

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

IX

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 NOVEMBRE 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 PROCESSO DI PRIVATIZZAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sul processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	177, 179, 183, 184, 185
Angelini Giordano (gruppo PDS)	178, 183
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	179
Castelli Roberto (gruppo della lega nord)	183, 184
Grilli Renato (gruppo PDS)	180, 183
Lucchesi Pino (gruppo DC)	180, 184
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	184
Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	185
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	183, 184
Testa Antonio (gruppo PSI)	182
Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	179, 180, 182, 184

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,10.

Audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sul processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sul processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato.

Poiché il ministro non è presente sospendo la seduta fino alle 15,15, deplorando i suoi reiterati ritardi alle sedute della Commissione.

La seduta, sospesa alle 15,10, è ripresa alle 15,15.

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta. Come i colleghi ricorderanno, l'audizione odierna scaturisce da quanto concordato da questa Commissione nella seduta del 10 novembre scorso in ordine all'opportunità di attivare un confronto con il ministro dei trasporti (al quale avevo già inviato una lettera, in data 6 novembre 1992, cui cortesemente egli ha risposto il successivo 11 novembre) sulla privatizzazione delle ferrovie dello Stato, prima della sottoscrizione di qualsiasi atto incidente sul riassetto o sui programmi delle ferrovie SpA, in modo da concordare con la Commissione gli indirizzi e le relative linee direttive. L'incontro odierno prende spunto anche da quanto abbiamo appreso dalla stampa circa l'imminente firma dell'atto di concessione da parte del ministro

dei trasporti alle Ferrovie dello Stato, cui — sempre secondo i giornali — avrebbe fatto seguito la firma del contratto di programma, ovviamente aggiornato, che non poteva non risentire dei tagli operati con la legge finanziaria per il 1993 relativamente al settore delle ferrovie. Pertanto presumibilmente — questa è la materia sulla quale desideriamo ascoltare il pensiero del ministro — il contratto di programma dovrebbe operare una riduzione degli investimenti e delle attività da parte delle Ferrovie dello Stato rispetto ai precedenti piani triennali e decennali approvati in precedenza, su cui la Commissione ha espresso parere motivato, conformemente a quanto previsto dalle leggi n. 210 del 1985 e n. 385 del 1990.

In presenza della trasformazione della natura giuridica delle ferrovie dello Stato da ente pubblico economico ad SpA non vi è nessuna norma che abbia abrogato, almeno in modo esplicito, la legge n. 210 del 1985, che ha disciplinato la nascita dell'ente economico, in modo particolare per quanto riguarda l'attribuzione di competenze all'Ente, al Governo ed al Parlamento. Non credo inoltre che possa ritenersi abrogata la legge n. 412 del 1991, che fa obbligo al Governo di presentare al Parlamento il documento di aggiornamento del piano di ristrutturazione e sviluppo delle Ferrovie dello Stato, perché sia allegato alla legge finanziaria per il 1993. Parimenti non credo che possa ritenersi abrogata la direttiva CEE n. 440 del 29 luglio 1991, cui sarà obbligatorio adeguare la nuova disciplina concernente l'attività delle ferrovie dello Stato.

Abbiamo altresì appreso dalla stampa che si sarebbe in procinto di firmare il contratto di programma, il che — almeno

secondo i giornali – potrebbe comportare la dismissione di linee ferroviarie da 2 a 6 mila chilometri, nonché ulteriori licenziamenti da 30 a 60 mila unità. Di fronte a tali notizie non poteva non intervenire, da parte della Commissione, l'interesse ad approfondire l'effettivo stato delle cose. Certamente questa verifica non la si poteva fare con i giornalisti o con gli organi di stampa, in una situazione nella quale, tra altro, è diventato difficile per il Parlamento procedere ad approfondimenti in sede conoscitiva con i vertici di queste nuove società perché, in base al regolamento, essi non possono essere convocati. Si tratta pertanto di materia da ridefinire completamente.

Se vi è una SpA in cui il maggiore azionista è lo Stato, come è appunto per le ferrovie dello Stato, e sui cui esercita la vigilanza il ministro dei trasporti, viste anche le notizie riportate dalla stampa su presunti atti compiuti dal Governo (firma della concessione, contratto di programma, disciplina dell'esercizio), non si può negare al Parlamento di esercitare, in via preventiva ed in via successiva, le proprie prerogative di controllo e di giudizio su detti atti.

Per tale motivo, oltre che per quello di una pressoché imminente firma di alcuni atti da parte del Governo secondo le notizie riportate dalla stampa, si è ritenuto opportuno procedere, anche con una certa insistenza, all'audizione odierna del ministro Tesini.

Del resto è auspicabile, oltre che utile, in un clima di collaborazione fra Parlamento e Governo, che su atti che possono avere una forte incidenza sull'assetto del sistema ferroviario italiano si possano conoscere preventivamente gli obiettivi, le politiche e le condizioni di ordine generale, all'interno delle quali esercitare il servizio in questione.

Il ministro Tesini – che qui voglio ringraziare per la disponibilità dimostrata – ha confermato, nel rispondere ad una mia lettera, che è prossima la definizione dell'atto di concessione e del contratto di programma.

In questa fase la nostra Commissione gradirebbe conoscere dal ministro, anche in riferimento ad un contratto di programma, di cui – come è stata affermato da più parti – risulta già in circolazione una bozza (che prevederebbe misure restrittive per gli investimenti), quale sia l'ordine di priorità con cui sono state operate certe scelte, se rivesta ancora carattere di urgenza e necessità la prosecuzione del piano di alta velocità, vista la recente intesa fra l'Italia e la Francia in materia, se, infine, sia proprio inevitabile che queste dismissioni debbano toccare prevalentemente se non esclusivamente le linee del Mezzogiorno, quelle più deboli e quelle regionali.

Colgo questa occasione per ricordare come la nostra Commissione abbia sospeso l'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 412 del 1992 in materia di copertura dei disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale, auspicando un confronto anche con il responsabile del Ministero del tesoro in ordine alla destinazione dei 400 miliardi previsti dal provvedimento e finalizzati ad un contributo che, allo stato dei fatti, alla Commissione appare come una sorta di « mancia », non certo sufficiente per una copertura, ancorché parziale, del deficit del settore del trasporto locale, che verserebbe – stando anche all'ultimo fax che ci è pervenuto da una provincia italiana – in una situazione drammatica, al limite dello sconquasso generale. Si tratta comunque di un problema che ci riserviamo di affrontare nuovamente, ed in altra sede, con il ministro Tesini, anche perché non credo che il disegno di legge di conversione sia destinato ad una facile e rapida approvazione.

Prima di dare la parola al ministro Tesini vorrei ricordare che alle 16 la Commissione sarà costretta ad interrompere i propri lavori per concomitanti votazioni in Assemblea.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, non possiamo certo ritenerci soddisfatti di una semplice comunicazione del ministro sul processo di ristrutturazione delle ferrovie dello Stato. Un confronto

della Commissione con il ministro si rende quindi necessario anche per capire se rispondano a verità certe notizie riportate dalla stampa.

PRESIDENTE. Onorevole Angelini dobbiamo essere realisti e verificare anzitutto la veridicità di certe notizie. Del resto debbo farle presente che la Commissione è riuscita, anche con una certa insistenza, ad ottenere l'odierna audizione del ministro Tesini. Quanto ai tempi a nostra disposizione, debbo ricordarle che la Commissione non ha molto spazio a disposizione per i propri lavori, considerati i concomitanti impegni in Assemblea per la sessione di bilancio. Né possiamo pensare di limitare il tempo a disposizione del ministro per consentire un dibattito. Diversamente la contraddizione sarebbe evidente, attesa l'urgenza dell'audizione e la necessità di conoscere i vari aspetti della problematica in esame.

Noi oggi siamo qui chiamati ad ascoltare le dichiarazioni del ministro; dopo di che la Commissione potrà, se lo riterrà opportuno, utilizzare gli strumenti a sua disposizione per assumere una posizione in materia e del resto, come l'onorevole Angelini ben sa, su questo specifico argomento sono già state presentate alcune risoluzioni.

UGO BOGHETTA. Se il ministro ci assicura che l'atto di concessione non verrà firmato fino a quando la Commissione non avrà espresso il proprio parere...

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, non abbiamo il potere di vincolare il ministro, anche se naturalmente ci rimettiamo alla sua sensibilità. Inoltre, se non lo lasciamo parlare, non potremo conoscere quanto ha intenzione di dirci. Se il discorso fosse già in atto, procedere alla firma mi sembrerebbe una prevaricazione; tuttavia siamo nell'ambito delle considerazioni politiche e non possiamo obbligare nessuno.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercan-*

tile. Ringrazio il presidente e la Commissione per avermi invitato a chiarire i dubbi sulla situazione creatasi a seguito della diffusione di notizie di stampa, precisando che sono le dichiarazioni del ministro a fare testo e non le notizie giornalistiche. Il sottosegretario Cursi mi aveva già anticipato l'invito a riferire in Commissione, che poi il presidente Lamorte ha formalizzato con la lettera inviata al mio ritorno da impegni di lavoro all'estero. Condivido l'esigenza del Parlamento di essere informato su tutti gli atti che il Governo compie in questo passaggio di estremo rilievo nei rapporti con le ferrovie dello Stato trasformate in SpA.

Poiché il presidente ha richiamato il decreto-legge n. 412 del 1992, che attribuisce 400 miliardi per il trasporto pubblico locale, desidero precisare che da parte del Governo si condividono le preoccupazioni espresse in Commissione; da parte mia ho fatto il possibile per recuperare la disponibilità che pareva venuta meno in Consiglio dei ministri al momento dell'approvazione della legge finanziaria, ed ho rappresentato le mie perplessità sulla possibilità di riuscire a saldare con quel provvedimento una fase transitoria con una fase a regime, che invece deve nascere dall'approvazione di una legge-quadro in materia di trasporto locale. Proprio questa mattina, in sede di Consiglio dei ministri, ho avuto modo di riproporre la questione nei termini posti da questa Commissione, suggerendo cioè di utilizzare il contributo di 400 miliardi per l'accensione di mutui, con un accollo da parte dello Stato non più nella misura precedentemente prevista pari al 65 per cento rispetto al debito pregresso, ma per una quota tale da consentire di saldare i due periodi (dovendosi affrontare, con il nuovo provvedimento, il problema di tutto il pregresso), pena il collasso dell'intero settore (cosa che credo nessuno desideri). Purtroppo questa mattina non era presente il ministro del tesoro, ma il Presidente del Consiglio ha ugualmente recepito la questione; conto pertanto di riuscire a fornire una risposta nelle prossime ore.

Per quanto riguarda il tema della presente audizione vorrei puntualizzare gli atti che sono chiamato a compiere. Il primo adempimento, del quale la stampa non ha parlato ma che tuttavia è di grande rilevanza ed ha già ricevuto il consenso dei ministri responsabili in qualità di azionisti della nuova SpA, è l'emanazione di una direttiva interministeriale all'Ente ferrovie dello Stato affinché la SpA predisponga entro sette giorni dalla ricezione della direttiva stessa il cosiddetto *business plan*, vale a dire il piano poliennale. In tale direttiva, della quale lascerò copia alla Commissione, sono contenute le disponibilità, attribuite dalla legge finanziaria, in base alle quali si chiede alle ferrovie di definire un programma in ordine agli investimenti ed all'esercizio; tale programma costituirà la base su cui avviare la negoziazione fra il Ministero e la ferrovie SpA per la definizione sia del contratto di programma riguardante gli investimenti sia del contratto di servizio pubblico. Ciò rappresenta un atto formale importante nello spirito delle cose che sono state scritte e dette e costituisce in sostanza un piano poliennale aggiornato alla luce delle disponibilità previste dalla legge finanziaria.

Il secondo adempimento è l'atto di concessione nei confronti delle ferrovie. Anche se esso non risulta dalla delibera CIPE del 12 agosto 1992, con la quale è avvenuta la trasformazione in SpA dell'Ente ferrovie dello Stato, ho preso con il ministro del bilancio l'impegno ad esaminare ed approvare l'atto di concessione in sede di CIPE. Il terzo atto è costituito dal contratto di programma e dal contratto di servizio pubblico, che devono essere sottoposti all'approvazione dei ministri azionisti sotto il profilo degli investimenti e dell'esercizio, sulla base della direttiva CEE n. 440 del 1991. Mi impegno pertanto a riferire in Commissione sull'approvazione del contratto di programma, così ognuno avrà modo di esprimere le proprie valutazioni.

RENATO GRILLI. L'importante è che il programma non sia già stato attuato!

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non sono uno di quelli che, quando dicono una cosa, pensano invece di farne un'altra. Ho detto che provvederò, sulla base della documentazione che ho richiamato e della quale — ripeto — lascerò copia alla Commissione, alla negoziazione del contratto di programma e che, non appena essa sarà conclusa, mi impegno a riferirne in Commissione. Vi è poi un altro atto che debbo compiere.

RENATO GRILLI. Prima della firma?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Se vogliamo scherzare, facciamolo pure! Se invece volete delle informazioni, allora vi prego di lasciarmi parlare.

Come stavo per dire, entro quindici giorni non io ma il commissario deve convocare l'assemblea per l'adozione dello statuto e la nomina degli organi societari.

PINO LUCCHESI. Da quando si iniziano a computare i quindici giorni?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È il codice civile a stabilirlo! Per la convocazione dell'assemblea di una qualsiasi SpA occorrono quindici giorni, dalla data della decisione del commissario.

Nella delibera del CIPE del 12 agosto 1992 ne lascerò una copia alla Commissione, all'articolo 2, è previsto quanto segue: « Fermo restando quanto disposto dal 3° comma dell'articolo 15 del decreto-legge n. 333 del 1992, circa l'attribuzione al Ministero del tesoro delle azioni della nuova SpA, i diritti dell'azionista nei confronti della società derivata dalla presente trasformazione saranno esercitati d'intesa tra i ministri del bilancio e programmazione economica, del tesoro e dei trasporti ».

In base a tale direttiva sarà poi formulato il contratto di programma. Contestual-

mente — questo lo dico perchè la mia informazione risulti completa — il ministro dei trasporti è chiamato, come azionista, a dare una formalizzazione agli organi societari della SpA.

Successivamente, sulla base appunto delle norme del codice civile, verrà fatta la convocazione dell'assemblea degli azionisti, per l'approvazione dello statuto e la costituzione degli organi societari.

L'articolo 3 della delibera in oggetto prevede che: « Il ministro dei trasporti, entro 90 giorni dalla data della presente delibera, procederà, ai sensi dell'articolo 14, comma 4, del decreto-legge n. 333 del 1992 a definire i contenuti e le modalità delle concessioni da intestare alla costituita SpA, ai termini del medesimo articolo 14, comma 1 ». Tale termine — che scadrebbe oggi, secondo la delibera — è però da intendersi meramente ordinatorio.

L'atto di concessione dunque, è lo strumento giuridico attraverso il quale il ministro dei trasporti definisce: l'oggetto della concessione stessa; gli atti attraverso i quali tale concessione si concretizza nel tempo; le condizioni alle quali le ferrovie dello Stato SpA debbono assicurare i servizi oggetto della concessione. Il ministro dei trasporti sta pertanto definendo l'atto di concessione. Oggetto della concessione saranno l'esercizio del servizio ferroviario, l'esercizio del trasporto pubblico via mare tra terminali ferroviari (e ciò sta già avvenendo), la progettazione e costruzione di nuove linee ed impianti. Di fatto, con l'atto in via di definizione, verranno concessi alle ferrovie dello Stato SpA tutti i servizi ferroviari attualmente svolti ed ereditati dall'Ente ferrovie dello Stato. La concessione quindi « fotografa » la situazione attuale della rete e dei servizi, senza modifica alcuna. Eventuali future modifiche sia della configurazione della rete sia dell'assetto dei servizi dovranno essere definiti e regolati nell'ambito degli atti attraverso i quali la concessione si concretizzerà nel tempo.

Tali atti sono fondamentalmente due: il contratto di programma e il contratto di servizio pubblico.

Il ministro dei trasporti e la società concessionaria sono tenuti, ai sensi della direttiva CEE n. 440 del 29 luglio 1991, a stipulare un contratto di programma destinato ad integrare la disciplina della concessione.

Il contratto di programma avrà per oggetto la definizione dei criteri contabili, economici e tecnici di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà della società concessionaria; dei reciproci obblighi per il mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti; degli investimenti di potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile; delle modalità di contribuzione dello Stato per quanto previsto ai punti precedenti; del piano di ristrutturazione della società concessionaria e delle relative modalità di attuazione e contribuzione.

Il contratto di programma, dunque, è lo strumento attraverso il quale le scelte di politica dei trasporti, relative allo sviluppo del trasporto ferroviario e agli investimenti conseguenti, che rimangono di competenza esclusiva dello Stato, e che lo Stato continuerà ad esercitare attraverso i suoi organi politici, amministrativi e tecnici di programmazione, vengono trasferite nel rapporto concessionale per la loro attuazione. Il contratto di programma è cioè uno strumento operativo, che viene predisposto non contestualmente all'atto di concessione, ma successivamente a tale atto e periodicamente nel tempo per tutta la durata del periodo di concessione. L'atto di concessione si limita pertanto a prevedere lo strumento e ad indicarne i contenuti.

Per quanto riguarda il primo contratto di programma che dovrà essere stipulato tra il ministro dei trasporti e la società, la situazione è la seguente: i ministri del tesoro, del bilancio e dei trasporti stanno per inviare alla società la menzionata direttiva interministeriale, affinché la società stessa presenti una proposta di piano poliennale 1993-2000 e di piano triennale di impresa 1993-1995, che tenga conto dei vincoli di bilancio imposti dal disegno di legge finanziaria per il 1993 e dalle precedenti leggi finanziarie, nonché degli obiettivi di sviluppo del trasporto ferrovia-

rio definito dal piano generale dei trasporti. Tale proposta della società sarà oggetto di esame da parte del ministro dei trasporti e quindi di successiva definizione da parte del primo contratto di programma.

Il ministro dei trasporti e la società concessionaria sono tenuti anche, ai sensi del regolamento CEE n. 1191 del 28 giugno 1979, modificato dal regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991, e della direttiva CEE n. 440 del 29 luglio 1991, a stipulare un contratto di servizio pubblico, che integra la disciplina di concessione.

Tale contratto deve definire: la quantità e qualità delle linee da destinare al servizio di trasporto ferroviario; la quantità e qualità dei servizi di trasporto conformi alle esigenze della clientela e alle norme di continuità, regolarità, capacità e qualità ivi determinate; la quantità e qualità dei servizi di trasporto complementari; la quantità e qualità dei servizi di trasporto a tariffe e condizioni imposte; gli adeguamenti dei servizi alle reali esigenze; il prezzo delle prestazioni che formano oggetto del contratto, le modalità che formano oggetto del contratto e le modalità di determinazione di detto prezzo, che si aggiunge alle entrate tariffarie o comprende dette entrate, come pure le modalità delle relazioni finanziarie tra le due parti; le norme relative alle clausole addizionali e alle modifiche del contratto, segnatamente per tener conto dei mutamenti imprevedibili; le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto.

Anche il contratto di servizio pubblico si configura quindi come uno strumento attuativo del rapporto concessionale, per la parte servizi offerti che dovrà recepire le scelte dello Stato in materia di politica dei trasporti, tenendo conto dei vincoli finanziari.

Vorrei fare inoltre una precisazione su una delle questioni che ho appreso dalla stampa: l'orientamento del sottoscritto, ma soprattutto del ministro del bilancio che ha la competenza in materia, è di formulare il contratto di programma non solo sulla base delle previsioni della legge finanziaria contenute nei capitoli concernenti le ferrovie dello Stato, ma anche

tenendo conto dei fondi previsti dalla legge n. 64 del 1986 per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno e della possibilità di utilizzare per gli investimenti i fondi della CEE. Ciò significa che il contratto di programma prevederà elementi aggiuntivi.

ANTONIO TESTA. Avrà una visione più completa.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Certamente. Per quanto riguarda le condizioni alle quali la società ferrovie dovrà assicurare i servizi ad essa concessi l'atto di concessione prevederà la seguente serie di clausole: i parametri qualitativi in base ai quali la società dovrà assicurare i servizi; i principi di efficienza e di economicità ai quali dovrà essere improntata la gestione; i compiti di difesa nazionale e protezione civile; l'inserimento più incisivo della società nel mercato del trasporto merci, con l'offerta di servizi integrati « porta a porta »; la possibilità di affidare servizi in subconcessione; le modalità di finanziamento dei prezzi e delle condizioni di trasporto; la facoltà ad altri operatori del trasporto, imposta dalla direttiva CEE n. 440 del 1991, di accedere all'uso delle infrastrutture ferroviarie di proprietà della società; la messa a punto di un sistema di contabilità industriale che consenta di separare i costi relativi alla gestione delle infrastrutture da quelli relativi alla produzione dei servizi; la vigilanza del concedente sull'osservanza degli obblighi di concessione e delle norme vigenti.

Si tratta di una serie di punti molto importanti, che garantiscono il controllo da parte dello Stato sulle decisioni che verranno assunte. Tutte le suddette clausole saranno sempre oggetto di verifica ed approvazione da parte del Ministero dei trasporti.

In conclusione, l'atto di concessione che il ministro dei trasporti sta per varare recepisce totalmente la logica sulla quale è stata impostata l'operazione di societizzazione delle ferrovie dello Stato ed anzi ne costituisce un fondamentale strumento attuativo. Tale logica prevede una netta separazione di ruoli tra lo Stato e la

società; lo Stato, attraverso i suoi organi, dovrà assolvere ai compiti di indirizzo e programmazione dello sviluppo del trasporto ferroviario nell'ambito dello sviluppo dell'intero sistema di trasporti e di controllo della corretta attuazione delle scelte programmatiche, in materia sia di investimenti sia di offerta dei servizi; la società, attraverso la propria organizzazione ed autonomia operativa, dovrà assolvere ai compiti di attuazione delle scelte programmatiche dello Stato, procedendo sia alla realizzazione degli investimenti sia alla produzione dei servizi, assicurando in entrambi i compiti livelli di qualità, produttività ed economicità propri di un'impresa efficiente.

Al rispetto di tale logica il ministro dei trasporti ha improntato la sua azione nella definizione dell'atto concessionale ed impronterà ogni altra azione dovuta nel processo di risanamento e sviluppo delle ferrovie dello Stato.

Spero di aver esaudito tutte le richieste di informazione con la documentazione che ho prodotto.

RENATO GRILLI. Vorrei far presente che la mia domanda di poc'anzi circa i tempi non è di secondaria importanza: ripeto, vorrei sapere se il ministro sottoporrà alla Commissione i contratti di programma e di servizio pubblico prima della loro firma.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la disponibilità dimostrata e ricordo ai colleghi che fra pochi minuti saremo chiamati in Aula a causa di imminenti votazioni. Credo che egli ci abbia fornito tutte le informazioni necessarie in merito alla procedura ed all'itinerario da seguire per quanto concerne la privatizzazione delle ferrovie dello Stato. A questo proposito, il primo atto è la direttiva interministeriale della quale il ministro ci ha lasciato copia.

Rimane tuttavia aperta una questione. Il ministro ha enunciato con grande chiarezza il suo impegno a riferire in Commissione prima di procedere alla definizione del contratto di programma e del contratto di esercizio pubblico. Posto che certa-

mente, in un secondo momento, potremo entrare nel merito di questi atti, che il Parlamento potrà valutare liberamente e la Commissione valutare con appropriati strumenti regolamentari, per ora l'unica conclusione possibile è che, non essendo il ministro entrato nel merito della definizione del contratto di programma con l'Ente ferrovie dello Stato, in sostanza risulterebbe smentito tutto quanto abbiamo appreso dai giornali, che suonerebbe come una libera interpretazione del giornalista o di chi ha fornito alla stampa quelle notizie. Allo stato degli atti, infatti, nessuna conclusione, seppur ufficiosa, è intervenuta nella trattativa fra il Governo e l'Ente ferrovie dello Stato. Quanto ci ha detto il ministro, del resto, non può non tranquillizzarci, anche con riferimento ai prossimi appuntamenti.

Onorevoli colleghi, nel ricordarvi che la nostra Commissione è di fatto sconvocata alle 16 perché sono previste votazioni in Aula, ribadisco la necessità di un'ulteriore nostra riflessione, che penso potrà contare senz'altro sulla disponibilità del ministro, in vista anche della discussione di alcune risoluzioni già presentate in materia.

GIORDANO ANGELINI. Noi vogliamo discutere il piano generale e il contratto di programma. Mi dichiaro pertanto insoddisfatto dell'andamento dell'audizione, riservandomi di presentare sull'argomento mozioni in Assemblea.

ROBERTO CASTELLI. Anche il gruppo della lega nord è insoddisfatto di quanto è emerso dall'audizione, pur rendendosi conto che non è colpa del ministro. Ci uniamo, per il resto, a quanto ha testé detto l'onorevole Angelini.

MAURIZIO PIERONI. Nell'esprimere la mia insoddisfazione, voglio comunque dire che sarebbe stato interessante sapere dal ministro sulla base di quali motivazioni si vada a formare un consiglio di amministrazione in cui il ruolo determinante verrà assunto dall'attuale amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. Il

che, nella logica delle partecipazioni statali, sa probabilmente di gattopardismo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi rendo conto che queste ed altre osservazioni sono tutte di un certo spessore. La mia intenzione non è assolutamente quella di strozzare un dibattito, anche se per le 16 dovrei sconvocare, come ho già detto, la Commissione.

MAURIZIO PIERONI. Il Governo non dovrebbe porci di fronte ad ulteriori fatti compiuti.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti, e, ad interim, della marina mercantile.* Ma quali fatti compiuti!

MAURIZIO PIERONI. Signor ministro, può anche darsi che tutti i giornalisti italiani si siano sognati la bozza del contratto di programma (già distribuita alla stampa), ed in particolare, che se la siano sognata i sindacati CGIL, CISL, UIL. Può darsi altresì che non sia vero che i treni vengano fermati in Italia, o che le dimissioni stiano già avvenendo! Può darsi, e lo ripeto, che tutto ciò non sia vero, ebbene, se sarà così ne prenderò atto e gliene renderò merito, ma qualora, invece, vi fosse un vago fondamento di verità e non fosse il frutto di un comune delirio onirico, la Commissione dovrebbe a mio avviso rivolgerle un fermo invito a non procedere ad alcun atto, nemmeno alla nomina del consiglio di amministrazione, fin quando la nostra Commissione non avrà approfondito i termini della materia.

PINO LUCCHESI. Intervengo anche al fine di sdrammatizzare la situazione, alquanto arruffata, che si sta determinando anche a causa della ristrettezza dei tempi che abbiamo a disposizione.

Ringrazio il ministro per la disponibilità che ha dimostrato, e con la quale ha consentito a questa Commissione di poter avere un primo confronto su questi temi.

Ci rendiamo conto che la situazione è alquanto difficile anche con riferimento a certe scadenze. Per restituire un minimo di

tranquillità alla nostra discussione, propongo formalmente, signor presidente, di inserire nel calendario dei nostri lavori la discussione delle risoluzioni presentate in materia.

ROBERTO CASTELLI. Anch'io ringrazio il ministro Tesini dal quale non potevamo certo pretendere, data la ristrettezza dei tempi, un intervento completo sulle varie questioni, ma dal punto di vista sostanziale debbo dichiararmi assolutamente insoddisfatto perché sono state sollevati problemi sui quali non è stato possibile far chiarezza. Farò un solo esempio: si è parlato di un consiglio di amministrazione di una SpA, ma, come ci ha appena detto il ministro, il relativo statuto non sarebbe stato ancora adottato. In queste condizioni, come si fa a riunire un consiglio di amministrazione?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Preciso che lo statuto deve essere approvato dall'assemblea, che non si è ancora riunita.

GIACOMO MACCHERONI. Il gruppo socialista conviene sull'opportunità di discutere approfonditamente dell'argomento; del resto è questo il motivo per cui, a suo tempo, abbiamo richiesto questa audizione con il ministro.

Purtroppo le condizioni dei lavori in Assemblea — e non quindi la volontà del ministro, del gruppo socialista o di altre forze politiche — ci impediscono di discutere sulle informazioni che oggi abbiamo avuto e che ritengo assolutamente non formali ma sostanziali in ordine a questioni di fondo già evidenziate dalla nostra Commissione.

Non è mia intenzione discutere sulle notizie riportate dalla stampa ma sulle informazioni che il ministro ci ha appena dato.

Signor ministro, vorrei suggerirle di cogliere l'occasione dell'incontro avuto con questa Commissione, che pure ha un suo peso ed un suo prestigio, e dalle informa-

zioni ad essa rese per smentire ciò che è stato scritto sulla stampa in questi ultimi tempi.

Purtroppo debbo deplorare che è invalso un malcostume politico, tant'è che è spesso accaduto che questa Commissione sia stata informata con molto ritardo: i dirigenti sindacali — probabilmente perché sono più bravi dei parlamentari! — hanno conosciuto la bozza di contratto di programma prima della Commissione.

Signor presidente, anch'io mi dichiaro favorevole a porre all'ordine del giorno la discussione delle risoluzioni concernenti la privatizzazione delle ferrovie, avviando così un dibattito più generale sulle diverse problematiche.

FRANCESCO MARENCO. Ringrazio anch'io il ministro Tesini per le sue informazioni, pur sottolineando come, a causa della ristrettezza dei tempi, purtroppo non si sia potuto svolgere un dibattito sulle stesse.

Signor presidente, in considerazione dei lavori dell'Assemblea, non vorremmo che fosse saltata a piè pari quella che invece dovrebbe essere una discussione pacata e approfondita su una materia piuttosto importante. Per questo mi associo alla richiesta che la Commissione proceda ad un esame congiunto di tutte le risoluzioni e le interrogazioni presentate in materia.

PRESIDENTE. Dichiaro così conclusa l'audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, sul processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato.

La seduta termina alle 16,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 17 novembre 1992.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO