

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

XI

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 MAGGIO 1993

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E, AD INTERIM, DELLA MARINA MERCANTILE, ONOREVOLE RAFFAELE COSTA, SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA MARINA MERCANTILE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.		PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore dei trasporti e della marina mercantile:		Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	249, 251
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	233, 245 250, 252	Piredda Matteo (gruppo DC)	245
Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i> ...	234, 239, 245 246, 249, 252	Testa Antonio (gruppo PSI)	246
Cursi Cesare (gruppo DC)	252	Sui lavori della Commissione:	
Lucchesi Pino (gruppo DC)	239, 249	Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	253
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	248, 249	D'Amato Carlo (gruppo PSI)	253
		Lucchesi Pino (gruppo DC)	252
		Variazione nella composizione della Commissione:	
		Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	233

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

**Variazione nella composizione
della Commissione.**

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Abbate cessa di far parte della Commissione, mentre vi entra l'onorevole Corsi. Rivolgo un saluto di ben tornato all'onorevole Corsi, del quale abbiamo apprezzato il proficuo lavoro svolto in qualità di sottosegretario per i trasporti.

Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore dei trasporti e della marina mercantile.

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, onorevole Raffaele Costa, sugli orientamenti programmatici del Governo nel settore dei trasporti e della marina mercantile.

Ringrazio il ministro Costa per aver accettato di partecipare a questo primo confronto articolato sulle linee programmatiche del nuovo dicastero dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile; ricordo che abbiamo già avuto modo di incontrare il ministro Costa in occasione della trattazione di alcune interrogazioni e che già allora era emersa una serie di questioni che questa Commissione dovrà necessariamente definire in relazione alla materia generale dei trasporti del nostro

paese, per le quali nel passato abbiamo registrato notevoli difficoltà, nel presupposto, a nostro parere sbagliato – tant'è che ne abbiamo fatto oggetto di un provvedimento di legge – che il processo di socializzazione debba intendersi come teso a bypassare il Parlamento. Abbiamo registrato nel passato tentativi ripetuti in questo senso, che evidentemente non possono trovare accoglienza da parte di questa Commissione.

Ci auguriamo pertanto che con il contributo del ministro Costa si possano superare queste difficoltà; l'importante è chiarire che in questi mesi sono risultati evidenti ritardi nella definizione degli investimenti tradizionali o innovativi, con particolare riferimento al settore delle ferrovie, che non sono assolutamente attribuibili, come si è tentato qualche volta di affermare nel passato, a lentezze causate dal Parlamento.

Si è anche tentato di dimostrare che la definizione dei programmi di investimento avrebbe trovato ostacoli per la perpicace volontà del Parlamento di sostituirsi agli organi di Governo, cosa che non è stata e che non è nelle intenzioni di questa Commissione, perché rimaniamo convinti che ciascuno debba fare il proprio mestiere. E al Parlamento nessuno può pensare di sottrarre il mestiere dell'indirizzo, della vigilanza e del controllo.

Nel corso degli ultimi mesi abbiamo avuto l'impressione che ci si volesse sottrarre al potere di indirizzo del Parlamento e che si fosse nel contempo restii ad accettare anche quelli di vigilanza e di controllo. Voglio ricordare al ministro Costa che, non solo questa Commissione, ma l'Assemblea a stragrande maggioranza ha approvato la risoluzione relativa all'alta

velocità perché si desse finalmente avvio a questa politica di investimenti, avendo letto qualche volta sulla stampa che i programmi non partivano a causa degli ostacoli frapposti dal Parlamento. Nonostante l'Assemblea abbia dato esplicitamente questo indirizzo, a tutt'oggi il processo è ancora fermo e non sappiamo perché. Ma vi è di più: la risoluzione faceva obbligo al Governo, ed attraverso il Governo alle Ferrovie SpA, di presentare al Parlamento tutti gli atti definiti fino a quella data. Dopo quella risoluzione, su mandato della Commissione, la presidenza della Commissione ha chiesto al ministro dei trasporti di prodigarsi affinché pervenissero in Parlamento questi atti ma, alla data di oggi, questi ultimi sono conosciuti dalla procura della Repubblica di Roma ma non dal Parlamento italiano.

Potrei aggiungere altro, ma mi fermo qui, sperando di essere stato esauriente per inquadrare il complesso dei rapporti con il Governo, che ci auguriamo possano migliorare con il contributo del ministro Costa. Ritengo che dopo la relazione del ministro ed il successivo dibattito in Commissione sarà possibile far luce su altri punti che meritano un approfondimento.

Devo altresì un ringraziamento al ministro Costa perché, sebbene lo avessi detto solo a mo' di battuta nel precedente incontro, parlando dell'abolizione da parte delle Ferrovie dello Stato della fornitura degli orari ferroviari alla Commissione, il ministro è andato anche oltre e, soltanto dopo ventiquattr'ore, ci ha fatto chiedere quante copie dell'orario ferroviario occorreva mandare in Parlamento. Ne volevano mandare cinquanta, ma io ho risposto che ne bastava una sola: diversamente, quello sì, sarebbe stato un privilegio! In effetti per questa Commissione l'orario ferroviario rappresenta uno strumento di lavoro; per esempio ho qui la fotocopia di un quadro ferroviario riguardante una tratta di maggiore mia conoscenza: con l'entrata in vigore dell'orario estivo siamo a venti soppressioni di percorsi ferroviari, proprio su una tratta che prevederebbe nei prossimi mesi l'avvio di un grosso impianto industriale da parte della FIAT. Anche a

questo proposito era stata presentata una risoluzione e vi era stato un impegno del predecessore del ministro Costa, peraltro sancito anche in un documento sottoscritto dalle Ferrovie e dal Governo, nel quale si diceva che per il 1993 non si sarebbe dato luogo a nessuna soppressione dei treni di interesse locale. Tutto questo, invece, viene contraddetto.

Mi scuso per la lunga introduzione e do subito la parola al ministro Costa.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ringrazio il presidente e la Commissione per avermi offerto l'occasione di questo incontro. Sottolineo innanzitutto, con molta tranquillità e onestà, che le lacune nel settore sono molte — le insufficienze saranno sicuramente verificate dalla Commissione — quindi gli argomenti trattati risulteranno probabilmente incompleti. Ad ogni modo ritengo necessario impostare una forte collaborazione con la Commissione sulla base di un principio politico-istituzionale, poiché l'attività parlamentare è primaria e nell'ambito della stessa le funzioni ispettive sono fondamentali. Credo che ciascun ministro abbia un suo stile ed un proprio modo di operare: so che altri colleghi hanno preferito un più intenso impegno a livello ministeriale, di gestione; personalmente desidero essere coerente con la mia passata attività di parlamentare, costantemente rivolta ad ottenere un dialogo con il Governo che, a maggior ragione, ritengo ora importante.

Il rapporto politico, infatti, viene esaltato proprio nel Parlamento ed a tale proposito ritengo sicuramente fertile l'esperienza di chi opera specificamente in questa Commissione. Il ministero di cui ho assunto la responsabilità rappresenta per me un traguardo importante, ma anche una difficile presa di contatto con la pubblica amministrazione. Direi anzi che proprio i ministeri dei trasporti e della marina mercantile rappresentano un momento di grande esaltazione della pubblica amministrazione, forse anche in misura maggiore — lo dico sulla base dell'esperienza personale — del Ministero della

sanità perché non interessano il cittadino in una fase particolare (quella del paziente, appunto) ma l'utente, cioè il cittadino nella piena esplicitazione della sua vita quotidiana. Ritengo dunque fondamentale il rapporto con la pubblica amministrazione.

È certamente utile discutere delle grandi riforme, ma se vi sono gravi disservizi nei trasporti, anche solo urbani senza parlare di quelli interurbani, evidentemente come cittadini ci sentiamo in difficoltà. È certamente importante approvare celermente una riforma elettorale, ma se poi — come emerge dalle lettere che mi arrivano — le patenti vengono consegnate dopo qualche mese dal momento in cui sono state conseguite, evidentemente il cittadino si sente indebolito nel suo rapporto con lo Stato e non per colpa propria.

Il settore dei trasporti in Italia assorbe una cospicua percentuale delle risorse finanziarie dello Stato sia in termini di spese correnti che di investimenti, a fronte di una efficienza dei servizi ancora relativamente bassa. In una congiuntura assai difficile per la situazione economica del paese e per la disponibilità finanziaria, le strategie per il settore dei trasporti dovranno essere orientate prevalentemente al risanamento delle gestioni ed all'allocazione delle risorse disponibili per gli investimenti su precise priorità.

Vorrei sintetizzare i punti di forza di tali strategie. L'attuazione del Fondo unico dei trasporti, innanzitutto, rappresenta il solo strumento possibile per assicurare una corretta programmazione delle risorse e la loro allocazione nei diversi centri di spesa secondo una concezione unitaria dell'intero sistema dei trasporti e secondo obiettivi di riequilibrio modale.

Il secondo punto d'interesse delle strategie concerne la predisposizione dei piani settoriali di intervento, tenendo conto delle risorse effettivamente disponibili per gli investimenti e per l'esercizio. Lo scopo da perseguire è di porre finalmente termine al metodo dei piani faraonici, che portano poi inevitabilmente alla distribuzione a pioggia delle risorse, per privilegiare il metodo dei piani funzionali a precisi obiettivi di

servizi di trasporti che consentano di allocare le risorse sugli interventi effettivamente prioritari.

Il terzo punto riguarda il risanamento delle gestioni. Il nostro sistema dei trasporti costa troppo in relazione alla qualità dei servizi che produce: si tratta di avviare un processo che, attraverso il miglioramento della qualità e della produttività dei servizi, consenta di pervenire ad un più equilibrato rapporto costi-ricavi delle aziende di trasporto. Tale processo deve basarsi sulla separazione netta dei compiti di governo e di programmazione dai compiti di produzione dei servizi, anche attraverso la privatizzazione dei medesimi.

Il quarto punto attiene all'aumento della competitività delle nostre aziende, siano esse produttrici di servizi che di beni legati al trasporto; il problema riguarda, per i servizi, soprattutto l'autotrasporto merci, il trasporto aereo e quello marittimo e, per i beni, soprattutto le aziende produttrici di impianti e mezzi elettromeccanici.

Il quinto punto riguarda l'avvio del progetto « mobilità urbana e ambiente », volto — attraverso una gamma articolata di interventi sulle infrastrutture di trasporto, sulla regolazione dell'uso dei mezzi di trasporto e sulle caratteristiche dei veicoli — al disinquinamento e al decongestionamento delle nostre città. Si tratta di un piano decennale, con scadenze intermedie da attuarsi in base ad un rigido calendario dei risultati da perseguire.

Il sesto punto è relativo alla definizione di un programma sulla sicurezza del trasporto e di un programma di infrastrutture di trasporto ed ambiente, volti, il primo a definire un'azione organica a favore della sicurezza, soprattutto stradale (a tale proposito il nostro paese sembra se non primeggiare essere sicuramente tra quelli che offrono maggiori garanzie), il secondo ad individuare i possibili riequilibri tra esigenze di potenziamento infrastrutturale del sistema di trasporto ed esigenze di salvaguardia ambientale.

L'ultimo punto concerne la creazione di un Centro nazionale di ricerca sui tra-

sporti, sul modello delle più grandi nazioni europee, come strumento per attuare il dettato legislativo che assegna alla ricerca sui trasporti l'1 per cento degli investimenti del settore. Tale iniziativa permetterebbe anche il rafforzamento della nostra presenza tecnica in sede comunitaria; le decisioni comunitarie in materia di politica dei trasporti, sempre più frequenti e vincolanti, vengono infatti oggi prese contando su un contributo tecnico, di parte italiana, ancora largamente insufficiente.

Passerei ora ad indicare le azioni operative che si ritiene di dover portare avanti in attuazione degli obiettivi indicati. Occorre innanzitutto dare attuazione al Fondo unico dei trasporti — previsto dall'articolo 2 della legge n. 186 del 1991, ben nota alla Commissione — riguardante le spese in conto capitale destinate a nuove iniziative legislative per investimenti. Lo scopo di tale procedimento è evidentemente quello di far confluire nell'ambito del CIPET la programmazione unitaria e il coordinamento delle diverse attività e quindi delle spese nel settore dei trasporti.

L'implementazione del Fondo unico consiste, nella sostanza politica, nella predisposizione dello schema di utilizzo delle risorse complessivamente attribuibili al trasporto. Si procederà al più presto, attraverso una delibera del CIPET, ad individuare le modalità di costituzione del Fondo e a predisporre uno schema di utilizzo.

Il piano generale dei trasporti va aggiornato con importanti novità metodologiche in quanto il nuovo piano dovrà essere predisposto, per la prima volta, secondo quanto previsto dalla legge istitutiva del CIPET, in base alle risorse finanziarie disponibili per gli investimenti e per l'esercizio.

Il segretariato del CIPET ha predisposto una metodologia per l'elaborazione del nuovo piano generale dei trasporti basata sull'impiego di tecniche quantitative di analisi e valutazione delle scelte di politica dei trasporti (investimenti, livelli di servizio, tariffe, normative ed altro). Per la prossima settimana il CIPET ha predisposto un calendario dei lavori molto corposo,

si da potersi adeguatamente occupare della materia. Al più presto si procederà, attraverso una delibera del CIPET stesso, all'approvazione delle metodologie in modo da dare concretamente avvio ai lavori di aggiornamento.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, i principali problemi aperti sono numerosi ed in relazione ad essi è in corso un'intensa attività alla quale ho cominciato ad arrecare i miei primi apporti. Si tratta anzitutto di portare a termine la stipula dell'atto di concessione tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato. A tal fine si sta provvedendo per adempiere a quanto richiesto dal Consiglio di Stato che, così come la Commissione saprà certamente, si è espresso sul medesimo in maniera interlocutoria. Inoltre si pone l'esigenza di provvedere alla definizione delle risorse da assegnare ai singoli interventi nell'ambito di quelle rese disponibili dal Ministero del tesoro nel contesto del contratto di programma 1993-1995 ed al momento ripartite soltanto per tipologia di intervento: ciò al fine della stesura definitiva del contratto di programma stesso. È necessario inoltre provvedere a definire il canone d'uso dell'infrastruttura ferroviaria nonché il prezzo unitario di acquisto dei servizi da parte della pubblica amministrazione, affinché i prossimi contratti di servizio pubblico con le Ferrovie dello Stato siano coerenti con la direttiva CEE n. 440 del 1992. Il contratto di servizio 1993, riferendosi ad una fase transitoria, ha di fatto trasferito le risorse disponibili alle Ferrovie dello Stato per la prosecuzione dei servizi in atto. Sempre con riferimento alle Ferrovie dello Stato, è necessario portare a termine: una procedura preliminare all'attuazione del programma di alta velocità mediante l'acquisizione e la verifica di congruità dei costi di investimento; la sottoscrizione — ove necessaria — di accordi di programma con gli enti locali; l'approvazione di progetti esecutivi, utilizzando lo strumento della conferenza dei servizi; l'acquisizione del parere di compatibilità ambientale; l'acquisizione del parere del Consiglio di Stato sulla validità dei contratti stipulati.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, onde impedire che il grave disavanzo di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale (12 mila miliardi alla fine del 1992, oggi — mi si dice — incrementato di alcune centinaia di miliardi) e che il crescente stato fallimentare di molte aziende porti al collasso totale del settore, è stato predisposto dal ministro dei trasporti, e diramato per il concerto con gli altri ministri interessati, un progetto di legge che sarà esaminato la prossima settimana dal CIPET e successivamente portato all'esame del Consiglio dei ministri. Il mio intendimento, a livello parlamentare, è di concentrare prioritariamente l'attività su due provvedimenti: quello del quale sto parlando ed il progetto relativo ai porti. Nel corso di un incontro svoltosi qualche giorno fa presso la Presidenza del Consiglio a proposito della prossima legge finanziaria, è emersa una forte indicazione favorevole ad un provvedimento di accorpamento del Ministero dei trasporti con quello della marina mercantile.

Il disegno di legge in materia di trasporto urbano si prefigge di attivare nuove regole organizzative capaci di impedire il formarsi di disavanzi incontrollati e basate essenzialmente sulla unificazione a livello locale delle responsabilità di programmazione dei servizi. Tali regole, inoltre, dovranno favorire la formazione delle risorse necessarie per il funzionamento dei servizi e la responsabilizzazione delle aziende rispetto all'efficienza ed alla competitività della produzione (attraverso l'affidamento in gara dei servizi). Inoltre, il provvedimento si propone di definire un piano di risanamento dei disavanzi pregressi, in modo da consentire che la nuova organizzazione possa avviarsi senza gravami. I punti di base del disegno di legge sono: una nuova definizione del trasporto pubblico locale; l'unificazione, allo stesso livello di governo, delle responsabilità di programmazione e di quelle finanziarie; la netta separazione dei ruoli e dei compiti degli enti di governo e delle società di gestione; la costituzione di un'autorità per i trasporti nelle grandi aree metropolitane;

la definizione, a livello regionale, delle risorse finanziarie disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale. Contestualmente, presso il segretariato CIPET è in corso uno studio per varare una direttiva in tema di « mobilità urbana ed ambiente » che impegni i comuni e lo Stato a predisporre piani per il decongestionamento ed il disinquinamento delle città italiane, piani vincolanti per l'ottenimento di possibili finanziamenti. Tale studio, che sarà pronto per il prossimo mese di luglio, verrà adottato con delibera CIPET. Gli obiettivi che ho indicato, ovviamente, corrispondono alle intenzioni del Ministero dei trasporti; è chiaro, tuttavia, che potranno intervenire modifiche o variazioni da parte del CIPET e del Consiglio dei ministri prima che il provvedimento approdi in Parlamento.

Per quanto concerne il trasporto merci, ai fini del riassetto del comparto è indispensabile un intervento che consenta una revisione radicale delle normative che lo regolano. A tal fine, si potrebbe dar corso all'elaborazione di un testo unico sul trasporto merci che preveda il riassetto dell'autotrasporto attraverso il pieno recepimento delle normative comunitarie (revisione dell'albo nazionale dei trasportatori, soppressione delle tariffe obbligatorie) e sia finalizzato al superamento dell'eccessiva frammentazione del sistema ed al recupero delle logiche di mercato. Il testo unico dovrebbe inoltre prevedere lo sviluppo del trasporto intermodale, sia nelle forme gomma-ferro che terra-mare, attraverso l'eliminazione degli ostacoli di natura tecnico-organizzativa (immagino che la Commissione abbia sentito parlare di questi argomenti in numerose occasioni!), così come già avviato con l'approvazione del piano quinquennale degli interporti e con la recente direttiva CIPET per l'attuazione del piano medesimo. In sostanza, l'esigenza è di concentrare le risorse sulle iniziative con effettivo contenuto economico e funzionali alla creazione di una rete logistica nazionale.

Quanto al trasporto marittimo, i problemi principali da affrontare sono essenzialmente due. Anzitutto, va considerato il

riordinamento dell'organizzazione portuale, del quale parlerò in seguito. A tal fine è stato più volte reiterato un decreto-legge sul lavoro portuale in ottemperanza alle direttive comunitarie e alle sentenze dell'Alta corte di giustizia. Il Senato ha recentemente approvato il disegno di legge sull'ordinamento portuale, che ricomprende anche le norme sul lavoro portuale in un unico testo coordinato. Va inoltre considerato il riassetto della FINMARE, sul quale mi soffermerò in seguito.

I principali problemi in corso d'esame con riguardo al trasporto aereo sono rappresentati dal nuovo assetto di governo di settore, con l'ulteriore distinzione tra momento programmatico e momento gestionale; dal nuovo modello gestionale degli aeroporti, coerente con le direttive comunitarie, che preveda società per azioni con compiti di gestione di tutti i servizi aeroportuali; dalla revisione del sistema e dei livelli di tariffazione, con l'unificazione ai valori medi europei; dalla riforma dell'azienda di assistenza al volo (sulla quale sarebbe opportuno concentrare l'attenzione in modo tempestivo); dall'attuazione del piano di potenziamento degli aeroporti; infine, dal reperimento di risorse per il potenziamento degli aeroporti nazionali ed internazionali.

Non mi soffermo sui problemi relativi alla rete stradale (anche se, per esigenze di completezza, sarebbe stato forse opportuno farvi riferimento) e passo ad affrontare alcuni aspetti particolari, direi gli aspetti portanti, legati al Ministero della marina mercantile. Il testo del progetto di legge sui porti, approvato dal Senato in data 1° aprile 1993 in sede deliberante, è stato trasmesso alla Camera dei deputati per il prosieguo dell'iter legislativo. Tale testo ha subito notevoli modifiche rispetto al disegno originario. Le linee portanti, comunque, rimangono ferme: da un lato, l'organismo pubblico, l'autorità portuale, con funzioni di indirizzo, programmazione e coordinamento delle attività portuali; dall'altro, gli operatori privati e le compagnie portuali, nella nuova veste imprenditoriale, titolari della gestione produttiva e commerciale del porto.

Il porto quindi, anche nel testo approvato, risulta l'elemento determinante per lo sviluppo del territorio su cui insiste. Sono caduti i sistemi portuali delineati nelle precedenti stesure di riforma: si mira ad individuare singole parti che, per la loro posizione geografica, per l'organizzazione già esistente o potenziale delle strutture ed infrastrutture e per l'economia del territorio retrostante possano dar corpo a traffici intermodali e integrati tali da rendere i porti in questione poli di riferimento per la portualità nazionale ed internazionale.

In tale contesto assume particolare rilevanza la figura dell'Autorità portuale, organo predisposto al potenziamento e coordinamento delle attività economiche che gravitano intorno al porto. Data la particolare funzione svolta da detto organismo, non si condivide pienamente la scelta portata avanti in Parlamento di ampliare, anche se a partire dal 1995, il numero di autorità portuali, prevedendo la possibilità di istituire detti organi in molti porti nazionali; ma di questo avremo modo di discutere in maniera più approfondita a partire, credo, dalla prossima settimana.

L'Autorità portuale, per i particolari compiti attribuiti ed anche per evitare il ripetersi di situazioni gestionali deficitarie, non doveva, secondo gli indirizzi del Governo, svolgere alcuna attività di carattere imprenditoriale, né avere una struttura amministrativa elefantina non rispondente alle effettive esigenze organizzative. Questi principi sono stati in parte abbandonati nel nuovo testo: il personale non è più individuato in limiti precisi ma si prevede per i primi anni — in attesa di una soluzione possibilmente politica attraverso il pensionamento anticipato degli elementi, non altrimenti sistemati presso le imprese operanti in porto — il mantenimento delle attuali strutture, con tutto il personale attualmente in servizio. Sabato ho avuto un colloquio, non particolarmente lungo, con i rappresentanti sindacali del porto di Genova perché il problema assilla il mondo del lavoro genovese. Il travaso avviene lentamente e con qualche preoc-

cupazione. Mi rendo anche conto che quando si tende a canalizzare un rapporto di lavoro quale quello che avevano questi dipendenti — atipico per molti versi — nell'azienda privata, in cui ci sono certi pregiudizi ed anche certe abitudini diverse, evidentemente il passaggio non è facilissimo.

Nel contempo, si prevede altresì la possibilità per l'Autorità portuale di partecipare, anche se in forma non maggioritaria, a società costituite per la manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale e per l'espletamento di servizi di interesse portuale.

Dette soluzioni, in particolare per quanto concerne la posizione del personale, sembrano dettate prevalentemente da motivi di carattere sociale. I nuovi organismi che andranno a sostituire gli enti portuali inizierebbero già in parte condizionati da oneri impropri. Al riguardo, è altresì da evidenziare la difficile funzione affidata ai presidenti degli attuali enti, che dovranno svolgere, nella fase di trasformazione, funzioni di commissari liquidatori delle gestioni di cui sono stati in precedenza amministratori e diretti responsabili.

Per quanto riguarda il lavoro portuale, è da osservare come il nuovo testo offra maggiori possibilità alle compagnie che necessariamente andranno ad assumere veste imprenditoriale. Infatti, le compagnie, trasformate in imprese, possono dar luogo alla costituzione di due distinte società: una che svolge attività puramente imprenditoriale ed una addetta alla fornitura dei servizi. Tale soluzione è di particolare aiuto per le compagnie che presentano un consistente numero di soci e che con tale organizzazione strutturale difficilmente riuscirebbero a svolgere quel ruolo imprenditoriale e il legislatore intende loro attribuire.

La parte più innovativa, relativa al lavoro portuale, è la istituzione di associazioni di lavoro per far fronte alle fluttuazioni del traffico, nonché l'obbligo per le imprese autorizzate ad operare in porto di impiegare con priorità, fino al 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di

entrata in vigore della legge, il personale in esubero delle Autorità portuali e delle società provenienti dalla trasformazione delle compagnie portuali.

Ho predisposto una scheda sull'indebitamento degli enti portuali che vorrei consegnare alla Commissione per non leggere una serie di cifre.

PINO LUCCHESI. È una scheda solo sui debiti degli enti portuali o anche su quelli delle compagnie portuali? Sarebbe interessante avere una scheda anche sulla situazione debitoria delle compagnie di lavoratori portuali.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. La scheda predisposta riguarda gli enti portuali, ma vedrò di fare avere ciò che lei ha chiesto. Intendo poi lasciare una nota sintetica sulle questioni principali, descrittiva non tanto delle intenzioni del Governo quanto degli scopi che ogni norma si prefigge.

L'industria cantieristica italiana ha registrato nell'ultimo biennio lusinghieri successi, che hanno visto, in sintonia con l'andamento generale del mercato, la realizzazione di una produzione di 435 mila tonnellate di stazza lorda compensata nel 1991 ed un volume di consegne di 365 mila tonnellate per il 1992. Si tratta di risultati positivi, acquisiti anche grazie al quadro legislativo fornito dalla legge n. 234 del 1989, che ha previsto le necessarie forme di incentivazione nel quadro della politica perseguita dalla Comunità economica europea per il settore.

Attualmente, la cantieristica nazionale affronta un periodo di transizione molto delicato verso un contesto sempre più marcatamente competitivo, in un momento in cui la recessione mondiale ha determinato una generale flessione della domanda di nuove navi.

Per la produzione effettuata negli anni 1987-1990, sotto il regime della VI direttiva CEE, lo Stato è impegnato a far fronte alle erogazioni necessarie a favore delle imprese che hanno acquisito il diritto ai benefici previsti dalla legge. Trattasi, in

buona sostanza, di debiti contratti con i beneficiari, che vanno adeguatamente onorati per evitare il dissesto delle imprese industriali creditrici.

Per la produzione successiva, ricadente sotto il regime della VII direttiva CEE (che la Comunità stessa ha ritenuto di prorogare fino al 31 gennaio 1993), è parimenti essenziale non far mancare la presenza dello Stato, perché possa essere data continuità alla politica sinora seguita, dall'Italia come dagli altri paesi CEE, per consentire alle aziende del settore la necessaria continuità produttiva con la salvaguardia della struttura industriale ed occupazionale (il settore occupa direttamente circa 20 mila lavoratori e dà occupazione ad altrettante unità dell'indotto). Tutto ciò in un momento quanto mai delicato della competizione internazionale, a causa della concorrenza della cantieristica asiatica e del riassetto del mercato a seguito dei noti avvenimenti politici.

Il Consiglio dei ministri ha recentemente approvato il disegno di legge per l'attuazione della citata VII direttiva; il relativo iter sta per iniziare al Senato e si spera che possa concludersi in tempi rapidi. All'approvazione del provvedimento si è pervenuti soltanto dopo due anni dall'entrata in vigore della direttiva, in quanto l'esiguità dei fondi resi disponibili dalle leggi finanziarie 1991 e 1992 ha indotto a privilegiare la consistente produzione acquisita precedentemente dai cantieri nazionali, con la conseguenza che lo schema di disegno di legge di recepimento della VII direttiva si era venuto a trovare privo dei mezzi per la sua copertura finanziaria. Si ritiene opportuno ricordare che per gli interventi volti a sostenere la produzione acquisita in regime di VI direttiva CEE, la legge 14 giugno 1989, n. 234, ha stanziato, fino a tutto il corrente esercizio finanziario 1993 (tenendo anche conto dei rifinanziamenti), 673 miliardi, che hanno consentito la concessione di contributi per un ammontare complessivo di oltre 2.500 miliardi. Tali fondi sono stati a tutt'oggi impegnati al 90 per cento; per l'utilizzo dei rimanenti sono in corso di definizione le relative pratiche. Tenuto

conto, tuttavia, del volume degli investimenti incentivati dalla ricordata legge n. 234, i fondi finora assegnati hanno coperto un fabbisogno pari solo al 50 per cento del totale.

La Comunità sta attualmente operando per pervenire, sul piano internazionale, ad un progressivo disimpegno degli Stati membri dal settore. In quest'ottica le decisioni assunte in sede comunitaria hanno comportato, nel corso degli anni, una consistente riduzione del livello percentuale d'aiuto, sceso dal 28 per cento del 1987-1988 al 9 per cento del 1993, ma hanno nel contempo confermato la evidente necessità di non interrompere, per il momento, la politica sinora svolta a salvaguardia del settore.

Anche il nostro paese ha estremo interesse a creare le condizioni perché la cantieristica possa quanto prima iniziare ad operare con le proprie forze, senza bisogno dell'intervento pubblico, la cui erogazione grava significativamente sul contribuente e non può certo costituire un elemento « strutturale » della politica economica.

Farò ora qualche osservazione sul settore armatoriale. In occasione della presentazione al Consiglio dei ministri della proposta di decreto-legge concernente la flotta FINMARE, l'onorevole ministro Tesini aveva già avuto modo di fare il punto sulla situazione riguardante l'armamento italiano in generale.

La pesante stagnazione dei mercati marittimi mondiali verificatasi nel 1992 ha assunto in Italia caratteri particolarmente preoccupanti, in connessione con la riconosciuta maggiore onerosità dei costi di esercizio delle navi e con l'aggravio degli oneri finanziari registrato sul finire del 1992.

Un riflesso diretto delle difficili condizioni di gestione dell'armamento è stato il crescente trasferimento all'estero delle navi attraverso l'utilizzo del *bareboat charter*, nel tentativo di recuperare competitività nei confronti dell'agguerritissima concorrenza internazionale.

Per fronteggiare tale situazione di crisi si impone la necessità di procedere urgen-

temente all'adozione di idonee misure in linea con gli orientamenti comunitari in materia di aiuti alle flotte CEE, rivolte a tutto l'armamento, sia esso privato che pubblico.

In questo contesto si inserisce il processo di ristrutturazione e risanamento della flotta FINMARE. La ristrutturazione riguarderebbe sia le società che le linee esercite.

Precisato che la privatizzazione della flotta delle società Sidermar ed Almare non rientra nella diretta responsabilità del ministro della marina mercantile, il risanamento delle società Italia e Lloyd triestino è previsto passare attraverso: l'accorpamento in unica divisione di tutti i servizi internazionali merci di linea; la revisione dei piani di attività e di investimento; la liquidazione dei settori in perdita o di parte di essi.

Il concentramento di cui sopra tenderebbe ad avere una società di dimensioni internazionali in grado di svolgere il proprio ruolo con razionalità ed economicità.

Per quanto riguarda il cabotaggio è prevista la creazione di una polo nazionale facente capo alla Società Tirrenia.

Tali risultano essere le linee guida adottate dalla FINMARE, su autorizzazione IRI.

Sulla base di tali linee guida la FINMARE avrebbe predisposto e già presentato all'IRI, per l'esame e l'approvazione da parte del consiglio di amministrazione previsto per venerdì prossimo venturo, il piano definitivo di ristrutturazione. Tale piano dovrà passare al vaglio ed alle valutazioni delle autorità governative, previo confronto, naturalmente, con le parti sociali.

Per governare tale processo di razionalizzazione e trasformazione, il Governo ha appunto adottato il decreto-legge n. 149 del 20 maggio 1993 mirante a garantire la regolare erogazione a favore delle società Italia e Lloyd dei contributi di avviamento, di cui alle leggi n. 856 del 1986 e n. 383 del 1990, fino all'approvazione del nuovo piano, che dovrà peraltro tenere conto della segnalazione al Governo dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, di

cui alla decisione del 26 gennaio 1993 (riconsiderazione della intera disciplina normativa di sostegno finanziario alle imprese armatoriali pubbliche per evitare elementi distorsivi della concorrenza).

A latere delle predette azioni si impone — come già detto sopra — l'adozione di misure di carattere generale rivolte a fronteggiare la concorrenza internazionale attraverso l'eliminazione del divario dei costi di gestione.

L'adozione di tali misure darebbe una svolta significativa al sistema degli aiuti finora adottati. Non più infatti sostegno all'investimento attraverso aiuti finanziari alle imprese armatoriali per lavori di costruzione o trasformazione di navi, ma aiuti alla gestione attraverso la riduzione degli oneri di esercizio, sotto forma di detassazione o contributi compensativi equivalenti nel caso in cui le esenzioni, per ragioni di ordine generale, non possano essere concesse.

Farò ora qualche breve considerazione in ordine ai canoni demaniali marittimi; esiste un provvedimento che — mi auguro domani — dovrà essere sottoposto al Consiglio dei ministri. Speravo che potesse essere approvato venerdì scorso poiché l'ho tempestivamente emanato; tuttavia non è stato inserito nell'ordine del giorno che mi è pervenuto relativo al Consiglio dei ministri di domani e perciò ho chiesto che venisse inserito. Mi sono state date assicurazioni in questo senso e mi auguro che così possa essere perché, oltre al problema fondamentale dei canoni demaniali marittimi, vi è anche la questione della visitabilità da parte degli handicappati degli stabilimenti: taluni titolari di concessioni non ne hanno potuto ottenere il rinnovo in virtù del provvedimento legato alla visitabilità da parte degli handicappati e neanche la licenza per garantire l'accesso a questi ultimi alla costa per ragioni morfologiche, di protezione ambientale ed urbanistiche. Pertanto si tratta di conciliare tutte queste difficoltà attraverso un sistema che per il momento si è risolto programmaticamente nella tecnica del rinvio.

Per quanto riguarda i canoni demaniali marittimi, che fanno parte dello stesso decreto-legge, il Governo ha assunto l'iniziativa di predisporre una bozza di decreto-legge concernente la nuova regolamentazione di tale materia. L'iniziativa ha trovato il suo fondamento nelle determinazioni ministeriali adottate con provvedimento 18 ottobre 1990, attuativo dell'articolo 12 della legge n. 165, che ha generato un nutrito contenzioso nonché diffuse lamentele espresse anche da parlamentari e da esponenti di istituzioni regionali e locali.

L'applicazione della citata legge n. 165 del 1990, oltre ad aver determinato la proposizione di innumerevoli ricorsi per la sua dedotta onerosità, tale da pregiudicare il corretto esercizio delle attività svolgentisi sul demanio marittimo, ha creato un ampliamento delle sperequazioni già esistenti nel 1988 fra diverse zone del territorio nazionale, solo in parte giustificate dalla diversa « redditività » delle aree utilizzate.

I vari gravami hanno, poi, trovato sbocco nella sentenza del TAR del Lazio che ha annullato il decreto interministeriale 18 ottobre 1990, di attuazione dell'articolo 12, sesto comma, della citata legge n. 165 del 1990.

L'iniziativa in atto, quindi, tende a superare il momento di stallo determinatosi, nonché ad evitare un ulteriore aggravio ed un'ulteriore incertezza nella determinazione dei canoni che rappresenterebbero, comunque, motivo di rilevante squilibrio nell'offerta turistica che, come sottolineato dall'allora ministro del turismo e dello spettacolo, « costituisce un notevolissimo richiamo per le correnti di traffico turistico ».

Sempre in ordine al demanio, vorrei fornire una indicazione circa una nuova disciplina degli approdi turistici. Il ministro della marina mercanti si è fatto recentemente promotore di un nuovo disegno di legge per tale disciplina, che è già in fase di concertazione con le altre amministrazioni interessate, sulla base di criteri innovativi rispetto alla vigente disciplina ed anche rispetto a precedenti iniziative.

Le linee politiche essenziali sulle quali si fonda il disegno di legge di riforma sono per un verso il riconoscimento del ruolo proprio delle regioni, sia in fase di elaborazione ed approvazione di una puntuale programmazione territoriale funzionale, all'interno dei cui limiti devono collocarsi le iniziative, sia in fase di conduzione dell'istruttoria amministrativa per il rilascio delle correnti concessioni demaniali marittime, peraltro verso una marcata tendenza allo snellimento delle procedure, intesa a favorire l'iniziativa privata e l'attenuazione di taluni aspetti di rigidità del regime della demanialità marittima. Per lo snellimento delle procedure è previsto il ricorso ai nuovi principi desumibili dalla legge n. 241 nella forma di conferenza dei servizi, avente come finalità il perfezionamento dei piani regionali di localizzazione degli approdi turistici e di conferenza dei servizi ai fini del rilascio di singoli atti concessori, previa positiva valutazione dell'impatto ambientale.

Tutte le procedure fanno capo alle regioni, sia pure con le dovute intese con gli organi statali interessati anticipando e, sotto molti profili, andando oltre, le previsioni normative di delega alle regioni di funzioni amministrative e statali in tema di demanio marittimo di cui all'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977.

In materia di pesca vorrei fare semplicemente riferimento ad un disegno di legge già diramato ma non ancora esaminato dal Consiglio dei ministri, che mira ad un inasprimento delle sanzioni per la lotta alla pesca abusiva. Per quanto riguarda i problemi relativi al piano triennale della pesca e ai programmi di orientamento pluriennale di acquacoltura, data la loro grande rilevanza potranno essere affrontati nella trattazione delle singole materie.

Una precisa analisi richiedono anche i problemi legati all'ispettorato della difesa del mare e all'ispettorato delle capitanerie di porto. L'ispettorato della difesa del mare ha come compiti prevalenti la vigilanza e il soccorso, la protezione dell'ambiente, il controllo e l'inquinamento. Per quanto concerne la vigilanza e il soccorso

sulle attività marittime ed economiche, è in corso un programma che viene sviluppato in maniera abbastanza concreta: sono stati acquistati numerosi mezzi, alcuni particolarmente veloci, in grado di uscire in mare con ogni condizione di tempo e soprattutto di mantenere una velocità notevole. Altri mezzi sono in corso d'acquisto ed ho chiesto che non venisse effettuata la trattativa privata ma si procedesse in qualche modo ad una gara, anche per evitare polemiche soprattutto in un periodo in cui emergono determinate valutazioni su questo settore.

Credo poi debba essere spesa qualche parola sul tema della protezione dell'ambiente in particolare per quanto concerne il funzionamento di alcuni strumenti acquistati negli ultimi tempi. Ricorderete sicuramente — all'epoca non ne ero informato — l'acquisto di una serie di battelli aventi una funzione di controllo e di disinquinamento. Ricorderete anche come l'attività delle capitanerie di porto in questo settore sia stata molto limitata e come questi strumenti non siano stati sufficientemente utilizzati sia nell'attività di pattugliamento sia in quella di monitoraggio. Si stipularono alcune convenzioni con la Ecolmare e con la Castalia ed il finanziamento venne erogato praticamente fino all'aprile del 1991. Ci troviamo pertanto oggi in una situazione abbastanza scoperta in questo settore. Infatti, come abbiamo accennato i giorni scorsi, sono stati acquistati aerei ed elicotteri ma di fatto la possibilità di usarli è molto limitata perché da una parte le convenzioni sono state per così dire bocciate (non sono state approvate dalla Corte dei conti), dall'altra è stata svolta in modo molto limitato quella funzione sostitutiva delle convenzioni, indicata dalla Corte come fonte di attività alternativa alle medesime. Il ministro Tesini aveva emanato una direttiva che forniva indicazioni precise sulla sorveglianza da parte di aerei delle capitanerie di porto con personale militare e l'acquisizione, attraverso convenzioni, di mezzi di altura e di mezzi costieri; i primi, attraverso gli aerei, al fine di avvistare l'inqui-

namento, i secondi, con una funzione di ripulitura delle coste.

Devo però sottolineare che una serie di aspetti, anche di natura burocratica, hanno impedito l'utilizzazione piena, comunque soddisfacente, degli aerei acquistati, che pure erano costati 100 miliardi, nonché degli elicotteri. Questi ultimi non hanno ricevuto la necessaria manutenzione poiché i fondi a ciò destinati sono venuti a mancare ancor prima delle somme destinate alla gestione. Un recente tentativo del ministro Tesini di spostare alcune risorse da un capitolo di bilancio all'altro — due miliardi e 200 milioni — ha ottenuto un risultato parziale: le somme sono state destinate alla marina per la manutenzione, ma il problema di fondo, cioè quello della utilizzazione di questi strumenti attraverso la programmazione, l'ispettorato per la difesa del mare e l'azione operativa dell'ispettorato per le capitanerie di porto, deve essere ancora risolto. Al riguardo si potrebbe raggiungere un accordo per così dire « bonario » — anche se mi spiace usare questo termine quando si tratta di attività pubbliche, ma bisogna pur arrivare ad una definizione per evitare un contenzioso che ci porterebbe lontano — oppure addivenire ad una sicura interpretazione della legge o, se necessario, addirittura ad una codificazione della materia.

Già la prossima settimana si dovrebbe arrivare ad una definizione della materia per evitare che strumenti così importanti, utili e costosi non vengano utilizzati nella funzione sostitutiva che non è stata accettata nella forma della convenzione da parte della Corte dei conti, ma che con le singole convenzioni difficilmente potrà essere esercitata.

Credo inoltre sia molto importante, da parte di un ministero che controlla settori strettamente legati al rapporto con i cittadini e l'utenza cui mi riferivo nell'introduzione, dare quanto prima attuazione alla legge n. 241 del 1990. È in corso di predisposizione il regolamento per il settore dell'aviazione, per quello della motorizzazione, che ha una più vasta utenza, e per quello della marina mercantile. Al riguardo, credo di aver dato una forte

accelerata, forse per sensibilità personale, tant'è che nell'arco di otto-dieci giorni la materia sarà al vaglio del Consiglio di Stato; verranno così codificati i tempi di svolgimento delle attività interne ed esterne relative ai rapporti con i cittadini, tempi ai quali i cittadini medesimi potranno appellarsi nel far valere i loro diritti.

Un'ultima considerazione concerne un argomento di cui avevamo già parlato nella seduta dedicata alle interrogazioni, vale a dire la risoluzione n. 7-00206, approvata credo all'unanimità dalla IX Commissione il 15 maggio scorso. Mi sono fatto portavoce del contenuto della risoluzione presso le Ferrovie e riassumerò brevemente la serie di osservazioni e proposte che mi sono state formulate. La Commissione aveva chiesto al Governo di intervenire affinché le Ferrovie dello Stato suspendessero l'attuazione di ogni provvedimento deliberato in materia di tariffe ridotte almeno fino al 30 giugno 1993; la risoluzione impegnava inoltre il Governo a determinare le condizioni perché si realizzasse entro il 30 giugno 1993 una verifica con le regioni e le stesse Ferrovie dello Stato, nonché a riferire sulle conclusioni della conferenza al Parlamento, attraverso le Commissioni competenti, per acquisire il parere prima dell'adozione dei provvedimenti tariffari definitivi.

In relazione a ciò le Ferrovie hanno fatto presente che è stato impossibile concludere tali intese. In sostanza, constatata e sollecitamente rappresentata al ministro *pro tempore* l'impossibilità di concludere tali intese, le Ferrovie hanno provveduto, d'intesa con lo stesso ministro, a sostituire gli abbonamenti a tariffa 22 con altri a tariffa 21 ed a procrastinare fino al 1° gennaio 1994 l'emanazione delle nuove tariffe regionali da concordarsi con le regioni stesse.

A sua volta, il ministro *pro tempore*, con nota del 25 marzo 1993, si impegnava a promuovere le iniziative necessarie a rimuovere i vincoli tariffari generali (5 e 6 per cento, rispettivamente per il 1994 e il 1995) previsti dal secondo alinea del punto 5.4 del contratto di servizio. Ciò per com-

pensare le Ferrovie dello Stato del danno economico indotto — per il 1993 — dalla non integrale attuazione del disposto del citato punto 5.4. Il direttore generale ha provveduto a sottoporre le proposte della Commissione al consiglio. Quest'ultimo ha ritenuto di dover considerare innanzitutto le difficoltà derivanti da una eventuale sospensione del provvedimento già varato, sia per motivi tecnici (brevità del tempo a disposizione ed abbonamenti riferiti al mese successivo, in parte già effettuati) sia per ragioni di opportunità, considerata la breve durata del provvedimento stesso (fino al 30 giugno). Oltre a questo, il consiglio ha ritenuto concordemente che, pur dovendosi riservare ogni attenzione alla risoluzione della IX Commissione permanente della Camera, non possa ravvisarsi un motivo giuridico perché venga revocato un provvedimento adottato in aderenza ad una prescrizione del contratto di servizio pubblico in vigore. In tal senso lo stesso consiglio ha sottolineato le difficoltà di giustificare — questo è il punto fondamentale — l'onere finanziario che deriverebbe da una tale revoca. Tali difficoltà vanno in particolare considerate alla luce di un bilancio generale di esercizio che già da un primo esame (avviato nella stessa riunione del consiglio di amministrazione) presenta un rilevante *deficit* e che, quindi, impone il più fermo impegno nel perseguire l'adeguamento dei prezzi ai costi di trasporto. Vale peraltro rilevare che le tariffe così aumentate sono ancora di gran lunga inferiori a quelle praticate per analoghi servizi regionali, quali i servizi automobilistici o le ferrovie concesse. Il consiglio di amministrazione ha comunque ribadito che le Ferrovie dello Stato rimangono pienamente impegnate a perseguire l'obiettivo della definizione, a livello regionale, di tariffe integrate tra le varie modalità di trasporto. A tal fine le Ferrovie dello Stato stanno proseguendo nei contatti con le singole regioni al fine di concludere gli accordi tariffari il più rapidamente possibile. Ovviamente le Ferrovie dello Stato sono pronte a perseguire questo obiettivo secondo le altre procedure che il Governo ed il Parlamento dovessero indi-

care, quindi anche con la procedura che prevede un coinvolgimento della conferenza dei servizi. A tale proposito le Ferrovie si sono dichiarate a totale disposizione per partecipare attivamente alla conferenza dei servizi nei tempi che il Governo, cui compete la convocazione, riterrà di adottare. Con l'occasione, il consiglio di amministrazione ha ribadito il massimo impegno, sancito nel piano triennale d'intesa 1993-1995 e nel contratto di programma, in direzione del potenziamento dei trasporti locali e del miglioramento della qualità dei servizi offerti all'utenza pendolare.

MATTEO PIREDDA. Signor ministro, di questo avremo occasione di discutere in altro momento!

PRESIDENTE. Nel ringraziare il ministro per la sua relazione ampia, puntuale e dettagliata, lo invito a lasciare agli atti della Commissione la ricca documentazione alla quale si è riferito nel suo intervento, in modo tale che i colleghi abbiano la possibilità di consultarla e di farne oggetto di ulteriore riflessione ed approfondimento.

Colleghi, abbiamo a disposizione circa 25 minuti prima che in Assemblea inizino le previste votazioni. Pertanto potremmo avviare la discussione sulla relazione del ministro, riservandoci fin d'ora di proseguitarla in una prossima seduta. Nella sua relazione il ministro ha indicato alcuni provvedimenti considerati prioritari e, fra questi, quello in materia di ordinamento portuale. A tale riguardo vorrei rassicurarla, signor ministro, informandola che questa mattina abbiamo inserito all'ordine del giorno della seduta di martedì 8 giugno l'esame di tale provvedimento, del quale è relatore l'onorevole Lucchesi.

Per quanto riguarda la lettera a lei indirizzata dalle Ferrovie dello Stato, del cui contenuto ci ha informato quest'oggi, essa ripropone in termini classici un annoso problema, cioè se il Parlamento sia considerato legittimato ed autorizzato a pronunciarsi su alcune materie. La prego di tener conto, da questo momento in poi,

che tutte le ragioni apportate dalle Ferrovie dello Stato SpA sulla specifica questione sono da noi considerate con grande disponibilità, ad eccezione di quelle palesemente false. Le Ferrovie dello Stato SpA, così come risulta agli atti di questa Commissione, non hanno avviato contatti con alcune regioni. È bene quindi che rimanga agli atti di questa Commissione che il direttore generale delle Ferrovie dello Stato, o chi per lui, può sostenere legittimamente tutte le ragioni tranne che informare in termini falsi il ministro e, attraverso questi, il Parlamento.

Chiusa questa parentesi, vorrei informare il ministro dei trasporti che la Commissione, in relazione alle modifiche da apportare al codice della strada, essendo venuta a conoscenza dell'istituzione di un comitato interministeriale che dovrebbe elaborare alcune proposte, ha concordato con il suo predecessore un preventivo incontro in questa sede per esaminare tali proposte prima che si proceda all'emanazione del relativo provvedimento.

RAFFAELE COSTA, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Si riferisce alla fase precedente all'esame preliminare?

PRESIDENTE. No, mi riferisco al momento in cui il materiale sarà pronto e prima che si pervenga all'emanazione del provvedimento definitivo. Ciò perché su alcuni punti la nostra Commissione ha già approvato talune risoluzioni ed avverte la necessità di un importante momento di verifica. Inoltre, nel frattempo sono emerse altre questioni che richiedono un confronto adeguato in questa sede. Spero che il ministro Costa intenda confermare l'impegno assunto dal suo predecessore.

Nella sua relazione lei ha accennato alla data del 30 giugno come la scadenza entro la quale il contratto di programma dovrà essere definito nei dettagli. Il 30 giugno è alle porte e, trattandosi di programmi di investimento, non vorremmo che dell'andamento della situazione venissimo a conoscenza leggendo *Il Sole 24 ore* (così come spesso ci fa notare l'onorevole

Pieroni) ! La Commissione ha adottato una risoluzione in materia (anche se lei sa bene che le risoluzioni adottate da questa Commissione non fanno testo per le Ferrovie dello Stato !) ed ha anche approvato all'unanimità un provvedimento legislativo, attualmente all'esame del Senato, in base al quale si prescrive che tutti gli atti pubblici sottoscritti dal Governo, nella fattispecie dal ministro dei trasporti, e dalle Ferrovie dello Stato, debbono passare preventivamente, prima ancora della sottoscrizione, al vaglio ed al giudizio di questa Commissione. Siccome il 30 giugno è prossimo, e speriamo che questo materiale sia già pronto, vorrei pregare il ministro, prima ancora di definire questo documento, di rendersi disponibile ad un confronto in Commissione.

ANTONIO TESTA. Il poco tempo che abbiamo ed il fatto che il ministro abbia assunto da poco l'incarico, ci impongono non grandi discorsi ma poche puntualizzazioni, anche se apprezziamo la disponibilità del ministro Costa, che peraltro conosciamo da molti anni, ad un rapporto costruttivo con il Parlamento.

Nella nota che ci ha fornito si parla di un disegno di legge per unificare i ministeri dei trasporti e della marina mercantile. Vorrei sottolineare che questa è l'occasione per risolvere un problema insoluto da anni e che purtroppo ha conseguenze negative: la competenza del Ministero dei trasporti per il traffico su strada. Oggi esistono competenze miste: quello che è dentro le auto è di competenza del Ministero dei trasporti, quello che è fuori è del Ministero dei lavori pubblici ! È una cosa che non sta né in cielo né in terra ! È una contraddizione in sé ! Non credo che ci dovrebbero essere difficoltà enormi a risolvere questo problema unificando le competenze, ma in compenso i benefici a livello di operatività sarebbero grandissimi. La pregherei di approfittare di questa occasione per risolvere tale questione (eventualmente, il Parlamento può dare una mano approvando una risoluzione). Il Ministero dei trasporti deve avere competenza su tutte le forme di trasporto: via

aria, via acqua, su strada, su ferro, perché è il Ministero dei « trasporti » ! Anzi, secondo me, è molto più importante che abbia la competenza dei trasporti su terra che non quella sulla marina mercantile, perché il fenomeno del trasporto su terra è molto più rilevante. Dico questo perché è una vecchia questione aperta e perché prendo lo spunto da quel che lei ha detto prima.

Nel suo apprezzato intervento ha vantato che la sicurezza in Italia è a livelli elevati, soprattutto quella stradale. Guardi che non è così ! Le hanno fornito dati sbagliati.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Mi riferivo a quella ferroviaria.

ANTONIO TESTA. Ah, ecco, quella ferroviaria sì. Finendo il ragionamento, si ricordi che nel campo della sicurezza stradale si arriva a dare statistiche truccate ! L'ultima, di pochi giorni fa, parla di 6.300 morti, ma considerando i decessi avvenuti entro soli otto giorni dall'incidente ! Non si tiene conto del nesso di causalità reale e quelli avvenuti oltre quel termine non rientrano nella statistica, come se derivassero da causa divina. Sono anche truccate all'inverso, perché se consideriamo solo le autostrade abbiamo un certo dato, ma se teniamo conto anche delle aree urbane si raggiungono livelli altissimi. A questo proposito, poiché lei è in parte competente, le chiedo come mai l'etilometro non sia ancora entrato in funzione, a tre anni dall'entrata in vigore della legge ! Il 30 per cento degli incidenti stradali dipende dall'elevato tasso alcolico. Non parliamo delle revisioni delle auto, per le quali pure esiste una legge ! Le cinture di sicurezza, che trattengono nel 70 per cento degli incidenti, come tutta la dottrina medico-legale ha affermato, non vengono usate !

Sulle ferrovie quel che lei ha detto è vero. Ma la pregherei di porre attenzione alla diatriba sul doppio macchinista nei treni veloci. Lei sa che è in corso una diatriba internazionale perché i francesi, e non solo loro, usano un solo macchinista,

mentre da noi vi è una certa resistenza ad adottare questa soluzione. Per ragioni di sicurezza, credo sia giusto accettare la richiesta del mondo ferroviario di viaggiare in due nei treni veloci, anche se ciò comporta un costo più elevato, perché i livelli di sicurezza valgono più di qualche costo che può essere ammortizzato in altra maniera.

Allo stesso modo da noi c'è qualche resistenza, in campo aereo, ad adottare gli aerei superautomatici guidati dal computer. I francesi hanno fatto uno sciopero su questo argomento; da noi sono stati ordinati ed entreranno in funzione tra quattro anni, credo nel 1998.

Sulla sicurezza bisogna fare un ragionamento corretto. La sicurezza, con la puntualizzazione cui ho accennato, esiste nelle ferrovie ma non esiste nel traffico stradale e neanche — ahimé — in quello aereo. A quest'ultimo proposito, torno sulla questione degli ispettori di volo: sono stati assunti, ma non conosciamo i fondi disponibili. È una questione che abbiamo affrontato tante volte con i suoi predecessori: bisogna affrontarla una volta per tutte. Il traffico aereo sta diventando sempre più insicuro. Non parlo dell'Alitalia, che è una compagnia sicura perché ha un sistema di controllo interno. Questo è un paese che, dopo aver impedito il continuo passaggio dei piloti dall'aeronautica militare a quella civile, non ha risolto il problema di come si forma il pilota. Nel nostro paese il pilota si forma attraverso gli aeroclub: è una cosa che non sta né in cielo né in terra! Non c'è una scuola, un controllo formativo! Tutta la vecchia scuola dei nostri piloti proveniva dall'aeronautica militare. Poi questo problema è stato risolto, perché l'aeronautica doveva sostenere un costo troppo elevato, per cui una legge ha stabilito la permanenza obbligatoria per almeno dodici anni nei ruoli militari. Da noi non esiste una scuola piloti e non esistono controlli! È vero che l'Alitalia è una compagnia sicura, perché ha creato una propria scuola, ma è anche vero che sul territorio non esistono controlli sulla formazione dei piloti, proprio mentre apriamo il mercato a tante compagnie e

sarà sempre più così in futuro. Guardi le statistiche sugli incidenti di elicotteri o piccoli aerei da turismo che cadono in mare o precipitano sulle montagne! Sono impressionanti, ma se ne parla poco perché non fanno notizia. Abbiamo un fortissimo aumento di questo tipo di incidenti, che secondo me è significativo del processo di degrado in atto, perché non ci sono controlli. Nel corso di una delle sue ispezioni vada a visitare un aeroclub per verificare quali controlli vengono eseguiti! Non ce ne sono e quelli che si effettuano sono puramente burocratici! Da almeno cinque anni sentiamo dire che si farà una legge ma le cose non sono mai cambiate! Anzi, poiché il ministero non vuole perdere la sua competenza, si sostiene la necessità di procedere ad una revisione della divisione dell'aviazione civile e ad una riforma complessiva e intanto non si fa nulla!

Quindi, il primo campanello d'allarme è quello della sicurezza.

Sollevo una seconda questione sulla quale la pregherei di prestare attenzione e di presentare una nota più soddisfacente di quelle rese dai precedenti ministri. In una prospettiva a medio termine l'Italia rischia di riuscire a trasformare — speriamo velocemente — il traffico ferroviario, ma di rimanere ugualmente un paese strozzato: il problema dei valichi non viene considerato nella sua giusta e drammatica importanza. Questo paese rischia di diventare un paese nel quale ci si muove velocemente all'interno ma che resta isolato dall'Europa: se il problema dei valichi non viene affrontato in tempo, i collegamenti del nostro paese con il resto dell'Europa si bloccheranno davanti ad un ostacolo insuperabile. Le chiedo di farci avere una nota dettagliata sul problema dei valichi: progetti, scelte, lavori e tempi. I valichi sono l'unico mezzo per collegare il traffico ferroviario italiano con l'Europa.

La terza questione attiene al trasporto merci. Recentemente abbiamo incontrato in Commissione i responsabili del settore. Quello delle merci trasportate dal sistema ferroviario è un problema: si devono infatti conseguire modalità competitive rispetto all'autotrasporto. Se permane la situazione

attuale in cui le Ferrovie organizzano il trasporto delle merci su rotaia il problema non si risolverà mai, perché il problema italiano è di organizzare un servizio del trasporto ferroviario pari a quello del trasporto su gomma per efficacia, efficienza e tempestività di diramazione. Il sistema industriale italiano è un sistema diffuso: non siamo come gli svizzeri che hanno costruito prima il capolinea ferroviario e poi intorno le fabbriche; abbiamo costruito fabbriche, negozi e centri di produzione su tutto il territorio. Pertanto, se non si collega il momento del ritiro e della consegna con il sistema del trasporto sulla tratta ferroviaria, non si organizzerà mai un sistema competitivo; pertanto le Ferrovie devono dismettere l'organizzazione del servizio, affittare le linee e costruire un *quid*, anche con la partecipazione delle Ferrovie, con gli autotrasportatori e con gli spedizionieri. Se non si fa questo, sono tutte chiacchiere.

Possiamo fare tutte le leggi sull'intermodalità che vogliamo, ma i tempi di organizzazione sono quelli che sono! Ricordo soltanto un dato, famoso perché fu citato all'epoca della redazione del piano dei trasporti: per percorrere il tratto da Bolzano a Reggio Calabria con l'autotrasporto ci si impiegano 48 ore e per ferrovia 21 giorni. Questi sono i dati. Il trasporto ferroviario è così diseconomico nei tempi e nelle modalità di organizzazione che nessuno vi ricorre. È vero che bisogna costruire nuove linee, ma il problema non è solo quello. Il punto centrale della politica delle merci non possono essere le Ferrovie perché, se anche si costruisse una tratta, le merci rimarrebbero ferme. Come fa l'imprenditore della campagna aretina a portare le merci allo scalo ferroviario, a trovare chi assicuri le merci e chi le ritiri, per esempio, a Dusseldorf? È più semplice ricorrere ad un autotrasportatore!

È necessario compiere una scelta che deve vincere anche le resistenze delle Ferrovie. Esiste una società in cui le Ferrovie hanno il 35 per cento, la CEMAT: si tratta di una società che organizza il trasporto attraverso i *containers* e che aveva tutti i problemi che hanno gli operatori del settore,

vale a dire era legata agli orari ferroviari e doveva rispettare i tempi burocratici. Nella CEMAT sono presenti anche spedizionieri ed autotrasportatori; un giorno, diciamo grazie ad un contatto politico, la CEMAT ottiene di inserirsi direttamente nel computer delle Ferrovie per potersi costruire, visti gli orari delle Ferrovie, percorsi alternativi per il trasporto delle merci. Mentre prima erano le Ferrovie che rispondevano alla richiesta dei treni, poi è stata la CEMAT a dire: « vista la vostra rete, vi propongo... ». Questa possibilità di accesso diretto del privato ha generato enormi benefici. La prego di controllare questo dato, che potrà constatare personalmente; da quando quella società ha cominciato a lavorare il traffico è aumentato perché i tempi si sono ridotti. Il problema è quindi di organizzazione del lavoro: se si riesce ad organizzarsi in modo dinamico si potrà far compiere un salto di qualità al trasporto delle merci, che è essenziale per il sistema produttivo.

GIACOMO MACCHERONI. Vorrei segnalare al ministro ed ai colleghi una questione di ordine politico. Penso che si debbano realisticamente valutare i tempi politici che ci stanno di fronte, perché se noi li ignoriamo rischiamo di discutere di tutto senza tener conto che abbiamo uno sbarramento politico, costituito dalle prevedibili elezioni che si terranno o in ottobre o nella prossima primavera. Abbiamo, insomma, tempi brevi rispetto ad una valutazione politica che di regola dovrebbe essere, se non di legislatura, almeno di ampio respiro.

Se perdiamo il senso di questa realtà rischiamo di fustigarci: il ministro che indica una serie di programmi tutti giusti, noi che li arricchiamo e poi va a finire che i tempi reali ci costringono a delusioni che alla fine, per ricaduta verso il cittadino ed i servizi, sono francamente negative. Bisognerà darci dei tempi reali per la conclusione dei nostri lavori, cioè stabilire su cosa è possibile discutere ma soprattutto decidere.

Accenno a tre questioni. La prima: signor ministro, almeno stando all'espe-

rienza degli ultimi anni, non vi è stato un ministro che sia venuto a dichiarare che la centralità appartiene al Parlamento. Fatto sta che, dopo le dichiarazioni, presi della forza delle cose ma soprattutto dalla struttura burocratica, le decisioni vanno avanti in disarmonia, per non dire di più, con le scelte del Parlamento, quasi sempre concretamente disattese. Occorre pertanto mettere al primo punto questa coerente valutazione. Ho capito che nella gestione dei ministeri la forza della struttura ed il rapporto fra Governo e società aumentano in forza delle cose compiute più che delle determinazioni. Non si tratta di un richiamo alla centralità, mi permetto di sottolinearlo: vi sono alcune cose da fare in tempi prevedibilmente brevi, ma sulle quali vi deve essere coerenza fra le scelte concrete dell'apparato, dei ministeri e del Parlamento.

Primo esempio concreto: dobbiamo dedicare una seduta alla riforma del codice della strada; è una vergogna politica per il paese ed i parlamentari, rispetto ad una legge — perché il codice è tale — che si apprendano dai giornali e dalla televisione — lo riferisco un po' ad orecchio — determinazioni concrete assunte in sede regolamentare che contrastano con la legge del codice. Non chiedo che si venga qui a riferire genericamente ma, signor ministro, che si riferisca magari una settimana dopo ma che si blocchino le decisioni assunte in sede regolamentare e si faccia in questa sede una relazione di confronto fra le norme del regolamento e le disposizioni del codice. Questa è la prova provata...

PINO LUCCHESI. Vi è il rischio che si assumano decisioni assolutamente illegittime.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Può essere più preciso?

MAURIZIO PIERONI. Permette un esempio, signor ministro? La storia delle patenti A e B è stata al limite del ridicolo: è stato varato un regolamento che complicava la vita a tutti i cittadini italiani, salvo

poi scoprire che esisteva una direttiva CEE, già recepita nel codice della strada e quindi già legge, che escludeva quel regolamento.

GIACOMO MACCHERONI. Il confronto deve avvenire fra la legge, il regolamento e le normative europee. Da ultimo siamo stati investiti sulla stampa a proposito della questione dei ciclomotori: qualcuno affermava che ci si poteva andare in due, altri che non si poteva, che esisteva una normativa europea e così via. È ridicolo che ciò avvenga in un paese civile! Vogliamo avere un documento di comparazione tra legge, regolamento e normativa europea. Per concludere, mentre noi affrontiamo le questioni delle compagnie aeree e della ristrutturazione delle Ferrovie si tagliano i voli e si eliminano le tratte ferroviarie. Ma questa situazione, in termini operativi, deve cambiare altrimenti non approderemo ad alcunché di concreto, con grave disdoro per il Governo e il Parlamento.

Peraltro a breve termine si pone anche un'altra questione. Rispetto alla conferenza nazionale sul trasporto, alla mutata normativa europea e alla trasformazione in SpA delle Ferrovie è necessario, signor ministro, un momento di recupero nell'ambito di una visione complessiva, decisiva per lo sviluppo dell'economia. Non dico che occorre convocare un'altra conferenza, impiegando diversi giorni e centinaia di relatori, ma a breve scadenza è necessario, ripeto, un momento di sintesi e di raccordo per fissare alcuni elementi prioritari.

È questa la proposta che rivolgo al rappresentante del Governo al fine di giungere ad indirizzi unificati altrimenti ciascuno — privati, Confindustria, Governo e Parlamento — agirà per proprio conto. Dobbiamo invece rapportarci al piano economico per evitare, in tutti i settori, di perdere la visione di collegamento europeo e di far slittare i tempi. In tal caso le infrastrutture, anziché elemento determinante al fine di fornire un contributo allo sviluppo dell'economia del duemila, diverrebbero, per le insufficienze cui anche il collega Testa accennava, un freno.

MAURIZIO PIERONI. Nel salutare cordialmente il ministro Costa, lo ringrazio per avere aderito al nostro invito. Desidero anche ringraziare il presidente per avere svolto un'esauriente intervento, nel quale mi riconosco pienamente, che mi esime dal sottolineare taluni aspetti.

Dico subito con chiarezza che non è possibile continuare l'attuale rapporto tra Parlamento, Governo e Ferrovie. Lei, signor ministro, ha avuto per così dire la bontà di prendere sul serio una risoluzione approvata dalla Commissione trasporti e di rappresentarla alla direzione delle Ferrovie dello Stato. La risposta che le è stata fornita è irridente perché si tratta della stessa risposta fornita oltre un mese prima a questa Commissione: come diceva giustamente il presidente, è una risposta totalmente falsa. Il contratto di servizio, infatti, garantiva la tariffa 22 proprio in virtù della necessità, prima di procedere a sostituzioni, di creare accordi per il trasporto locale tra Ferrovie e regioni; laddove questi accordi vi sono stati il problema non è stato minimamente affrontato (per esempio nella regione Lombardia), negli altri casi invece le Ferrovie non hanno cercato alcun rapporto con le regioni ed hanno anzi anticipato la facoltà di rivalsa prevista nel contratto che per la verità doveva ricadere su di loro. Non solo: le Ferrovie si sono avvalse addirittura di questa facoltà per chiedere ulteriori incrementi anziché garantire i servizi. A questo punto chiedo al presidente di acquisire — con il supporto del servizio studi della Camera — un'interpretazione autentica rispetto agli articoli in questione del contratto di servizio.

Vi è poi l'altra risoluzione — probabilmente le sarà sfuggita, signor ministro, in questo *tourbillon* di insediamenti ministeriali — relativa all'orario estivo ancora in vigore. L'articolo 6 del contratto di servizio impone di garantire per l'orario estivo del 1993 gli stessi servizi previsti per l'orario estivo dello scorso anno, ma le Ferrovie hanno cambiato il 10 per cento dei servizi locali, « spernacchiando » una precisa risoluzione della Commissione in materia e opponendoci questioni di merito,

peraltro giustificate ma che ci fanno fare la figura dei corporativi difensori delle più bieche diseconomie. Ci è stato detto, infatti, che alcuni treni viaggiano con tre persone a bordo, per cui si è ritenuto di eliminare quelle passività indipendentemente dalle decisioni assunte dal Parlamento, come se questa Commissione volesse difendere tali diseconomie. Abbiamo invece disperatamente chiesto un piano generale di dismissione dei servizi passivi: questa Commissione non potrà mai accettare il fatto che determinazioni di questo tipo vengano assunte in maniera anarchica senza tener conto di un prospetto generale. Abbiamo chiesto di mantenere quei servizi fino ai prossimi mesi di settembre-ottobre proprio per inserire il problema in un quadro strategico lontano da interessi compartimentali. Il gruppo verde si attiverà sul piano giuridico, presentando esposti e denunce affinché quei servizi, a termine di contratto, siano garantiti. Le Ferrovie debbono adempiere ai propri compiti e lei, signor ministro, come rappresentante del Governo, paga perché quei servizi vengano garantiti.

Ad ogni modo ciò che va chiarito è il problema più generale del rapporto con le Ferrovie. Giustamente il ministro faceva riferimento alla concessione; al riguardo esiste una risoluzione votata all'unanimità dall'Assemblea della Camera la quale prevede che, prima di essere attivata ed inviata al Consiglio di Stato, la concessione debba avere il parere di questa Commissione e del Parlamento. La risoluzione prevede inoltre che anche il contratto di programma e il contratto di servizio prima di essere stilati debbano avere il parere del Parlamento, perché quanto è stato fatto in materia di concessione è stato fatto deliberatamente alle spalle di questa Commissione nel periodo della pausa natalizia, tra Natale e Capodanno, per impedire che la Commissione potesse in qualche modo intromettersi.

PRESIDENTE. Ciò con la motivazione che non si poteva aspettare il 9 gennaio; siamo invece...

MAURIZIO PIERONI. Siamo a fine maggio e non riusciamo ancora ad avere i documenti.

Signor ministro, lei ha fatto riferimento alle procedure relative al progetto di alta velocità; le ricordo che sulla base delle deliberazioni dell'Assemblea non si può procedere in alcun modo in riferimento all'alta velocità (non lo dico solo da oppositore, ma anche a garanzia dei fautori di quel progetto). Il Parlamento deve prendere visione di tutti gli atti sino ad oggi prodotti e dare indicazioni precise in materia (l'onorevole Faraguti sa benissimo che, se fossi io a decidere, la prima tratta che cadrebbe sarebbe quella Genova-Milano). Non ha alcun senso il fatto che decidano le Ferrovie e non il Parlamento della Repubblica italiana quali siano le tratte da velocizzare. Questo problema, signor ministro, è stato sancito più volte dalle deliberazioni parlamentari, tuttavia — ripeto — non abbiamo ancora avuto una sola pagina del documento attinente all'alta velocità. Il Ministero dei trasporti non può emanare un qualsiasi atto formale su tale questione prima che il Parlamento abbia preso visione degli atti; sono sei mesi che attendiamo e non ci si dica che è ormai tardi perché avremmo avuto tutto il tempo di esprimere il nostro orientamento (dovrei ora fare il profeta sdegnato e stracciarmi le vesti).

L'onorevole Testa faceva poi riferimento, in ordine alla questione delle merci, ad un problema più generale. In effetti dobbiamo discutere, signor ministro, l'effettiva struttura di questa cosiddetta SpA, pseudoprivata ma in realtà pubblica, gestita senza alcun senso in una situazione di monopolio.

Se noi non separiamo (come la direttiva CEE n. 440 ci impone) la gestione della rete (che è inevitabilmente pubblica, così come pubblica è la rete stradale) dalla gestione dei servizi, che debbono invece inevitabilmente essere privati (in Inghilterra, addirittura, si registrano situazioni di concorrenza in questo settore!) se non arriveremo a questa separazione, che oggi è attuata attraverso una presa in giro perché la direttiva n. 440 nelle Ferrovie è

attuata con la divisionalizzazione (in pratica, abbiamo una divisione Ferrovie dello Stato e una divisione relativa alla rete, ai servizi, con la comica conseguenza che il *budget* finanziario si sposta dall'uno o dall'altro), non riusciremo a risolvere i nostri problemi. Accade che, quando ci si trova in difficoltà, insieme ai servizi si taglia addirittura la rete, così rendendo complicato, confuso ed ingestibile il dibattito perché, ad esempio, tale situazione costringe me, che mi professo ambientalista, a difendere il mantenimento del treno che viaggia solitamente con un solo passeggero a bordo perché temo che, una volta soppresso quel treno, venga conseguentemente soppressa anche la rete sulla quale esso transita. La nostra rete ferroviaria, del resto, è la più misera d'Europa! Se invece vivessimo in un paese civile nel quale rete e servizi fossero separati, cioè dove i servizi rappresentassero una questione di mercato, non di monopolio di Stato, e la rete fosse pubblica (a nessuno, per esempio, viene in mente che possa non essere pubblica la rete stradale!), noi giungeremmo al riequilibrio tra strada e gomma e conseguiremmo ulteriori e notevoli vantaggi.

Al di là della mia appartenenza ad un specifico gruppo politico, chiedo con estrema franchezza al ministro che, nei rapporti fra Governo e Ferrovie dello Stato, l'esecutivo smetta di essere subordinato ad una singola e — a questo punto — personalistica gestione delle Ferrovie SpA. In caso contrario, almeno per quanto riguarda il nostro gruppo, saremmo costretti a mettere in campo risoluzioni di altro livello, cioè risoluzioni che impegnino il Governo all'azzeramento dell'attuale consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato. In sostanza, dovremmo aprire un contenzioso che diventerebbe irriducibile. Le assicuro, signor ministro, che lei, con la risposta sui cui contenuti ci ha informato oggi, è stato irriso dalla direzione delle Ferrovie dello Stato! Si tratta di un fatto inaccettabile: per lei, forse, è la prima volta ma per noi è la quindicesima! Non possiamo tollerare oltre questo tipo di atteggiamento!

Nella sua relazione ha fatto riferimento ad un polo nazionale per il cabotaggio facente capo alla Tirrenia. Gradirei sapere che fine abbia fatto l'esperimento Viamare — che so essere oneroso —, cioè se questo polo nazionale faccia riferimento alla Viamare oppure se si tratti di un progetto dimenticato (nel qual caso avremmo acquistato le navi olandesi solo per sport!). Insomma, prima di iniziare a percorrere una nuova strada, vorrei che fosse fatto un consuntivo sulla vecchia.

Infine, per quanto riguarda gli interporti, lei ci ha comunicato che è in corso la stesura del decreto ministeriale, che sarà emanato d'intesa con il Ministero del bilancio per la presentazione dei progetti di interporti di secondo livello. In questa sede si è svolto un lungo ed ampio dibattito su questa materia ed abbiamo considerato unanimemente che 36 interporti in Italia sono ridicolmente troppi, non servono ai fini dell'intermodalità e, anzi, sono utili soltanto ad alimentare i clientelismi di carattere locale. Ciò nonostante, abbiamo dichiarato che avremmo comunque approvato il piano riservandoci di apportare modifiche in sede di ridefinizione. Ciò per evitare di iniziare daccapo l'iter e rallentare il processo; avevamo comunque stabilito che nella fase successiva si sarebbe addivenuti ad una definitiva individuazione di quelli che avrebbero dovuto essere i 10-12 interporti italiani. Ho invece l'impressione che il CIPET abbia assunto l'impegno con la Commissione solo ai fini dell'espressione del parere favorevole; una volta ottenuto quest'ultimo, si sta procedendo con il progetto dei 36 interporti e non si riesce a capire in che modo possa evolversi la disciplina del settore.

Mi scuso per aver parlato a lungo, ma è da molto tempo che questa Commissione attende di poter interloquire con il Governo.

PRESIDENTE. Vorrei sapere dal ministro dei trasporti in quale punto del contratto di servizio possa trovare accoglienza l'innovazione introdotta dalle Ferrovie dello Stato con l'orario estivo 1993, in difformità dal contenuto dello stampato

dell'orario estivo stesso. In sostanza, è stato introdotto il cosiddetto prezzo globale in riferimento ai nuovi Pendolini. Cerco di spiegarmi meglio. I Pendolini istituiti dall'orario estivo prevedono fermate intermedie ma senza possibilità di prenotazioni per tali fermate e, per di più, con l'obbligo di pagare il prezzo per l'intera tratta. Per esempio, nella tratta Roma-Reggio Calabria il Pendolino ferma a Napoli e a Salerno, ma l'utente non è in condizione di prenotare l'arrivo in queste due località essendo obbligato a prenotare per l'intera tratta, fino a Reggio Calabria (ovviamente corrispondendo il prezzo pieno!).

CESARE CURSI. Ora però sul Pendolino è stata istituita anche la seconda classe!

PRESIDENTE. Per la seconda classe, infatti, sono accettate prenotazioni e pagamenti della tratta effettivamente percorsa, anche con riferimento alle fermate intermedie.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Accerterò questo aspetto.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Costa e rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

Sui lavori della Commissione.

PINO LUCCHESI. Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori per sottoporre a lei ed al ministro un'ipotesi di percorso, giacché immagino che molti colleghi intendano intervenire nella discussione. Del resto, la relazione del ministro ha oggettivamente offerto lo spazio per trattare moltissime vicende. Vi sono alcuni problemi sui quali la Commissione ed il Governo saranno chiamati a confrontarsi in tempi ravvicinati. Penso, per esempio, alla riforma della portualità ed ai problemi relativi alla sicurezza aerea. Vi sono altre vicende, signor ministro, che hanno invece

le caratteristiche di un'assoluta urgenza ed emergenza, sulle quali è assolutamente necessario che il confronto tra Parlamento e Governo subisca un processo di accelerazione. Segnalo, in particolare, il problema della cantieristica, quello della FINMARE, oltre alla questione dell'inquinamento marino (tenendo conto dell'imminente inizio della stagione estiva): si tratta di problematiche di assoluta emergenza sulle quali è necessario tentare la definizione di una linea comune tra Parlamento e Governo. Sottopongo all'attenzione del presidente e dei colleghi la necessità di privilegiare nel confronto con il ministero queste tematiche rispetto a quelle di carattere generale, sulle quali pure saremo chiamati ad un confronto che comunque sarà meno drammatico ed urgente.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchesi, la definizione del calendario dei nostri lavori va nella direzione da lei indicata. Delle sue considerazioni terremo conto anche in sede di predisposizione del calendario per le settimane successive.

CARLO D'AMATO. Al di là del calendario dei lavori che la Commissione ha predisposto per la prossima settimana e al di là delle indicazioni suggerite da diversi colleghi e sintetizzate dall'onorevole Lucchesi, a mio avviso deve essere affrontato un altro discorso. Mi riferisco all'esigenza di operare uno *screening* rispetto alle questioni sollevate dal ministro, che — come abbiamo constatato — investono diversi settori di competenze, in modo da definire

un raccordo tra il lavoro delle varie direzioni ministeriali e quello al quale dovremo attendere noi. Il problema è di accorpate le competenze del Ministero dei trasporti con quelle della marina mercantile e, conseguentemente, di rendere compatibile il lavoro che sarà svolto a livello ministeriale con l'attività di questa Commissione. La questione, pertanto, non può essere risolta in maniera ordinaria con la semplice predisposizione di un calendario, ma richiede una sorta di accordo preventivo tra il ministro e la Commissione, in modo da rendere possibile un lavoro completo e fattivo da parte nostra.

Siccome c'è materia e possiamo rendere fattivo questo lavoro, vorrei evitare di ripetere l'esperienza del rapporto con il ministro Tesini, che è stato completamente deludente perché ci ha fatto trovare di fronte a decisioni già assunte.

PRESIDENTE. Onorevole D'Amato, come ho già detto l'ufficio di presidenza terrà conto di questa giusta riflessione, prevedendo un'opportuna calendarizzazione delle tematiche richiamate.

La seduta termina alle 11,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 1^o giugno 1993.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO