

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

VIII

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 SETTEMBRE 1992

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E, AD INTERIM, DELLA MARINA
MERCANTILE, DOTTOR GIANCARLO TESINI, SUL SISTEMA DEGLI INTER-
PORTI IN ITALIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sul sistema degli interporti in Italia:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	161, 173
Angelini Giordano (gruppo PDS)	164, 173
Biricotti Guerrieri Anna Maria (gruppo PDS)	170
D'Amato Carlo (gruppo PSI)	165
La Penna Girolamo (gruppo DC)	168
Lucchesi Pino (gruppo DC)	161, 164, 172
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	169
Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	163, 169
Michielon Mauro (gruppo della lega nord)	167, 172
Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	162, 163, 164, 170, 172
Turroni Sauro (gruppo dei verdi)	166

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 8,55.

Audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sul sistema degli interporti in Italia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sul sistema degli interporti in Italia. Con essa si conclude il ciclo delle audizioni previste al fine di acquisire elementi conoscitivi per l'espressione del parere sul piano quinquennale degli interporti.

PINO LUCCHESI. Vorrei innanzitutto ricapitolare i termini del problema, anche se i lavori della Commissione finora sono stati scrupolosamente seguiti dal sottosegretario Cursi, il quale eventualmente potrà integrare quanto sto per dire. La Commissione si è già occupata della materia degli interporti riprendendo il dibattito che si era svolto proprio in questa sede durante la fase di elaborazione della legge 4 agosto 1990, n. 240; il dibattito è stato piuttosto vivace, soprattutto nel confronto scaturito con i soggetti invitati a partecipare alle audizioni. Mi riferisco in particolare al coordinatore del segretariato generale del CIPET, al rappresentante dell'Ente ferrovie dello Stato, e ad una rappresentanza dell'Assointerporti, cioè l'associazione che già raggruppa e coordina tutti gli interporti di primo livello e sta tentando di fare lo stesso per quelli più significativi del secondo livello.

In questa fase del dibattito — questa è la ragione per la quale la Commissione ha

deciso di chiedere un incontro formale con il ministro dei trasporti — è emersa qualche perplessità innanzitutto in riferimento ai tempi, che si stanno dilatando in modo preoccupante anche rispetto a quanto previsto nella legge n. 240. I passaggi, cioè, vengono rispettati, ma con una scansione temporale diversa da quella prevista dalla legge.

La seconda preoccupazione riguarda l'attuazione della legge n. 240 e le modalità attraverso le quali si intende arrivare alla costruzione del cosiddetto piano degli interporti. Quest'ultimo più che un vero e proprio piano è una sorta di sommatoria di intenzioni, nel senso che da una parte fa riferimento alle indicazioni della legge n. 240 per quanto riguarda gli interporti di primo livello e dall'altra prende atto in maniera abbastanza acritica dei piani regionali dei trasporti laddove esistenti o, in mancanza di questi, delle segnalazioni delle regioni. È dunque emersa in maniera abbastanza evidente, dal confronto con le rappresentanze che ho richiamato, la necessità di una diversa scansione temporale per quanto riguarda gli interporti di secondo livello. La bozza di piano presenta in sostanza un'elenco di interporti che dovrebbero essere realizzati nel breve periodo ed un'altra serie che dovrebbe essere costruita in un periodo più lontano. È emersa con tutta evidenza una certa discrasia, anche con riferimento a situazioni esistenti, cioè ad interporti in fase di realizzazione o addirittura già funzionanti, nel senso che le esigenze complessive del paese ed una rete di integrazione fra la struttura degli interporti di secondo livello e quella di primo livello imporrebbero una rivisitazione della formale distinzione che è stata effettuata.

Un'ulteriore perplessità, che ho personalmente richiamato più volte, riguarda il problema delle erogazioni già avvenute sulla base della legge n. 240, relative per lo più agli interporti di primo livello. Nella documentazione relativa al meccanismo delle erogazioni si legge che queste ultime vengono effettuate sulla base dello schema di piano che è stato sottoposto alle competenti Commissioni della Camera e del Senato per l'espressione del parere. Può sembrare solo un problema di natura formale, ma in realtà presenta aspetti di merito abbastanza importanti. È scontato il fatto che l'interesse, anche in termini di segnalazione di esigenze di carattere particolare, sia per lo più rivolto al problema degli interporti di secondo livello; tuttavia la Commissione è sicuramente consapevole della necessità di realizzare una struttura integrata e più funzionale rispetto alle altre realtà che fanno riferimento al trasporto (porti, ferrovie e trasporto su gomma), da stabilirsi presumibilmente secondo modalità diverse da quelle previste nel piano. La preoccupazione di carattere generale, che presiede anche nel confronto con le rappresentanze, concerne una sorta di ridondanza del piano, che deriva anche dal confronto con paesi comunitari come la Spagna, la Francia e la stessa Inghilterra, i quali si muovono in direzione analoga alla nostra ma con un reticolato assai più modesto in termini numerici. La conseguente preoccupazione, che spesso emerge nel nostro paese, è che le istanze di carattere locale finiscano per condizionare la stesura del piano, che deve essere funzionale per tutta la comunità nazionale. Il complesso dei quesiti che ho richiamato ha quindi spinto a richiedere un confronto con il ministro dei trasporti.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor presidente, premetto che il mio intervento vuole essere soltanto un contributo alla Commissione per la conoscenza della posizione del Governo, in ottemperanza al disposto dell'articolo 143 del regolamento della Camera, circa il già

approvato piano quinquennale sul quale il Parlamento deve esprimere il proprio parere.

Si tratterà di verificare se il parere del Parlamento rispetto alla delibera del CIPET non si discosterà da quanto previsto, oppure se non inviterà il Governo a proporre al CIPET una modifica della delibera precedentemente assunta. Ho fatto questa precisazione perché, nel corso di un'analoga audizione al Senato, è emersa una serie di considerazioni, che io ho condiviso e che, qualora lo fossero anche da questo ramo del Parlamento, avrebbero come naturale conseguenza un aggiornamento della decisione già assunta dal CIPET.

Sarò brevissimo perché a me sembra che, innanzitutto, debbano essere chiari gli obiettivi del Governo. L'intervento dell'onorevole Lucchesi mi fa comprendere che esistono perplessità sul numero degli interporti cosiddetti di secondo livello. Secondo il Governo aver individuato 29 porti non significa che tutti godranno dei contributi dello Stato. Tutti sono, però, autorizzati a presentare domanda di concessione di finanziamento. Tale considerazione mi sembra pregiudiziale rispetto al ragionamento che dovrà portare alla fissazione dei criteri nel prescritto parere del Parlamento, cui il Governo si dovrà attenere.

L'esame delle domande di finanziamento dovrà comunque essere estremamente rigoroso sotto il profilo sia tecnico, sia economico. Ritengo, quindi, che il parere dovrà tener conto di questo aspetto e costruire una griglia di valutazione, per l'appunto molto rigorosa, sulla base della quale dovranno essere compiute le scelte idonee a far sì che i prescelti interporti di secondo livello, assieme a quelli di primo livello già scelti, formino quella rete logistica di interesse nazionale definita nel piano. Aggiungo, come già ho avuto modo di dichiarare alla Commissione in altra occasione, che in quest'ottica la distinzione fra interporti di primo e secondo livello dovrebbe essere superata.

L'obiettivo del Governo è quello di arrivare, attraverso le procedure sin qui descritte, a far sì che il paese possa contare

su una rete di interporti equilibrata a livello nazionale e ben distribuita su tutti i corridoi plurimodali previsti dal piano generale dei trasporti. Dico questo perché, non avendo io partecipato all'elaborazione dello schema di piano quinquennale ed al processo di individuazione dei 29 interporti di secondo livello, mi sembra che vi sia un certo squilibrio di localizzazione, soprattutto con riferimento al sud del paese. Faccio mio quanto detto poc'anzi dal deputato Lucchesi a proposito delle situazioni proprie di altri paesi, perché l'obiettivo finale è quello dell'inserimento degli interporti nell'infrastruttura a rete creata in Europa. Alla luce di tale obiettivo — lo ripeto — gli interporti dovranno essere distribuiti in maniera equilibrata sui tracciati dei grandi corridoi intermodali per evitare la concentrazione in particolari aree geografiche, come invece mi pare sia previsto nel piano quinquennale.

Due sono le questioni per le quali occorrerà fissare criteri ben definiti. La prima è quella dello studio sulla previsione dei livelli di traffico, sia per la componente intermodale sia per quella stradale; la valutazione dovrà, cioè, essere compiuta in rapporto all'area di influenza ed agli impianti esistenti nelle zone limitrofe. La seconda è quella della previsione del grado di « attrattività » degli operatori commerciali dell'area interessata: gli spedizionieri, i corrieri, i trasportatori.

Ho sentito dire che non sarebbe chiara la definizione di interporto. Preciso che, quando ne parlo, mi riferisco all'interporto così come definito dall'articolo 1 della legge 4 agosto 1990, n. 240. La mia impressione è che gli equivoci si creino perché si confondono gli interporti con gli aeroporti, o comunque con strutture che non hanno le caratteristiche previste dalla legge e che vengono genericamente ricondotte nella categoria degli interporti quando invece non lo sono. Questo chiarimento è importante perché la valutazione dovrà essere compiuta facendo riferimento al grado di rispondenza ai progetti intermodali delle ferrovie dello Stato. Credo debba essere un criterio non secondario quello di tener conto — anche sotto il

profilo quantitativo — della presenza delle ferrovie nel capitale sociale. Questa è una condizione importante perché per la definizione di un interporto esiste proprio un esplicito riferimento al collegamento con la struttura ferroviaria.

Un altro aspetto della questione che desidero sottolineare con vigore è quello della valutazione della quantità e qualità dei servizi che gli interporti devono fornire agli operatori, agli utenti in generale. Noto che esiste la tendenza a privilegiare l'entità immobiliare. A me non sembra debba essere questo l'aspetto prevalente: fa parte di una concezione littoria pensare solo ad un immobile fastoso.

FRANCESCO MARENCO. Invece adesso Tangentopoli ha disegnato tutto un altro tipo di architettura !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Io dico quello che penso, lei poi avrà modo di esprimere la sua opinione. Bisognerà vedere come verranno risolti i problemi dell'impatto ambientale anche nell'ambito di una valutazione del rapporto costi-benefici.

Vorrei richiamare un aspetto importante, anche perché ci accingiamo ad approvare una legge finanziaria che probabilmente avrà qualche conseguenza anche sugli interporti. Per quanto io, come tutti i ministri, abbia cercato di evitare tagli, non escludo che anche per quanto riguarda la legge n. 240 vi possa essere una scelta di diversa modulazione degli stanziamenti; anzi, fino a ieri questa era l'ipotesi che il ministro del bilancio e quello del tesoro mi avevano rappresentato. Aggiungo che non sarà questo uno dei settori più devastati dalla legge finanziaria. Si tratta di un problema che comunque esamineremo.

Un altro punto sul quale vorrei richiamare l'attenzione della Commissione concerne il piano finanziario della realizzazione dell'opera: esso deve essere basato prevalentemente sull'autofinanziamento da parte di enti, forze economiche ed operatori locali; il contributo dello Stato deve rappresentare un aiuto ad avviare l'opera,

ma questa deve avere una giustificazione economica in sé, sulle cui basi deve essere in grado di attrarre localmente i mezzi finanziari.

Da tali criteri dovrebbero emergere griglie di valutazione, attraverso le quali dovrebbero passare tutti gli interporti previsti nel piano: quelli che le superassero, assieme agli interporti di primo livello, dovrebbero formare la rete logistica d'interesse nazionale.

Come ho affermato al Senato, non voglio sottrarmi ad alcun adempimento: occorre esprimere un giudizio su questo piano, basato su 29 interporti, anche se ho anticipato che nutro riserve circa il loro numero e la loro collocazione. Emerge, come è stato rilevato al Senato, qualche carenza. Ad esempio, non riesco a capire la scelta che è stata compiuta nei riguardi dell'area romana. Voglio anticipare che, se qualche scelta non fosse contenuta nell'ambito del piano, il ministro non avrebbe niente in contrario a mettere in moto le opportune procedure, tenendo anche conto di quanto previsto dalla legge 4 agosto 1990, n. 240, per giungere attraverso un piano triennale successivo, a rivedere questa situazione, che a me pare meritevole di approfondimento.

Cercherò di tradurre nel concreto il parere che sarà espresso dalle competenti Commissioni dei due rami del Parlamento e per questo mi impegno fin da questo momento a portare nuovamente in Parlamento le decisioni cui si perverrà dopo la valutazione che sarà fatta dal CIPET sulla base dei criteri determinati dal Parlamento. Mi pare importante che quest'ultimo, non solo esprima preventivamente dei criteri, ma possa anche verificare come essi siano posti in essere.

PINO LUCCHESI. Questo dovrebbe avvenire prima dell'adozione definitiva del provvedimento.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sono d'accordo, dovrebbe avvenire prima della firma dei decreti. Per questo, avendo accettato tale impostazione, debbo

contestualmente impegnarmi a riesaminare la delibera del CIPET perché, ad esempio, occorre nominare il comitato sulla base dei criteri indicati dal Parlamento.

Per questa ragione ritengo opportuno suggerire che sia esperito un tentativo affinché le Commissioni dei due rami del Parlamento pervengano ad una valutazione comune. L'interesse del ministro sarebbe quello di avere pareri il più possibile diffusi, perché questo aumenterebbe i suoi spazi discrezionali. Il mio obiettivo non è questo, anzi è quello di rendere il più possibile vincolanti per il Governo i pareri che il Parlamento si accinge ad esprimere. Ciò non significa che si debba riaprire tutto il discorso, ma che alla fine il ministro compirà le sue scelte sulla base delle indicazioni delle Commissioni; che spiegherà al Parlamento le ragioni per le quali firmerà quei decreti e porrà quest'ultimo nella condizione di verificare la risultante concreta conseguente al parere espresso. Mi auguro che tale risultante, non potendo coincidere al cento per cento con la visione del ministro, tuttavia possa avvicinarsi al massimo grado.

GIORDANO ANGELINI. Premetto la considerazione che in tutti gli incontri svoltisi fino a questo momento nessuno ha difeso lo schema di piano. Questo è il presupposto dal quale derivano le domande che desidero rivolgere al ministro e che si basano sull'accettazione della definizione della legge, la quale fa riferimento ad un piano nazionale degli interporti, conformemente ad una lettura integrata di tutta la logistica del trasporto merci. Una delle affermazioni più serie e gravi esposte dal coordinatore del segretariato del CIPET è stata che l'aumento degli interporti di secondo livello da 15 a 29, avvenuto quest'anno (infatti l'aggiornamento del piano generale dei trasporti fu approvato l'anno scorso ed in quella circostanza gli interporti di secondo livello erano 15), non ha alcun supporto in studi di carattere tecnico e scientifico né è in relazione, ad esempio, all'evoluzione della domanda merci.

Infatti lo studio condotto dall'ISTRA, che è servito per formulare il piano che prevede 15 interporti di secondo livello, è l'unico ad essere allegato anche al piano generale dei trasporti.

Ascolto spesso il ministro dei trasporti affermare di voler aggiornare il piano generale dei trasporti, al fine di renderlo più adeguato ad un mondo radicalmente cambiato, impegnandosi anche a portare in allegato alla legge finanziaria un nuovo piano decennale delle ferrovie. Ascolto anche il ministro dei lavori pubblici sostenere che va modificato il piano decennale della viabilità. La prima domanda che pongo è come sia possibile collocare tutto ciò all'interno della revisione del piano generale dei trasporti, con questi limiti ed a prescindere da una lettura integrata di quanto sta accadendo nell'ambito delle ferrovie e delle strade; se non convenga rimettere mano a tutta la materia, con l'intento di pervenire ad un vero piano della logistica nazionale.

La seconda domanda concerne le risorse. Il ministro ha già detto molto, anche se ha comunicato eventi che avevamo previsto. È possibile sapere qualcosa di più?

Un piano, a nostro avviso, non può essere costituito da un elenco, nel quale tutti, come suol dirsi, peschino. Non siamo disponibili — lo dico con molta franchezza — ad un discorso di questo tipo. Abbiamo ascoltato il coordinatore del segretariato del CIPET, il quale ha affermato che vanno bene tutti i progetti migliori. Per quanto ci riguarda, un piano è un'altra cosa. Siamo pertanto disponibili a concorrere all'elaborazione di un piano, una volta che sarà stata chiaramente manifestata la volontà di pervenire ad un documento diverso.

Appreziamo l'intenzione espressa dal ministro di riproporre la questione in Parlamento: gli chiediamo anche una manifestazione di disponibilità, nel senso cui accennavo, altrimenti ognuno si assumerà le proprie responsabilità: è estremamente importante, per noi, capire dove si voglia andare a parare.

CARLO D'AMATO. Intervengo brevemente perché il ministro, nella sua espo-

sizione, ha raccolto le preoccupazioni e le valutazioni che abbiamo avuto modo di esternare nel corso delle numerose riunioni dedicate a questo argomento. Prendo atto della disponibilità del ministro e del suo rapporto molto intenso con il Parlamento, anche se sono consapevole che, pur avendo registrato analoga disponibilità (naturalmente il discorso non vale per il ministro Tesini) nelle passate legislature e nelle precedenti riunioni, spesso ci siamo trovati di fronte a decisioni che hanno stravolto le indicazioni delle Commissioni.

La nostra Commissione aveva proposto — lo ricordo al presidente, all'ufficio di presidenza ed ai capigruppo — l'istituzione di un osservatorio sugli effetti derivanti dall'applicazione delle leggi; credo che dovremmo istituire anche un osservatorio per vigilare sul modo in cui gli organi destinatari tengono conto delle risoluzioni, delle decisioni e dei pareri che vengono assunti in sede parlamentare. Siamo infatti impegnati in una discussione molto lunga rispetto ad un dato che sarebbe abbastanza semplice, se fosse ispirato ad un criterio obiettivo, cioè alla programmazione seria delle strutture degli interporti sul nostro territorio nazionale e se il Governo avesse mirato al mantenimento di tale obiettivo, distribuendo gli interporti di primo livello secondo le indicazioni della legge e di secondo livello sulla base di una politica che, utilizzando questa struttura importante e complessa, potesse razionalizzare, ristrutturare, riorganizzare e rilanciare la sistematica dei trasporti nel nostro paese.

Ci troviamo di fronte a comportamenti, signor ministro, che ci lasciano perplessi; è questo il dato. Sono stato relatore del provvedimento istitutivo del piano generale dei trasporti nella passata legislatura e, come ha ricordato il collega Angelini (sul cui intervento concordo pienamente), all'epoca furono approvati 15 interporti di secondo livello, mentre constatiamo che, per ragioni elettorali, un ministro della Repubblica italiana è riuscito a far « passare », nel giro di pochi giorni, cinque o sei interporti nel Veneto.

Prendiamo atto dell'impegno del ministro Tesini, che gli fa onore, convinti che farà di tutto per mantenerlo, ma ciò non toglie che siamo preoccupati e perplessi quando ci troviamo di fronte a decisioni che stravolgono indicazioni precise e coerenti, anche al di là delle situazioni di partito e di gruppo.

La seconda preoccupazione, che manifestiamo abitualmente e che rappresenta un'indicazione politica che riporteremo in Assemblea, è la seguente: un Governo che si appresta, per fatti di estrema necessità ed obiettività, ad attuare una politica finanziaria restrittiva (sulla cui impostazione sono sostanzialmente d'accordo) deve selezionare i tagli da effettuare con la necessaria gradualità; il ministro ha già accennato a questo passaggio quando ha fatto riferimento a possibili restrizioni in questo settore, tenendo conto dei tempi di realizzazione delle strutture (mi pare che l'indicazione fosse questa). Temo però che alla fine, apportando tagli a tutti i settori, non si attribuiscono adeguate risorse, anche in considerazione di quanto è avvenuto nel corso degli ultimi anni, ad un settore vitale come quello dei trasporti, sempre sottovalutato anche a livello di piano generale dei trasporti, con l'indicazione di cifre faraoniche che sembravano rappresentare un grande sforzo ma che poi si sono via via assottigliate, riducendo il sistema dei trasporti italiani nello stato in cui versa attualmente.

Signor ministro, abbiamo valutato in maniera abbastanza precisa l'indicazione, in ordine alla quale sono convinto che il suo ruolo varrà anche ad informare le decisioni del CIPET, rappresentata dalle capacità di autofinanziamento delle strutture che si vanno a realizzare e che ci sembra, in questa fase, un punto determinante affinché non si pongano domande informate ad una logica semplicemente regionale: è di moda l'interporto, quindi ogni regione, ogni struttura pubblica lo richiede, con conseguente difficoltà da parte degli organi competenti a non recepire tale indicazione, perché si deve rispondere ad una moda. Viceversa la precisa prescrizione, alla quale certamente il

ministro e gli organi competenti faranno riferimento, di reperire fondi con l'autofinanziamento, intervenendo lo Stato soltanto con un'integrazione di risorse e con il pagamento di interessi, varrà da un lato a rendere concreto ed operativo il sistema degli interporti e dall'altro lato a renderlo realizzabile e a farlo funzionare nella logica esposta dal ministro.

Ci auguriamo quindi che questa iniziativa possa andare avanti; da parte nostra l'appoggeremo, convinti che il suo impegno, signor ministro, verrà profuso, mantenuto e rispettato nelle sedi competenti; apprezziamo anche la sua proposta relativa alla possibilità di un riesame del piano da parte della Camera, alla luce delle decisioni che saranno adottate dagli organi competenti, in modo da verificare ciò che accade, perché gli organismi interministeriali molto spesso stravolgono le questioni.

SAURO TURRONI. Signor ministro, chi mi ha preceduto e lo stesso relatore hanno già messo sufficientemente in evidenza la necessità di ridiscutere varie questioni. Lei ha elencato una serie di requisiti, che posso così riassumere: la rispondenza dei progetti alla progettazione generale delle ferrovie dello Stato, la presenza di queste ultime all'interno delle società, la quantità e la qualità dei servizi, l'impatto ambientale, un piano finanziario basato prevalentemente sull'autofinanziamento, le giustificazioni economiche in sé. Ebbene, a mio avviso, questi sono tutti requisiti che dovevano presiedere alla formazione del piano (o almeno alcuni di questi e anche altri che avrebbero potuto essere formulati).

Non possiamo, in una situazione di grave ristrettezza economica come l'attuale, limitarci a sommare tra di loro tutta una serie di richieste da cui discenderanno consigli di amministrazione, predisposizione di progetti, acquisto di terreni, avvio di opere (se l'opera è avviata qualcuno penserà poi a finirla). Non basterà quindi, in una fase successiva, un esame anche rigoroso delle domande per impedire gli sprechi né per evitare un piano predisposto

in maniera non strategica. In Italia abbiamo bisogno di un sistema di interporti che sia organizzato in base ad un disegno strategico e che metta insieme le varie possibilità di trasporto facendo prevalere la più economica a seconda delle tratte.

Signor ministro, le chiedo se non ritenga di dover rivedere la delibera emanata, non partendo nuovamente dall'inizio, perché le regioni sono già state sentite, ma semplicemente applicando fin da ora, all'interno del CIPET, i criteri ai quali lei stesso ha fatto riferimento. Vedo che lei sta annuendo, però mi pare che intendesse riservare ad una fase successiva, cioè alla presentazione delle domande, l'applicazione di questi criteri; ebbene, io non sono d'accordo e le chiedo se non sia il caso di applicarli fin da ora. La mia preoccupazione è infatti la seguente: mettiamo il caso che io sia l'interporto di Gambettola (che non esiste, così non nominiamo nessuno); per il semplice fatto di essere incluso all'interno di questo elenco formerò un consiglio di amministrazione, esproprierò terreni e così via. Ciò costituirà una ragione perché ci sia un grande interesse, soprattutto in sede locale, a sconvolgere proprio quel piano di interporti che noi vogliamo attuare con una strategia che riguardi l'intero sistema dei trasporti. Occorre quindi ribaltare la questione, proprio perché dobbiamo effettuare dei tagli, come ha detto lei e come hanno ripetuto altri.

La seconda domanda, signor ministro, è se proprio alla luce dei criteri che ha testé elencato, non ritenga di dover rivedere l'illegittima delibera del 2 aprile 1992, data non sospetta, sulla distribuzione dei fondi per gli interporti di primo livello. Mi spiego: i soldi sono stati distribuiti in maniera uguale, certamente con grande equità, però in maniera non rispondente ai criteri che lei stesso ha indicato. Sono convinto che vi siano interporti che, dal punto di vista dell'impatto ambientale, non rispondono in nessun modo agli obiettivi da lei enunciati. Lo stesso vale per quanto concerne la giustificazione economica, la qualità e la quantità dei servizi. Può darsi che esista qualche interporto che abbia necessità di somme maggiori di

quelle che gli sono state attribuite e che, viceversa, vi sia qualche altro interporto che può aspettare.

Anche se il ministro afferma di voler portare in Parlamento le delibere di ripartizione dei fondi, ritengo che sia improprio rinviare ad una fase successiva il lavoro che dovrebbe essere svolto oggi, riservando al Governo una così ampia discrezionalità; infatti i piani esistono proprio per evitare meccanismi di discrezionalità.

MAURO MICHIELON. Signor ministro, penso che la Commissione si aspettasse da lei un po' di chiarezza sul piano degli interporti ed invece siamo in piena confusione: vi è la palese ammissione che 29 interporti sono troppi. Quanto lei ha poc'anzi affermato era già scritto nel citato studio dell'ISTRA del 1989; non capisco pertanto perché si continui a dare mandato di elaborare i piani in quei termini. Tale studio, redatto in due volumi, fornisce in maniera accurata indicazioni su come devono essere posti in essere gli interporti. Faccio innanzitutto notare che si parlava di 6-7 interporti di primo livello e siamo arrivati a 9; per quanto riguarda quelli di secondo livello ne erano previsti soltanto 10, che sono già compresi. Pertanto, se volessimo iniziare a lavorare, avremmo una base di 10 interporti istituiti dal piano stesso; non accetto la logica del CIPET secondo la quale tutti i progetti per i 29 interporti vanno bene, in quanto lo studio del 1989 fornisce indicazioni chiare.

La prima indicazione è che le regioni devono predisporre un piano regionale dei trasporti; già di per sé questo basterebbe per dire che tutte quelle che non hanno provveduto in questo senso non possono chiedere gli interporti. La seconda condizione espressa dal piano è che vi siano già flussi di merci e raccordi a livello ferroviario: anche questo escluderebbe una parte degli interporti in progetto. Emerge altresì da quel documento che in Italia non esiste ancora uno studio sui flussi delle merci che viaggiano su gomma; cerchiamo di eliminare i mezzi pesanti dalle strade ma non abbiamo ancora provveduto ad elaborare uno studio sui flussi delle merci (almeno, fino al 1989 ciò non era stato

fatto). Si afferma inoltre che vi sono interporti che non rispondono alla programmazione: vorrei sapere quali siano, perché nell'analisi si parla soltanto di interporti di primo e secondo livello progettati o in via di esecuzione, ma non si fa cenno di quelli già attuati.

L'onorevole D'Amato ha ricordato che il ministro Bernini, con un colpo di mano, ha posto in essere 4 interporti nel Veneto; faccio presente al ministro Tesini che a Treviso è in costruzione un interporto di primo livello che non risulta dal piano, per il quale è previsto un finanziamento FIO di 20 miliardi. Rispetto certamente il lavoro del CIPET, tuttavia vorrei sapere quali sono gli interporti previsti, perché nello studio è scritto che non si possono costruire interporti a distanza di 50 chilometri l'uno dall'altro. Pertanto due interporti nell'area di Treviso non potrebbero essere realizzati. È un gioco al massacro quello degli interporti!

Penso inoltre che le regioni debbano essere responsabilizzate: o provvedono ad elaborare il piano dei trasporti o non riceveranno nulla; inoltre le regioni che hanno posto in essere gli interporti senza avere un piano razionale devono essere escluse. Il CIPET non può affermare che tutti gli interporti vanno bene, perché non ha senso porli in essere a caso. Ritengo pertanto che in materia di interporti si debba sempre far riferimento allo studio redatto dall'Istituto superiore dei trasporti, del quale il CIPET non ha affatto tenuto conto visto che ha approvato addirittura 29 interporti.

GIROLAMO LA PENNA. Vorrei sottolineare la positività delle dichiarazioni del ministro almeno rispetto a due elementi. Il primo è che nella valutazione finale non si farà differenza fra gli interporti di primo e secondo livello e ciò significa che si risponderà ad un'esigenza di pianificazione nazionale nell'interesse del paese; ciò indipendentemente dalla valutazione fatta in un primo momento, che derivava dal fatto che i primi interporti di primo livello erano stati indicati dalla legge ed i secondi erano stati identificati su iniziativa delle

regioni. Stranamente sembra che le indicazioni del Parlamento rispondano a finalità oggettive e trasparenti e che invece quelle regionali siano soltanto il frutto di una mentalità clientelare che non può assurgere alla dignità di interesse nazionale.

Vorrei mettere in risalto anche la seconda dichiarazione del ministro: una volta definiti gli interporti che rispondano agli interessi della strategia complessiva della pianificazione nazionale il Governo provvederà alla definizione dei criteri per erogare i contributi, che non è detto debbano andare a tutti ma soltanto a coloro i quali saranno in possesso di determinati requisiti. Ciò non significa che si vuole annullare l'iniziativa locale o che non possano sorgere altri interporti su impulso di carattere locale o privato; in quel momento il ministro ritornerà in Parlamento per informarci sulle finalità che si stanno perseguendo e sui criteri con i quali si sono raggiunte determinate conclusioni.

Ritengo che dobbiamo dare convinta adesione a questa impostazione, conformemente a quanto emerso dal dibattito svolto in Commissione. Stiamo invece riproponendo alcuni elementi di sospetto che nutriamo nei confronti della pianificazione; vorrei far presente che le maggiori critiche si sono appuntate proprio sugli interporti di aree secondarie del centro Italia i quali, neanche a farlo apposta, erano già inclusi nei 15 previsti nel piano ISTRÀ. Le indicazioni provenienti da parte di determinate regioni erano già state assunte come elemento di pianificazione nazionale da parte dell'ISTRÀ.

Non dobbiamo perderci, perciò, in una polemica che ha davvero aspetti melanconici, perché quelli che sono sempre stati i maggiori tutori dell'iniziativa localistica e degli interessi regionalistici in questo momento si appalesano come i più dirigenti nell'ambito della programmazione complessiva nazionale.

Al di là di questi aspetti, se avremo la pazienza di aspettare che il progetto si svolga tranquillamente, vista la posizione del ministro e del Governo, che a me

sembra trasparente e costruttiva nonché rispettosa delle prerogative parlamentari, riusciremo a raggiungere gli obiettivi fissati.

FRANCESCO MARENCO. Signor presidente, ho poco da aggiungere a quanto alcuni colleghi hanno sin qui detto, in particolare l'onorevole D'Amato del quale condivido appieno le perplessità.

A nome del mio gruppo, dichiaro che non diamo un giudizio negativo sul piano anche perché tutto è perfettibile sia in fase di discussione — il che è ovvio — sia in fase di realizzazione. Siamo però un po' allarmati perché paventiamo — e non solo noi — che il piano non venga rispettato. E di ciò si colgono già evidenti segnali.

Prendiamo atto, signor ministro, dell'importante impegno da lei assunto con il suo proposito di portare in Parlamento la decisione del CIPET. Si tratta di un fatto di grande rilievo che ci induce — lo ripeto — ad un giudizio favorevole, perlomeno a grandi linee. Nascono, invece, perplessità circa la possibilità di ben operare sino in fondo. Se penso alla fase nella quale i progettati interporti sono stati portati da 15 a 29, mi allarmo ancor più perché non posso non leggervi l'intenzione di aver voluto coagulare consensi in fase preelettorale.

Concludo dicendo che, per rispettare i requisiti del piano, si dovrà una volta per tutte uscire da eventuali — e sottolineo il termine eventuali — logiche regionalistiche nell'ambito delle quali ciascuno porta acqua al proprio mulino, soprattutto l'uomo politico più forte o il boss mafioso, che tentano (ed a volte vi riescono) di imporre il proprio punto di vista.

Una simile situazione non farebbe altro che ritardare l'attuazione del piano. E proprio i ritardi sono quelli che ci preoccupano di più, perché il sistema del trasporto in Italia versa in condizioni gravissime. Penso alle ditte di spedizione, che potrebbero trovare nell'attuazione del piano grandi possibilità per migliorare o comunque continuare la loro attività, le quali il 1° gennaio 1993 verranno messe in ginocchio, con il conseguente licenzia-

mento degli addetti. Dobbiamo perciò al più presto predisporre tutti gli strumenti utili ad evitare situazioni di questo genere.

GIACOMO MACCHERONI. Signor presidente, per non ripetere concetti ed osservazioni scaturiti anche dal dibattito svolto nella precedente legislatura, mi rifarò quasi integralmente a quanto affermato dal collega D'Amato. Mi limiterò, perciò, a soffermarmi soltanto su due punti ed a rivolgere successivamente al ministro una domanda che contiene in sé anche una proposta.

Penso sia utile — e mi rivolgo anche al presidente della Commissione — giungere ad un raccordo (senza con ciò ledere minimamente l'autonomia dell'altro ramo del Parlamento) con la Commissione trasporti del Senato. Mi sembra che questa sia la cosa politicamente più urgente, soprattutto per la tutela della sostanza del provvedimento: soltanto se si evitano inutili dispersioni svolgendo dibattiti il più possibile concreti, si potrà arrivare a fornire un contributo positivo e ad instaurare un corretto rapporto fra Camera, Senato e Governo.

L'altro punto di grande rilievo politico è quello dell'impegno del ministro di riportare in Parlamento il provvedimento dopo l'espressione del parere da parte della Commissione. Lo ricordo affinché tale impegno venga effettivamente rispettato. Lei sa, signor ministro, che troppe volte veniamo travolti — e lo dico parlando anche a me stesso — dalle varie contingenze che ci impediscono di comportarci come vorremmo.

Si parla molto — e giustamente — della parte più debole del provvedimento, vale a dire della previsione di 29 interporti, in luogo dei 15 precedentemente individuati, e delle questioni attinenti al secondo livello. Poiché gli interporti di primo livello diventeranno il corpo principale verso il quale verranno indirizzate le nostre scelte nel breve periodo, visto che i finanziamenti sono già assegnati, colgo con piacere la sua indicazione di possibili incentivi per la ricerca dell'autofinanziamento locale; cosa, questa, che molto spesso resta in ombra

perché è la più delicata e la più difficile da risolvere. Se non ci fosse d'aiuto la possibilità di rimettere alla Commissione lo stato degli atti della situazione degli interporti di primo livello, non potremmo arrivare al cuore dei problemi e quindi verificare se esistono i piani finanziari. Senza questa preventiva verifica rischieremo di dire una cosa e di attuarne un'altra. Dobbiamo verificare, in altri termini, se non esistano previsioni eccessivamente ottimistiche magari da noi, per colpa o disattenzione, costruite in una stagione economica diversa.

Oggi, davanti allo stringere dei fatti, la Commissione dispone di materiale utile a giungere a determinazioni capaci di evitare polemiche e di andare al concreto dei problemi, soprattutto con riferimento agli interporti di primo livello.

ANNA MARIA BIRICOTTI GUERRIERI. Desidero rivolgere al ministro soltanto due domande: una di grande spessore — almeno a mio modo di vedere — e l'altra di carattere pratico.

Abbiamo sinora tenuto diverse audizioni, nel corso delle quali abbiamo potuto constatare che il parere di tutti i soggetti intervenuti era sostanzialmente negativo, soprattutto con riferimento alla definizione dell'atto sul quale in Parlamento è chiamato ad esprimere il proprio parere, vale a dire un atto di programmazione e di pianificazione. I contenuti di tale atto non sono, però, corrispondenti al livello di intervento dello Stato. Crediamo, infatti, che programmazione e pianificazione nazionale impongano indicazioni molto precise, che attengono alla competenza dello Stato, sentite le ragioni, prima di tutto circa le localizzazioni di alcune operazioni di interesse generale. Di fatto i contenuti di questo provvedimento non seguono questa linea, ma appaiono, come è stato rilevato da tutti gli interventi, iniziative di carattere casuale o comunque affidate alla capacità degli operatori economici e degli enti locali di sviluppare un'azione tesa alla realizzazione dell'interporto (il che è cosa ben diversa rispetto alla pianificazione e programmazione nazionale). Le questioni

che poneva il ministro a me sembrano molto rilevanti e significative, soprattutto per quanto attiene alle procedure e ai meccanismi che intende attivare, al ruolo del Parlamento ed alla sua auspicata stretta correlazione con il Governo.

Condivido anche i criteri che sono stati indicati, ma ciò attiene ad una fase successiva alla scelta delle localizzazioni, vale a dire alla fase progettuale: quando lo Stato avrà stabilito le localizzazioni, verificherà quali progetti possano essere accettati. Si tratta, dunque, di una fase completamente diversa.

A questo punto debbo rivolgere al ministro una domanda molto importante: il piano, così come è stato formulato e pur con i correttivi che sono stati indicati dal ministro e che apprezzo in quanto tali, corrisponde davvero ai criteri fondamentali di pianificazione e programmazione nazionale? Se così non fosse, l'atto sarebbe svilito, non si potrebbe più parlare di piano di programmazione.

Rispetto alla rimodulazione della spesa, così come veniva indicata dal ministro, vorrei sapere se, tenendo conto della situazione attuale, verrà mantenuto di fatto lo stesso riparto previsto dal provvedimento di spesa oppure se sono previste variazioni.

GIANCARLO TESINI, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Credo che un ministro debba applicare le leggi e attenersi alla situazione esistente: ricostruire il passato può essere interessante, ma un ministro deve guardare soprattutto al futuro, sulla base di quello che stabilisce la legge.

Prima di venire in questa sede mi sono, ovviamente, informato circa lo stato d'animo della Commissione. Ho cercato di farmi carico di una serie di osservazioni che erano state espresse e di dare alcune risposte, per la parte di mia competenza e sulla base di quanto stabilito dalla legge.

Vorrei che fosse chiaro che non sono venuto in questa sede a mettere in discussione il piano sottoposto al parere della Commissione. Il mio scopo è di far sì che le fasi successive dell'attuazione di tale piano consentano di recepire una serie di

osservazioni, secondo una procedura che può rientrare nelle nostre competenze, in modo tale di corrispondere alle richieste di adeguamento formulate da più parti.

Dico ciò perché non insorgano interpretazioni diverse. A controprova della mia volontà politica di dare risposte ai problemi sollevati, ho formulato la proposta di esaminare nuovamente la questione in Commissione prima della firma del provvedimento definitivo: il Parlamento mi ha chiesto, ai fini della concessione dei contributi, di effettuare una valutazione sulla base di certi criteri, per cui nella mia qualità di ministro intendo motivare e spiegare dettagliatamente le scelte che compirò sulla base di quei criteri.

Per questo ho consigliato una presa di contatto con l'altro ramo del Parlamento, nel pieno rispetto dell'autonomia reciproca, al fine di verificare se qualche aspetto vada meglio chiarito, prima di arrivare alla firma dei decreti. Ritengo che la situazione ottimale sarebbe quella in cui fossero espressi due pareri identici, perché questo vincolerebbe maggiormente il ministro a tenerne conto.

Qualche membro della Commissione ha giustamente fatto riferimento ad un piano generale dei trasporti, entro il quale va collocata la questione. Comunico con piacere che questa mattina stessa andrò ad insediare il comitato che avvierà l'aggiornamento del piano generale dei trasporti.

Il Governo non è quindi insensibile alle esigenze di ricondurre ogni scelta e ogni proposta all'interno di un disegno più generale, che non può che essere lo strumento delineato nell'ambito della legge istitutiva del CIPET. Come ho già avuto modo di dire, avrei voluto che tale normativa si fosse già tradotta anche nell'introduzione nella legge finanziaria del fondo unico dei trasporti. Ritengo infatti che vi sia la necessità di profonde innovazioni nella programmazione e nell'individuazione degli strumenti. Occorre, infatti, adottare un tipo di programmazione che sia più corrispondente alle esigenze di sviluppo e meno legato a logiche clientelari o localistiche le quali, come sappiamo

bene, spesso hanno largamente presieduto alle scelte compiute nel settore dei trasporti.

Rispondo agli onorevoli D'Amato e Bicerotti che la rimodulazione non comporterà una modifica degli stanziamenti complessivamente previsti dalla legge, bensì, più semplicemente, uno spostamento nella disponibilità di spesa di tali importi. All'onorevole Turroni voglio chiarire che comprendo la sua domanda, ma egli in pratica tende a compiere un passo indietro, poiché propone di ridiscutere tutto. Torno a ripetere che, poiché un ministro deve applicare la legge, debbo quindi innanzitutto rispettare la legge e le procedure da essa stabilite, poi posso farmi carico di altri problemi. Mi pare che lo stesso onorevole Turroni condividesse una certa linea, tendente alla definizione di griglie di valutazione, perché essa rappresenta la strada attraverso cui possono essere introdotte alcune correzioni.

Come ho già detto, non posso tornare indietro, debbo andare avanti, però posso scegliere una strada che recepisca determinate istanze e corregga talune scelte. Avrei, potuto chiedere in questa sede puramente e semplicemente l'accettazione o meno del piano, ma ho escluso questa ipotesi scegliendo la strada di andare incontro alle esigenze prospettate dall'onorevole Turroni e dagli altri componenti la Commissione.

L'onorevole Michielion ha affermato che la situazione non è per niente chiara. Anche a lui ribadisco che la legge è quella che è ed io non posso fare altro se non attenermi; se quest'ultima prevede determinate procedure, determinati tempi ed attribuisce alcune responsabilità al Governo e alla Camera dei deputati, ciascuno deve cercare di fare la propria parte. Che poi a Treviso vi sia già un interporto, rientra nel discorso che abbiamo già fatto. Sono stato il primo a raccomandare, anticipando tali osservazioni, di non confondere determinati interventi con quanto disposto dalla legge, che è chiara in ordine agli interporti ed alle caratteristiche che essi debbono avere. Potrei anch'io fare altre segnalazioni, ma a me interessa ar-

rivare a disporre di una rete logistica di servizi interportuali corrispondente alle esigenze e agli interessi generali del paese. Mi assumo la responsabilità che in questo senso venga garantito il contributo dello Stato. Se poi a Treviso, a Canicatti o a Lugo di Romagna si dà vita ad altre strutture, la responsabilità deve essere assunta da chi queste opere le realizza.

MAURO MICHIELON. Signor ministro, ho detto che lo studio prevedeva già i criteri in base ai quali scegliere gli interporti e ho affermato che il CIPET non ha tenuto conto di tali criteri, che si ispirano agli stessi principi di cui lei ha parlato. Quindi gli studi vengono effettuati ma non vengono utilizzati. Ho detto solo questo, il resto non mi interessa.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Cerco di rispondere per quello che riguarda la situazione da oggi in poi.

PINO LUCCHESI. Come si concilia il fatto, emerso dalla discussione di questa mattina, che al di là delle previsioni del piano alcune realtà interportuali abbiano avuto finanziamenti surrettizi da parte dello Stato, con particolare riferimento a finanziamenti FIO per 80 miliardi in favore dell'interporto di Treviso?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. So dell'esistenza di questo problema, ma si tratta di un fatto diverso rispetto a quanto devo illustrare in questa sede in ordine alle attuali possibilità di arrivare alla concessione del contributo per gli interporti inclusi nella legge n. 240 del 1990; del resto, la stessa legge prevede un aggiornamento sullo stato dei lavori. Si tratta di una richiesta che mi è stata formulata anche al Senato e quindi assumo l'impegno di mettervi a conoscenza dello stato di attuazione degli interporti di primo livello. Ritengo che questo rappresenti un contributo utile per capire cosa si debba e cosa forse non si debba fare.

All'onorevole Biricotti Guerrieri confermo che non vi sarà alcuna variazione di spesa. In ordine alla domanda, un po' maliziosa, se questo piano corrisponda ad un piano nazionale e se rientri in alcune linee, credo che chi lo ha elaborato abbia ritenuto che così fosse; poiché la legge prevede che vada aggiornato, il Governo cerca di aggiornarlo in modo da renderlo sempre più corrispondente ad una programmazione di interesse nazionale.

PINO LUCCHESI. Vorrei rivolgere una domanda al ministro Tesini su un passaggio che ritengo abbastanza importante, che ribadisco più o meno per la decima volta. Noi finiamo per focalizzare la nostra discussione solo sul problema degli interporti di secondo livello, il che, dal punto di vista concettuale, a mio giudizio è errato. Dobbiamo infatti riuscire a capire soprattutto cosa avvenga nella dinamica della rete fondamentale rappresentata dagli interporti di primo livello previsti dalla legge n. 240 del 1990.

Dato che su questi, tra le altre cose, stanno già intervenendo forme di finanziamento dello Stato abbastanza consistenti, come previsto dalla legge n. 240 (con una procedura non ancora esaurita, però ormai in fase di definizione formale), sarebbe per noi abbastanza interessante, prima della stesura del parere, come è stato sottolineato al Senato e poi qui richiamato dall'onorevole Maccheroni (so che per il ministro si tratta di un supplemento di impegno) riuscire a sapere oggettivamente quale sia lo stato di realizzazione degli interporti e se alcuni già siano funzionanti — e a quale livello — o se siamo ancora nella fase degli espropri. Infatti, per quanto è a nostra conoscenza, ognuna di queste realtà portuali vive attualmente un diverso stadio di formazione; si tratta di un discorso non marginale anche rispetto alla definizione di un parere che abbia caratteristiche di serietà.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sono d'accordo, ripeto, come ho già detto all'onorevole Maccheroni, ma il pro-

blema è che voi avete una data prestabilita per l'espressione del parere; quindi, interpellaremo immediatamente gli interessati per verificare se siamo tecnicamente in grado di fornire a breve questi dati, perché ho l'impressione che una ricognizione minimamente seria richieda tempi maggiori.

GIORDANO ANGELINI. Allora concedeteci altri dieci giorni, perché vi sono regioni che non hanno ancora elaborato il piano dei trasporti; ricordo che la legge stabilisce che quelle inadempienti devono essere commissariate. Se è vero che le leggi vanno rispettate, allora vi prego di commissariare tutte le regioni che non hanno predisposto il piano dei trasporti.

PRESIDENTE. Sono d'accordo sullo spirito della domanda, ma non possiamo ottenere altre proroghe; entro il 7 ottobre dobbiamo senz'altro esprimere il parere.

Ringrazio il ministro Tesini e ricordo ai colleghi che alle 15,30 è convocato il Comitato ristretto per entrare nel merito del lavoro che dobbiamo svolgere al fine di elaborare il parere sul piano.

Voglio anche assicurare all'onorevole Maccheroni che prenderemo gli opportuni contatti con i colleghi del Senato soprattutto per facilitare un incontro operativo tra i due relatori, al fine di procedere, prima di stendere il parere, a tutte le verifiche utili ed opportune per giungere a delle possibili convergenze.

La seduta termina alle 10,20.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 1° ottobre 1992.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO