

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

X

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 DICEMBRE 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

INDI

DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO BARBALACE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.		PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, sul processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato:		Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	216, 217
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	189, 192, 193 202, 203, 204, 205, 206, 208, 211, 219	Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	199
Barbalace Francesco, <i>Presidente</i>	197	Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	193, 197 200, 205, 206, 219, 222
Angelini Giordano (gruppo PDS)	201, 204 211, 220	Piredda Matteo (gruppo DC)	202, 203 204, 205
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	198, 220	Piscitello Rino (gruppo movimento per la democrazia: la Rete)	211
Faraguti Luciano (gruppo DC)	208, 209, 211	Sanguineti Mauro (gruppo PSI)	193, 206 218, 220, 221
Forleo Francesco (gruppo PDS)	213, 214	Sanza Angelo Maria (gruppo DC)	214
Grilli Renato (gruppo PDS)	193, 204, 206, 217	Testa Antonio (gruppo PSI)	192, 200
Gualco Giacomo (gruppo DC)	204, 205, 206	Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	189, 192 193, 197, 217, 218, 219, 220, 221, 222
Lucchesi Pino (gruppo DC) ..	195, 203, 204, 206	Turroni Sauro (gruppo dei verdi)	209, 214 221, 222

	PAG.		PAG.
Per un richiamo al regolamento:		Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	224, 229
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	223, 224 225, 228, 229	Piscitello Rino (gruppo movimento per la democrazia: la Rete)	226
Angelini Giordano (gruppo PDS)	226	Sanguineti Mauro (gruppo PSI)	223, 224
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comu- nista)	225, 226	Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	227, 228
Cursi Cesare, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	225	Turrone Sauro (gruppo dei verdi)	227
Faraguti Luciano (gruppo DC)	225, 229	Sulla pubblicità dei lavori:	
Forleo Francesco (gruppo PDS)	229	Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	189
Lucchesi Pino (gruppo DC) ..	223, 224, 227, 228		

La seduta comincia alle 16.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che da parte del gruppo federalista europeo è stato chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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.

Come i colleghi ricorderanno, in merito all'audizione odierna si è discusso in sede di Commissione e di ufficio di presidenza perché siamo rimasti sorpresi da notizie diffuse dalla stampa, rispetto alle quali molti colleghi hanno manifestato il proprio disappunto. Ciò anche considerando che una risoluzione, approvata dalla Commissione all'unanimità, impegnava il Governo, prima di adottare provvedimenti in materia, a promuovere un confronto con la nostra Commissione.

Credo che non siano stati compiuti atti specifici; ci troviamo quindi nella fase

concordata sia in sede di approvazione della risoluzione, sia precedentemente, su proposta dello stesso ministro Tesini. Do subito la parola al ministro perché ci informi sullo stato degli atti in materia.

GIANCARLO TESINI, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Mi scuso innanzitutto per il ritardo — che non è nel mio costume — dovuto purtroppo al fatto che l'audizione delle 14,30 al Senato mi ha consentito di arrivare solo ora.

Vorrei riprendere quanto ricordato dal presidente rispetto alle precedenti audizioni ed agli impegni che assunti di riferire in Parlamento prima di addivenire alla formalizzazione degli atti con cui si sarebbe avviato, sul piano operativo, il processo di riordino ferroviario del paese, per quanto di competenza della nuova società per azioni Ferrovie dello Stato.

Come certo saprete — la notizia è stata divulgata dai mezzi di informazione — solo il dodici di questo mese è stata firmata, da parte dei competenti ministri del bilancio, del tesoro e dei trasporti, la delibera di approvazione del piano di investimenti delle ferrovie riguardanti il periodo 1993-2000. Per le ragioni che dirò abbiamo assoluta necessità di formalizzare gli atti conseguenti entro il mese di dicembre; quindi è già stata convocata l'assemblea della società per dopodomani, venerdì pomeriggio, nella quale si provvederà all'approvazione dello statuto della società ed alla nomina degli organi. Per venerdì mattina è prevista la riunione del CIPET nella quale, sulla base degli impegni assunti nella riunione del CIPE dello scorso mese di agosto, quando fu operata la trasformazione in società per azioni, si dovrà esaminare l'atto di concessione che regolerà in

termini generali i rapporti tra lo Stato e la società Ferrovie. Contestualmente, per consentire l'avvio dal punto di vista operativo della società per azioni, si dovrà addivenire alla firma di un primo contratto di programma e di servizio tra il ministro dei trasporti e tale società. L'atto di concessione e i contratti di programma e di servizio sono quindi gli atti che ci riguardano più direttamente.

Avevo assunto l'impegno, in ordine a questi atti che concernono la mia diretta responsabilità, di informare preventivamente il Parlamento; pertanto oggi, anche se non sono stati ancora sottoposti al vaglio del CIPET, vi consegnerò l'atto di concessione ed i testi dei due contratti di programma e di servizio.

Non sfugge peraltro al ministro l'esiguità dei tempi a disposizione del Parlamento per l'esame di documenti che sono indubbiamente complessi e che costituiscono il frutto di un lavoro che ci ha impegnati in modo rilevante. Quindi, pur rendendomi ovviamente disponibile per tutto il tempo necessario — so che ne abbiamo poco — per ogni chiarimento in ordine ai testi che vi farò distribuire, vorrei formulare alcune precisazioni che possono in un certo senso tranquillizzare la Commissione rispetto alle proprie esigenze conoscitive e rispetto soprattutto alle possibilità in termini di contributo che la Commissione stessa potrà offrire in ordine alle decisioni che dovranno essere assunte.

È necessario pervenire ad una formalizzazione di questi atti se si vuole consentire l'avvio operativo della SpA che comporta, da parte delle amministrazioni, l'assunzione di responsabilità formali di non poco conto e che, se non gestite entro il 31 dicembre, determinerebbero certamente conseguenze a seguito dell'entrata in vigore delle nuove normative comunitarie, soprattutto per quel che riguarda le commesse previste appunto per i lavori da avviare per il programma di riordino delle ferrovie.

Esiste quindi questa necessità ma, alla luce dell'esiguità dei tempi e delle esigenze ricordate, vorrei fornire dei chiarimenti,

alcuni peraltro già emersi all'esterno in quanto frutto del confronto, sviluppatosi contestualmente in questo periodo, con le organizzazioni sindacali. In primo luogo occorre precisare che, quanto alle ipotesi di tagli o di ridimensionamenti della rete ferroviaria, esse non riguarderanno il 1993; si è quindi in presenza di uno slittamento di un anno e ne spiegherò poi le ragioni, che non rispondono solo al fine di soddisfare determinate esigenze di carattere sindacale. La prima precisazione, quindi, è che le linee ed i servizi rimarranno invariati durante tutto il prossimo anno.

In secondo luogo, per quanto attiene all'aspetto più rilevante del piano di investimento, cioè all'alta velocità, il Governo ha dovuto operare alcune scelte di priorità. Tuttavia tali scelte determineranno solo uno slittamento del programma precedentemente approvato anche in sede parlamentare; si tratta quindi di un semplice rinvio e non dell'eliminazione di talune opere. Potremo poi discutere per verificare in che modo sia possibile limitare al minimo il rinvio in ordine al progetto dell'alta velocità, soprattutto per quel che riguarda le tratte Milano-Genova e Milano-Venezia.

Abbiamo dovuto operare queste scelte di priorità perché abbiamo seguito un metodo diverso da quello passato, che possiamo definire tradizionale, secondo il quale era importante disporre dei mezzi finanziari per iniziare un'opera e non invece avere la garanzia di disporre di quelli necessari al completamento dell'opera. Ora invece abbiamo seguito una scelta politica che si muove sull'ipotesi che si parta da dove si finisce e che occorra valutare l'opera compiuta; pertanto, nel momento in cui ordineremo alla SpA ferrovie di dare inizio alla realizzazione di quell'opera, dovranno già essere state impegnate le somme necessarie. È questa la ragione per cui nel piano di investimento si prevede un impegno quinquennale in base al quale le ferrovie dello Stato dovranno realizzare l'opera compiuta.

Peraltro, è da tenere presente anche il meccanismo del finanziamento perché, per quanto riguarda l'alta velocità, lo Stato

interviene solo per il 40 per cento: il 60 per cento è costituito da risorse provenienti dal sistema finanziario privato, dal sistema bancario. Quindi, il privato investe su opere che hanno un carattere remunerativo — almeno così viene ritenuto, in base agli accertamenti compiuti a tutti i livelli tramite gli strumenti più sofisticati —, ma il meccanismo del finanziamento è condizionato dai tempi, per cui è possibile chiedere alle ferrovie un impegno solo nella misura in cui lo Stato fin d'ora, sia pure in termini programmatici, renda disponibili le risorse del 40 per cento. Sottolineo questo punto di modo che sia chiaro, sin dall'inizio, che tra le condizioni poste dal piano che si intende realizzare, questa è senz'altro tra quelle che non possono essere messe in discussione.

Un altro aspetto che voglio pregiudizialmente evidenziare è che il Governo intende collegare il programma di riordino previsto nel piano di investimento, e quindi tradotto nei primi contratti di programma e di servizio, al riordino del trasporto locale, per cui si impegna — mi auguro entro il mese di gennaio — a presentare un progetto di riforma della legge-quadro sul trasporto locale (n. 151 del 10 aprile 1981) che, ridefinendo le competenze dello Stato per quanto attiene al riordino ferroviario, ridefinisca le competenze delle regioni, unificando a livello regionale le responsabilità, già di competenza delle regioni sul piano programmatico, con quelle finanziarie; trasferisca dal demanio dello Stato a quello regionale, anche in termini di competenza per ciò che attiene alla funzione amministrativa, le ferrovie in concessione e le gestioni governative; trasferisca altresì alle regioni anche la quota riguardante, nel contratto di servizio, il trasporto locale (tanto per intenderci, i 2.150 miliardi previsti nel piano per il 1993).

Quindi, se vengono rinviate le scelte di ridimensionamento della rete ferroviaria, ciò è giustificato dalla necessità di affrontarle nel quadro della nuova legislazione del trasporto locale. Non credo, infatti, si possa immaginare che scelte delicate, quali quelle riguardanti eventuali tagli di strade

ferrate, possano essere, non dico decise — perché questo è possibile farlo sedendosi attorno a un tavolo — ma gestite a livello centrale. Sono necessari il coinvolgimento e la responsabilizzazione degli enti locali. Del resto, per ciò che attiene al riordino ferroviario, già la legge n. 385 del 1990 ha aperto la strada del coinvolgimento delle ferrovie dello Stato (sia quelle in concessione, sia quelle governative). Poiché è su questa strada che il Governo intende procedere, il rinvio al 1993 consentirà di avviare contestualmente il processo di riordino a livello regionale, con una legge-quadro che, attribuendo diverse e maggiori competenze sia alle regioni sia agli enti locali, consentirà di realizzare quelle scelte che, in parte, erano state anticipate sollevando anche tante preoccupazioni.

L'ultima precisazione che voglio fare in termini generali riguarda il contratto di programma e di servizio. Nelle tabelle che consegno alla Commissione sono elencate, per i diversi ambiti, tutte le linee che rientrano nel programma, però senza che a margine sia definita la quota dell'intervento. In pratica vi è una voce globale, perché non è stata compiuta una parametrizzazione che, evidentemente, richiederebbe la scelta di criteri e requisiti.

Dunque, proprio perché la firma dei contratti è resa necessaria da una delibera del CIPET, il Governo si impegna, entro sei mesi, a ridefinire il contenuto del contratto di programma e di servizio, in modo da consentire anche al Parlamento di contribuire alla definizione di tali requisiti e, conseguentemente, alla parametrizzazione, la quale porterà poi ad individuare le quote di risorse da destinare ad ogni linea.

Ho voluto svolgere queste precisazioni per chiarire le ragioni per cui il Governo, mentre da una parte ritiene che sia una questione di interesse generale pervenire, nel calendario prefissato, alla formalizzazione dei diversi atti (approvazione dello statuto, concessione con l'approvazione del CIPET e relativi contratti di programma e di servizio), dall'altra, in considerazione dell'esiguità dei tempi, si rende conto, con il rinvio a determinate scelte, di offrire uno spazio ragionevole e sufficiente per rispon-

dere ad esigenze che, altrimenti, non potrebbero essere soddisfatte.

Dai documenti che ho consegnato alla Commissione credo possiate constatare che con l'atto di concessione lo Stato consente alla società Ferrovie dello Stato di esercitare il trasporto per settant'anni (sono indicate tutte le norme che regolano tale contratto).

Vi sono poi il contratto di servizio pubblico, attraverso il quale lo Stato compra dalle imprese il trasporto servizi, cioè quel trasporto di carattere sociale non remunerato dal mercato (allegato 2), e il contratto di programma, con il quale lo Stato contribuisce all'attività delle imprese con le infrastrutture, assegna alle ferrovie dello Stato i fondi pubblici per gli investimenti, sia nel settore delle infrastrutture sia in quello della tecnologia del materiale rotabile e regolamenta, con le ferrovie dello Stato, le procedure e la gestione del debito a carico dello Stato.

Concludo qui la mia introduzione e rimango a disposizione dei commissari per eventuali chiarimenti.

ANTONIO TESTA. Vi è anche il piano degli investimenti !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Nella documentazione che ho consegnato alla Commissione è contenuta una sintesi di tutti gli atti, dallo statuto al piano di investimento, e la delibera di approvazione da parte dei ministri; infatti, la sintesi ha il seguente titolo: « Attuazione della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione in data 12 agosto 1992 con la quale l'Ente ferrovie dello Stato è stato trasformato in società per azioni ai sensi e per gli effetti dell'articolo 18 del decreto-legge n. 333 del 1992, convertito con modificazioni nella legge n. 359 del 1992 ». Inoltre vi sono l'atto di concessione e i due contratti, quello di programma e quello di servizi.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole ministro. Ho l'impressione che il piano degli investimenti sia citato solo per memoria,

nel senso che non mi pare sia contenuto nella documentazione.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il piano di investimenti è un atto interno della società per azioni.

PRESIDENTE. Fino a quando non verrà dichiarato segreto di Stato, possiamo occuparcene. Desidero precisare che nella documentazione in mio possesso non vi è il piano degli investimenti.

ANTONIO TESTA. Sarebbe bene che fosse consegnato alla Commissione per consentirci di esaminarlo.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non rientra nella mia competenza. In questa sede onoro gli impegni che ho assunto e che riguardano atti che mi competono. Nel momento in cui ho posto la questione ai ministri del bilancio e del tesoro mi è stato detto che, per un criterio generale, non era opportuno... A queste indicazioni mi sono attenuto, anche perché riguardano una materia di competenza più di altri che del sottoscritto. Se la Commissione lo ritiene, può chiedere ai ministri del bilancio e del tesoro di fornire il piano, con il consenso del ministro dei trasporti.

ANTONIO TESTA. Preghiamo il presidente di assumere un'iniziativa in tal senso.

PRESIDENTE. Onorevole Testa, faccio appello alla sua lunga esperienza di direzione di questa Commissione. Mi parrebbe strano richiedere atti a ministri diversi da quelli competenti nelle materie proprie della Commissione. Al di là di questo problema puramente formale e procedurale — che definiremo con gli uffici — pongo una questione di metodo, perché la scarsità degli elementi a mia disposizione mi crea difficoltà di comprensione. Credo che vi sia qualche nesso fra un atto preliminare,

quale è il contratto di programma, e un atto conseguente, quale è il piano degli investimenti.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Conseguente è il contratto di programma!

PRESIDENTE. Il contratto di programma presuppone una convergenza fra il Governo e l'ente concessionario su una serie di obiettivi da conseguire attraverso le attività. Che questi obiettivi poi si debbano raggiungere tramite due elementi, le risorse e il piano degli investimenti, cioè l'attività, i progetti e i servizi, mi pare abbastanza chiaro; però mi risulta difficile esprimere una valutazione sul contratto di programma in assenza del piano degli investimenti. Il ministro ha giustificato ampiamente l'esigenza di disporre di tempo: le scadenze ravvicinate in qualche modo hanno portato ad individuare due fasi...

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. In termini non analitici, ma sintetici, vi sono le tabelle A e B allegate alla documentazione che ho fornito.

PRESIDENTE. Mi pare che il ministro, nella sua introduzione, abbia precisato che solo per ragioni di tempo non è stato possibile indicare una quantificazione analitica e che vi è una riserva di sei mesi entro i quali si potranno perfezionare gli atti e determinare gli investimenti in termini di risorse. Ciò dovrebbe sostanzialmente comportare l'approvazione di una specie di contenitore all'interno del quale procedere, entro sei mesi, alle varie specificazioni (se non ho capito bene, chiedo al ministro di correggermi).

Se — come ho detto — la specificazione dei singoli interventi dovrà intervenire nei sei mesi successivi, vorrei comprendere come si potrà superare la data fatidica del 31 dicembre, entro la quale si definirà un contenitore generale (ma ciò non consentirebbe di avviare le attività, come si

spera) oppure sarà possibile rendere operativi gli investimenti (ma in questo caso dovrebbe esservi un elenco preciso, dettagliato e quantificato).

Pongo questa domanda a premessa della discussione.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. In termini generali, nella documentazione che ho consegnato è contenuta la tabella dei programmi di investimento relativa ai periodi 1993-1998 e 1993-1995.

RENATO GRILLI. È il Bignami dei giornalisti!

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Nel contratto di programma ci sono 12 pagine di tabelle! Ne volete di più? Ditemi quali!

RENATO GRILLI. Il piano analitico!

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Qui ci sono dei programmi...

RENATO GRILLI. Non per altro, ma perché siamo il Parlamento! Ieri in materia di telecomunicazioni è stato così, oggi sui trasporti è così: il Parlamento non può essere umiliato! Il Parlamento ha un ruolo che viene messo fin troppo sotto i piedi!

MAURIZIO PIERONI. Pregherei la presidenza della Commissione di far svolgere gli interventi secondo l'ordine delle prenotazioni, di modo che il Governo non trasferisca il suo stato confusionale anche alla Commissione.

PRESIDENTE. Sarà fatto, onorevole Pieroni. Desidero precisare che il ministro cortesemente stava fornendo alcune precisazioni rispondendo anche a mie sollecitazioni.

MAURO SANGUINETI. L'esposizione del ministro è stata in parte esauriente e in parte meno. Quando dico che è stata in

parte meno esauriente, mi riferisco al piano degli investimenti, di cui una parte considerevole mi risulta già decisa; credo che in questa sede dobbiamo già entrare nel merito di quest'ultima per esprimerci in senso favorevole o contrario. Non mi riferisco, in questa fase, alla necessità di rivedere gli atti formali per l'avvio della SpA, perché siamo già abbastanza in ritardo. Dico al ministro che non sarei così tranquillo sul fatto che dobbiamo compiere questo adempimento entro il 31 dicembre perché altrimenti si applicherà la normativa europea. Non mi pare sia una grande motivazione, anche perché la mancata applicazione delle normative europee comporta un maggiore esborso da parte dello Stato, quantificabile nel 15-20 per cento: gli affidamenti in appalto a *general contractors* avvengono senza concorrenza e spesso questi soggetti hanno dimostrato di non essere in grado di lavorare con competenza nella realizzazione di nuove reti ferroviarie, con aggravii di costi dell'ordine di circa il 20 per cento.

Mi sarei atteso da parte del Governo un atteggiamento più attento rispetto alle spese e agli investimenti, che nel nostro paese sono molto limitati. Ci sono voci secondo cui verrebbero assegnate alla FIAT, all'ENI e all'IRI somme delle quali non si comprende il motivo, posto che, nei contratti tra questi *general contractors* e gli appaltatori, i cosiddetti rischi di impresa sarebbero già stati scaricati sui costruttori, per cui lo Stato (o le ferrovie per conto dello Stato stesso) sborserebbe somme considerevoli senza alcuna particolare giustificazione.

Credo che le indicazioni delle priorità contenute nel piano degli investimenti — che, ripeto, è già stato definito — sono in parte giustificate e in parte meno. A mio giudizio (non pretendo di avere il monopolio della verità), le tratte dell'alta velocità già previste sono sicuramente giustificate, mentre non sono giustificati i 6.030 miliardi per i nodi. Tutti sanno che neanche se cambiasse radicalmente l'organizzazione delle ferrovie dello Stato e dello Stato stesso sarebbe possibile spendere nel giro dei prossimi tre anni 6 mila miliardi nei nodi. Molti di questi soldi sarebbero

inutili, mentre sarebbe più serio completare la rete di alta velocità, non per raggiungere obiettivi campanilistici, aggiungendo questa o quella tratta, ma per fare un ragionamento di interesse nazionale, realizzando infrastrutture a sostegno del sistema e dell'apparato produttivo del paese. Non mi pare che ciò sia accaduto. Quando si cancella o si rinvia — sostanzialmente si cancella, viste le condizioni finanziarie del paese — la tratta Genova-Milano, senza neanche trovare una subordinata (come era stato suggerito), si fa un'opera che riduce, per non dire azzerà, gli investimenti già effettuati dallo Stato nel sistema portuale. Mi riferisco ai circa 400 miliardi spesi per il porto di Voltri, che sarebbero praticamente buttati via, perché senza un collegamento ferroviario tra il sistema portuale dell'alto Tirreno e le zone industriali più avanzate del paese sarà risultato inutile realizzare un porto di simili colossali dimensioni. Si dovrebbero invece creare le condizioni per dare un impulso allo sviluppo industriale del paese, di cui tutti ci riempiamo la bocca senza fare niente quando siamo chiamati a compiere una scelta (a parte la giusta esigenza di cambiare le percentuali delle varie modalità di trasporto, dato ormai acquisito).

Chiedo al ministro — diversamente voterò contro qualsiasi atto del Governo che riguardi finanziamenti di questo tipo — se non sia il caso, nei tempi previsti (non propongo di rinviarli *sine die*, ma in modo da poter introdurre significative modifiche al piano degli investimenti e quindi all'accordo di programma), di fare una riflessione sull'integrazione della rete di alta velocità sulla tratta Genova-Milano, se non totale, quanto meno parziale, per realizzare una linea rapida che attraversi l'Appennino ligure e si innesti in un punto già esistente sulle diramazioni per Milano e per Torino. Questa richiesta non comporta ulteriori oneri, in quanto i fondi possono essere sottratti ad investimenti indicati sulla carta e che prevedibilmente non verranno realizzati: mi riferisco ai nodi.

Rispetto a quanto ha detto il ministro in ordine al 40 ed al 60 per cento degli investimenti è bene che ci diciamo la

verità: l'investimento privato nell'alta velocità è garantito dallo Stato. Non sciamoci la bocca con ciò che non esiste, perché i privati non fanno altro che anticipazioni finanziarie garantite dallo Stato. Quindi sarebbe bene che la propaganda non la facessimo tra di noi. Il 40 per cento è sborsato direttamente dallo Stato in una prima fase e il 60 per cento è messo a disposizione dai privati ad un interesse concordato, sulla base di scelte operate dalle ferrovie e dal Governo, con la garanzia dello Stato: di questo si tratta e non di altro.

È possibile che, in modo conscio o inconscio, si riescano a vanificare investimenti già realizzati dallo Stato nel settore ferroviario? Mi riferisco al fatto che nel piano degli investimenti mancano le risorse per completare il raddoppio della tratta di collegamento con la Francia, vanificando i circa 600 miliardi già spesi ed inoltre facilitando da parte della Francia e della Spagna la realizzazione, contro l'interesse del nostro paese, di un collegamento con la parte italiana che a loro interessa di più. Mi domando perché queste cose, scritte nel cosiddetto *master plan*, abbiano dovuto essere cancellate o rinviate, perché a mio avviso rinviarle significa rimettere in discussione scelte che a suo tempo avevamo concordato e che erano state suggerite dalle ferrovie dello Stato. Non vorrei che ci fosse un interesse specifico anche di gruppi imprenditoriali italiani — credo non sia un mistero che la FIAT e le sue collegate siano interessate all'alta velocità e anche ad un rapporto con i francesi per la parte elettromeccanica — a creare vie ferrate di comunicazione per soddisfare grandi interessi particolari e non quelli generali del paese e del suo apparato produttivo. Non vorrei che l'inefficienza — chiedo scusa per quanto dirò — del Governo, ma soprattutto del ministro dell'industria e dell'ex ministro delle partecipazioni statali, nel non incentivare l'impresa pubblica elettromeccanica a realizzare un treno veloce, con caratteristiche d'integrazione sulla rete europea, significasse che « i signori » della Fiat (che hanno già concluso l'accordo con l'Alston

dei francesi) vogliono portare il sistema francese sul territorio italiano, attuando unicamente un'operazione di finanziamento ad imprese private nella realizzazione della rete.

Pur avendo già esposto tali considerazioni in altre circostanze — e purtroppo hanno sortito un cattivo effetto — le ho volute ripetere in questa sede per chiarire che, pur appartenendo alla maggioranza, non mi limiterò ad un dissenso verbale ma manifesterò in modo formale, in Commissione ed in Assemblea, il mio voto contrario nei confronti di eventuali provvedimenti in questione e degli altri di accompagnamento.

PINO LUCCHESI. Ci troviamo nella situazione, purtroppo non felice, dovuta ai tempi ed ai fattori politici, di dover ridiscutere una materia tanto complessa soltanto sulla base delle dichiarazioni del ministro, e non anche su una documentazione che, invece, sarebbe stato opportuno acquisire. È bene per altro ricordare che ci troviamo di fronte ad un'iniziativa del Parlamento per avviare un confronto serio con il Governo dal quale emerge la volontà (o una certa disponibilità, che auspico) di non servire un piatto di cibi precotti — secondo un'espressione molto in uso in questi tempi — bensì di ascoltare le opinioni delle varie forze politiche e dei membri della Commissione trasporti.

Rispetto alle considerazioni formulate dall'onorevole Sanguineti, vorrei aggiungere alcune mie riflessioni; la prima riguarda il tema dell'alta velocità, non dimenticando la tendenza immanente a rimettere sempre tutto in discussione. Se ad un certo momento siamo pervenuti alla determinazione di adottare, nell'interesse del paese, un programma di questo genere, la condizione è stata (e in termini politici lo è ancora oggi, anche se mi rendo conto che lo è meno in termini economici) che tale programma aveva ed ha ancora una sua validità solo se se ne promuove la realizzazione completa.

Non è un caso che il Parlamento e, quindi, la Commissione trasporti, siano tornati ad affrontare quest'argomento in un

secondo momento, non dimenticando che le scelte si debbono concentrare sui dati del mercato, il quale, come spesso accade, trova forme di adattamento e d'integrazione.

La seconda considerazione riguarda una polemica vecchia e nuova allo stesso tempo, che si è riproposta negli ultimi tempi, circa la necessità di un generale riordino del sistema delle ferrovie italiane, con particolare riferimento — argomento cui ha accennato anche il ministro — agli interventi dispersivi, privi di una visione d'insieme, adottati in passato.

L'onorevole Sanguineti ha sottolineato varie esigenze ed io ne richiamerò una che, dal nostro punto di vista, ha una valenza di ordine generale: avremmo auspicato — ed auspichiamo ancora oggi — che le modalità che si seguiranno per la definizione dei temi dell'alta velocità siano applicate a tutte le altre questioni; mi riferisco, cioè, alla necessità di riuscire a stabilire un termine certo, visto che la situazione si trascina ormai da tempo.

In terzo luogo, continuando ad agitare sullo sfondo di una discussione molto parziale e frammentata la questione del mercato, che regola tutto ed il contrario di tutto, ho sentito parlare — sembra che se ne faccia cenno anche in documentazioni ufficiali — di un concreto programma di dismissioni delle ferrovie al fine di realizzare un quadro di riferimento innovativo al quale dovrebbero collaborare, secondo le rispettive responsabilità, regioni, comuni ed enti locali. Come ha più volte dichiarato l'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie e secondo quanto ci è stato riferito non più tardi di ventiquattro ore fa, si tratterebbe di offerte di carattere specifico, in qualche misura collegate al programma Metropolis del comune di Roma, per la realizzazione di 300 chilometri di strade ferrate per percorsi metropolitani o qualcosa di analogo.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FRANCESCO BARBALACE

PINO LUCCHESI. Si tratta, signor ministro, di una questione non secondaria

sulla quale rischiamo di scrivere un'ennesima pagina del libro dei sogni se non teniamo conto in modo realistico della situazione complessiva del bilancio non soltanto dello Stato, ma anche delle regioni e degli enti locali. Questo programma rischia di non realizzarsi e, dal nostro punto di vista, nasconde un proposito molto pericoloso, cioè la riproposizione pura e semplice, senza reali alternative, della dismissione di tratti di strada ferrata. Peraltro un dato non positivo per le nostre aree urbane, che il futuro certamente dimostrerà, è che ogni chilometro di strada ferrata dismesso costituisce un atto di indebolimento del tessuto connettivo della società.

Credo sia senz'altro da condividere, a condizione che non d'indebolisca la struttura, una visione d'insieme del problema, che non riguardi il segmento delle ferrovie, ma il settore trasporti locali nel loro complesso. Anche in questo caso però, signor ministro, dobbiamo stare attenti a non immaginare qualche scorciatoia che poi ci possa mettere di fronte a situazioni non più reversibili.

Abbiamo affermato mille volte — e lo diremo anche in questa occasione — che una delle condizioni basilari è il riequilibrio complessivo del sistema dei trasporti del nostro paese, recuperando nei confronti della strada ferrata quote importanti del traffico su gomma, il che costituisce anche uno degli obiettivi del piano sull'alta velocità. Da questo punto di vista, però, non si spiega la scelta compiuta dall'Ente ferrovie dello Stato relativa all'acquisto di quote di società di trasporto su gomma, che si pone chiaramente in contrasto con le indicazioni ripetutamente espresse dal Parlamento.

Passo ora all'ultima considerazione su un tema la cui essenzialità è stata sempre richiamata (anche nei giorni scorsi) e sul quale lungamente si è sviluppato un confronto nell'ambito della nostra Commissione tra noi e il suo predecessore professor Bernini. Al fine di svolgere compiutamente un ragionamento d'insieme, che non sottovaluti le situazioni a cui mi sono riferito all'inizio del mio intervento, si

rende necessario affrontare il problema dei problemi, ossia quello dei trafori, immaginando anche soluzioni innovative sotto il profilo finanziario. Purtroppo questa tematica, faticosamente ma inevitabilmente, è caduta nel dimenticatoio, mentre invece la sua soluzione è essenziale non solo perché bisogna « andare in Europa » - scusate se ripeto anch'io la solita tiritera -, ma anche perché oggettivamente l'alta velocità e il processo di velocizzazione dell'intero sistema dei trasporti, che interessa i passeggeri e le merci, rischia di morire prima ancora di nascere. Ciò vale tanto più se non si soddisferanno contemporaneamente le esigenze di carattere strutturale, ossia le modalità reali attraverso le quali collegare il sistema italiano con quello europeo.

PRESIDENTE. Poiché alle 17,30 avranno luogo votazioni in Assemblea, saremo sconvocati. Dopo gli interventi svolti fino a questo momento mi rendo conto che l'invito a contenere in un tempo limitato le proprie considerazioni può risultare antipatico ai numerosi colleghi iscritti a parlare.

Attualmente non siamo in condizione di determinare un calendario per i prossimi giorni, perciò, considerato il rilievo rivestito dall'audizione odierna, peraltro molto attesa dalla Commissione, affido al buon cuore dei colleghi - mutuando l'espressione del presidente della Commissione - la capacità di restringere i tempi dei propri interventi.

MAURIZIO PIERONI. Signor presidente, intendo soffermarmi in particolare su due aspetti, il primo di carattere procedurale, l'altro concernente le questioni sollevate dai colleghi Sanguineti e Lucchesi.

Quanto all'aspetto procedurale, ricordo al ministro ed al sottosegretario Corsi che il Governo non si è assunto l'impegno a riferire in Commissione: ripeto, non è assolutamente così, in quanto esiste una risoluzione votata dalla Commissione, e accettata dall'esecutivo nella persona del sottosegretario Corsi, che implica per il Governo la sottoposizione alla nostra Com-

missione dell'atto di concessione, del contratto di programma e di quello di servizio per l'espressione del relativo parere.

Al di là dell'eventuale sconvocazione della riunione alle 17,30, è assolutamente improponibile - se non vogliamo scadere nella considerazione dei cittadini che si interessano seriamente ai nostri lavori - pensare che questa Commissione possa esprimersi entro il 31 dicembre. E se rispettissimo la scadenza non avremmo lavorato seriamente perché, oltre tutto, il materiale a disposizione è (evito di pronunciare parole a commento!) esiguo, quanto meno risulta più scarso di quello a disposizione dei giornalisti!

Tutto ciò non pone la Commissione in condizioni di lavorare seriamente per esprimere i pareri richiesti. Tra gli atti ricevuti questa sera ne ho letto uno solo, sia pur in fretta: ebbene, il contratto di servizio sancisce che entro il 30 giugno tale contratto verrà rivisto. Che giudizio possiamo esprimere?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* È quello che vi avevo detto.

MAURIZIO PIERONI. Se ciò pregiudicherà le date e le scadenze la colpa non sarà certamente nostra. Ribadisco che la risoluzione da noi approvata il 19 novembre è stata accettata dal Governo: non è colpa nostra se soltanto oggi, a due giorni dall'insediamento del consiglio di amministrazione della nuova società per azioni, il Governo si presenta in Commissione!

Mi sia consentito un brevissimo commento generale. Ci troviamo di fronte ad una situazione paradossale perché stiamo per attivare una società per azioni, più o meno con il consenso di tutti - dico più o meno con il consenso di tutti perché ne avevamo accettato la logica -, la quale, nonostante sia priva di azioni e di organi di amministrazione, ha già individuato una politica di impresa, illustrata più volte dall'avvocato Necci. Al contrario, il Governo non ha ancora identificato una politica, limitandosi ad avallare semplicemente le scelte della società in una logica di impresa.

Tra gli atti che non ci sono stati sottoposti vi è anche la direttiva dei ministri alla futura società per azioni, in cui si dice chiaramente di realizzare gli *intercity*, l'alta velocità e di tagliare tutto il resto! In proposito, voglio citare alcuni dati elementari relativi ai chilometri di rete per diecimila abitanti: Italia 2,8, Belgio 3,5, Danimarca 4,6, Grecia 3,2, Francia 6, dal che si evince che siamo il paese più arretrato d'Europa dal punto di vista della capacità di servizio ferroviario. A fronte di tale situazione si parla solo di dismissioni e di tagli. Certo, i tagli non verranno effettuati a partire dal 1993, ministro Tesini! Credo che nessuno sia così sprovvisto da pensare che questi possano scattare immediatamente; si tratta di depotenziare alcune linee ferroviarie per poterle eliminare nel 1994. Bisogna in sostanza canalizzare le risorse in un settore a domanda privilegiata, il che è estraneo alle esigenze avvertite dal nostro paese.

Dopo aver insistentemente contestato i dati sull'appetibilità del progetto dell'alta velocità, rispetto al quale alcuni ne sostengono l'inevitabilità, al contrario di quanto affermano altri, ho voluto compiere alcuni viaggi, in seconda classe, con un biglietto normale. Vi invito a viaggiare in seconda classe sulla tratta Reggio Calabria-Roma a bordo dell'*intercity* n. 564 al quale, per essere uguale ad un treno indiano degli anni cinquanta, mancano solo i viaggiatori sul tetto! I viaggiatori che si servono di quel treno sono stipati come sardine anche tra i vani esistenti tra una carrozza e l'altra, in posti dove, se lo scambio salta, vengono tagliate le gambe! Si viaggia in condizioni delinquenziali nel nostro paese! Occorre quindi raddoppiare la linea normale perché, senza ricorrere alle statistiche, si vede ad occhio nudo che quella non è un'utenza privilegiata!

Il collega Sanguineti, pur avendo usato un tono un po' troppo da « collegio », ha detto cose sensatissime che non sono però relative alla questione dell'alta velocità. Egli, infatti, ha parlato del collegamento Genova-Milano in funzione del porto di Voltri e del retroterra che un porto deve avere in termini di trasporto merci. Se il

problema è in questi termini, dico subito che, pur non sapendo dove abbiamo lasciato scudo e cavallo bianco, noi verdi partiamo subito lancia in resta. Sta di fatto, però, che il progetto alta velocità non si occupa minimamente delle merci, non prevede alcun collegamento con il porto, non ha nulla a che fare con Voltri. È un'altra cosa, cioè una risposta ad una domanda passeggeri elitaria.

Ho l'impressione che ai colleghi sfugga quanto nel paese si stia verificando proprio attraverso il progetto dell'alta velocità così come viene maturando. Come ha giustamente sottolineato il collega Sanguineti, la verità è che stiamo ponendo in essere — non solo sul piano strutturale dei trasporti, ma con un coinvolgimento economico molto più vasto — un rapporto preferenziale con la Francia all'interno della dialettica tra i paesi della Comunità, con la mediazione di alcuni grandi gruppi industriali.

Sono forse cose di poco conto da risolvere con questi fogliettini? Stiamo svolgendo un dibattito sulle posizioni che il paese deve assumere a proposito di un asse strutturale, qual è quello dei trasporti, rapportandosi con gli altri paesi della Comunità europea. Si tratta di questione che abbisogna del dovuto approfondimento parlamentare e delle dovute indicazioni della Camera. Il Governo non può continuare a trattarci in questo modo, né noi possiamo tollerarlo oltre.

UGO BOGHETTA. Non è possibile chiederci di essere sintetici quando il Governo, per alcuni atti dovuti è in ritardo di uno o due mesi rispetto ai limiti previsti dalle leggi e dalle delibere del CIPE. Per creare l'organismo dirigente della società per azioni Ferrovie dello Stato ha utilizzato tutto il tempo che ha voluto: mi sembra perciò assurdo chiedere alla Commissione di stringere i tempi.

Personalmente limiterò il tempo del mio intervento, ma non penso che noi si possa oggi dare al Governo la possibilità di firmare quegli atti. Dal momento che è in ritardo di almeno un mese nella creazione dell'organismo dirigente, vale a dire nel-

l'individuazione di tre o cinque consiglieri di amministrazione all'interno delle ferrovie dello Stato, può ben aspettare anche uno o due mesi che il Parlamento decida sui soldi da trasferire alla società per azioni.

Anche se lavoriamo fianco a fianco con i colleghi del gruppo verde, devo far notare una scorrettezza: l'avvocato Necci ha tenuto due giorni di seminario con le associazioni ambientaliste e con i verdi rappresentati in Parlamento. Mi piacerebbe capire perché l'avvocato Necci, che in altra occasione ha risposto di no a chi gli chiedeva di venire in Parlamento, abbia deciso di tenere questo seminario. Mi chiedo: in che paese siamo? La risposta la so già: siamo in questo paese!

Entrando nel merito e limitandomi a indicare per sommi capi i vari temi, vorrei richiamare l'attenzione del ministro sulla questione del patrimonio, in particolare sul suo trasferimento e sulla sua entità. È stato dato in appalto alla Fiat il catasto delle ferrovie di cui nessuno sa niente, per un importo che sette anni fa era di 140 miliardi e che oggi non è dato sapere quale sia. Da mesi ho presentato un'interpellanza e non ho ricevuto risposta. E non dimentichiamo che quello dell'alienazione del patrimonio è sicuramente un grande problema, soprattutto se si considera che esso viene trasferito non ad un'ente economico ma ad una società per azioni.

A proposito delle priorità mi chiedo come se ne possa stabilire qualcuna quando non sappiamo quanto effettivamente costi l'alta velocità. Se il ministro ci dicesse, ad esempio, quale sarà l'onere per il progetto alta velocità per la linea Torino-Napoli, potrei anche capire. I numeri esistono, ma sono mere cifre che non indicano i costi reali. Noi non sappiamo quali saranno, ma non lo sapete neppure voi. In questo contesto, quali sono le priorità? Se sommiamo gli ottomila miliardi previsti ai seimila destinati ai nodi, abbiamo quindi cimila miliardi, cioè la metà di trentamila, ma questi, per l'appunto, sono soltanto numeri. La conoscenza esatta della destinazione dei fondi ci permetterebbe, tra

l'altro, di verificare se davvero lo Stato contribuirà per il 40 per cento ed i privati per il 60.

Desidero riferire alla Commissione anche di un intervento di ieri dell'architetto Pera, nel corso del quale ha affermato che i progetti per l'alta velocità sono inaccettabili, addirittura penosi. Questo è quanto sostiene il Ministero dell'ambiente. Francamente mi sembra che di ciò si debba discutere.

Il ministro ha detto, inoltre, che bisogna concludere le opere avviate. Siccome ciascuno di noi considera quanto avviene nella propria regione, mi sono informato per la mia ma non sono riuscito a capire se, come e quando verrà completata la tratta Bologna-Verona.

Concludo con un breve cenno alla questione del personale. I sindacati chiedono la rete unica per cui a mia volta chiedo: rimarrà la rete unica? Considerato il processo di « societizzazione » previsto con la trasformazione in società per azioni – si ipotizza, infatti, una società per il settore commerciale diurno, una per quello commerciale notturno, una per il turismo ed altre ancora – esiste anche un contratto unico? Da ultimo vorrei sapere quanti soldi siano destinati alla soluzione del problema degli esuberanti e come ci si intenda comportare per quella parte che eventualmente non disponesse di fondi.

FRANCESCO MARENCO. Come molti colleghi hanno detto – ed io concordo sulle loro osservazioni – i ritardi del Governo non possono ricadere sui lavori e sulle decisioni della Commissione.

Fatta questa premessa ed entrando nel merito della relazione del ministro, ricordo che egli ha parlato delle priorità e della necessità di completare i lavori in corso e che ha detto – mi corregga se sbaglio – « si parta dove si finisce ». Il collega Sanguineti ha spiegato con precisione le ragioni per le quali esistono alcune necessità ed alcune priorità. Io condivido in pieno il suo ragionamento ed aggiungo, a proposito della necessità di ultimare le tratte in corso, che occorre innanzitutto completare la tratta Genova-Ventimiglia, altrimenti

saranno vanificati tutti gli sforzi a suo tempo fatti con lo stanziamento di oltre 600 miliardi, per altro già spesi. Una delle priorità, dunque, è proprio quella del completamento della tratta Genova-Ventimiglia. E il discorso, come spiegava bene il collega Sanguineti, non è campanilistico perché investe problemi più ampi di quelli regionali.

Senza entrare nel merito dei progetti per l'alta velocità, a proposito dei quali comunque ho le mie idee, visto e considerato che il problema deve essere in qualche modo affrontato, vorrei ricordare che lei si è soffermato sulle linee Milano-Venezia e Milano-Genova. Io preferirei che si parlasse della Genova-Milano-Venezia perché tale tratta è, a mio avviso, ancor più importante delle altre due. Lei, signor ministro, ha detto testualmente che è bene non comportarsi come in passato: iniziare cioè i lavori di tante tratte per non concluderne nessuna (in proposito, è sufficiente vedere quale fine abbia fatto quella di Ventimiglia).

Si vuole terminare la tratta ferroviaria che arriva a Venezia? Benissimo! Si inizino allora i lavori partendo da Genova! Non vedo, infatti, per quale motivo essi debbano cominciare partendo da Milano, considerando cioè come prioritari i lavori per la tratta Milano-Venezia, rinviando dunque quelli riferentesi alla tratta Milano-Genova, che definirei piuttosto come la tratta Genova-Milano-Venezia.

Come ha già avuto modo di dire prima di me un collega intervenuto, ciò ci consentirebbe, tra l'altro, di riprendere il discorso relativo agli interventi e agli stanziamenti dello Stato a favore della portualità genovese (in particolare mi riferisco a quelli per il porto di Voltri).

Condivido le osservazioni fatte poc'anzi dal collega Pieroni, anche se debbo aggiungere che è stata prevista la possibilità — nella quale io credo — che quella tratta sia percorribile di notte da treni merci.

A differenza del collega Sanguineti, io non faccio parte della maggioranza, per cui il mio voto sarà contrario a tutti gli atti del Governo; debbo tuttavia chiederle, signor ministro, che in particolare da parte

sua si tengano presenti non soltanto le ragioni espresse in questa sede, per evitare che si verifichi quanto purtroppo si paventa e cioè che le priorità vengano individuate non sulla base di interessi della nazione ma di gruppi privati.

ANTONIO TESTA. Premetto che sono d'accordo sulla richiesta di terminare le opere già finanziate ed iniziate. È tempo, infatti, di invertire quanto è avvenuto finora in Italia: molte opere sono state iniziate per accontentare un po' tutti. È accaduto così che il loro costo sia aumentato cinque volte senza che però le stesse fossero completate. Sottolineo e ribadisco questo aspetto, anche se mi rendo conto che ciò creerà qualche scontento: d'altra parte non si può accontentare tutti iniziando opere dappertutto!

Vorrei poi pregare il ministro di farci avere un promemoria sulla questione concernente il finanziamento dell'alta velocità. Finora siamo stati costretti a procurarci informazioni attraverso amicizie, conoscenze e via dicendo; è dunque tempo che si conosca l'effettivo funzionamento del meccanismo.

Poc'anzi il mio compagno di partito, onorevole Sanguineti, ha dato una sua interpretazione su ciò che sta accadendo per l'alta velocità. Ma se questo rispondesse a verità evidentemente ci troveremo dinanzi ad un mezzo imbroglio, con una finta partecipazione ai finanziamenti (e dunque al rischio) da parte dei privati e ad una effettiva accensione di un mutuo garantito.

MAURIZIO PIERONI. È così!

ANTONIO TESTA. Non dico che sia solo così, ma certamente è anche così!

Il ritorno dei finanziamenti per l'alta velocità è anche legato alla redditività della linea. Ed è per questo che vorrei conoscere il piano reale che, tra l'altro, se le informazioni che ho sono esatte, è stato studiato dai tecnici del *Crédit Lyonnais*.

In altre parole, si tratta di appurare quali linee verranno finanziate. Non vi è dubbio, per esempio — tanto per citare un

dato —, che la tratta Milano-Napoli sia considerata la linea più redditizia, perché su di essa si sviluppa oltre un terzo dell'intero traffico ferroviario nazionale.

L'attuazione dell'alta velocità può, in effetti, determinare un ritorno finanziario tale da coprirne i costi. Per la tratta Genova-Milano-Venezia-Trieste (se l'onorevole Sanguineti si trova a Genova ed io a Trieste, è evidente che abbiamo lo stesso interesse ad un finanziamento di tale tratta), sulla base di informazioni non ufficiali, risulta che essa non possa assolutamente essere considerata redditizia.

Occorre che lo Stato attui un tipo di investimento senza tuttavia attivare il meccanismo secondo il quale i privati partecipano, sì, all'onere nella misura del 60 per cento, ma con la certezza, grazie a studi compiuti in termini di programmazione, che la linea risulterà redditizia e che quindi il loro impegno verrà compensato.

Sono assolutamente d'accordo sul fatto che la linea Genova-Milano-Venezia-Trieste sia strategicamente importante, in quanto collega la Spagna, la Provenza e l'Italia ai paesi dell'est. Si tratta pertanto di un investimento che ha un ritorno, in termini di politica strategica, più per il futuro che per l'immediato, in ordine ai finanziamenti anticipati dai privati. Abbiamo dunque due logiche finanziarie diverse, che vanno esaminate e approfondite con ottiche diverse e senza perdere di vista la realtà.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

ANTONIO TESTA. Insisto dunque sulla necessità di avere un promemoria chiaro sui meccanismi di finanziamento, nonché sulle previsioni di redditività delle linee.

Nel nostro paese, appena i camionisti scendono in sciopero, si riuniscono le Commissioni parlamentari nelle quali intervengono, più o meno allarmati e preoccupati, i ministri *pro tempore*.

Nel caso in ispecie abbiamo più volte fissato la nostra attenzione sul problema dei valichi. Il nostro è un paese chiuso ai valichi! Lo dico con riferimento all'intera

politica del trasporto delle merci, agli accordi internazionali, nonché alle politiche di inserimento produttivo dell'Italia nel contesto europeo. Dalla breve documentazione che lei, signor ministro, ha consegnato alla Commissione risulta che la politica del trasporto delle merci non è stata finanziata, a mio avviso, in modo adeguato. L'ex ministro Bernini ci disse, a suo tempo, che per il valico del Brennero era stata fatta una previsione di diecimila miliardi. Dobbiamo adesso registrare la previsione di 860 miliardi per il prossimo anno e di un finanziamento quinquennale di 4.300 miliardi per valichi, raccordi e via dicendo. Da qui l'impossibilità, a mio giudizio, di « aprire » i valichi.

La pregherei pertanto, signor ministro, sempre che lei non sia in grado di darci qualche notizia oggi stesso, di farci sapere quanto prima quali siano le scelte fatte. Mi risulta per esempio che, non tanto per colpa nostra quanto per la difficoltà dei rapporti internazionali, non sia stata ancora compiuta una scelta sulla politica dei valichi. Quella, famosa, relativa al raddoppio del valico del Brennero (attraverso il quale si arriva in Germania) pare sia bloccata perché non si riesce ad ottenere il consenso dell'Austria. Risponde a verità quanto ho appena detto?

Concludendo, chiedo di conoscere quale sia esattamente la situazione della politica dei valichi: un aspetto — questo — fondamentale e di cui non possiamo accorgerci solo quando si verificano, in occasione di scioperi, lunghe file di camion. In altre parole, dobbiamo sapere quali siano le scelte fatte realmente e non dunque quelle ipotetiche, dal Governo e dalle ferrovie per risolvere i diversi problemi.

GIORDANO ANGELINI. Non è mia intenzione aggiungere alcunché alle considerazioni fatte dai colleghi Pieroni e Bogghetta con riferimento alla risoluzione approvata circa un mese fa. Tuttavia vorrei dire al Governo, in particolare al ministro Tesini, che con il suo reiterato atteggiamento si assume una grave responsabilità; aggiungo — se mi si consente l'osservazione — che vi scorgo anche una certa dose di arroganza. Dico questo perché la nostra

Commissione chiede soltanto di esprimere il proprio parere nel momento in cui si trasforma in società per azioni l'Ente ferrovie dello Stato e nel momento in cui si compiono atti fondamentali. Infatti l'atto di concessione ed il contratto di servizio, come ella sa meglio di me, signor ministro, stabiliscono una serie di adempimenti, per cui non è un caso che chiediamo di discutere su taluni argomenti, anche perché siamo di fronte ad un ente che propone di sopprimere alcune linee e di comprare diverse società di trasporto su gomma. In questi mesi abbiamo registrato numerose proposte del genere e non siamo stati ancora in grado di affrontare questo tema in Commissione.

Noi chiediamo di discutere (lo abbiamo affermato con chiarezza nella risoluzione approvata all'unanimità) orientamenti, criteri ed indirizzi politici al fine di esercitare la funzione che il Parlamento deve assolvere. Se paradossalmente seguissimo la strada proposta dal ministro, il quale ci ha detto che il Governo non ci fornirà il piano delle opere, il Parlamento non potrebbe più discutere in materia di trasporti; se, per ipotesi, l'ANAS fosse trasformata in società per azioni saremmo costretti ad ignorare il fatto. Desidero chiarire questo aspetto della questione che è fondamentale per noi.

Ritengo che l'orientamento prevalente della Commissione sia quello di far trasportare alle ferrovie più merci e più persone. È dal 1987, come poc'anzi accennava il collega Testa, che discutiamo della questione dei valichi di frontiera e quando puntualmente i camionisti indicano lo sciopero, ci dite che state studiando la questione. Vogliamo approfondire tutte le questioni, anche quella riguardante la quadruplicazione degli assi ferroviari che sono stati realizzati seguendo un criterio che non condividiamo; noi, ad esempio, adottiamo quello della saturazione, considerando la ristrettezza delle risorse a disposizione.

Comprendiamo benissimo che una società per azioni debba rispondere alle logiche aziendali, però il riequilibrio del territorio non può essere slegato dal piano

dei trasporti che non ci volete fornire in quanto dite essere atto interno. Vogliamo discutere perché, quando si parla di completamento delle linee (qualche collega ha fatto l'esempio della linea Genova-Ventimiglia), si dimentica che nelle città si adottano misure quali la circolazione delle autovetture a targhe alterne, o le *pool car*, mentre le ferrovie propongono di sopprimere alcune tratte. Mi sembra che il compito del Parlamento sia quello di discutere questioni decisive (quale il trasporto delle merci su gomma o su rotaia) per l'economia del nostro paese.

Signor ministro, mi sono soffermato molto sinteticamente su alcuni temi per darle l'idea di ciò che intendiamo fare. Recentemente è stata approvata una mozione che impegnava il Governo a presentare in tempi brevi il piano delle ferrovie perché le competenti Commissioni potessero svolgere un esame preliminare, ma se tali atti non ci verranno consegnati, non si capisce quale contributo potremo dare. Sono d'accordo con il collega Pieroni nel dire che quanto meno occorre esaminare e discutere tale piano, purtroppo però questa opportunità non ci è data. Nel momento in cui firmerete quegli accordi vi assumerete una grave responsabilità (non mi pare infatti che la situazione sia estremamente semplice) e tutto diverrà più difficile perché l'azione del Parlamento sarà inevitabilmente più lenta.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 20,30, ora in cui è previsto il termine dei lavori dell'Assemblea, dove stanno per aver luogo votazioni qualificate.

La seduta, sospesa alle 17,30, è ripresa alle 20,30.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione. Comunico che, essendo iscritti a parlare ben nove oratori, e considerando l'ora tarda, dopo una giornata faticosa per tutti (almeno per chi partecipa da questa mattina ai nostri lavori) ogni intervento non potrà superare i cinque minuti.

MATTEO PIREDDA. Cercherò di contenere l'intervento nell'ambito del tempo

concessoci dal presidente anche se, non avendo avuto modo di leggere la documentazione che ci è stata consegnata questo pomeriggio, non è assolutamente facile coordinare le osservazioni in tempi così ristretti.

La tabella A, che prevede una spesa complessiva di 38.750 miliardi, si riferisce agli interventi previsti per il quinquennio 1993-98, mentre la tabella B, che prevede una spesa complessiva di 25.500 miliardi, si riferisce agli interventi previsti per il triennio 1993-95.

Per brevità posso dire di condividere la filosofia generale della documentazione che ci è stata fornita, che si rifà a tutte le discussioni svoltesi in questa Commissione, relative all'esigenza di ristrutturare il sistema ferroviario italiano nel quadro di una politica di riequilibrio complessivo del sistema dei trasporti. Ora, tenendo conto che l'alta velocità riguarda soltanto una parte del paese, sia pure importantissima come il centro nord, la velocizzazione dovrebbe riguardare quelle zone del paese nelle quali l'alta velocità non è prevista.

Dall'elenco allegato alle tabelle A e B ho rilevato, non senza disappunto, che l'unica regione nella quale non sono previsti per le linee ferroviarie interventi né di completamento, né di raddoppio, né di velocizzazione, è purtroppo la Sardegna. Sono un deputato nazionale, come recita la Costituzione, ma non posso certo dimenticare che la regione da cui provengo fa parte della nazione; pertanto, così come altri colleghi hanno parlato, ad esempio, della Genova-Milano o di altre tratte ferroviarie, anch'io posso riferirmi, all'interno del quadro generale dei problemi, ad un ambito particolare del territorio.

Resta meraviglia che su una spesa complessiva di 25.500 miliardi, prevista per il triennio 1993-95, non ci sia alcun riferimento a tratte ferroviarie riguardanti la Sardegna, la cui velocità media — ricordo — è di appena 52 chilometri orari, a causa della struttura della rete ferroviaria, dei raggi di curvatura troppo stretti, delle pendenze e così via.

PINO LUCCHESI. È colpa della Sardegna allora, non delle ferrovie!

MATTEO PIREDDA. La causa di tutto ciò è che le ferrovie sono state strutturate nel secolo scorso e nessuno mai ha pensato ai necessari ammodernamenti.

Nel programma sono previsti interventi per la risagomatura delle gallerie, per l'aggiustamento dei tracciati, per il raddoppio di alcune tratte, e così via. Quello che si chiede per la Sardegna, pertanto, è la rettifica dei tracciati.

Il ministro ha fatto bene ad esprimersi in favore del completamento delle opere iniziate (si tratta di una saggia politica) piuttosto che disperdere le forze in innumerevoli interventi sul sistema ferroviario del nostro paese. Da ben venti anni è in fase di attuazione un intervento definito in tutti i precedenti piani di ammodernamento delle ferrovie, relativo al raddoppio della tratta Cagliari-Porto Torres. Dal momento che l'elettrificazione dell'intera linea non è stata completata, neppure i 20 chilometri della tratta Cagliari-Decimomannu sono utilizzati.

Al ministro chiedo che nel programma sia inserito il raddoppio e l'elettrificazione della tratta, peraltro la più frequentata, Cagliari-Oristano di 50 chilometri. Senza questo intervento il progetto governativo è assolutamente inaccettabile non solo per me ma per tutte le istituzioni della mia regione. (*Rumori*).

Sono costretto a chiedere la solidarietà dei colleghi di tutti i gruppi, perché in questo modo...

Posso ammettere che il presidente si distraiga, come faceva prima egregiamente, mentre non gradirei che a sua volta distraesse il ministro, al quale è diretto il mio intervento.

PRESIDENTE. Richiamavamo la nostra attenzione su quanto lei andava dicendo.

MATTEO PIREDDA. È sempre così.

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, la prego di concludere il suo intervento poiché il tempo a sua disposizione è scaduto.

MATTEO PIREDDA. Devo recuperare il tempo nel quale lei si è distratto ed ha distratto il ministro. Credo, signor ministro, che sia assolutamente necessario che il Governo si assuma l'impegno di far ratificare il programma includendovi il completamento del tratto funzionale del raddoppio da Cagliari fino ad Oristano (non dico fino a Porto Torres), in modo da valorizzare gli interventi effettuati. Solo in questo modo la Sardegna potrà sentirsi inserita in un quadro di interventi tesi ad ammodernare il sistema ferroviario. La Sardegna non ha, a fronte dei 6 mila chilometri della nazione, un solo chilometro di autostrade; l'unica strada che da Cagliari porta verso il nord è intasatissima ...

PINO LUCCHESI. La Carlo Felice.

MATTEO PIREDDA. Ormai anche il capogruppo conosce bene la Carlo Felice, perché sono purtroppo costretto a parlare sempre delle stesse cose.

GIORDANO ANGELINI. La conosciamo perché tutti andiamo in Sardegna.

MATTEO PIREDDA. Voi andate nelle zone di vacanza. Arrivate in aereo...

GIORDANO ANGELINI. No, percorriamo la Carlo Felice in automobile.

RENATO GRILLI. Conosciamo anche le ferrovie.

GIORDANO ANGELINI. Sono andato da Alghero a Sassari in treno. È come viaggiare in India.

MATTEO PIREDDA. È peggio, sembra di stare nell'India precoloniale. Le rivolgo dunque, signor ministro, una preghiera vivissima affinché faccia correggere il programma inserendovi il completamento di questo intervento funzionale sul tratto Cagliari-Oristano.

PRESIDENTE. Prima di darle la parola, onorevole Gualco, le ricordo che ha a disposizione cinque minuti.

GIACOMO GUALCO. Farò il possibile, anche se si tratta di un discorso piuttosto difficile. Ho tentato di leggere il documento consegnato oggi pomeriggio, trovandolo abbastanza contraddittorio. I poteri assegnati alla futura società per azioni Ferrovie dello Stato e, in particolare, all'amministratore, mi sembrano sufficientemente vasti. La premessa prevede, da parte dei ministri che rappresentano l'azionista, l'approvazione del bilancio preventivo 1993 e, soprattutto, del piano triennale di dettaglio per il periodo 1993-1995 (per il sistema alta velocità l'indicazione di 8.250 miliardi), inclusivo del piano degli investimenti esteso al 1997-1998 che indica, al contrario, la ripartizione delle priorità all'interno del sistema. È singolare che in un piano triennale si indichi il complesso delle questioni ed in quello quinquennale quelle prioritarie e di dettaglio.

È necessario avviare l'alta velocità sul presupposto di poterla realizzare completamente per fornire al paese un sistema compiuto, ma sarebbe singolare se tale impostazione significasse (non sono sicuro di aver compreso bene) che nei tre anni si accumulerebbero gli stanziamenti delle somme che saranno spese non nei cinque, ma nei sette anni di durata di questo programma. Leggendo infatti la parte relativa alla realizzazione del programma si evince con chiarezza, caro ministro, che esso verrà completato ed attuato (come è previsto nella generale tabella B) entro il duemila.

È allora significativo, politicamente rilevante, che si intenda iniziare opere da portare a compimento, ma occorre anche spiegare come. Mi permetto di dire questo — il ministro vorrà consentirmelo — non per fare il campanilista (me ne guardo bene), ma perché in Liguria siamo toccati in vario modo da problemi relativi ai trasporti di mare e ad una portualità efficiente che deve riprendere a funzionare (il ministro su questo sta lavorando con

notevole impegno). Vi sono problemi enormi, dei quali abbiamo discusso in altra sede, a proposito delle privatizzazioni; siamo la zona del paese con il maggiore tasso di disoccupazione e, quel che è più grave, di inoccupazione giovanile.

MATTEO PIREDDA. La Liguria ?

GIACOMO GUALCO. Sì, la Liguria, se valgono le statistiche. Anche a me è dispiaciuto molto doverlo constatare, caro Piredda. Ciò si verificherà ancora di più nel corso dei prossimi giorni e dei prossimi mesi.

MAURIZIO PIERONI. Ma non è un discorso campanilistico !

GIACOMO GUALCO. Mi pare che tutti abbiamo parlato di occupazione quando abbiamo discusso di privatizzazioni; o forse vi è qualcuno che ne ha parlato di meno e si chiama fuori da tale discorso ? Basta saperlo.

PRESIDENTE. Onorevole Gualco, la prego, vada rapidamente avanti.

GIACOMO GUALCO. Andrò avanti per quel che posso, signor presidente, se lei me lo consentirà, atteso che non ho l'onore di far parte di questa Commissione. Sento però il dovere di dire ai colleghi ...

PRESIDENTE. Siamo noi che ci sentiamo onorati della sua presenza.

GIACOMO GUALCO. ...che fanno parte della Commissione talune cose. Nel 1989 era stata avanzata una richiesta al Ministero dei trasporti per avere in concessione la realizzazione della tratta Genova-Milano ad alta velocità. Il Ministero ha rifiutato su pressione del commissario Necci; dico questo con chiarezza perché quest'ultimo è venuto in Liguria a spiegarci quanto fosse inopportuno avere una tratta costruita e gestita privatamente. Con l'attuale politica

del Governo questo potrebbe essere un momento molto apprezzabile, da riscoprire.

Come presidente della regione Liguria ho avuto occasione di assistere alla firma di un documento in possesso di questa Commissione (così come lo è del Ministero, delle ferrovie e dell'avvocato Necci) ma che lascerò comunque agli atti, in cui si valuta come prioritaria la realizzazione di questa tratta non per un fatto campanilistico, onorevole Pieroni, ma perché ciò consentirebbe di collegare l'Italia all'Europa. Checché se ne dica, Spagna e Francia stanno realizzando il corridoio mediterraneo e lo attueranno certamente di gran lunga prima di quello Lione-Torino, consentendo un collegamento reale. Tra cinque anni qualcuno potrebbe proporre ai passeggeri che da Ventimiglia devono entrare in Italia di usare la tradotta militare con un solo binario, ancora oggi esistente. So che il ministro è molto attento al problema dei trasporti e l'Italia, attraverso l'alta velocità, dovrà essere collegata all'Europa. Verranno realizzate da Spagna e Francia le due tratte fino a Ventimiglia e, con tempi ben più lunghi, quella del Fréjus.

Devo aggiungere ancora, signor presidente, alcune questioni che ritengo importanti nell'interesse del paese; sarebbe singolare pensare di effettuare investimenti cospicui in quel di Voltri senza prevedere collegamenti ad alta velocità; ciò significherebbe (vorrei essere chiaro per tutti) trasportare le merci di notte. È questo il progetto relativo a tale tratta, documentato e da sempre sostenuto; spero che anche l'avvocato Necci lo abbia capito nel corso di questi anni di discussioni.

Mi parrebbe pertanto sorprendente azzerare la volontà di un'impresoria pubblica e privata locale — che si era posta l'obiettivo di realizzare, costruire e gestire una tratta — non affidandole la concessione ed inserendo gli interventi in un programma triennale, impinguato poi con i finanziamenti relativi al quinquennio. In questo modo si annulla fino al duemila qualunque possibilità di intervento e quindi di sviluppo per il paese, essendo il

porto di Genova l'unico di tipo europeo, come ha dichiarato la Comunità.

Desidero richiamare l'attenzione del presidente e del ministro sull'opportunità di valutare adeguatamente la situazione, anche perché esistono i mezzi finanziari necessari per iniziare e concludere i lavori. Non voglio addentrarmi nei dettagli tecnici come quello relativo alla costruzione delle gallerie che, di fatto, impediscono la realizzazione di altre tratte, ma non è possibile gestire la vicenda in questo modo.

Mi scuso con il ministro e consegno alla Commissione un documento che già qualche tempo fa la regione aveva trasmesso e che prego i colleghi di valutare nel modo più tecnico, asettico e approfondito possibile. Apprezzo molto il fatto che si esorti a fare in fretta perché il 31 dicembre e quindi l'Europa sono prossimi, ma bisogna stare attenti.

MAURO SANGUINETI. Quanto costa l'Europa?

GIACOMO GUALCO. Non sta a me dirlo. Se vale questo concetto, a maggior ragione ha valore in riferimento alla tratta di cui ho parlato.

PINO LUCCHESI. Desidero intervenire sull'ordine dei lavori.

A nome del gruppo della democrazia cristiana e dei colleghi che non sono presenti, vorrei segnalare una difficoltà: abbiamo deciso di riprendere i lavori della Commissione alle 20,30, però la complessità della materia e la stessa numerosa presenza dei colleghi prima della sospensione dimostrano che non è possibile esaurire la discussione nell'ambito di un incontro fra pochi. Intendo dire che la giornata odierna, particolarmente impegnativa e stressante, probabilmente ha determinato l'assenza di alcuni colleghi che si erano iscritti a parlare; pertanto, signor presidente, la prego di esaminare la possibilità di interrompere la seduta non appena si siano esauriti gli interventi dei colleghi.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchesi, abbiamo avuto, come lei ha detto, una gior-

nata particolarmente pesante. Comunque, fermo il principio in base al quale tutti i colleghi presenti hanno diritto di intervenire, non capisco perché, esaurita la discussione, dovremmo rinviare la seduta senza che alcuno degli assenti ci abbia rappresentato questa esigenza.

MAURIZIO PIERONI. Mi sembra un po' difficile che un assente « rappresenti »!

PRESIDENTE. A quest'ora e considerata la stanchezza, ciò può diventare facile!

Entro questa sera, dopo che i colleghi saranno intervenuti, dovremo ascoltare la replica del ministro e concludere l'audizione, che non possiamo rinviare ad altra data in considerazione dei nostri impegni in Commissione ed in Assemblea, impegni che tutti i colleghi conoscono.

RENATO GRILLI. Il fatto di condividere quanto ha detto l'onorevole Angelini ed una serie di osservazioni critiche di altri colleghi mi aiutano a contenere il mio intervento entro i limiti posti dal presidente.

Desidero solo sottolineare che il Governo troppo spesso tende a comprimere il ruolo del Parlamento. Di frequente siamo costretti a discussioni sul metodo e a fare, per così dire, i cani da guardia del ruolo del Parlamento, a volte a scapito di un confronto sul merito e di un approfondimento dei problemi relativi all'esercizio del nostro mestiere ed in particolare delle funzioni di indirizzo e di controllo sull'attività dell'esecutivo. Ciò è successo molte volte, sulla partita delle telecomunicazioni, su quella delle ferrovie dello Stato ed anche oggi: non ci è stata data la possibilità di conoscere un documento approvato dal Governo e quindi di esprimere con cognizione di causa il nostro parere. Credo che questo sia un fatto grave che denota, come ha detto il collega Angelini, arroganza e squilibrio dei ruoli; ad esso potrebbe anche corrispondere una sorta di calcolo da parte del Governo (non so cosa mi possa rispondere il ministro da questo punto di vista), il quale non informa il

Parlamento per non incorrere nel rischio di veder discusse e modificate le proprie decisioni. Probabilmente il timore deriva dal fatto che le disponibilità finanziarie sono modeste a fronte delle esigenze territoriali portate dai deputati, soprattutto di maggioranza (vi è il rischio che la coperta stretta lasci scoperti i piedi o il capo). Mi auguro che questo timore non sia il frutto di un calcolo volto a comprimere ancora una volta il ruolo del Parlamento.

Signor presidente, non voglio nascondere che mi sono trovato in difficoltà di fronte alle tabelle sintetiche, peraltro consegnate alla stampa la scorsa settimana; intendo dire che non ho compreso fino in fondo la volontà del Governo e quella dell'Ente ferrovie su una serie di questioni importanti: mi riferisco allo sviluppo dell'intera rete, ai suoi rapporti con la rete delle comunicazioni europee ed alle cosiddette trasversali (importanti dal punto di vista della rete e non solo di « spezzoni » veloci isolati).

Per questo, nel condividere alcune preoccupazioni espresse dai colleghi (in particolare dagli onorevoli Angelini e Sanguineti), desidero sottolineare talune questioni affinché vengano poste all'attenzione del Governo e dell'Ente ferrovie dello Stato.

Mi riferisco, in primo luogo, all'esigenza di valorizzare ma anche di potenziare e sviluppare l'intera rete: è un dato che voglio sottolineare perché si tratta dell'obiettivo di fondo che dobbiamo avere presente.

In seconda istanza mi riferisco al ruolo importante che ai fini dello sviluppo e del potenziamento della rete svolgono le cosiddette ferrovie trasversali. Troppo spesso è accaduto che, basandosi lo sviluppo delle nostre ferrovie su un asse centrale, ci si è trovati in difficoltà nelle comunicazioni e nei trasporti di persone e di merci. Basti pensare, ad esempio, al ruolo che hanno svolto con grande difficoltà ferrovie quali la Pontremolese e la La Spezia-Parma al fine dei collegamenti tra nord e sud quando il nostro paese è stato funestato da stragi sul tragitto Firenze-Bologna. Sarebbe dunque grave se sulle trasversali vi

fosse da parte del Governo e delle ferrovie una sorta di disimpegno o anche un insufficiente impegno, perché questo mi sembra di cogliere dalle poche cose che ho potuto valutare (se il ministro mi desse la possibilità di essere smentito ne sarei ben lieto). Parlo dell'esigenza di non rinunciare al potenziamento di una trasversale come la Genova-Ventimiglia, che è anche direttrice internazionale nel percorso che va da Lisbona all'Europa dell'est; mi riferisco alla Pontremolese, alla cosiddetta Faentina, alla Orte-Falconara, per non parlare del sud, cioè della Ionica, della Foggia-Potenza (così fortemente motivata non solo da uno scarso servizio ma anche dalla presenza di importanti strutture produttive in luogo).

Terza ed ultima questione che desidero portare all'attenzione del ministro è che non bisogna rinunciare a costruire, nei rapporti tra nord-sud ed a proposito di ferrovie trasversali, il cosiddetto corridoio tirrenico. Esso ha un ruolo assolutamente nazionale nel collegamento tra il mar Tirreno ed il nord Europa ed un insufficiente impegno del Governo e delle ferrovie sarebbe assai grave dal punto di vista della costruzione di una rete efficiente di trasporti nel nostro paese. Il ruolo strategico di questo corridoio è noto a tutti ed un insufficiente impegno al riguardo sarebbe grave anche perché significherebbe disattendere forse tre, ma sicuramente due, precise norme di legge: il primo piano nazionale dei trasporti, che conferiva priorità a questa struttura, e la legge finanziaria per il 1988, che dava anch'essa priorità a questa linea oltre, naturalmente, alla direttrice Napoli-Milano ed alla Orte-Falconara.

Si pone, dunque, per questa struttura il problema del raddoppio. Si pone il problema del traforo del Borgallo: il Governo ed i tecnici devono dimostrare che non è vero quanto è stato affermato qualche anno fa, cioè che si può fare a meno della galleria; se se ne potesse fare a meno non sarei certo io ad assumere atteggiamenti preconconcetti, ma credo che la cosa sia alquanto problematica e comunque da verificare.

In questi giorni, a seguito di incontri del Governo con le realtà interessate, è stato anche propagandato il cosiddetto progetto TIBRE (Tirreno-Brennero): ne abbiamo letto sui giornali e personalmente ho avuto modo di parlarne anche con il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Fabbri, il quale mi ha informato sugli stessi problemi dei quali mi parlava poco fa il ministro in Transatlantico. Vorrei auspicare che non ci tocchi ancora una volta, anziché TIBRE, dire « metti un tigre nel motore » e vai, in macchina e in camion, perché questo sarebbe grave (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

Sarebbe grave, cari colleghi, perché significherebbe confermare le scelte sbagliate che ha fatto questo paese dal dopoguerra ad oggi. Significherebbe confermare quel dato di deficit che abbiamo nei confronti degli altri paesi d'Europa e che il collega Pieroni ha evidenziato citando, nel suo intervento, una serie di cifre.

Concludo, signor presidente, affermando che sento forte la necessità che a questo punto, e dopo la forte compressione che ha avuto questa discussione, ciascuno si assuma le proprie responsabilità. Il Governo si assuma le sue, così come la Commissione ha fatto il possibile per assumere le proprie.

Non sono chiuso alle esigenze reali e concrete. Ho voluto soltanto sottolineare alcune obiezioni di metodo — così come le hanno sottolineate altri colleghi — ed evidenziare tre questioni che a me paiono decisive ai fini dello sviluppo del sistema delle comunicazioni nel nostro paese per il prossimo decennio. Il valore strategico del sistema dei trasporti per uno sviluppo equilibrato del paese credo sia presente a tutti noi e dovrà essere ben presente al Governo ed alle ferrovie. Formulo solo, in conclusione, l'auspicio che si possa avere in prospettiva una diversa possibilità di valutazione e di discussione dei documenti prima di dover esprimere il nostro parere.

LUCIANO FARAGUTI. Ringrazio i colleghi ed il ministro per la loro sensibilità, perché la stanchezza ed alcuni impegni

assunti in precedenza rendono più difficile proseguire a quest'ora nei nostri lavori.

Dunque, signor presidente, desidero sottoporre alla sua attenzione ed a quella del ministro un problema che radicherei nell'ordinamento in riferimento alla particolare natura di questo incontro. La Commissione, per poter affrontare problemi che riguardano il programma e l'accordo di programma, ha dovuto fare ricorso all'approvazione di una risoluzione ed all'audizione del ministro; questo — immagino — perché si ritengono decadute tutte le norme che la produzione legislativa ha organizzato per stabilire un rapporto tra il Parlamento ed il Governo nella delicatissima materia del trasporto ferroviario. Pongo il problema in modo formale affinché lei, presidente, possa proporlo alle sedi nelle quali ritiene di doverlo fare, siano esse il Governo o la Presidenza della Camera. Questa è una mia personale opinione, ma mi rimetto a lei perché il problema, che è di particolarissima delicatezza, venga esaminato. Si sente ripetere un *refrain* che dice così: essendo le ferrovie trasformate in società per azioni, non vi è più alcuna possibilità di parlare. Qualcuno fa discorsi ancora più spiacevoli, che, stante l'ora che il paese vive, diventano di particolare delicatezza in riferimento — tanto per intenderci — al cosiddetto voto di scambio.

Faccio parte di questa Commissione da molti anni, salvo un'interruzione durante la quale mi sono occupato per conto della Repubblica di tutt'altra materia (ma questi sono problemi che riguardano l'uso delle risorse umane), ma vi sono colleghi che ne fanno parte da ancor più tempo e tra questi sicuramente lei, signor presidente.

PRESIDENTE. Con una pausa che coincide esattamente con la sua.

LUCIANO FARAGUTI. Se non ricordo male, lei è deputato dal 1976, mentre io lo sono dal 1979. Dicevo che, facendo parte di questa Commissione da molto tempo, così come lei ed il collega ed amico Lucchesi, so che sotto la presidenza dell'onorevole

Libertini in questa Commissione fu approvata una risoluzione di importanza rilevante.

SAURO TURRONI. Mancava rifondazione comunista!

LUCIANO FARAGUTI. L'onorevole Turroni è troppo giovane per non capire che citando il nome di Libertini mi sono riferito contemporaneamente ai socialisti, ai comunisti del PCI, di rifondazione ed, eventualmente, a qualcuno del PSIUP.

Questa vuole essere una battuta, ma vorrei capire — mi rivolgo all'onorevole Maccheroni — se siamo qui per parlare, per esempio, di farfalle, o per verificare, prima di ogni altra cosa, se esista o meno una possibilità d'intesa.

Per quanto riguarda quella risoluzione sono convinto che, esclusa la questione dell'alta velocità, sorta successivamente, essa contenesse talune indicazioni estremamente lungimiranti e puntuali per lo sviluppo e l'organizzazione della rete ferroviaria del nostro paese. Il processo di definizione delle scelte successive ha sempre cercato di uniformarsi a quelle indicazioni, che non erano il frutto di un lavoro stravagante di taluni deputati di questa Commissione, ma l'elaborazione di principi politici, tecnici e quant'altro sul tema del trasporto ferroviario.

Signor ministro, vogliamo che si affronti la questione, posto che la legislazione esistente conferisce al Parlamento i poteri per farlo; credo inoltre che il tipo di rapporto che intercorre tra il Parlamento ed il Ministero, in riferimento alla scelta operativa della società per azioni Ferrovie dello Stato, su indicazioni politiche cogenti contenute nel contratto di programma, sia di natura particolarissima.

Il vento che tira sulle privatizzazioni, per certi aspetti fortemente positivo, non può sconvolgere il rapporto tra le responsabilità del Parlamento e le realtà che si costituiscono, anche con riguardo a questioni concernenti la nostra partecipazione alla CEE; mi riferisco anche alle responsabilità politiche di orientamento, indirizzo e controllo sugli obiettivi che sono

stati o meno raggiunti, per i quali si utilizzano flussi finanziari deliberati dal Parlamento italiano. Non siamo di fronte ad un'azienda a partecipazione statale che non sarà più tale per cui non disporrà di risorse economiche salvo gli incentivi dati agli industriali, come avviene per tutte le aziende, bensì siamo in presenza di una società per azioni che gestirà in concessione il trasporto ferroviario e che disporrà di flussi finanziari secondo le norme CEE, in base ad una legislazione che identificherà in modo preciso la loro destinazione.

Non a caso l'ultima delibera del CIPE del 12 agosto 1992, con la quale è stata conclusa la procedura di trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni, secondo quanto previsto dal decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, enuncia che « La trasformazione in società per azioni dell'Ente ferrovie dello Stato non determina alcun effetto sulle garanzie dello Stato già emesse a fronte delle operazioni finanziarie effettuate dall'Ente stesso in virtù delle diverse leggi di spesa, ed il relativo ammortamento permane, ai sensi delle stesse leggi, a carico dello Stato e verrà gestito dalla società per azioni, derivante dall'Ente, attraverso un apposito fondo da istituire a norma dell'articolo 9 della direttiva CEE n. 440 del 1991 ».

Ad adiuvandum di quanto ho detto ritengo che il rapporto fra il Parlamento, il Ministero dei trasporti attraverso la persona del ministro, e la società per azioni Ferrovie dello Stato sia di particolare natura, tant'è vero che la delibera del CIPE si è preoccupata di consolidare le responsabilità finanziarie dello Stato.

Poiché il progetto strategico del settore dei trasporti su rotaie è di particolare interesse e rilevanza nelle scelte politiche del paese non possiamo accettare, signor ministro, il documento che lei oggi ci ha presentato; esso è insufficiente non a soddisfare la mia personale curiosità, ma per il Parlamento il quale non può esercitare la sua azione di indirizzo e di « motivato parere », previsto dalla legislazione, a mio avviso ancora valida e non abrogata anche se l'Ente si è trasformato in società per azioni.

Voglio sottolineare con forza l'importanza del ruolo del Parlamento, della politica e del suo Ministero, perché anche lei, signor ministro, senza questo fecondo rapporto si limiterà a lanciare un missile nello spazio e non avrà più la possibilità di dare un preciso senso politico all'alta azione di amministrazione e di orientamento della società per azioni Ferrovie dello Stato.

Non citerò alcun aneddoto, che costituirà materia di sindacato ispettivo per chi vorrà e riterrà di dovervi ricorrere, ma con alcuni colleghi abbiamo deciso di presentare una proposta di legge, che comunque non modifica la legislazione attuale (a mio avviso, ripeto, ancora vigente, che deve quindi essere rispettata). Ci siamo però preoccupati di presentare tale proposta per una interpretazione autentica dell'articolo 1, comma 7, della legge n. 385 del 1990, il quale fa riferimento al « motivato parere » delle competenti Commissioni parlamentari in riferimento a detti programmi di attività annuali e poliennali delle ferrovie dello Stato.

Insisto perché credo che una feconda collaborazione fra la Commissione ed il Governo possa portare ad instaurare, anche per chi verrà dopo di noi, un valido rapporto di collaborazione.

Mi preme tuttavia sottolineare l'esistenza di un problema, peraltro illustrato dal collega Gualco, già presidente della regione Liguria, il quale, nella sua funzione istituzionale, ha vissuto un'esperienza significativa; nella sua regione infatti è stata realizzata un'intesa, siglata in modo solenne, tra le ferrovie dello Stato ed il Ministero dei trasporti circa la linea Genova-Milano. Cosa è successo signor ministro? Come mai per questo treno sono stati stanziati appena 30 miliardi di lire e la sua ultimazione è prevista per il duemila? Quali sono le motivazioni politiche, dal momento che quelle economiche non esistono? Le motivazioni economiche non reggono, perché non vi è nulla nel progetto dell'alta velocità da realizzare in cinque anni! Si tende a sopravvalutare la realizzazione in cinque anni! Se volessimo capire di più, dovremmo convocare l'avvocato Necci, tanto più se sostiene queste cose dinanzi al suo ministro! Dovremmo convocarlo affinché ripeta

a noi le argomentazioni che sostiene e le ribadisca ai tecnici che io convocherei per conto del presidente della Commissione per avviare un contraddittorio. Non è questa la motivazione! Non possiamo rimanere inermi ed inerti dinanzi a tematiche che sappiamo essere, per certi versi, parziali e quindi non accettabili.

Siamo di fronte ad una questione di alto significato politico oltre che tecnico, che sotto determinati profili provoca ricadute su un'intera area del paese ed interessa la portualità dell'alto Tirreno.

Confesso di essere meravigliato e letteralmente stupefatto del modo con cui il problema non sia stato — enfaticamente — seguito, mentre poi all'improvviso abbiamo saputo dei 30 miliardi! Che significa tutto ciò? Secondo me si doveva da tempo interrompere l'esperimento, contestandone la validità tecnica e le conseguenze in termini di costi, benefici e quant'altro.

Ripeto, sono stupefatto ed ho timore che il tratto Ventimiglia-Genova torni nelle nebbie. Del resto, guardo con malinconia alle tante ore consumate per spiegare che la ferrovia La Spezia-Parma non riguarda né La Spezia né Parma perché, per fare le passeggiate, di tratta ferroviaria ce ne è a sufficienza.

È una storia lontana, signor ministro! Gli ingegneri che ora dipendono dall'avvocato Necci hanno sullo stomaco (scusate l'espressione) sia questa ferrovia sia la Orte-Falconara. Nel passato esisteva la quadruplicazione, mentre ora vi è l'alta velocità e poiché si è scelto di realizzare la Genova-Milano, della Pontremolese non c'è più bisogno (anche se poi andrà a finire che non verrà attuata né la prima tratta, né la seconda). Forse esiste anche qualcosa di scritto e se lo avessi, lo esibirei.

A questo punto non nego di trovarmi in difficoltà. Da molti anni stimo moltissimo lei e la sua opera, signor ministro, ma ritengo che l'indebolimento del rapporto tra il Parlamento ed il suo Ministero sostenga interessi forti e deragianti — utilizzo tale termine poiché parliamo di ferrovie! — rispetto all'ipotesi che l'alta velocità depauperi la strategia del trasporto su ferro delle persone e delle merci.

Chiedo scusa per la lunghezza dell'intervento e vi ringrazio dell'attenzione prestata.

GIORDANO ANGELINI. Mi auguro signor presidente che a questo punto lei consenta anche agli altri colleghi di parlare per trenta minuti.

LUCIANO FARAGUTI. Chiedo nuovamente scusa.

GIORDANO ANGELINI. Siamo in democrazia, non ce l'ho personalmente con lei, onorevole Faraguti. Ricordo tuttavia che nel pomeriggio siamo intervenuti solo per cinque minuti, a differenza di quanto è avvenuto ora. Ho l'orologio di fronte e non sbaglio.

PRESIDENTE. Il presidente ha l'orologio di fianco, onorevole Angelini. La esorto ad avere fiducia nel presidente.

GIORDANO ANGELINI. Non è la prima volta, comunque.

RINO PISCITELLO. Solitamente questi appunti sono preoccupanti per chi interviene successivamente.

LUCIANO FARAGUTI. Sono in difficoltà perché ho costretto alcune persone ad ascoltarmi.

RINO PISCITELLO. Vorrei iniziare da una premessa necessaria in un dibattito importante com'è quello che si sta svolgendo.

La premessa concerne la centralità del Parlamento, sfuggita durante la discussione sulla privatizzazione delle ferrovie, sull'alta velocità, sul contratto di programma, su quello di servizio ed anche rispetto ai documenti che non ci sono stati forniti.

È la centralità di un Parlamento a cui non si possono fare soltanto comunicazioni, perché è un'istituzione che ha la potestà di decidere e che, volendo, ha anche la potestà di fermare le ipotesi che non condivide. È un Parlamento che, pos-

sedendo tale centralità, ha il diritto di capire prima di esprimere un parere. Un parere che non è tecnico, in quanto noi non siamo una Commissione consultiva.

Di qui l'invito che rivolgo senza alcuna volontà polemica, a far pervenire il materiale necessario per affrontare l'intera tematica. Ce ne è stata fornita una parte, che riteniamo peraltro utile ed interessante, in cui però non vi è traccia del piano finanziario della futura società per azioni, deliberato il 9 dicembre scorso dal ministro dei trasporti d'intesa con il responsabile del tesoro.

Poiché la società per azioni è molto particolare, considerato che il capitale è interamente pubblico, il Parlamento ha bisogno di avere contezza e conoscenza di quanto è stato deliberato e persino — se lo consente, signor ministro — degli *interna corporis* della stessa società per azioni. Solo successivamente il Parlamento potrà esprimere un parere, a seconda delle valutazioni che ognuno formulerà in qualità di deputato oltre che di componente del gruppo di appartenenza; senza tale parere all'operazione si procederà solo assumendosene *in toto* le responsabilità. Senza il parere del Parlamento, a nostro giudizio l'operazione non si potrà compiere. Esso è assolutamente necessario, oltre ad essere vincolante per il Governo in quanto, lo ribadisco nuovamente, il nostro non è un semplice pronunciamento consultivo. Se il Parlamento non si esprimerà entro il 31 dicembre prossimo, mi consentirà il ministro di dire che non è certo per responsabilità di questa Commissione, la quale lavora con difficoltà a causa dei ritmi impressionanti dell'Assemblea, ma che è sempre stata disponibile a riunirsi per discutere di questi argomenti.

Non abbiamo ancora il materiale e fino alle 17 di oggi non disponevamo neppure di questa documentazione, che pure circolava tra le organizzazioni sindacali, tra i giornalisti e tra alcuni funzionari che hanno avuto la amabilità di metterlo a disposizione. Indubbiamente ciò rappresenta un problema per i parlamentari, sia sul piano individuale sia su quello del

ruolo istituzionale delle Commissioni, le quali sono organi del Parlamento.

Sin dall'avvio del processo di privatizzazione delle ferrovie dello Stato i rapporti con il Parlamento sono stati difficili, tant'è che le principali decisioni sono state assunte ad aprile ed ad agosto, cioè mentre il Parlamento era impegnato nell'elezione del Presidente della Repubblica e durante la chiusura estiva. Certamente si tratta di casualità, ma quando queste assumono una strana periodicità determinano il dubbio che il rapporto con il Parlamento sia difficile per la costituenda società per azioni Ferrovie. In altre parole, il rapporto è sempre stato emergenziale, si è cioè determinato esclusivamente nei momenti di emergenza: o c'era sempre fretta di far qualcosa, oppure le cose venivano fatte quando il Parlamento non era in grado di rispondere.

Il gruppo della Rete, come sapete, aveva manifestato le proprie perplessità sulla stessa privatizzazione poiché ritiene che i servizi pubblici essenziali non possano e non debbano essere privatizzati. Ma tant'è. Nel momento in cui si decide — il se ed il come rappresentano ancora un percorso *in itinere* — che le ferrovie dello Stato devono diventare società per azioni, qualcuno dovrà chiarire come verrà mantenuta l'utilità sociale. Se quello del trasporto ferroviario non sarà più un servizio pubblico, la sua sarà comunque una funzione pubblica essenziale: qualcuno dovrà pur dirci come quest'ultima verrà garantita, da parte di chi e quali rapporti si instaureranno con il Parlamento.

Le nostre perplessità scaturiscono anche dalla constatazione che il criterio dei tagli — almeno per come ci è stato presentato — è criterio di banale produttività. Dico questo non perché la produttività sia banale, ma perché il modo in cui è stata presentata la trasforma in un qualcosa che rischia di essere banale. D'altronde non abbiamo altri parametri perché i tagli — previsti soprattutto nel meridione, ma comunque generalizzati a tutto il paese — sono stati giustificati esclusivamente sotto il profilo della produttività. Si tratta di un criterio che non tiene conto, per l'appunto,

dell'utilità sociale, che è il dato fondamentale da cui partire per strutturare un servizio che in ogni caso è di pubblica utilità.

Sul tema dell'alta velocità vi è stato ieri un interessante incontro, al quale ha partecipato anche l'avvocato Necci assieme a numerosi membri di questa Commissione, organizzato dalla lega ambiente e dal WWF, nel corso del quale abbiamo chiarito che non esiste alcuna pregiudiziale nei confronti dell'alta velocità, tant'è che nessuno dice di non volerla. La questione è di natura diversa perché nel paese si pone un problema di priorità. È necessario che venga previsto per tutto il territorio nazionale il raddoppio dei binari, che siano completati gli investimenti lasciati in sospenso, che venga garantita l'utilità sociale del treno e, conseguentemente, il meccanismo che regola il pendolarismo per evitare il suo trasferimento al trasporto su gomma; infine, che venga garantito anche il servizio merci, cosa questa che non si ottiene con la quadruplicazione delle rotaie, ma affermando la necessità di far transitare le merci su rotaia piuttosto che su gomma. L'alta velocità viene solo dopo tutto ciò. Essa non può rappresentare un servizio d'*élite* perché la mobilità è fatto di democrazia, nel nostro come in tutti i paesi del mondo.

Vanno poi risolte tutte le questioni legate all'alta velocità. Ieri la dottoressa Costanza Pera del Ministero dell'ambiente faceva notare che esistono ancora rilevanti problemi sotto il profilo della valutazione d'impatto ambientale. Essi vanno risolti prima di avviare il progetto per l'alta velocità. Ed io non ritengo possa essere un problema — diciamolo con chiarezza e tranquillità — il fatto che, superata una certa data, cambieranno i meccanismi degli appalti perché entreranno in gioco le aziende straniere. Tutti in Parlamento siamo stati ossessionati da Maastricht, dalla prospettata necessità di entrare in gioco. Facciamolo pure: noi non abbiamo certo pregiudizi e siamo del tutto disponibili ad agire in modo tale da capire se le nostre aziende siano o meno in grado di misurarsi con le grandi aziende europee. Prima, però, bisognerà fare chiarezza; solo

dopo potranno essere avviate tutte le procedure, anche a costo di rischiare che si attivi il meccanismo della concorrenza.

Le chiedo inoltre, signor ministro, di far avere alla Commissione un rapporto dettagliato sui tagli che verranno operati nei prossimi anni, altrimenti non avremo la possibilità di esprimerci. Ho appreso oggi da lei — ne sono ovviamente contentissimo perché sono un deputato siracusano e la cosa mi sta a cuore in maniera particolare — che la tratta Siracusa-Catania non verrà eliminata e che, al contrario, sono previsti alcuni investimenti. Questa decisione mi sembra molto importante e soprattutto saggia, ma ciò non toglie che ho bisogno di disporre di un piano particolareggiato dei tagli relativo a tutto il paese. Lei, signor ministro, ha ragione da vendere quando sostiene che non possiamo credere a tutto quello che i giornali dicono in proposito. Per non crederci, però, abbiamo bisogno che lei ci dica cosa effettivamente succederà in termini sia di tagli sia di investimenti.

In tema di rapporto tra ferrovia ed ambiente non si può limitare ad affermare che l'alta velocità rappresenta una garanzia per l'ambiente perché le ferrovie verrebbero da essa valorizzate. Noi non crediamo a questa spiegazione ed abbiamo anche chiarito perché, ma non nutriamo comunque dubbi sul fatto che il treno e l'ambiente sono strettamente collegati. Abbiamo quindi bisogno di sapere quali siano i piani utili a spostare merci ed utenti dalla gomma alla rotaia.

Ritengo inoltre che sia necessario ascoltare le organizzazioni dei lavoratori. Un certo rapporto è stato intrattenuto — e dico subito non dal Ministero — tra la società per azioni ed i lavoratori, ma non si tratta ancora di un rapporto chiaro.

Chiedo formalmente al presidente della Commissione di esaminare l'opportunità di prevedere, nei prossimi mesi, un'audizione del ministro dei trasporti e del commissario straordinario delle ferrovie dello Stato. Riteniamo infatti utilissima la presenza contemporanea del ministro Tesini e dell'avvocato Necci, i quali troppe volte, temo, si sono contraddetti tra loro, anche

in occasioni pubbliche. Non si tratta di prefigurare un contraddittorio ma di comprendere alcune questioni, fermo restando che non abbiamo alcun pregiudizio né nei confronti di questo ministro né nei confronti della SpA Ferrovie dello Stato. Questo Parlamento ha il diritto-dovere di capire come stiano effettivamente le cose prima di esprimere un parere.

FRANCESCO FORLEO. Signor presidente, il mio sarà un intervento contenuto nei cinque minuti richiesti anche perché molte considerazioni sono state già ampiamente sviluppate.

Poiché è aleggiata una « presenza » eccessiva e si è anche parlato di un interesse di parte (il sottoscritto appartiene al gruppo del PDS), volevo soltanto ricordarle che, in occasione del suo arrivo a Genova, allorché ella annunciò soluzioni egregie nel tentativo di porre fine ad un contenzioso che interessava la situazione del porto di Genova, non credo di essere stato di parte; mi schierai infatti con quanti approvarono un atto del Governo che finalmente decideva, nell'interesse del paese, un contenzioso che si protraveva ormai da dieci anni.

L'impressione che ho tratto dal dibattito odierno e da quanto è stato qui sottolineato è che in effetti vi sia una parte che si colloca al di fuori di questa Commissione.

Vi è poi un'altra questione che a me pare spuria. Si è parlato, in ordine alle decisioni assunte dal Governo, di un disegno strategico, della necessità di cambiare il modo con cui finora si è proceduto, che spesso ha visto opere iniziate ma non proseguite per mancanza di fondi. Ebbene, a mio giudizio dobbiamo fare un passo indietro perché l'alta velocità ha un senso nella misura in cui, in una funzione policentrica, riesca a collegare aree strategiche del paese. In effetti questa motivazione politica viene sostanzialmente a decadere perché si privilegia un settore e si tralascia quel concetto strategico che aveva appunto ispirato l'alta velocità. Quest'ultima ha un senso nella misura in cui, rispetto alla precisa conformazione del paese, riesce a

creare una velocizzazione con il resto dell'Europa; diversamente si protrae la logica di continuare, nonostante quello che sta accadendo sul piano politico in Italia, a costruire « cattedrali » che non serviranno gli interessi del paese. In questo modo diventa incomprensibile ed inaccettabile la fretta con cui sono state assunte certe decisioni che stravolgono precedenti impegni. Qui non si tratta di difendere gli interessi della Liguria o la « nebbia », come ha detto il collega Faraguti, che avvolge Ventimiglia e Genova e la mancata velocizzazione della tratta Genova-Milano, bensì di arrestare una sorta di meridionalizzazione della Liguria. Credo che in tale contesto politico ciò sia nell'interesse del paese.

ANGELO MARIA SANZA. Mi pare che sia una cosa logica. Dobbiamo livellare il paese !

FRANCESCO FORLEO. In effetti di questo si tratta: stiamo livellando il paese verso il basso !

Nella speranza che il ministro voglia prendere nota di quanto sto dicendo, rilevo che molto spesso si parla di una mancata vocazione dell'imprenditoria ligure. A tale riguardo, vorrei far presente ai colleghi della Commissione che presso il Ministero è giacente una proposta che prevede la costituzione di un consorzio tra privati, in ordine ai lavori per la tratta Genova-Milano. Quale soluzione si pensa di dare con riferimento a tale proposta ?

Ciò che mi stupisce — sempre per non essere di parte, lo dico con estrema franchezza — è che tutto ciò che livella l'Italia verso le situazioni più disperate del Mezzogiorno — il che è innegabile — sia accettato con una sorta di *fair play* da parte di tutti i gruppi. Non scorgo infatti una reazione adeguata alla gravità delle decisioni assunte dal Governo.

Non voglio ribadire qui la volontà, la compressione e la compromissione del Parlamento, ma limitarmi a richiamare l'attenzione del ministro su un'ultima questione. Egli si è recato a Genova per annunciare decisioni che probabilmente

avrebbero risolto alcuni nodi fondamentali della Liguria; ritengo che ciò rappresenti, per così dire, una pietra tombale per quella regione, annullando praticamente quanto di egregio ha fatto. Ma ciò che considero inaudito e inaccettabile sul piano del merito e della forma è l'aver consentito a noi parlamentari di svolgere un ruolo di mediazione in ordine a quella che è stata una sollevazione generale da parte della popolazione e delle istituzioni liguri, nonché il fatto che da parte del Presidente del Consiglio, ma anche sua, signor ministro, e di altri suoi colleghi che hanno adottato una certa decisione, sia stato risposto, in un momento in cui non si trattava di dire sì o no ma di dare spiegazioni alle istituzioni e ai cittadini liguri, che non c'era praticamente possibilità di dialogo.

Se questo è il modo nuovo di fare politica, di rapportarsi con i cittadini, non accogliendo le loro istanze, ebbene allora credo che la strada imboccata, in questo contesto politico, non possa che prospettarci un avvenire veramente pesante per il paese.

SAURO TURRONI. Signor presidente, in Assemblea l'onorevole Rutelli, riferendosi al fatto che troppe volte gli ordini del giorno addirittura accettati dal Governo venivano disattesi, dimenticati, cestinati e archiviati, ha parlato di farsa. Potrei riprendere quanto detto dal collega Rutelli se volessi essere benevolo e ricordare che in Commissione abbiamo votato all'unanimità una risoluzione accolta dal Governo. Ma c'è di peggio: alle 17 di oggi ci sono stati consegnati quattro foglietti di carta pensando che fossero sufficienti a soddisfare ciò che era sancito in quella risoluzione. Cosa si pretende da noi ? Il Governo pretende che il Parlamento accetti, come del resto esso stesso ha fatto, la logica di impresa, la logica dell'appalto, le direttive che le ferrovie dello Stato hanno imposto.

I ministeri del bilancio, del tesoro e dei trasporti hanno approvato il 9 di questo mese ciò che le ferrovie avevano proposto, ossia il piano di impresa per il 2000, il piano triennale di tagli relativi al 1993-

1995, il piano degli investimenti 1997-1998, le previsioni di bilancio per il 1993; inoltre le stesse ferrovie hanno stabilito come dovrà essere redatto l'atto di concessione, il contratto di programma e quello di servizio pubblico. Tutto ciò è stato approvato dal Governo e pertanto è inutile ripetere che si tratta di atti interni: sono documenti approvati dall'esecutivo, per cui non possono essere dette cose che non corrispondono alla realtà dei fatti.

Con questi atti si sono stabilite cose che dovevano essere decise dal Parlamento in quanto vi sono questioni di pertinenza dell'organo legislativo. Per esempio l'articolo 5 del contratto di servizio prevede la soppressione di alcune linee, mentre nei punti 3 e 4 del contratto di programma si elencano le motivazioni per cui si è proceduto a tale soppressione. Inoltre si sono stabilite le unità di misura per le parametrizzazioni della valutazione economica per le linee cosiddette non commerciali, con meccanismi che però possono causare notevolissimi svantaggi allo Stato. È stato infine stabilito che le ferrovie potranno applicare libere tariffe per i servizi erogati e trasformarsi in un gruppo di trasporto intermodale, aumentando così il primato dell'Italia (90 veicoli per ogni chilometro di strada contro i 60 del 1980) rispetto alla Gran Bretagna, alla Germania, alla Francia ed alla Spagna. Questi sono i primati ai quali dobbiamo abituarci sempre più, altro che il quarto o il quinto paese industrializzato del mondo!

Sono previste inoltre dismissioni del patrimonio e la loro vendita per un importo che va dai 700 ai 2.600 miliardi, nonché le trasformazioni immobiliari di altre aree per finalità di carattere economico e speculativo. Questo confligge con le esigenze delle città, con gli stessi decreti che alcuni ministri di questo Governo emanano a proposito dell'accessibilità alle città, della mobilità al loro interno, dell'inquinamento di queste aree.

Non conosciamo il vero programma, né le priorità indicate al suo interno; al termine delle scarse paginette consegna-

teci oggi pomeriggio si leggono dei numeri che sono stati elaborati dalle ferrovie e non dal Parlamento.

Non ho nulla da aggiungere a quanto detto dal collega Sanguineti in ordine alle questioni degli appalti e della dipendenza dal sistema francese. Ritengo che la scelta operata a favore del sistema dell'alta velocità, al quale siamo contrari, porterà allo sfascio delle restanti linee ferroviarie.

Per quanto riguarda il trasporto merci non sappiamo in che modo si potrà svilupparlo attraverso l'attuale sistema ferroviario. Vorremmo discutere anche di tale argomento perché ci rendiamo conto che esistono notevoli problemi di impatto ambientale e soprattutto sociale. Non è stato invece possibile discutere il merito delle scelte operate, però i colleghi che mi hanno preceduto, in particolare gli onorevoli Grilli e Faraguti, hanno ipotizzato ciò che si sarebbe potuto fare dando precisi indirizzi alle ferrovie e facendo esattamente il contrario di ciò che è stato fatto: sono state le ferrovie a darci degli indirizzi che noi dovremmo accettare a scatola chiusa. In realtà vengono promossi cospicui investimenti solo su alcune tratte a scapito dell'intero sistema ferroviario.

A mio avviso non è possibile esprimere alcun parere positivo e non è possibile chiudere entro il 31 dicembre la vicenda degli appalti, i quali in realtà non esistono per come è stato congegnato questo meccanismo che non trova assolutamente il nostro favore. In pratica si è attuata una sorta di protezionismo nei confronti di imprese che non meritano nulla, le quali avrebbero bisogno di confrontarsi con il mercato per eliminare quel sistema di favori (mi riferisco alle imprese di più basso livello tecnologico) che ha determinato aspetti negativi nell'economia del nostro paese.

C'è già l'Europa, è inutile che continuiamo a dire che dobbiamo decidere entro il 31 dicembre per impedire che l'Europa ci costringa ad indire gli appalti. L'Europa già esiste nel sistema dell'alta velocità; per meglio dire, soltanto una parte dell'Europa è coinvolta in questo senso è l'ha detto molto chiaramente il

collega Sanguineti nel suo intervento di oggi pomeriggio. Mi riferisco alla Francia con il suo sistema di elettromeccanica, con il suo credito, con le sue scelte. Ebbene, noi crediamo che su questa vicenda si debba meditare a lungo, soprattutto perché siamo presi da una frenesia che ci induce ad accettare cose che dovrebbero essere vagliate con attenzione per le conseguenze che possono avere.

Per quanto riguarda la vicenda della trasformazione delle ferrovie in società per azioni ricordo di aver letto recentemente un parere del professor Guarino quando ancora non era ministro ma ricopriva l'incarico di legale per conto delle ferrovie: egli affermava che non si poteva privatizzare un'azienda che gestiva un servizio pubblico. Ebbene, proprio perché è vero ciò che affermava il professor Guarino in questa sua memoria, e proprio perché sono vere le cose che diceva il collega Piscitello, ossia il preminente interesse del paese nei confronti del servizio ferroviario, noi sosteniamo fino in fondo che tale sistema debba essere potenziato, mentre il Governo invece sta passivamente accettando la sua distruzione. Riteniamo allora che si debba ragionare sull'intera questione che dovrà essere sottoposta, come espressamente previsto nella risoluzione approvata all'unanimità, all'esame del Parlamento perché solo in questo modo potremo compiere le giuste scelte in base ad obiettivi comuni. La scelta dell'alta velocità produce gli effetti rappresentati dai colleghi liguri prima intervenuti: potenziando quelle due tratte non vi sarà più spazio né per quelle da essi manifestate, né per tutte quelle connesse al servizio ferroviario. Il servizio ferroviario, infatti, per poter funzionare, stanti tali presupposti, dovrebbe essere mandato completamente a picco; questo deve avvenire, se si vuole che il sistema di *leasing* (è questo il meccanismo prescelto) relativo agli appalti ed agli affari dell'alta velocità possa funzionare e far lavorare le imprese secondo i metodi definiti.

GIACOMO MACCHERONI. Signor presidente, dedicherò pochi minuti ad una riflessione sulle opportunità esistenti, sugli

spazi ancora aperti e sulle proposte praticabili per un recupero del rapporto Governo-Parlamento che il dibattito di quest'oggi ha rischiato di turbare. Ritengo infatti che tale situazione si sia oggi manifestata al di là degli aspetti riguardanti il merito dei problemi.

Penso che il recupero del rapporto Governo-Parlamento rappresenti un'esigenza politica ed istituzionale, che è ancor più pressante nell'attuale congiuntura in cui si sviluppa la prima fase di realizzazione degli interventi. Nel fare questa considerazione mi rivolgo soprattutto ai colleghi di prima nomina, sottolineando che la svolta dell'alta velocità fu decisa dal Parlamento con un voto pressoché unanime dopo un ampio dibattito.

Sono del parere che, apertasi la fase gestionale, i tempi di realizzazione non debbano rappresentare una ghigliottina per il confronto tra Governo e Parlamento, tra Governo e Commissione. Tale confronto deve continuare in forme e modi da stabilire e senza strozzature: stiamo infatti discutendo una questione di grande rilevanza, che non si esaurirà tra qualche giorno.

Sono favorevole ad affrontare questo aspetto anche nella riunione di questa sera, stabilendo un percorso che si sviluppi in tempo utile e senza fretta e che ci consenta di incontrarci con il commissario Necci e con il ministro, perché le questioni sul tappeto non si esauriranno in pochi giorni.

Abbiamo bisogno di riflettere e voglio fare riferimento ad una questione che il ministro ha toccato nella sua introduzione e che ha fatto registrare notevoli scompensi rispetto al programma di insieme. Mi riferisco all'affermazione del ministro riguardante i tagli ed il relativo periodo di sospensione di un anno.

Questa ipotesi mette a nostra disposizione il tempo necessario ad un recupero del rapporto Governo-Parlamento, in quanto abbiamo davanti un anno per discutere della strategia riguardante i tagli e quindi della programmazione concernente

il complesso degli investimenti. Occorre cogliere questa opportunità per non essere costretti dal tempo.

In una fase così delicata e complessa, non si può dire, in modo un po' schizofrenico, che, poiché interverrà la firma, il rapporto tra Governo e Parlamento si è interrotto e l'esecutivo deve assumersi tutte le responsabilità di scelta e di gestione. Insisto invece perché già da questa sera si attui un recupero di tale rapporto, sottolineando fortemente la funzione del Parlamento.

È stato giustamente sostenuto che in questa fase i parlamentari non hanno ricevuto la necessaria documentazione e non vi è dubbio che i documenti forniti oggi dal Governo giungono in ritardo, non soltanto ai fini di una riflessione dei singoli deputati, ma anche ai fini di una riflessione collegiale.

Già in altra occasione ho manifestato fastidio da un punto di vista politico e istituzionale per il fatto che i sindacalisti fossero in possesso dei suddetti documenti. Ebbene, mi chiedo la ragione dell'attuale silenzio del sindacato, quando in altre occasioni esso ha insistito presso di noi per essere ascoltato. Voglio tuttavia essere ottimista e pensare che i sindacalisti, avendo ricevuto prima di noi la documentazione, ne abbiamo dato un giudizio positivo.

In tale situazione mi sento sollevato da certe responsabilità, perché il sindacato svolge una sua funzione. Non si possono infatti adoperare strumentalmente le posizioni del sindacato nascondendosi dietro di esse, ma certo conoscere l'opinione del sindacato potrebbe rappresentare un'utile indicazione, per il peso non indifferente che essa esercita all'interno ed al di fuori dell'azienda in presenza di un programma di questa portata.

Non ho voluto neanche aprire i documenti ricevuti questo pomeriggio perché essi non possono essere sfogliati a volo d'uccello per vedere cosa contengano di interessante per il collegio elettorale di ciascuno di noi. Mi impegno però a un'attenta riflessione, che svolgerò anche in seno al mio gruppo parlamentare.

Voglio però sottolineare un aspetto che non riguarda le forze politiche, ma che viene sollevato nella mia zona dalle unioni industriali e dalle camere di commercio. Mi riferisco all'importanza strategica della linea Pontremolese, oggetto di dichiarazioni di almeno tre ministri dei trasporti, i quali ne hanno rilevato l'essenzialità nel quadro delle scelte strutturali e finanziarie.

Negli ambienti convegnistici ed al di fuori di essi è sempre circolata l'opinione che gli ostacoli alla realizzazione della Pontremolese non derivassero dall'autorità politica, ma dalla posizione della struttura. Ricordo una dichiarazione del ministro Mannino rilasciata nel corso di un incontro organizzato dall'onorevole Balestracci in Toscana; Mannino si limitò a dire tre sole parole: « Confermo le scelte ». Ricordo che presi la parola e dissi: « Onorevole ministro, di regola i ministri vengono accompagnati da rappresentanti della loro struttura; mi pare di scorgere che in questo convegno non c'è nessuno della sua struttura a dare conforto e conferma ad una scelta politica ». Evidentemente in quell'occasione ebbi il dono della premonizione perché le cose rimasero esattamente a quel punto, sono sempre rimasti fermi i dati, le carte, tutto ciò che sarebbe servito per passare dalle parole ai fatti.

RENATO GRILLI. Le leggi, anche le leggi sono rimaste ferme.

GIACOMO MACCHERONI. Voglio che rimanga a verbale che nell'interesse del Parlamento considero la discussione odierna non conclusa ed è questa, a mio parere, la scelta politica che deve scaturire dalla Commissione. In sede di ufficio di presidenza essa dovrà stabilire quali siano le proposte da sottoporre al Governo ed alla Ferrovie SpA perché la volontà e la centralità del Parlamento non restino mere dichiarazioni di principio ma entrino nel merito, perché è proprio sul merito che si gioca molto dell'avvenire economico — e non solo economico — del nostro paese.

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

tile. Ringrazio tutti i parlamentari intervenuti nella discussione. Possono esservi momenti anche duri di confronto, ma l'importante è che si sia animati da spirito costruttivo ed io ho colto in tutti gli intervenuti il desiderio di superare una fase che oggettivamente crea reciproco imbarazzo ma che, a mio parere, potrà trovare uno sbocco positivo.

Rispetto alle numerose critiche formulate circa gli impegni che il ministro aveva assunto, ricordo di aver assolto quello di portare al Parlamento (come può testimoniare il verbale della seduta del 12 novembre scorso, nella quale trattammo in questa sede della privatizzazione delle ferrovie) gli atti riguardanti la mia diretta responsabilità di ministro, cioè il contratto di programma, quello di servizio e l'atto di concessione, documenti che sono stati tutti consegnati alla Commissione.

Si è lamentato che non esista il piano di investimenti: ho già spiegato che personalmente l'avrei anche trasmesso nella sua integralità, ma non l'ho fatto a seguito di alcune osservazioni formulate dai colleghi del bilancio e del tesoro; ho pertanto effettuato una sintesi del documento, che credo contenga le parti essenziali, fondamentali del piano di investimenti, così com'è contenuto nella sostanza lo statuto delle ferrovie dello Stato che verrà portato all'approvazione dell'assemblea.

Mi sembra, quindi, alquanto sproporzionata la critica che mi viene mossa. Peraltro, come ho già detto nella mia introduzione, mi sono subito reso conto che il ritardo nella trasmissione della documentazione avrebbe creato imbarazzo e difficoltà ai membri della Commissione. Infatti, anche se tale documentazione non conteneva integralmente il piano, essa era comunque sufficientemente ampia e, come tale, avrebbe certamente richiesto un maggior tempo per essere consultata e riflettuta. Prego i parlamentari componenti di questa Commissione di credere che il ritardo non è stato dovuto a negligenza o disattenzione del ministro dei trasporti, ma che il confronto che in questo periodo si è sviluppato, dopo la direttiva impartita dai ministri competenti, con la società

Ferrovie è stato particolarmente impegnativo. Anzi, posso smentire l'onorevole Turroni il quale ritiene che noi abbiamo semplicemente recepito ciò che hanno stabilito le ferrovie dello Stato, perché queste ultime hanno dovuto più volte elaborare i testi approvati poi nella versione definitiva dai tre ministri competenti.

Credo di poter dire che non vi è stata nessuna abdicazione da parte del Governo (non solo del ministro dei trasporti, ma anche di quelli del bilancio e del tesoro) nell'esercitare un compito istituzionale nei confronti della società per azioni Ferrovie che, se è sottoposta alle normative privatistiche del codice, resta però una società a totale capitale pubblico il cui unico azionista è il ministro del tesoro, il che configura una responsabilità del Governo cui certamente non abbiamo abdicato né intendiamo abdicare.

Soprattutto per coloro che non erano presenti alla mia relazione introduttiva, ripeto che il fatto di poter dire che nel prossimo anno non vi saranno tagli né di linee né di servizi e che i contratti di programma e di servizio sono redatti sulla base di cifre sintetiche, (per cui nei prossimi sei mesi li dovremo rinegoziare) ci consente di poter dare risposte ad una serie di quesiti che questo dibattito ha fatto emergere. Non è presente in questo momento l'onorevole Piredda, il quale lamentava che il piano non prevede nulla per la Sardegna; debbo far presente che alcune voci riguardano tale regione relativamente al trasporto merci ed anche (dato che l'isola ha collegamenti che dipendono dalle ferrovie) all'acquisto di navi.

MAURO SANGUINETI. Sarebbe opportuno non acquistare più nulla perché ci sono già le navi della Tirrenia che credo costino molti soldi allo Stato, circa 90 miliardi l'anno.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Vi sono anche problemi di ristrutturazione della flotta la cui soluzione dobbiamo lasciare a chi ha la responsabilità gestionale. Non credo che dobbiamo met-

terci a discutere se sia necessario l'acquisto di una nave merci per i traffici; non intendo interferire nella concezione che ciascuno ha del ruolo del parlamentare, ma non credo che simili indicazioni rientrino in tale ruolo.

MAURIZIO PIERONI. In effetti noi insistiamo per il rispetto della risoluzione approvata da questa Commissione.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Questo non lo dovete chiedere a me, ognuno deve fare la sua parte.

MAURIZIO PIERONI. La risoluzione approvata dalla Commissione impegna il Governo !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Impegna il Governo a riferire ed io l'ho fatto.

MAURIZIO PIERONI. Impegna il Governo ad aspettare il parere della Commissione !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Ho letto con molta attenzione la risoluzione e questo non c'è assolutamente scritto !

MAURIZIO PIERONI. La legge !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Non rientra nelle mie competenze. Sono intervenuto ai lavori di questa Commissione nell'ambito di un'audizione, ho ascoltato un dibattito e quindi do delle risposte. Il modo in cui la Commissione concluderà i suoi lavori è un problema che non riguarda il ministro.

MAURIZIO PIERONI. Il Parlamento non ha più la facoltà di impegnare il Governo ?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Il Governo è stato impegnato a riferire. Anzi, ancor prima di quella risoluzione mi ero personalmente impegnato...

MAURIZIO PIERONI. Quella risoluzione chiede cose completamente diverse.

PRESIDENTE. Onorevole Pieroni, la prego di consentire al ministro di completare il suo intervento.

MAURIZIO PIERONI. Chiedo a lei, presidente, di chiarirci se una risoluzione del Parlamento impegni o meno il Governo !

PRESIDENTE. Questo rientra nei compiti del presidente; cosa che mi accingo a fare.

Vorrei ricordare, a lei, onorevole Pieroni, al ministro e ai colleghi tutti, che la Commissione all'unanimità ha votato una risoluzione che impegna il Governo a sottoporre all'esame preliminare delle Commissioni tutti i documenti indicati in precedenza. Questo è esattamente quanto oggi stiamo facendo in sede di audizione. La Commissione sta esaminando gli atti, sia pure tra notevoli difficoltà, avendo dovuto consultare la documentazione nel giro di qualche minuto.

Onorevole ministro, la prego, quindi, di continuare il suo intervento.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Dopo la trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni, in ordine ai rapporti tra Governo e Parlamento non ho mai immaginato, sia pure in presenza di una fase normativa diversa, che si potesse prescindere dagli impegni precedentemente assunti in sede parlamentare. Vorrei ricordare che l'atto fondamentale sul quale si era impegnato il Governo è la legge n. 412 del 1991, la quale imponeva all'Ente ferrovie di provvedere alla riformulazione del piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente medesimo, che si diceva avrebbe dovuto essere

presentato in allegato al disegno di legge finanziaria per il 1993.

La trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni, ai sensi del decreto-legge n. 333 del 1992, relativo alla diversa configurazione dei rapporti tra imprese e Stato, sotto questo profilo determina un superamento della questione. Vorrei ricordare che il programma approvato comportava oneri per lo Stato pari a circa 120 mila miliardi. Oggi, a fronte di quel programma, ci troviamo con un impegno di risorse pubbliche nel quinquennio pari a circa 38 mila miliardi.

Vorrei chiarire che in ordine alla tratta Genova-Milano siamo di fronte ad un rinvio, non ad una rinuncia, dovuto ad una minore disponibilità finanziaria; pertanto, il Governo si è trovato nella necessità di dover operare alcune scelte.

Ho il dovere di ribadire in questa sede le ragioni oggettive per cui il Governo ha operato, come dicevo, delle scelte.

GIORDANO ANGELINI. Le do atto di ciò. Infatti, nel piano non sono più previsti gli investimenti per il porto di Ravenna.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Credo nessuno possa contestare la scelta operata, che nasce dalla saturazione del traffico sulla dorsale Milano-Napoli, così come nessuno può contestare che rispetto a quelle previste nel programma precedentemente richiamato la seconda tratta sia quella relativa alla Torino-Milano-Venezia.

Si è tenuto conto di questo criterio e di un'altra serie di subordinate legate, ad esempio, ai problemi sollevati dalla regione Veneto rispetto a quelli che non ha sollevato la regione Piemonte, nella scelta della linea Torino-Milano, per non dimenticare gli impegni assunti dal nostro paese con la Francia in ordine alla realizzazione della Torino-Lione. Sono questi e soltanto questi i criteri che hanno indotto il Governo ad operare determinate scelte nell'ambito di un programma per l'alta velocità, che resta comunque tutto confermato.

Per quanto riguarda la Genova-Milano il problema che si pone in via prioritaria

è quello legato alla tratta Genova-Voghera, mentre per la restante parte si potrebbe parlare di un programma di velocizzazione.

Il problema è quello della possibilità di disporre o meno di risorse aggiuntive. Non ho mai pensato di mettere in discussione il mantenimento del progetto all'interno del programma relativo all'alta velocità, la cui realizzazione prevede un impegno finanziario dei privati pari al 60 per cento e dello Stato per la restante parte. In un recente confronto è emersa chiara la difficoltà di avviare i lavori in assenza di una garanzia dello Stato ad intervenire per la parte di sua competenza. Se così non fosse, attraverso una direttiva più elastica del Governo alle ferrovie, si potrebbe pensare di avviare ugualmente i lavori. Ciò peraltro senza che si venga a pregiudicare l'impegno di completamento entro il quinquennio già assunto per le altre tratte. Dico questo perché non posso accettare la valutazione che, poiché non si parte nel 1993, allora si deve rinunciare all'opera. Torno infatti a ripetere che potrà essere verificato nei prossimi mesi se sia possibile trovare forme che consentano di procedere il più rapidamente possibile, senza l'impegno da parte dello Stato, secondo le priorità adottate per le ragioni di cui ho parlato.

Vorrei dire all'onorevole Sanguineti, il quale ha riproposto il problema dei *general contractors*, che esso non dipende da una scelta compiuta da questo Governo.

UGO BOGHETTA. Il precedente Governo era diverso!

MAURO SANGUINETI. Mi attendevo una revisione, come sulle ferrovie concesse, che invece non vi è stata.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il problema risale al 24 settembre 1991, quando fu stipulata una convenzione tra l'Ente ferrovie e la TAV, società il cui 60 per cento — torno a ripeterlo — è rappresentato da capitale privato. Il *general contractor* è il soggetto che assume in

proprio la piena responsabilità della completa realizzazione delle opere affidate, sia curandone direttamente la fase esecutiva, sia affidandole, in tutto o in parte, a terzi. L'intervento di questo Governo ha interessato tutto ciò che riguarda la definizione del contratto da parte delle ferrovie dello Stato, dettando (ciò è stato fatto per iscritto da parte dei ministri dell'industria e dei trasporti) direttive rigorosissime in ordine all'adozione di tutte le regole comunitarie e di criteri di assoluta convenienza per quel che riguarda la parte contraente delle ferrovie, utilizzando un sistema di tempi rigorosissimi, penali di straordinaria pesantezza, nonché un regime a prezzo chiuso. Condizioni queste che si potranno portare a conoscenza della Commissione e che invito tutti a verificare se non rappresentino quanto è assolutamente necessario per garantire la massima trasparenza di questo tipo di operazioni.

Personalmente, non conosco nessuno e da quando sono al Ministero non ho ricevuto un solo costruttore; non ho alcun rapporto di tale natura.

Si tratta di direttive che ho ricevuto e di cui rispondo, senza però essere responsabile di altre questioni. L'onorevole Sanguineti ha affermato che per Genova si potrebbe recuperare il denaro dai nodi. Sinceramente, non me la sento di fornire una risposta in proposito; i nodi rappresentano il riordino di tutto il sistema ferroviario nelle grandi città urbane e riguardano Torino, Milano, Verona, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo; riguardano gli innesti, le varianti, le bretelle, le cinture, i passanti e via dicendo.

MAURO SANGUINETI. Non hanno neanche iniziato la progettazione. Mi dica se questo paese è in grado, nei prossimi tre anni, di spendere 3 mila miliardi non avendo iniziato la progettazione.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non sono un tecnico e torno a ripetere che se da parte del Parlamento ci si pronuncia ...

MAURO SANGUINETI. Devono ancora dare gli incarichi e, guarda caso, li stanno dando alle stesse società che hanno preso l'alta velocità; sarebbe il caso che si variasse un po'.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non sono in grado di esprimere valutazioni tecniche. Posso parlare di una scelta politica che non può non considerare di straordinaria rilevanza le scelte che riguardano proprio il problema della ristrutturazione delle aree metropolitane per quel che concerne la ferrovia. Se l'onorevole Sanguineti è in grado di affermare che 3 mila o 6 mila miliardi nel quinquennio sono molti o pochi, io non sono in grado di farlo. La domanda che coglievo era quella riferita all'utilizzazione di una parte del denaro. Torno a ripetere che se ciò dovesse accadere, su invito del Governo, sono disponibile a studiare, insieme ai ministri del bilancio e del tesoro, la possibilità di rivedere tale indirizzo. Allo stato attuale non mi sento di modificare una scelta che avrebbe conseguenze particolarmente negative per il sistema ferroviario delle grandi città. Soprattutto in un momento in cui si chiede alle ferrovie di favorire la soluzione dei problemi del trasporto urbano e di attuare interventi di ristrutturazione, con costi che non so se siano adeguati o meno rispetto alle cifre indicate nel piano di investimento.

È stata formulata una serie di richieste, sempre in ordine al rapporto del programma con alcune scelte più strategiche che riguardano la politica dei trasporti. Posso dire, per esempio, che il problema dei valichi è strategico e decisivo per il nostro paese. Sono disponibile a venire in Commissione a riferire in ordine alla situazione delle progettazioni che riguardano il Fréjus, i lavori di ammodernamento sul Sempione e sul Gottardo e quelle in corso per il valico del Brennero e per i collegamenti con i corridoi intermodali da Trieste...

SAURO TURRONI. Non c'è niente sul Brennero! Non si farà mai!

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho detto di essere disposto a venire in Commissione. Che non si farà mai...

SAURO TURRONI. Lo ha detto l'avvocato Necci.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sono il ministro dei trasporti e non il commissario delle ferrovie. Se dovete contestare l'avvocato Necci, chiamatelo in Commissione e ditelo a lui.

MAURIZIO PIERONI. Esiste una risoluzione impegnativa del Parlamento cui lei rifiuta di sottostare, e lei è il rappresentante del Governo.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sto rispondendo alle osservazioni ed ai problemi che sono stati sollevati. Poiché, considerata l'ora, non intendo abusare della vostra pazienza, per il problema dei valichi manifesto la mia disponibilità a tornare in Commissione per dare un'informazione completa.

Un altro problema sollevato come fattore di contraddizione, tra gli altri, dall'onorevole Angelini, è quello del trasporto viaggiatori su strada svolto dalle ferrovie, ossia dell'utilizzo di autobus sostitutivi delle vie ferroviarie. La pratica dell'utilizzo da parte degli enti ferroviari di mezzi automobilistici è adottata in tutta Europa. Occorre considerare, nella situazione data, se alcuni servizi possano essere più convenientemente svolti su gomma anziché su rotaia in un'ottica di economicità. Mi pare che alla base di tale ragionamento vi sia il fatto che tutto il programma di riordino ferroviario punti ad un incremento, come dimostrano gli studi e le previsioni tecniche, del trasporto delle merci e dei passeggeri. Non è detto, tuttavia, che tale incremento debba necessariamente coincidere con la strada ferrata oggi esistente più che con nuova strada ferrata. Ciò spiega

anche perché, nella prospettiva del risanamento e dello sviluppo delle ferrovie, si noti un decremento negli anni 1993 e 1994 (anzi, 1994 e 1995, considerato lo slittamento); si tratta infatti di una fase di ristrutturazione che comporta sostituzioni di pezzi di strada ferrata con altra strada ferrata.

Devo chiedere scusa all'onorevole Pieroni per essermi arrabbiato, ma non mi capita spesso, perché non metto mai in dubbio la parola di nessuno, e non accetto quindi che mi si dia del bugiardo.

Ho affermato di aver consegnato ai sindacati gli stessi documenti che prima ho fornito alla Commissione.

RINO PISCITELLO. Lei ha detto che avevano espresso un giudizio positivo sul piano degli investimenti.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sì, certamente, ho detto che i sindacati dei lavoratori delle ferrovie conoscono molto bene questi problemi e li hanno potuti seguire meglio di quanto non abbiano potuto fare i parlamentari (non c'è nulla di cui scandalizzarsi). Proprio perché essi vivono tali problemi all'interno dell'azienda, ritengo che il loro giudizio abbia una particolare importanza, a prescindere da altre considerazioni.

Nel concludere, desidero confermare la mia disponibilità a proseguire il confronto pur sulla base di una condizione, di cui ho illustrato le ragioni in precedenza. Avendo scelto di attendere un periodo di tempo per la definizione di tutte le questioni qui sollevate, ritengo che la Commissione, se lo riterrà opportuno, potrà ottenere talune risposte su aspetti particolari riguardanti il settore del trasporto.

Inoltre, poiché il Governo si appresta a presentare un disegno di legge sul trasporto pubblico locale con cui trasferire competenze importanti alle regioni, presumo che si creeranno le condizioni affinché il Governo ed il Parlamento possano recepire le indicazioni per arrivare alle decisioni da includere nel contratto di

programma da approvare entro il 1° luglio 1993. Credo, quindi, che questo periodo di sei mesi possa essere positivamente utilizzato dal Parlamento.

Per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucchesi ha chiesto di parlare per un richiamo al regolamento.

PINO LUCCHESI. Desidero scusarmi con il ministro, il presidente ed i colleghi se, nonostante l'ora tarda, devo prendere la parola per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Voglia indicare a quale articolo intende richiamarsi.

PINO LUCCHESI. Mi riferisco agli articoli 117 e 143, commi 2 e 3.

L'articolo 117 recita: « Ciascuna Commissione può votare, su proposta di un suo componente, negli affari di propria competenza, per i quali non debba riferire all'Assemblea, risoluzioni dirette a manifestare orientamenti o a definire indirizzi su specifici argomenti. Alle discussioni nelle materie sopra indicate deve essere invitato un rappresentante del Governo ».

L'articolo 143, commi 2 e 3, recita: « Hanno inoltre facoltà di chiedere l'intervento dei ministri per domandare loro chiarimenti su questioni di amministrazione e di politica in rapporto alla materia di loro singola competenza e, previa intesa con il Presidente della Camera, hanno facoltà di chiedere che i ministri competenti dispongano l'intervento dei dirigenti preposti a settori della pubblica amministrazione e ad enti pubblici anche con ordinamento autonomo.

Possono altresì chiedere ai rappresentanti del Governo di riferire, anche per iscritto, in merito all'esecuzione di leggi e all'attuazione data a mozioni, a risoluzioni e ad ordini del giorno approvati dalla Camera o accettati dal Governo ».

Nel nostro caso si tratta appunto di una risoluzione approvata all'unanimità da questa Commissione e, come risulta dal

verbale, accolta dal Governo. A questo riguardo, signor presidente, esistono zone d'ombra che devono essere eliminate per un corretto rapporto con i colleghi, che pure hanno sottoscritto tale documento, e per trovare un possibile sbocco alla nostra discussione.

Con tutta sincerità non vorrei che il meccanismo faticosamente messo in moto finisse per diventare una sorta — uso una parola particolarmente pesante — di accattonaggio della Commissione alla ricerca forzata di un rapporto con il Governo per poter esprimere un'opinione.

Probabilmente abbiamo valutazioni diverse sulla parte dispositiva della risoluzione 7-00088, che così recita: « ... impegna il Governo a sottoporre all'esame preliminare delle competenti Commissioni parlamentari tutti i predetti documenti affinché su di essi il Parlamento possa esprimersi nella sua funzione di indirizzo ». Lo scopo, facilmente individuabile, era quello di promuovere, in una situazione che si è determinata dal punto di vista regolamentare, anche se non ancora bene definita, un percorso informale, ma non per questo meno vincolante dal punto di vista politico nei rapporti tra Commissione e Governo. Il risultato doveva essere quello di una disponibilità da parte del Governo, prima di procedere alla stesura definitiva degli atti in questione, ad accettare le indicazioni e le opinioni espresse dalla Commissione. Voglio ribadire, salvo prova contraria, che noi siamo ancora convinti della validità della normativa prevista dalla legge n. 385 del 1990, in base alla quale sui programmi annuali e poliennali delle ferrovie dello Stato le Commissioni parlamentari di competenza debbono esprimere il loro specifico parere.

La linea di tendenza portata avanti in questa Commissione in modo forzoso, anche da parte del dottor Necci (il quale non so bene se nella fase attuale sia amministratore straordinario o amministratore unico delle ferrovie dello Stato, poiché non risulta in nessun documento...).

MAURO SANGUINETI. Ancora per pochi giorni !

PINO LUCCHESI. ... è che i rapporti di indirizzo del Parlamento siano totalmente superati, essendo intervenuta una trasformazione di natura giuridica della società. Dobbiamo ribadire che questo passaggio è, a nostro avviso, sbagliato, se non altro per il fatto che i consistenti finanziamenti messi a disposizione dalla collettività per le ferrovie dello Stato sono formalmente stanziati in bilancio ed approvati dal Parlamento della Repubblica.

Devo dire con sincerità che l'andamento della discussione dimostra che il contenuto sostanziale della risoluzione, approvata — ripeto — dalla Commissione ed accolta dal Governo, non è stato recepito, almeno non nel senso in cui l'avevo interpretato io che sono stato il primo firmatario.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchesi, la sua osservazione non modifica la procedura che stiamo seguendo: dobbiamo rispettare la risoluzione che abbiamo votato, la quale, attraverso una lettura corretta e completa — mi rivolgo all'onorevole Turroni — contiene sostanzialmente due punti. Con il primo abbiamo impegnato il Governo a sottoporre preventivamente all'esame della Commissione tutti gli atti che dovrà sottoscrivere. Il che è sostanzialmente avvenuto con l'audizione odierna decisa dall'ufficio di presidenza.

Il secondo punto riguarda l'esame degli atti con il quale si prefiggeva la finalità — attraverso la risoluzione approvata — di esprimere un giudizio ed un parere, cosa che non è pregiudicata per la Commissione. In questo momento, tuttavia, l'audizione è da considerarsi conclusa, fermo restando che concordo sulla proposta formulata dall'onorevole Maccheroni, ossia che l'ufficio di presidenza, convocato per domani, dovrà stabilire quali procedure attivare per consentire alla Commissione di esercitare la sua funzione di indirizzo come previsto dalla risoluzione Lucchesi ed altri n. 7-00088 approvata dalla Commissione stessa.

Sono state preannunciate risoluzioni in materia, il che rappresenta una procedura, così come altre procedure potranno essere

individuate e seguite. L'audizione è da considerarsi conclusa, poiché si è preso atto dei documenti, anche se personalmente avverto l'esigenza di approfondire il materiale in quanto non mi è stato possibile farlo nella giornata di oggi, rivelatasi molto confusa.

Si è sviluppata una discussione dalla quale credo siano emersi taluni spunti interessanti per il ministro Tesini, in grado di dar vita ad una riflessione da parte dell'esecutivo, al quale spetta di tirare le conclusioni. Ciò tuttavia non impedirà alla Commissione di attivare le procedure di propria competenza. Consentitemi di chiarire però che l'audizione non si conclude con un voto...

MAURIZIO PIERONI. Non è questione di voto; vogliamo sapere se il Governo attende o no il parere.

PRESIDENTE. Certamente l'audizione non assorbe il contenuto della risoluzione quanto al secondo punto.

MAURIZIO PIERONI. Ma se il ministro ci dice che non gliene importa praticamente nulla del parere che verrà dopo ...

PRESIDENTE. Questo il ministro non lo ha detto assolutamente. Ovviamente egli ha memorizzato gli spunti offerti dall'incontro odierno, anche se penso che vorrà sapere che cosa intenda fare la Commissione. Formalmente dobbiamo pronunciarci attraverso un documento, naturalmente se la Commissione e l'ufficio di presidenza riterranno di farlo o se un singolo componente la Commissione vorrà attivare le procedure che gli competono.

È chiaro che vi sarà uno sviluppo; tuttavia ribadisco di essere costretto a concludere l'audizione.

MAURO SANGUINETI. Vorrei rivolgere una domanda al presidente ed al ministro Tesini. Premesso che la risoluzione è formalmente accettata dal Governo, posto che la Commissione si riunisca nelle prossime 24 o 48 ore ed atteso che siamo a conoscenza di possibili formalizzazioni di atti in tempi ravvicinati, il Governo presenterà qualche atto prima che la Commissione si

sia espressa, oppure no? Infatti, se il Governo formalizzasse taluni atti prima del pronunciamento della Commissione, sarebbe del tutto inutile esprimersi, ferma restando la possibilità di ulteriori iniziative politiche. Qualora invece il Governo si impegnasse quanto meno ad attendere il tempo necessario affinché la Commissione si esprima, sarebbe successivamente libero di fare ciò che riterrebbe opportuno. Il problema, quindi, è rappresentato dal rapporto tra la Commissione ed il Governo.

UGO BOGHETTA. La risoluzione contiene tre termini « preliminare, esame, ed esprimersi ».

CESARE CURSI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispetto a che cosa, alla sua funzione di indirizzo?

UGO BOGHETTA. Certo, se lunedì prossimo doveste firmare sia l'atto di concessione, sia il contratto di programma e quello di servizio noi su che cosa esprimeremo il parere? Invece di presentare un qualsiasi atto, sarebbe meglio allora farvi un regalo di Natale!

Personalmente ritengo, a differenza di altri, che i documenti siano sufficienti nonostante manchino talune informazioni, non fornite dal ministro. I documenti sono sufficienti per esprimere un giudizio: però, poiché oggi è già mercoledì e voi avete convocato le riunioni per i prossimi giorni, noi non abbiamo il tempo per formalizzare il pronunciamento.

Chiedo che il Governo rispetti il contenuto della risoluzione approvata, in particolare il « preliminare, esaminare ed esprimersi »: solo a quel punto il Governo potrà firmare qualsiasi atto contenente le modifiche che riterrà o meno opportuno introdurre.

LUCIANO FARAGUTI. Signor presidente, credo che la risoluzione abbia tentato di riconquistare lo spazio istituzionale del rapporto fra il Parlamento, il Governo e, tramite quest'ultimo, la SpA ferrovie.

Non posso non dire queste cose perché può darsi sia l'ultima volta che le dico: non so cosa succederà nella vita politica italiana ed alla mia persona ...

PRESIDENTE. Onorevole Faraguti...!

LUCIANO FARAGUTI. Signor presidente, lo dico con molta serenità: è un problema che riguarda il Parlamento, non questa Commissione, la Pontremolese o qualsivoglia altra posizione! Ci muoviamo su un terreno eminentemente politico perché istituzionale.

Il Parlamento ha cercato di riconquistare un rapporto su un problema dato, attraverso una risoluzione. In proposito voglio ricordare la questione da me presentata in relazione alla legislazione esistente e riguardante questi rapporti, perché non la ritengo decaduta con la trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in società per azioni.

Tuttavia, accantonò quest'argomento perché diversamente — e senza nulla togliere al ministro dei trasporti — d'ora in poi dovremo aver presente l'azionista.

L'utilizzazione dello spazio politico-istituzionale che la risoluzione ha rappresentato incontra la necessità, attraverso le posizioni espresse dopo l'illustrazione del ministro e la consegna dei documenti, di un « motivato parere »: non si può evidentemente interrompere questa sera il rapporto tra la Commissione ed il ministro, quale che sia il giudizio espresso dalle singole persone e dalle forze politiche sulle comunicazioni del Governo e sulla sua replica. Di qui la domanda politica: quanto tempo ha a disposizione la Commissione per manifestare — se lo vuole — il suo « motivato parere »? Che rapporto ritiene di avere il ministro con questo « motivato parere »? E quale rapporto deve avere la Commissione con l'azionista, se il ministro ritiene di non essere il solo detentore del potere di raccogliere questo « motivato parere »?

Questo è il terreno politico, in quanto istituzionale, che noi *pour cause* abbiamo avuto dinanzi in questa faticosa giornata di lavoro.

Signor presidente, colleghi, signor ministro, questi sono i problemi in cui mi sento immerso in questa tarda ora della notte.

RINO PISCITELLO. Gli interventi precedenti al mio mi consentono di essere stringato perché ne condivido complessivamente la sostanza. Il problema che qui si pone, a partire dal richiamo al regolamento del collega Lucchesi, non riguarda più soltanto la Commissione ma anche e soprattutto il rapporto del Parlamento con il Governo. È evidente, quindi, che tale problema investe la centralità del Parlamento visto che, sulla base dell'ordinamento attualmente vigente, il Governo deve rispondere al Parlamento.

La Commissione ha approvato all'unanimità una risoluzione che partiva dalla premessa secondo la quale si riteneva che permanesse intatto — cito dalla risoluzione stessa — il diritto-dovere del Parlamento di esprimere indirizzi politici, orientamenti, criteri e priorità su materie che sono comunque di preminente interesse nazionale; impegnava, quindi, il Governo a sottoporre all'esame preliminare del Parlamento tutti gli atti che sono stati qui richiamati. È evidente che la funzione di indirizzo deve essere esercitata prima che siano avviati gli atti cui essa deve riferirsi. Altrimenti, si espropria il Parlamento (e non certo la Commissione) di uno dei suoi poteri.

Chiedo pertanto che ci sia consentito — ed il chiarimento deve intervenire oggi e non domani — di capire come e quando potremo esprimere il nostro parere motivato, come il Governo intenda atteggiarsi di fronte ad esso nonché di sapere se qualcuno compirà un qualsiasi atto prima dell'emissione di tale parere motivato.

GIORDANO ANGELINI. Partendo da quanto ho avuto modo di sentire finora, se arrivassimo all'espressione di un parere, sicuramente ci divideremmo. Lo dico affinché nessuno si crei illusioni ed anche per ricordare che il gruppo del PDS, allora del PCI, votò contro il piano decennale delle ferrovie.

La questione preliminare che ci si pone oggi è in realtà doppia. Se il ministro non ci dà il tempo di leggere i documenti e quindi di formarci un'opinione — anche se è vero che formalmente i documenti sono stati consegnati prima del compimento di certi atti — il Parlamento non potrà esercitare il proprio ruolo. In genere i tempi consentiti per l'esame di documenti complessi sono, come minimo, di una settimana: nel nostro caso dobbiamo ragionare a minuti. Questa situazione ci dispiace in maniera particolare — e mi rivolgo anche ai colleghi della maggioranza perché non amo gli infingimenti — perché, nell'ambito della discussione sulla legge finanziaria (che peraltro è stata avviata molto presto) noi abbiamo sollevato la questione della mancanza del piano delle ferrovie. Tutti, illudendosi di risolvere altrove i propri problemi — e mi riferisco ai colleghi della maggioranza e non certo a quelli delle opposizioni — hanno taciuto. Ricordo questo episodio per far notare che in politica tutti i nodi vengono al pettine. Chiediamo perciò al Governo di darci il tempo per esprimere un'opinione sui documenti consegnati che riguardano atti molto delicati come il contratto di servizio e lo statuto delle ferrovie dello Stato.

UGO BOGHETTA. Settant'anni di concessione.

GIORDANO ANGELINI. Su atti di tal genere non è possibile esprimere un'opinione all'impronta.

Era intenzione del gruppo del PDS di discutere di criteri, orientamenti e priorità. Non volevamo affatto discutere di municipi, di bandiere o di quant'altro. Altrimenti, avremmo fatto degli elenchi interminabili, ovviamente, partendo dal sud, dalla Calabria, da regioni che vivono situazioni che tutti conosciamo bene, senza nascondere comunque i problemi del nord. L'Italia può ben essere capovolta!

Noi non l'abbiamo fatto e non intendiamo farlo perché vogliamo esprimere orientamenti, criteri e priorità, ed esaminare atti che lei, signor ministro avrà sicuramente studiato con molta attenzione,

ma che noi non abbiamo avuto modo di valutare al punto da esprimere orientamenti. La questione è dunque seria. Se il Governo non ci darà il tempo che ci occorre, si assumerà, a nostro avviso, una responsabilità molto grave nei confronti del Parlamento. È comunque una questione che riguarda il Governo: il Parlamento ed i singoli gruppi valuteranno quali iniziative assumere.

SAURO TURRONI. Mi associo alla richiesta avanzata dal collega Angelini e da chi lo ha preceduto. Aggiungo che è difficile interloquire con la serenità necessaria proprio perché abbiamo colto l'intenzione del Governo — e mi scuso se abbiamo sbagliato — di venire qui a raccontarci molto velocemente alcune « cosette » per risolvere in fretta la questione, così come probabilmente è successo al Senato e con i sindacati.

Intendevamo — ed è emerso dagli interventi di molti colleghi, anche della maggioranza — discutere a fondo proprio perché, signor ministro, abbiamo appreso dai giornali quanto andava succedendo. Ed è inutile che lei ci inviti a non leggere i giornali. Sappiamo che molti membri del Governo e della maggioranza desiderano restringere gli ambiti dell'informazione. Questi atteggiamenti non ci piacciono, non ci piace questa « liquidazione » delle opinioni, non ci piacciono queste scortesie. Tra l'altro, sappiamo bene che i giornali venivano orchestrati da un ben organizzato e costoso ufficio stampa, messo in piedi dalle ferrovie dello Stato proprio perché passassero certe notizie e non altre utili ad orientare verso determinate decisioni.

È nostra intenzione, al contrario, discutere accuratamente sulle singole questioni. Questa è la ragione dalla quale scaturisce la risoluzione e che ci ha indotti a manifestare un certo nervosismo di fronte a quanto detto dal ministro. Abbiamo infatti intravisto nel suo atteggiamento la volontà di non aderire alla richiesta contenuta in maniera chiarissima nella risoluzione, così come hanno evidenziato il collega Lucchesi e molti degli altri che mi hanno preceduto. Vogliamo che alla risoluzione venga data

risposta nei modi da noi indicati e nei tempi che ci consentano di esaminare questi e tutti gli altri atti per poter formulare un parere preciso ed esauriente.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Nella documentazione che ho consegnato vi è anche la delibera del ministro del tesoro, il quale è azionista insieme al responsabile del dicastero del bilancio e al sottoscritto. In essa si invita il commissario straordinario a convocare l'assemblea in forma plenaria e in tempi ristrettissimi, per deliberare lo statuto sociale, la costituzione degli organi sociali e procedere ad altri eventuali adempimenti.

Tale convocazione, come ho già detto, è stata fatta. Il ministro dei trasporti firma tre atti: quello di concessione, sul quale si esprime prima il CIPET (già convocato per venerdì mattina), il contratto di programma e il contratto di servizio, già noti alla Commissione, che debbono essere approvati nello stesso momento in cui lo è la concessione.

Ho già avuto modo di dire che mi ero reso conto dell'esiguità dei tempi a disposizione. Tuttavia, in considerazione del fatto che non vi era alcuna decisione immediata in termini di soppressione di tratte o di servizi e che vi erano sei mesi per negoziare un contratto di programma (che avreste potuto leggere oggi, anche nei ritagli di tempo) pensavo che, in considerazione delle conseguenze, il Parlamento avrebbe potuto accettare tale impostazione. Se non sarà così, è evidente che del problema tornerà ad occuparsi il Parlamento. Dopo di che non sarà il ministro dei trasporti ma il Governo, nella sua collegialità, a prendere le sue decisioni. Per quanto mi riguarda vi inviterei ancora a valutare, in estrema sintesi, l'opportunità di non accentuare in termini di conflitto un rapporto che, a mio avviso, non è certo tale, come, d'altronde, ho cercato di dimostrare. Se poi prevarrà nel Parlamento una valutazione diversa, ne prenderò atto.

PINO LUCCHESI. Per quanto riguarda il gruppo della democrazia cristiana vorrei

che risultasse chiaro un concetto. Da parte nostra non vi è alcuna voglia, tentativo o linea di tendenza finalizzati ad usurpare responsabilità e prerogative che sono proprie del Governo e che tali rimangono, impegnandolo a livello politico.

Detto in *camera caritatis*, e con la considerazione aggiuntiva contenuta nell'intervento dell'onorevole Faraguti, a nostro avviso in questa partita il ministro dei trasporti e le Commissioni parlamentari competenti si trovano sostanzialmente sulla stessa barca: o trovano insieme le modalità per « giocare » un ruolo di carattere propositivo oppure, nello sconvolgimento di carattere generale, il ruolo di tutti rischierà di diventare marginale.

Noi non potremo più esprimere un'opinione su una materia di primaria competenza della Commissione qual è quella delle ferrovie dello Stato; forse potremo esprimerla di fronte al ministro del tesoro. Mi chiedo se non dovremo chiudere i « battenti » della Commissione; non saprei comunque dire in questo momento quale sarà la prospettiva; immagino tuttavia che il percorso da seguire sia di interesse comune.

Mi rendo conto che i problemi non sono risolti. A mio avviso le soluzioni possibili erano due. Si poteva accettare un percorso informale, così come era stato deciso e ciò avrebbe significato — lo dico con grande sincerità — una disponibilità del ministro a prendere atto, seppure per linee generali, di alcune indicazioni emerse in Commissione. Su alcuni problemi di carattere strutturale sono emerse indicazioni da parte delle varie parti politiche, ma sinceramente non ho colto nella replica del ministro una disponibilità...

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Cosa avrei dovuto dire? Ho anche invitato coloro che hanno sollevato la questione relativa al porto di Genova a formulare delle proposte!

PINO LUCCHESI. Nelle nostre intenzioni, nel momento in cui abbiamo appro-

vato la risoluzione, non vi era il tentativo di influenzare in termini di cambiamento i documenti che dovevano essere sottoposti al nostro esame, ma l'idea di esprimere un indirizzo di carattere politico nei confronti del Governo. Quest'ultimo ha evidentemente la facoltà di decidere in completa autonomia, accettando in *toto* o in parte le indicazioni date, secondo le regole tradizionali del confronto parlamentare.

Dopo questa prima strada, che non mi pare sia stata percorsa, ne rimane un'altra, più precisa dal punto di vista regolamentare. Essa, pur rimettendosi alla valutazione del presidente, va oggettivamente in rotta di collisione con i tempi che sono stati qui ribaditi e che non riguardano assolutamente le responsabilità di questa Commissione parlamentare, prevedendo una scansione temporale *ad horas*. Non so se si vorrà scegliere questa seconda strada, né saprei dire, in questo momento, se dovremo sollevare il problema in Assemblea. Certamente dobbiamo uscire fuori da questo ginepraio, altrimenti rischieremo, per un verso, di vanificare tutto il lavoro che abbiamo fatto e, per un altro, di arrivare ad un eventuale documento di indirizzo politico in ritardo rispetto alla conclusione di pattuizioni previste per le prossime ore.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, sono state sollevate diverse questioni: una, specifica, dall'onorevole Faraguti, il quale ha richiamato il rispetto dell'articolo 7 della legge n. 385 del 1990. Come l'onorevole Faraguti sa, e come d'altronde tutti sappiamo, si tratta di una materia non ben definita, ancora controversa, in quanto l'articolo 7 sopra menzionato prende spunto dalla legge n. 210 del 1985, che aveva disciplinato la natura giuridica dell'Ente ferrovie dello Stato. Una natura giuridica che, come tutti sappiamo, è mutata. Dopo aver acquisito le valutazioni di questa Commissione, a me pare di poter dire che esista una convergenza di vedute nel richiedere una interpretazione aggiornata di questa parte della legge,

anche per meglio ridefinire i rapporti fra il Parlamento e questi soggetti che hanno una nuova natura giuridica.

Allo stato attuale non sono in condizioni di rispondere in modo netto se in questa sede si possa invocare o meno l'articolo 7 della legge n. 385. D'altra parte, onorevole Faraguti, è stata la perplessità sull'interpretazione di questa norma a consigliarci di individuare questo nuovo percorso!

LUCIANO FARAGUTI. Convengo con lei, signor presidente.

PRESIDENTE. Sono d'accordo su quanto affermato dall'onorevole Lucchesi: nell'approvare la risoluzione abbiamo voluto trovare un terreno comune di lavoro tra la Commissione ed il Governo per dare soluzione ai problemi che si presentavano dinanzi a noi. Mi rendo conto che, individuata questa procedura, formalizzata la risoluzione ed approvata all'unanimità, il percorso che avevamo immaginato di intraprendere di fatto diventa impervio in quanto siamo chiamati contemporaneamente a consultare i documenti, ad approfondirli, a sviluppare una discussione e ad esprimere un giudizio. D'altra parte vorrei ricordare che abbiamo fissato questa audizione in quanto nell'ufficio di presidenza di giovedì scorso l'onorevole Angelini, che aveva davanti a sé *il Sole 24 ore*, ci informò, o almeno informò il presidente, il quale ancora non aveva aperto i giornali, che la stampa di quel giorno annunciava agli italiani che entro pochi giorni si sarebbero compiuti degli atti.

MAURIZIO PIERONI. Quelle indicazioni erano corrette!

PRESIDENTE. Noi dal canto nostro sapevamo che la risoluzione approvata all'unanimità imponeva alla presidenza di ascoltare il ministro su questa specifica questione. Seduta stante, inviai al ministro la richiesta ...

FRANCESCO FORLEO. Signor presidente, se ho compreso bene ella ha detto

che a seguito della lettura di un giornale da parte di un deputato il Parlamento si è attivato per rispettare i tempi indicati dal giornale stesso?

PRESIDENTE. Giovedì scorso abbiamo preso coscienza che di lì a pochi giorni il Governo avrebbe firmato gli atti contemplati nella risoluzione approvata dalla Commissione, con la quale si impegnava il Governo stesso ad attivare un confronto con il Parlamento. La mattina stessa di quel giovedì ho formalmente chiesto al ministro di concordare l'audizione decisa nell'ufficio di presidenza e mentre tale richiesta veniva trasmessa al Ministero, il ministro comunicava la sua disponibilità a intervenire in Commissione. Abbiamo fissato quindi l'audizione per mercoledì 16 dicembre.

MAURIZIO PIERONI. La risoluzione è stata approvata il 19 novembre; è drammatico che abbiamo dovuto inseguire il ministro, il quale sarebbe dovuto venire in Commissione molto prima.

PRESIDENTE. La difficoltà è che oggi avremmo dovuto valutare documenti che entro 24 ore il Governo dovrà tradurre in delibere e questo non per inerzia della presidenza o del Governo. Sta di fatto però che la difficoltà nella quale ci troviamo è che in data odierna svolgiamo l'audizione, acquisiamo i documenti e sappiamo che domani sarà convocato il CIPET. Quando si è deciso di convocare tale organo si sapeva che la nostra Commissione aveva 24 ore di tempo per esprimere il proprio parere.

Si dà il caso che, pur avendo utilizzato tutte le 24 ore (siamo alla mezzanotte), siamo chiamati al rispetto di alcune procedure. A questo punto non posso che dichiarare chiusa la seduta, in quanto l'audizione si è svolta. Tuttavia, poiché nel corso di quest'ultima sono state sollevate questioni che attengono al rapporto tra Parlamento e Governo, chi vuole intendere intenda, signor ministro. La Commissione dal canto suo ha attivato una pro-

cedura per adempiere al secondo punto della risoluzione e cioè per esprimere un giudizio, o meglio un parere. È chiaro che in questo momento la presidenza della Commissione non ha alcuno strumento regolamentare per chiedere al Governo di far slittare una serie di termini; tuttavia il Governo stesso si renderà conto della difficoltà in cui si trova la Commissione ad esprimersi sulla materia nelle prossime ore. A questo punto scelga il Governo, nella consapevolezza che da tale scelta deriveranno rapporti più o meno costruttivi tra Governo e Commissione (ma queste sono valutazioni che non spettano alla presidenza, bensì ai singoli gruppi parlamentari).

Dichiaro quindi 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 0,5 di giovedì 17 dicembre 1992.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

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

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO