarificatori del ruolo dello Stato, che deve programmare investimenti e servizi, controllandone l'attuazione, affidata alle ferrovie, cui risalgono compiti di gestione.

In questo contesto non ha più senso parlare di debito, trattandosi di servizi di interesse sociale assicurati dalle ferrovie ed acquistati dallo Stato a prezzi predeterminati, secondo il criterio dei costi stabili.

Per quanto riguarda la creazione di società miste per la gestione di trasporti pubblici locali, in cui confluiscono l'esercizio di infrastrutture ed impianti delle ferrovie dello Stato, delle ferrovie in concessione, delle aziende di trasporto urbano e delle autolinee in concessione, ritengo si tratti di una scelta capace di dare valida risposta alla soluzione dei grandi problemi concernenti i trasporti urbani e metropolitani.

Devo tuttavia rilevare che allo stato nessun progetto di società mista è stato ancora predisposto ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 385 del 1990. Preciso quindi che la valutazione del numero dei ferrovieri che dovranno essere trasferiti presso tali società potrà essere effettuata solo alla stregua di tali progetti.

Per quanto riguarda la questione occupazionale, il risultato da perseguire non è quello della semplice riduzione degli occupati, bensì quello della riduzione del numero degli occupati per unità di prodotto, con l'obiettivo di realizzare un aumento della produttività. Desidero quindi ribadire che l'indirizzo di fondo prescelto dal Governo, tendente al contenimento del trasporto su strada a favore di altri sistemi di trasporto, non è destinato, almeno nel medio periodo, ad ingenerare problemi occupazionali.

Mi è stato chiesto di precisare quale sia il ruolo attualmente svolto dal professor Mortillaro nell'ambito delle ferrovie dello Stato. Preciso al riguardo che il professor Mortillaro non è responsabile delle relazioni sindacali dell'ente ferrovie; egli è responsabile dell'Agenzia confederale trasporti e servizi, un'associazione imprenditoriale cui l'Ente aderisce insieme ad altre aziende ed associazioni del trasporto, quali la Fenit, la Vagoni letto e l'INT. L'agenzia è stata costituita per conferire rappresentanza unitaria sotto il profilo economico, istituzionale e sindacale alle imprese ed agli enti che operano nel comparto dei trasporti e dei relativi servizi.

L'onorevole Boghetta ha posto inoltre alcuni quesiti in ordine all'alta velocità. Ribadisco che in tema di alta velocità occorre far riferimento al progetto basato sul grande sistema a croce Torino-Venezia e Milano-Napoli-prolungamento Battipaglia.

Tale progetto risponde a precise priorità e deve essere valutato in relazione ad obiettivi riguardanti non soltanto il trasporto viaggiatori ma anche quello delle merci. Non è infatti ipotizzabile che sulle tratte Milano-Firenze e Roma-Napoli, che cito ad esempio per la loro importanza, possa svilupparsi il trasporto merci quando le linee sono oberate dal transito di convogli passeggeri (*Pendolino*, *intercity*). Solo realizzando il progetto di quadruplicazione di tali tratte, analogamente a quanto avvenuto per la Firenze-Roma, si renderà possibile lo sviluppo del trasporto merci ed il potenziamento del trasporto riservato ai viaggiatori locali.

Bisogna rifiutare una concezione che inquadri il progetto dell'alta velocità solo nell'ottica dei vantaggi conseguibili da un segmento privilegiato e ristretto di viaggiatori. L'alta velocità persegue infatti sia obiettivi di potenziamento del trasporto viaggiatori sia finalità di sviluppo del trasporto merci.

Ho apprezzato particolarmente l'intervento dell'onorevole Maccheroni, avendo egli richiamato la valenza del piano generale dei trasporti, di cui a settembre sarà avviato l'aggiornamento. È attraverso tale

strumento, infatti, che può essere efficacemente effettuata la programmazione del settore dei trasporti in relazione alle risorse disponibili sia ai fini degli investimenti sia ai fini della spesa corrente.

Come ho già avuto modo di rilevare, sono del parere che i progetti faraonici debbano essere accantonati; sono inoltre convinto che si debbano evitare gli interventi a pioggia che non sono produttivi e determinano una dispersione delle risorse statali, a tutto danno del soddisfacimento delle esigenze prioritarie.

L'aggiornamento del piano generale dei trasporti rappresenta quindi una fase decisiva per definire una programmazione rispondente agli obiettivi di politica dei trasporti, sulla cui realizzazione occorrerà misurare il comportamento ed il grado di responsabilità dei soggetti chiamati ad attuare le scelte compiute.

L'onorevole Maccheroni ha chiesto di conoscere quale sia lo stato di applicazione del nuovo codice stradale. Devo convenire che l'entrata in vigore del codice avverrà in ritardo, perché il comitato incaricato di redigere il regolamento, presieduto dal dottor Tamburino e composto da funzionari dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti, ha concluso il lavoro di elaborazione del testo nel mese di maggio, trasmettendolo alla Presidenza del Consiglio ed alle altre amministrazioni interessate. Tale fase, preliminare all'invio del testo al Consiglio di Stato per il prescritto parere, non è ancora esaurita. Aggiungo di avere richiesto che il regolamento venga anche trasmesso ad una serie di istituti ed associazioni, tra cui quella dei trasportatori, per conoscerne l'opinione.

L'onorevole Maccheroni mi ha chiesto di fornire precisazioni sulla posizione dell'avvocato Necci in relazione all'ipotesi di sue dimissioni a suo tempo diffusasi. Ebbene, desidero informare la Commissione che qualche giorno fa si è svolto un incontro tra me e l'avvocato Necci alla presenza del Presidente del Consiglio, onorevole Amato, nel corso del quale sono state ribadite le linee programmatiche precedentemente elaborate ed è stata confer-

mata la piena fiducia del Governo nei confronti del commissario straordinario.

Gli atti precedenti cui faceva riferimento l'onorevole Maccheroni, quindi, devono essere considerati come appartenenti a fasi completamente superate.

L'onorevole Angelini si è soffermato invece sulla scelta compiuta dal Governo in ordine all'unificazione dei ministeri: naturalmente anche il ministro dei trasporti condivide l'opinione secondo la quale, se si vuole perseguire una politica unitaria, occorre riportare nell'ambito delle competenze del Ministero dei trasporti anche la programmazione delle strade. Occorre tuttavia osservare che, allo stato, non si è preteso di affrontare in maniera organica la riforma della pubblica amministrazione, ma è stata compiuta semplicemente una scelta che rappresenta un primo passo verso una riorganizzazione più organica e complessiva. Tale è da considerarsi l'accorpamento dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile. In sostanza, non è che personalmente non condivida la valutazione proveniente da più parti; ritengo piuttosto che una determinata possibilità sia attualmente, per così dire, anticipatrice.

Concordo su quanto ha osservato lo stesso onorevole Angelini in materia di trasporto pubblico locale, che non può avvenire soltanto su gomma ma deve coinvolgere l'intero sistema dei trasporti. Ritengo peraltro che, per quanto riguarda le società miste di gestione, sia necessario giungere ad una legge-quadro che sostituisca la vecchia legge n. 151 del 1981. In tal senso, mi sento impegnato a predisporre un progetto che si fondi su alcuni punti fermi: sistemi di trasporto integrati sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e tariffario, abolizione del criterio del ripiano a piè di lista dei disavanzi di gestione ripartiti sulla spesa storica, precisa separazione dei compiti tra livello di governo-*authority* e livello di produzione dei servizi nelle aziende di gestione, conduzione allo stesso livello di governo delle decisioni relative al funzionamento del servizio ed alla determinazione della quantità di servizio da offrire.

PRESIDENTE. Sono purtroppo costretto ad interrompere il ministro, a causa della concomitante seduta dell'Assemblea e della conseguente sconvocazione delle Commissioni da parte del Presidente della Camera.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Avverto personalmente la difficoltà di proseguire e concludere questa audizione, con un simile stillicidio di rinvii! Potremmo anche terminarla di notte, ma non si può pensare che un ministro non abbia numerosi impegni collegati alle proprie funzioni!

PRESIDENTE. Ritengo che il ministro conosca la realtà dei lavori parlamentari...

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Certamente, e proprio per questo ritengo che gli impegni parlamentari vadano programmati in modo che si possa concludere quanto è stato avviato.

PRESIDENTE. Inizialmente il calendario dei lavori dell'Assemblea prevedeva che questo pomeriggio potesse essere dedicato ai lavori delle Commissioni.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non desidero aprire una polemica, tuttavia devo far presente che mi dispiace

ricevere in questa sede critiche da tante parti senza potervi adeguatamente rispondere.

PRESIDENTE. Anche noi ci rammarichiamo di questa situazione: il ministro ha ragione.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Proprio per il rispetto che nutro nei confronti del Parlamento, ritengo che un determinato modo di lavorare non risulti utile.

Consegno agli uffici della Commissione la documentazione recante le informazioni richieste dai deputati nel corso dell'audizione.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Tesini, con il quale mi scuso nuovamente per l'interruzione anticipata dell'audizione.

Avverto che la documentazione consegnata dal ministro Tesini sarà pubblicata in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

La seduta termina alle 15,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 19.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO
(Documentazione consegnata dal ministro).

PAGINA BIANCA

On.le D'AMATO (PSI)

1. Il problema dei valichi alpini: stato delle iniziative e degli stanziamenti

On.le Sig. MINISTRO

I valichi del Fréjus e del Brennero rappresentano due priorità nella politica di potenziamento dei valichi transalpini.

Per quanto riguarda il Fréjus in base all'accordo tra i Ministri dei Trasporti Italiano, Francese del novembre 1991 è in corso l'esecuzione, da parte del gruppo misto F.S. - SNCF, dello studio di fattibilità del traforo nell'ambito della linea AV Torino-Lione, opera necessaria per assicurare la continuità tra la Parigi-Lione e la Torino-Venezia.

Per quanto riguarda il Brennero, nell'ambito dell'intesa intercorsa tra i Ministri dei Trasporti Italiano - Austriaco - Tedesco, è stato completato il progetto del traforo di base, mentre entro la fine di questo anno sarà completato il progetto delle linee di adduzione Verona-Fortezza e INSBRUCK-MONACO.

Tuttavia esistono alcune preoccupazioni in merito al raffreddamento della Germania verso il Brennero conseguente all'enorme fabbisogno di risorse, assorbito dal recupero delle ferrovie della Germania dell'Est.

2. L'estensione della rete dell'Alta Velocità

On.le Sig. MINISTRO

Inizialmente le linee ad alta velocità decise dal Governo erano la Milano-Napoli e la Torino-Venezia (accordo di programma Ministero - Ente F.S.). Nello scorso febbraio il Governo ha deciso l'inserimento nel programma AV, del prolungamento fino a Battipaglia della Milano-Napoli e della nuova linea Milano-Genova.

Nei prossimi mesi dovrà essere esaminato sulla base degli studi effettuati l'opportunità di inserire la Torino-Lione e la Venezia-Trieste.

3. Disponibilità dei finanziamenti previsti nella legge sulle metropolitane

On.le Sig. MINISTRO

Per le metropolitane sono disponibili 5.600 m.di, di cui circa 2.200 a valere sui fondi dell'art. 9 della legge 211/92 (Metropolitane e Metropolitane leggere), 2.400 a valere sui fondi dell'art. 10 della stessa legge (ferrovie di interesse urbano e metropolitano), circa 1.000 m.di a valere sui fondi della legge di rifinanziamento della L. 65 del Mezzogiorno.

Allo stato attuale sono stati presentati i progetti e le domande di richiesta di finanziamento da parte dei soggetti abilitati dalle suddette leggi entro i termini previsti. Tali progetti saranno sottoposti ad una rigorosa verifica rispetto a precisi criteri di valutazione, tra i quali:

- la funzionalità del progetto rispetto ad un disegno complessivo di sistema di trasporto integrato;
- l'elevato valore del rapporto costi - benefici con particolare riguardo agli effetti sul disinquinamento da traffico;
- l'entità del cofinanziamento da parte dei soggetti locali rispetto al contributo statale;
- la certezza dei tempi e dei costi di realizzazione;
- la finanziabilità dell'intera opera o di un lotto funzionale.

4. L'utilizzazione delle risorse ed i tempi di realizzazione dei lavori di ristrutturazione delle ferrovie in concessione

On.le Sig. MINISTRO

Il piano di risanamento e sviluppo delle ferrovie in concessione è stato finanziato con 5.000 m.di della legge 910/1986. Da allora, nonostante siano state affidate le opere in concessione, i lavori sono iniziati soltanto in pochissimi casi. La situazione è sicuramente delicata e richiede un'attenta analisi per le conseguenti decisioni in merito all'attuazione del Piano e ad eventuali correttivi.

5. Il piano degli aeroporti e l'aeroporto intercontinentale di Napoli: lo stato della situazione

On.le Sig. MINISTRO

Il CIPE il 30.3.1991 ha approvato il Piano quinquennale degli aeroporti individuando gli investimenti di cui abbisognano i 33 scali principali del paese, nonché i cosiddetti aeroporti minori, rinviando alla effettuazione di rigorose analisi costi-benefici la selezione degli aeroporti che rivestono un ruolo prioritario nello sviluppo del trasporto aereo, sui quali concentrare le risorse disponibili (la delibera ha altresì stabilito che lo Stato partecipi agli investimenti per il 40%, lasciando il residuo 60% all'autofinanziamento). A questo proposito il Ministero ha avviato nell'ambito del Segretariato CIPET i seguenti 3 progetti:

- a) aggiornamento del piano degli aeroporti sulla base delle analisi costi-benefici;
- b) definizione di un nuovo modello di gestione aeroportuale basato sul bipolo Authority - Società Unica di gestione;
- c) progetto di rete di servizi viaggiatori intercittà basato sull'integrazione e sul coordinamento dei servizi aerei con quelli ferroviari, in particolare con quelli AV.

Per quanto riguarda la città di Napoli, essa richiede sicuramente un nuovo aeroporto adeguato alle dimensioni e all'importanza del bacino di traffico il cui ruolo e funzioni andranno definiti in modo integrato con lo scalo romano.

6. Ristrutturazione dei sistemi di trasporto urbano: le indicazioni del governo

On.le Sig. MINISTRO

Soddisfare i bisogni di mobilità delle persone, riducendo la congestione ed abbattendo l'inquinamento atmosferico ed acustico prodotto dal traffico nelle nostre città è obiettivo perseguibile solo attraverso una radicale ed articolata politica di ristrutturazione dei nostri sistemi di trasporto urbani.

Il problema è però talmente complesso che non ammette soluzioni semplici, realizzabili in poco tempo. Su questo punto occorre essere chiari e non illudere la gente: per un effettivo cambiamento occorrono programmi precisi, ingenti investimenti e molti anni.

La soluzione consiste quindi nel predisporre e realizzare per le nostre città dei progetti integrati trasporti-traffico-ambiente che abbiano come orizzonte finale l'anno 2000, ma che siamo impostati su alcuni importanti risultati intermedi da conseguire secondo un preciso calendario (il tutto sul modello del "california Act", il quale si è posto, nel 1985, di raggiungere nel 2010 l'obiettivo di fare di Los Angeles, attualmente la più inquinata città del mondo, la città meno inquinata del mondo).

Il progetto integrato deve essere articolato in tre azioni di fondo:

- potenziamento del sistema di trasporto;
- riorganizzazione del sistema di trasporto esistente;
- definizione delle caratteristiche tecnico ambientali dei veicoli, pubblici e privati che possono circolare in città.

7. Riorganizzazione e recupero di competitività e di qualificazione delle imprese di autotrasporto: le iniziative del governo

On.le Sig. MINISTRO

Apertura di un "tavolo di crisi" con le associazioni di categoria per definire gli interventi di breve periodo sul piano normativo - economico - tecnico per assicurare al settore una struttura imprenditoriale in grado di competere nel mercato unico europeo.

8. Processo di ristrutturazione e riqualificazione del controllo aereo: stato della situazione

On.le Sig. MINISTRO

Il problema del controllo del traffico aereo (AAAVTAG) richiede un intervento di riassetto sia sotto il profilo della organizzazione aziendale sia sotto il profilo dell'adeguamento degli impianti nell'ambito dei piani di sviluppo europei (Eurocontrol).

Innanzitutto si è provveduto a sbloccare con il parere positivo del Consiglio di Stato la questione del contratto dei controllori di volo. Una volta risolta tale questione è necessario predisporre un progetto di riassetto dell'Azienda basato sui seguenti aspetti:

- a) sul piano istituzionale, occorre valutare se la soluzione di una piena attuazione della legge istitutiva dell'Azienda possa costituire una soluzione adeguata ovvero occorre passare ad assetti tipo Ente economico e Società per Azioni;

- b) sul piano organizzativo, occorre procedere ad una ristrutturazione dell'Azienda finalizzato ad assicurare la massima efficienza nella produzione dei servizi, che accompagnata da una revisione della politica tariffaria, possa consentire la gestione economica del servizio.
- c) sul piano infrastrutturale ed impiantistico, occorre dar corso tempestivamente, nel quadro del piano a medio termine di EUROCONTROL, agli investimenti già programmati per un importo di 983 miliardi di lire, già approvati dal CIPE il 30.5.1991, in attuazione della legge 385/90, e predisporre un organico piano di investimenti di lungo periodo (anno 2000).

9. Attraversamento dello Stretto di Messina: stato della situazione

On.le Sig. MINISTRO

Il collegamento stabile sullo Stretto di Messina è attualmente nella fase di progettazione di massima che sarà portata a termine entro la fine del c.a. da parte della Società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. del gruppo IRI. Per la stessa data sarà portato a termine il piano finanziario e lo studio per la valutazione dell'impatto ambientale.

La tipologia progettuale adottata dalla Società Stretto di Messina con l'approvazione dei componenti della commissione, ANAS e ENTE F.S., è quella del ponte a campata unica.

Per quanto attiene infine al problema delle indagini di traffico sullo Stretto avviate dalla SNAM Progetti Gruppo ENI si fa presente che il Pretore di Messina ne ha intimato la sospensione in quanto spetta alla Società Stretto di Messina concessionaria per legge, della progettazione, esecuzione e gestione delle opere, il compito di rilevazione e monitoraggio dei flussi di traffico sullo Stretto.

E' opportuno ricordare lo stato di attuazione dell' Accordo di Programma "per la realizzazione di nuovi approdi e infrastrutture necessarie di collegamento per la razionalizzazione del traghettiamento sullo Stretto di Messina e per, l'organizzazione di un sistema integrato di trasporti e di servizi", stipulato, il 19.12.1989, tra: il Ministero dei Trasporti, la Marina Mercantile, le Aree Urbane, l'Ente F.S., i Comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, ed approvato con D.P.C.M. del 26.1.1990.

Tale Accordo prevede la realizzazione delle opere infrastrutturali e di riorganizzazione descritte all'art. 3 dell'Accordo nonchè la redazione di n. 3 studi di fattibilità da parte dei Comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, ed uno studio per l'assetto del sistema dei trasporti nell'area metropolitana dello Stretto.

Lo stato di attuazione dell'Accordo è in fase avanzata essendo state stipulate le Convenzioni sia con il Ministero della Marina Mercantile per la realizzazione del sistema V.T.S., sia con i Comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni le Convenzioni per la realizzazione delle opere previste nell'Accordo in questione.

Inoltre è stato inviato, per l'approvazione, lo schema di Convenzione da stipularsi con l'Ente F.S. per la trasformazione degli approdi ferroviari in bidirezionali.

I Comuni stanno completando le procedure per appaltare i lavori previsti nelle Convenzioni sottoscritte.

* * * * *

On.le MARENGO (MSI)

1. Alta velocità sulla linea Milano-Genova: facilitazione per il trasporto veloce delle merci

On.le Sig. MINISTRO

L'impostazione della AV è uguale per tutte le linee: si tratta di aumentare la capacità del trasporto ferroviario per potenziare i servizi viaggiatori intercittà, i servizi viaggiatori locali e i servizi merci.

Questo vale quindi anche per la linea Milano-Genova.

Il recupero funzionale del porto di Genova, il nuovo porto di Voltri, il sistema ferroviario che collega Genova con Milano e la rete della pianura padana, i valichi transalpini, costituiscono tanti tasselli di uno stesso programma che è quello di inserire l'Italia nel grande circuito dei traffici mediterranei e intercontinentali.

2. Il trasporto via mare attraverso il Tirreno al fine di decongestionare altre vie

On.le Sig. MINISTRO

L'iniziativa VIAMARE prosegue positivamente; si tratta di una iniziativa studiata non per sottrarre traffico ad altri vettori marittimi ma per acquisire traffico soprattutto dalla strada. In tale quadro l'iniziativa è da sostenere e le prime valutazioni significative potranno essere effettuate dopo un'adeguato periodo di rodaggio.

* * * * *

On.le BORGHETTA (Rif. Com.)

1. Trieste e Genova e gli altri porti della Penisola

On.le Sig. MINISTRO

E' evidente che i porti italiani non sono soltanto Genova e Trieste. Si ritiene peraltro che non possono comunque essere tutti i 144 porti dell'attuale ordinamento, considerati sul medesimo piano.

Il Disegno Legge di riforma dei porti che verrà presentato nei prossimi giorni punta proprio a questo risultato: selezionare un numero di porti commerciali commisurato alle dimensioni dei traffici marittimi e distribuito su tutta la Penisola.

2. Ferrovie: da Ente a Società per Azioni

On.le Sig. MINISTRO

La SpA è un'operazione già avviata dal vecchio Governo che l'attuale ha confermato nell'ambito dei provvedimenti per il risanamento della economia.

Il progetto di SpA va valutato positivamente se inteso sia come elemento chiarificatore dei ruoli dello Stato (che programma gli investimenti e i servizi e controlla) e delle F.S. (che gestiscono i servizi), sia come elemento per assicurare la massima trasparenza dei costi. In questa logica non ha più senso parlare di debiti, ma più correttamente di servizi di interesse sociale che vengono acquistati dallo Stato a prezzi predeterminati (costi standard).

3. Ferrovie: il progetto di regionalizzazione e la questione occupazionale

On.le Sig. MINISTRO

La creazione di società miste per la gestione dei trasporti pubblici locali nella quale confluiscono le infrastrutture, gli impianti e i servizi delle F.S., delle Ferrovie in concessione, delle Aziende di trasporto urbano, delle autolinee in concessione, costituisce una risposta valida ai grandi problemi dei trasporti urbani e metropolitani.

A questo proposito nessun progetto di Società mista, in attuazione dell'art. 2 della L. 385/90 è stato ancora

predisposto; la quantificazione del numero dei ferrovieri che potrebbero passare a tali società, potrà essere effettuato solo a seguito di tali progetti.

Più in generale, per quanto riguarda la questione occupazionale, l'obiettivo da perseguire non è la riduzione del numero di occupati, ma la riduzione del numero di occupati per unità di prodotto (aumento della produttività).

Pertanto una politica dei trasporti volta a contenere il ruolo della strada rispetto agli altri modi di trasporto, nel medio periodo non genera problemi occupazionali.

4. Precisazioni sull'incarico ricoperto dal Prof. Mortillaro

On.le Sig. MINISTRO

Il prof. Felice Mortillaro non è responsabile delle relazioni sindacali dell'Ente ferrovie. Egli è il Presidente dell'Agens (Agenzia Confederale trasporti e servizi), una associazione imprenditoriale cui aderisce l'Ente (insieme ad altre aziende e associazioni del trasporto; quali la Fenit, la Vagoni Letto, l'Anac, l'INT). L'Agenzia è stata formata con lo scopo di dare una rappresentanza unitaria, sotto il profilo economico, istituzionale e sindacale, alle imprese e gli enti che operano nel comparto del trasporto e dei relativi servizi.

5. Alcune problematiche sul progetto dell'Alta Velocità:
valutazioni sui costi e sui benefici

On.le Sig. MINISTRO

La realizzazione delle linee ferroviarie ad Alta Velocità Torino-Venezia e Milano-Napoli costituisce un elemento di primaria importanza non solo per la politica ferroviaria, ma per l'intera politica dei trasporti viaggiatori e merci del Paese.

Infatti la convenienza a realizzare le suddette linee deriva dalle seguenti considerazioni:

a) l'attuale sistema ferroviario sui due assi in questione è già oggi alla saturazione su numerose tratte e anche le più prudenti previsioni di traffico viaggiatori e merci fanno prevedere la pressochè completa saturazione prima della fine del decennio;

b) le nuove linee di A.V. non vanno intese come un sistema a sè per il trasporto di una domanda di ridotte dimensioni ad elevata disponibilità a pagare.

Esse devono invece essere considerate come elemento integrante di un sistema ferroviario che va potenziato in tutte le sue componenti: viaggiatori a media e lunga percorrenza, viaggiatori locale e merci.

Infatti la realizzazione delle nuove linee consente di trasferire su di esse la quasi totalità del traffico viaggiatori di media e lunga percorrenza (circa 250.000 viaggiatori/giorno alla data di apertura) liberando sulle linee storiche dei margini di capacità che consentano un migliore e più regolare servizio viaggiatori e un significativo aumento della offerta per il trasporto delle merci. Per quest'ultimo aspetto in particolare la mancanza di capacità

disponibile sulle linee storiche rischierebbe di compromettere uno degli obiettivi primari della politica del settore che è di mantenere e possibilmente aumentare la quota di mercato del trasporto ferroviario a fronte di una crescita di domanda complessiva che negli ultimi anni ha registrato tassi di crescita superiori al 6% annuo.

- c) Le analisi economiche hanno dimostrato la convenienza economica dell'investimento per la collettività in termini di minori costi di trasporto, minore incidentalità sulle strade e minori impatti ambientali.

Le analisi benefici/costi hanno fornito saggi di rendimento interno, al netto dell'inflazione, decisamente soddisfacenti e pari a circa il 15% per la linea Milano-Napoli e al 12% per la linea Torino-Venezia.

D'altro canto le analisi finanziarie hanno dimostrato che i ricavi del traffico con tariffe ragionevoli non consentono da soli una sufficiente renumerazione del capitale investito nelle infrastrutture e nell'esercizio.

L'insieme delle due circostanze giustifica una partecipazione dello Stato alle spese per poter ottenere i notevoli benefici esterni conseguenti alla realizzazione del sistema AV.

I ricavi del traffico sono comunque più che sufficienti a coprire i costi di gestione delle linee.

- d) Le nuove linee AV svolgono anche un importante ruolo internazionale in quanto consentono di collegare la gran parte del paese con la rete ferroviaria europea e la costituenda rete europea di Alta Velocità sugli

assi Est-Ovest e Nord-Sud. Infatti numerosi documenti di pianificazione a livello europeo come quello della Conferenza dei Ministri dei Trasporti della CEE e lo "Schema direttore delle infrastrutture europee" della Union International de Chemin de Fer, includono i due assi di AV fra quelli di prioritaria importanza per i collegamenti internazionali.

* * * * *

On.le MACCHERONI (PSI)

1. Il Piano Generale dei Trasporti nell'ottica di una nuova valutazione complessiva del trasporto

On.le Sig. MINISTRO

A settembre inizieranno i lavori per l'aggiornamento del P.G.T.. Il nuovo P.G.T. dovrà essere redatto tenendo conto delle risorse disponibili per gli investimenti e per la spesa corrente. Ciò deve significare fine dei piani faraonici e concentrazione delle risorse su progetti funzionali e prioritari. Il P.G.T. dovrà inoltre essere uno strumento in grado di esprimere gli obiettivi di politica dei trasporti in termini quantitativi rispetto ai quali diventa possibile misurare i comportamenti dei soggetti chiamati ad attuare le scelte e a definirne le responsabilità.

2. Codice della strada: Stato di elaborazione del nuovo regolamento

On.le Sig. MINISTRO

Per quanto concerne il Regolamento al Codice della Strada si precisa che l'apposito Comitato presieduto dal Presidente Tamburrino e composto da funzionari del Ministero dei Lavori Pubblici e del Ministero dei Trasporti ha proceduto, anche attraverso riunioni con i rappresentanti di altre Amministrazioni dello Stato, alla elaborazione del testo - costituito da 408 articoli - entro lo scorso mese di Maggio.

In data 28 Maggio il predetto testo è stato trasmesso per il concerto alla Presidenza del Consiglio ed a tutte le Amministrazioni dello Stato interessate.

Tale fase, preliminare all'invio del testo stesso al Consiglio di Stato per il prescritto parere, non è ancora esaurita.

3. Necessità di procedere ad una valutazione sul patrimonio delle ferrovie.

On.le Sig. MINISTRO

Nel condividere le considerazioni fatte sul patrimonio delle F.S. e sulla sua utilizzazione, si ribadisce che si tratta di un elemento fondamentale sia per la riqualificazione urbana (in attuazione naturalmente di precisi obiettivi di programmazione urbanistica) sia per gen-

erare reddito da impiegare nello sviluppo delle infrastrutture dei servizi e dei trasporti (project financing). Il vero nodo della questione è proprio questo; l'utilizzo del patrimonio finanziario non deve in alcun modo essere inteso a fini speculativi, ma a precisi obiettivi di potenziamento del sistema dei trasporti.

4. Provvedimenti da assumere per la portualità: priorità di intervento

On.le Sig. MINISTRO

Il Disegno di Legge che verrà presentato, si prefigge proprio gli obiettivi di ricondurre il settore alle regole del mercato e in questo ambito di selezionare le realtà prioritarie.

* * * * *

On.le ANGELINI: PDS

1. L'istituzione del Ministero Unico

On.le Sig. MINISTRO

Il CIPET è un momento anche se importante di passaggio verso il Ministero unico, il quale è necessario inglobi anche, oltre il trasporto marittimo, la politica sulla rete stradale.

2. Il P.G.T.

On.le Sig. MINISTRO

La risposta agli interrogativi dell'On.le Angelini è uguale a quella fornita all'On.le Maccheroni.

3. Il riordino del settore del trasporto pubblico locale

On.le Sig. MINISTRO

Il trasporto pubblico locale non può essere solo il trasporto su gomma, ma l'intero sistema dei trasporti (nel senso indicato nella risposta all'On.le Boghetta in merito alla creazione di società miste per la gestione dei trasporti pubblici locali).

Per questo settore è assolutamente necessaria una nuova legge quadro sostitutiva della vecchia 151/81; c'è l'impegno a presentare un D.L. nel prossimo autunno basato su questi punti fermi:

- sistemi di trasporto integrati sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e tariffario;
- abolizione del criterio del ripiano a piè di lista dei disavanzi di gestione, ripartiti sulla spesa storica;
- precisa separazione dei compiti tra livello di Governo (authority) e livello di produzione dei servizi (aziende di gestione);
- riportare allo stesso livello di Governo le decisioni relative al funzionamento del servizio e alla determinazione della quantità di servizi da offrire.

4. Ferrovie: da Ente a Società per Azioni

On.le Sig. MINISTRO

L'operazione già avviata dal vecchio Governo, prevede il seguente iter procedurale:

- a) trasformazione in legge del D.L. 333
- b) delibera CIPE sulle F.S. SpA
- c) atto di concessione del Ministro alle F.S. SpA.

In sede di atto di concessione dovranno essere attentamente definiti tutti i nuovi rapporti tra Stato e SpA (in tema di programmazione, di controllo e di prezzi di acquisto dei servizi).

* * * * *

On.le CASTELLI (Lega Nord)

1. Necessità di realizzare nuovi trafori sulle Alpi

On.le Sig. MINISTRO

La risposta agli interrogativi dell'On.le Castelli è uguale a quella fornita su questo argomento all'On.le D'Amato.

2. Trasporto pubblico locale

On.le Sig. MINISTRO

Il settore necessita di una nuova legge quadro nel senso indicato nella risposta fornita su questo argomento all'On.le Angelini.

Si ribadisce che non c'è assolutamente l'intenzione di procedere con il sistema dei rimborsi a piè di lista; il D.L. prevederà nuove regole ma già dal prossimo anno si provvederà ad avviare l'azione di risanamento

3. La riforma delle ferrovie e la direttiva CEE 440/91

On.le Sig. MINISTRO

L'On.le Castelli ha colto correttamente il senso del processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato: le F.S. SpA richiedono nuovi rapporti tra Stato ed Azienda e questi rapporti, da definire in sede di atto concessionario, non possono che essere in linea con gli orientamenti comunitari (Direttiva 440/91).

4. La dimensione dell'aumento del trasporto merci in Italia

On.le Sig. MINISTRO

L'aumento atteso del 30% del traffico merci non dovrà riguardare materialmente solo la strada; l'obiettivo è che la gran parte di questo traffico su le medie e lunghe distanze venga assorbito dal trasporto intermodale nella versione strada-rotaia, e nella versione terra-mare. A questo proposito la realizzazione degli interporti nonché lo sviluppo del trasporto combinato

(che è cresciuto negli ultimi 10 anni a tassi superiori al 10%), le iniziative relative al cabotaggio marittimo, rappresentano segnali positivi in questo senso. E' chiaro però che questo obiettivo dipende da una effettiva ristrutturazione dell'intero settore nel senso indicato nella relazione introduttiva.

* * * * *

On.le SANZA (D.C.)

1. Necessità di una revisione complessiva dei settori del trasporto via gomma, delle ferrovie e della portualità, sulla base delle risorse finanziarie disponibili

On.le Sig. MINISTRO

Considerazioni condivisibili sulla situazione economica del trasporto (costi elevati e servizi di qualità insufficiente); sul ruolo del CIPET (programmazione e fondo unico); sull'A.V..

Per quanto riguarda le ferrovie concesse, si rimarca l'impegno ad effettuare un approfondito esame dello stato di attuazione della L. 910/86 (piano dei 5.000 miliardi).

Le Società miste regionali vanno portate avanti, nel senso già precisato nella risposta fornita sullo stesso argomento all'On.le Boghetta.

* * * * *

On.le PIERONI (Verdi)

1. Elenco dettagliato delle SpA nelle quali le ferrovie dello Stato hanno una partecipazione

On.le Sig. MINISTRO

L'elenco delle Società delle F.S. è il seguente:

SOCIETA' CONTROLLATE	CAPITALE SOCIALE	QUOTA FS
CIT SpA	80.000.000.000	99,978%
INT SpA	23.000.000.000	99,08%
B.N.C.	296.000.000.000	50,18%
100% └ B.N.C. Assicuraz. SpA	157.000.000.000	
T.A.V. SpA	100.000.000.000	45,5%
ITALFERR SIS. TAV SpA	14.000.000.000	94,42%
METROPOLIS SpA	200.000.000.000	97,5%

* * * * *

On.le MICHIELON: (lega Nord)

1. L'autotrasporto: modalità di concessione delle autorizzazioni

On.le Sig. MINISTRO

Apertura di un "tavolo di crisi" con le Associazioni di categoria per definire gli interventi (ristrutturazione, costi, incentivi economici, sviluppo del combinato, ecc.) necessari alla crescita nel senso imprenditoriale del settore.

In particolare, per le autorizzazioni l'art. 1, comma 2 del D.M. 27/6/92 prevede che l'ammontare delle nuove autorizzazioni al trasporto di merci per conto di terzi (ex contingente) venga fissato annualmente in numero non superiore al triplo rispetto alle autorizzazioni al trasporto CT restituite nell'anno precedente da coloro che beneficiano degli incentivi per la cessazione dell'attività di autotrasporto di cui all'art. 9 della legge n. 68 del 5/2/92.

Per il 1992 il contingente previsto è pari al doppio delle autorizzazioni restituite entro il 30 settembre p.v.; scadenza che peraltro comporterà il non rilascio di nuove autorizzazioni per il 1992, essendo ancora in itinere le disposizioni di attuazione della predetta legge 68/92.

Per quanto riguarda la ripartizione territoriale è previsto un criterio di proporzionalità rispetto al numero delle imprese iscritte all'Albo di ciascuna provincia.

Inoltre con l'art. 4 si prevede che ciascun ufficio provinciale ripartisca le autorizzazioni assegnate come in appresso specificato:

- 70% alle imprese di cui al comma 3 dell'art. 1;
- 30% alle imprese di cui al comma 4 e 6 dell'art. 1.

Infine nell'ambito di ogni categoria le domande sono graduate in base ad un criterio di preferenza sul numero di autorizzazioni di cui le imprese siano già titolari. A parità prevale l'anzianità di iscrizione alla

C.C.I.A.A.

Per quanto riguarda l'iniziativa VIAMARE, si ribadisce quanto già detto nella risposta fornita su questo argomento all'On.le Marengo. Lo sviluppo dell'intermodale terra-mare è un obiettivo di fondo della politica dei trasporti del Governo (che è perseguibile, ovviamente con il consenso di tutti gli operatori).

Giudizi negativi su l'iniziativa VIAMARE sembrano assolutamente prematuri.

2. Ferrovie italiane e ferrovie francesi

On.le Sig. MINISTRO

Non vi è dubbio che il livello di servizio offerto dalle ferrovie francesi sia migliore di quello delle nostre ferrovie.

Le ferrovie francesi ed i servizi relativi offerti debbono costituire esempio da seguire per le ferrovie italiane.

* * * * *

On.le LUCCHESI (D.C.)

1. Ferrovie da Ente a Società per Azioni

On.le Sig. MINISTRO

Nell'atto di concessione alla nuova SpA i rapporti tra Stato e SpA saranno attentamente regolati.

Nella risposta fornita sullo stesso argomento all'On.le Borghetta questo concetto è stato ampiamente illustrato.

Gli interrogativi sugli argomenti inerenti le questioni portuali (Circolare Tesini e Disegno di Legge), degli Onorevoli CAPRILI (Rif. Com.), MARENGO (MSI), ANGELINI (PDS), LUCCHESI (DC), BIRICOTTI GUERRIERI (PDS), trovano risposta nella audizione del Sig. Ministro TESINI sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore della portualità, tenutasi nella seduta del 14 luglio scorso.