

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

XII

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 GIUGNO 1993

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

SEGUITO DELL'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

INDI

DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO BARBALACE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.		PAG.
Seguito dell'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:		Castelli Roberto (gruppo lega nord)	262, 263
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	257, 258, 268	Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	259 262, 263, 268
Barbalace Francesco, <i>Presidente</i>	260, 266 268, 269	Cursi Cesare (gruppo DC)	260, 262
Angelini Giordano (gruppo PDS)	266	D'Amato Carlo (gruppo PSI)	263, 266
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	268	Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	257, 258
		Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	259, 260
		Piredda Matteo (gruppo DC)	262

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17.

Seguito dell'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 il seguito dell'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.

Proseguiamo l'audizione del ministro Costa iniziata nella seduta del 27 maggio scorso. Do la parola al collega Marengo, essendo il primo degli iscritti a parlare nella seduta di oggi.

FRANCESCO MARENCO. Premesso che interverrò, come è ovvio, tenendo conto delle dichiarazioni del ministro Costa, della relazione del collega Lucchesi e degli interventi svolti nella odierna seduta in sede legislativa per la discussione dei progetti di legge in materia di ordinamento portuale, dico subito che mi soffermerò su un punto, quello relativo alla tematica della riforma dei porti, che finora non è stato affrontato né dal ministro né dai colleghi che mi hanno preceduto. In particolare, mi soffermerò sul problema attinente ai cosiddetti terminalisti, che giudico molto importante non solo per l'attività che questi ultimi svolgono, ma anche per quanto concerne la libertà di lavoro nel settore portuale.

La riforma dei porti e, soprattutto, il passaggio dal settore pubblico a quello privato, che, per lo meno in parte, ha già liberalizzato le banchine dei porti italiani, trova la sua legittimazione anche nella necessità di garantire a tutte le categorie imprenditoriali del settore il diritto di lavorare in un quadro giuridico che risponda alle regole del libero mercato. I porti, signor ministro, devono essere aperti ad una pluralità di imprese che operino in un regime di concorrenza e che siano quindi in grado di offrire una vasta gamma di servizi a costi competitivi.

A nostro avviso, la liberalizzazione dei porti italiani non può invece essere intesa, come è stato per tanti anni, quale mero passaggio dalla riserva pubblica o, se volete, dal monopolio delle compagnie uniche dei lavoratori portuali, ad un nuovo regime monopolistico controllato da pochi soggetti privati. Mi riferisco, in particolare, alla nuova figura giuridica del terminalista, il quale esercita un'attività di impresa nell'ambito delle aree e delle banchine avute in concessione. A tale figura, il decreto-legge in materia di lavoro portuale attribuisce la gestione operativa dell'intero ciclo trasportistico (dalla stiva alla destinazione finale della merce). Una simile organizzazione del lavoro portuale porterebbe, di fatto, ad un nuovo monopolio, il quale, signor ministro, verrebbe a penalizzare fortemente altri operatori portuali (gli spedizionieri, gli autotrasportatori, gli agenti marittimi).

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FRANCESCO BARBALACE**

FRANCESCO MARENCO. Dal punto di vista dell'occupazione, l'importanza del-

l'indotto portuale non può sfuggire a nessuno, considerato che nel settore delle imprese di spedizione abbiamo già registrato l'espulsione di decine di migliaia di addetti.

Se non prestiamo attenzione all'attività dei terminalisti, può succedere che ciò che è già avvenuto per le case di spedizione a seguito della mancanza di lavoro accada ulteriormente anche con l'espulsione di tanti addetti dalle loro attività, comprese quelle di autotrasporto. Da questo punto di vista non può sfuggire il profilo dell'occupazione riferito ad un settore che può contare su un personale di notevole esperienza e professionalità (quello sia delle case di spedizione, sia dell'autotrasporto), il quale rischia di essere marginalizzato ed escluso dal mercato, con conseguenze gravissime sul piano occupazionale.

A nostro avviso, l'area portuale, perché di questo si tratta quando si parla di lavoro portuale o di riforma dei porti, deve essere libera da vincoli e da condizionamenti, deve costituire un terreno fertile per tutte quelle imprese che con la loro attività sono in grado di sostenere l'occupazione. È quindi una necessità garantire in tutti i porti l'esistenza di più soggetti terminalisti in concorrenza di ogni tipo di traffico. Potrei citarle ciò che sta accadendo nel porto di Genova, ma evito di farlo, signor ministro, perché poco tempo fa lei è stato in questa città e credo che sia stato messo al corrente della situazione: pochi privati si stanno impadronendo del porto di Genova, per altro senza sapere in che modo e se ciò avvenga legittimamente, viste le concessioni date dal CAP. E il problema non riguarda solo il porto di Genova, ma tutti i porti italiani.

È dunque una obiettiva necessità, come dicevo poc'anzi, garantire in tutti i porti l'esistenza di soggetti terminalisti in concorrenza in ogni tipo di attività di traffico. È anche necessario, signor ministro, sotto il profilo sia economico sia occupazionale, attribuire al terminalista la realizzazione di un unico ciclo produttivo a carattere continuativo ed integrato, cioè il carico, lo scarico, il trasporto e, se si vuole, il deposito; in pratica, la movimentazione

della merce con personale proprio o con quello del CAP o delle ex compagnie pubbliche. Però ciò deve avvenire esclusivamente nell'ambito delle aree avute in concessione e non oltre la cinta portuale. Credo che questo concetto sia sfuggito a tutti. Se non fissiamo nella legge che oltre la cinta portuale il terminalista non può operare, rischiamo di far sì che quest'ultimo oltre a diventare il padrone delle banchine del porto gestisca, al di fuori della cinta portuale, anche tutte le operazioni che prima svolgevano le case di spedizione.

Questo, comunque, non vuol significare che operatori economici che abbiano ottenuto la concessione di un *terminal* non possano operare al di fuori dell'area portuale. Consideriamo tuttavia opportuno, qualora l'impresa concessionaria ritenga di svolgere anche altre attività collaterali facenti parte del ciclo trasportistico, che essa debba operare attraverso società costituite *ad hoc*, distinte, separate, a parità di condizioni con imprenditori che esercitino espressamente quelle attività, siano esse di trasporto sia di spedizione.

Sarebbe paradossale, signor ministro, se la riforma dei porti si traducesse in una normativa contraria alla libera concorrenza, suscettibile di creare quelle situazioni di abuso e di posizione dominante (fino a ieri la colpa delle medesime era data soltanto alle compagnie uniche) ripetutamente condannate dagli organi comunitari e soprattutto dagli utenti. In merito a questa questione, su cui avremo modo di tornare nel proseguo dei nostri lavori in Commissione o in Assemblea, è intenzione della mia parte politica presentare due emendamenti aggiuntivi all'articolo 16 del progetto di legge approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Onorevole Marengo, vorrei chiarire, poiché siamo in sede di audizione, che gli emendamenti cui lei si riferisce sono relativi ai progetti di legge sulla portualità.

FRANCESCO MARENCO. Sì, ma desidero comunque preannunciarli in questa sede.

MAURIZIO PIERONI. Signor ministro, mi è difficile interloquire sulla base della sua precedente relazione, per il fatto che da allora è passato diverso tempo. La mia non è una lamentazione del tempo trascorso ma la sottolineatura che sono intervenuti diversi fatti che hanno cambiato il panorama delle questioni su cui stiamo dibattendo.

Sarebbero moltissimi i temi su cui questa Commissione dovrebbe avere precisazioni, ma vorrei concentrare l'attenzione su quattro di essi, anche se uno, quello che attiene al comparto delle Ferrovie dello Stato, richiederà più tempo degli altri. Per ragioni di brevità mi limiterò ad una elencazione di titoli, che comunque credo siano sufficienti per avere da lei risposte adeguate.

Partirei dalle questioni che non sono immediatamente afferenti alle Ferrovie dello Stato, per poi soffermarmi più ampiamente su queste ultime.

La prima questione che intendo affrontare è quella del trasporto pubblico locale. Questa Commissione si è quasi usurata in una serie infinita di audizioni: posto che i dati di conoscenza sono sempre infiniti, direi che nell'acquisirne sul trasporto pubblico locale ci siamo avvicinati all'infinito. Ci troviamo però nella condizione abbastanza paradossale di una discussione bloccata dalla mancata presentazione formale del disegno di legge da parte del Governo. Mi si consenta di riportare quel che si dice nei corridoi: circola la voce che la presentazione formale del disegno di legge sarebbe dovuta avvenire al Senato. Qui non si tratta di indebite concorrenzialità nei confronti dell'altra Camera, quanto piuttosto di dare un ordine razionale all'attività legislativa. Come avevo detto mi fermo ai titoli, anche perché credo che molti colleghi possano integrare su questo aspetto. Non aggiungo altro, salvo che la consapevolezza della drammaticità della situazione e quindi dell'urgenza di muoversi finalmente credo non sfugga a nessuno.

Un altro punto rispetto al quale secondo me siamo ormai al limite è la questione dei provvedimenti relativi al settore della pesca, soprattutto per quanto

riguarda il fermo pesca ed i problemi delle marinerie, di quella adriatica in particolare, che si trova praticamente nella condizione di chiudere la propria attività vista la giungla normativa e legislativa. Sì, è vero che non c'è più il pesce, ma c'era anche un programma di recupero del pesce, che come ambientalisti ci interessa particolarmente, e che invece sta saltando completamente perché il Governo non adempie ai rapporti ...

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Abbiamo emanato il decreto.

MAURIZIO PIERONI. Poi lei chiarirà la questione.

Ho avuto modo di intervenire sulle sue dichiarazioni rispetto alla questione del ponte sullo stretto di Messina. Il tema mi interessa solo rispetto agli impegni finanziari, alle contrazioni che andiamo a stabilire in questo senso ed alla disponibilità da lei conclamata di investire in un progetto che lei stesso ha dichiarato inutile senza un vasto complesso di investimenti sia ferroviari sia autostradali. Sarei lieto di avere un chiarimento circa l'intenzione del Governo in merito, anche perché si sono attivate stranissime cose che forse qualche collega potrà precisare e sulle quali non voglio soffermarmi perché mi riguardano personalmente e non parlo *pro domo mea*.

Vengo alle Ferrovie, che sono il tema principale della preoccupazione che il tempo ci impone, perché il 1° luglio scadranno il contratto di programma ed il contratto di servizio. Ci troviamo per l'ennesima volta, come Commissione, nella condizione di non poter esprimere pareri adeguati, nonostante la disposizione della proposta di legge da noi stessi approvata, perché dal Governo non ci giungono le linee per il prossimo contratto di programma e per il prossimo contratto di servizio. Se fosse solo questo sarebbe una situazione abbastanza semplice: con un'integrazione della capacità di ascolto fra Governo e Parlamento il problema potrebbe essere risolto. Purtroppo, non si tratta solo di questo. Purtroppo, la situa-

zione delle Ferrovie è ormai in uno stato di anomalia tale che si può tranquillamente dire che non sappiamo cosa sia in Italia questa Ferrovie dello Stato SpA, né se stia agendo con legittimo titolo, né se abbiano legittimo titolo le varie società per azioni che da questa SpA sono gemmate, perché questo ente o società o azienda — non so come chiamarla, perché nessuno può saperlo in questo paese — ancora oggi opera senza concessione. La concessione è ancora ferma al Consiglio di Stato. Peraltro, so che il Consiglio di Stato ha chiesto chiarimenti al Governo circa l'effettiva struttura di questa SpA, cioè se sia una società ordinaria — cosa che questa Commissione chiedeva di sapere dal precedente ministro, fin da prima che la sciagurata deliberazione del 29 dicembre desse vita a questo mostro (perché questo sì che è un minotauro, non altre cose per le quali si usa a sproposito questa parola) — o un ente pubblico con una strana formula. Il Consiglio di Stato ha chiarito che non esprimerà il suo parere in merito fin quando non avrà ulteriori chiarimenti dal Governo. Dopo di che ci troviamo in una situazione in cui il trasporto pubblico nel nostro paese, per quel che riguarda la struttura ferroviaria, è gestito non si sa come e sulla base di cosa. Sulla base della vecchia concessione non avrebbero titolo di esistere tante delle cose che oggi esistono, né avrebbero valore molte delle metodologie con cui si prendono oggi le decisioni. Come verdi stiamo esaminando la possibilità di presentare un ricorso globale su questa situazione, rivolgendoci alla magistratura ordinaria, perché la situazione così come si presenta non è più accettabile.

Non so, signor ministro, cosa lei ...

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo, onorevole Pieroni, ma lei era già intervenuto nella seduta precedente per cui la invito ad arrivare rapidamente alla conclusione.

MAURIZIO PIERONI. Sto concludendo. Non so, perché non ho avuto modo di vederlo, cosa lei ci abbia portato in questa fase relativamente all'alta velocità. Però le

ricordo che esiste una risoluzione dell'Assemblea, non di questa Commissione, che impegna il Governo a fornire a questa Commissione tutti gli atti fin qui formalmente compiuti sulla questione dell'alta velocità, progetti compresi. Fin quando non potremo vedere il materiale fin qui prodotto sull'alta velocità non saremo in grado di esprimere un parere: il nostro parere è vincolato all'accesso a questa documentazione. Temo che quel che lei ci ha portato stasera non sia questa documentazione, non siano gli elaborati né le formule societarie fin qui costruite intorno al progetto dell'alta velocità. Né mi pare accettabile, dopo che questa Commissione aspetta da marzo, che ci si chieda di nuovo di esprimere un parere in tre giorni, perché il Presidente del Consiglio ha deciso di istituire un *summit* sulla vicenda. Questo è il *replay* di una situazione che abbiamo già vissuto molte volte: per mesi e mesi, nonostante ripetute sollecitazioni, non vengono forniti i documenti, e dopo, all'ultimo minuto, ci si danno informazioni parziali e ci si chiede di esprimere un parere in tre giorni! In questa situazione — credo di parlare a nome dell'intera Commissione — non ci facciamo mettere più!

Concludo, ricordando ai colleghi ed al ministro stesso che comunque l'Antritrust ha aperto un'istruttoria formale sull'alta velocità sia per quel che riguarda le formule di concessione dei contratti con i *general contractors*, sia per quel che riguarda gli appalti delle forniture e questo dovrebbe indurre tutti ad una estrema cautela in materia.

PRESIDENTE. Vorrei pregare tutti i colleghi di essere estremamente sintetici, in modo da concludere questa sera l'audizione con la replica del ministro.

CESARE CURSI. Signor presidente, cercherò di essere breve, anche per dare la possibilità ad altri colleghi d'intervenire.

Nella relazione del ministro Costa sono contenuti una serie di argomenti, per altro già esaminati dalla Commissione, che costituiscono l'insieme delle iniziative da

portare a termine, anche se alcune di esse difficilmente potranno essere realizzate in tempi brevi.

Apprezzo il modo di procedere del ministro perché dà a tutti la possibilità di verificare fino in fondo, soprattutto con riferimento alla prossima legge finanziaria, quali iniziative potranno essere attuate concretamente.

Mi risulta che in questo ultimo mese nel settore delle ferrovie sono stati compiuti ulteriori passi in avanti, mentre, secondo quanto apprendo dai giornali, un settore in grave difficoltà, nonostante gli sforzi sostenuti, è quello del trasporto merci, che registra un preoccupante calo. Rispetto a tale situazione dobbiamo far sì che il disavanzo di bilancio, che quest'anno ammonta a 1.100 miliardi di lire, possa essere almeno contenuto nei suddetti limiti.

Negli sforzi e nelle strategie poste in atto dai responsabili vi è un richiamo forte al Governo e, quindi, al Parlamento, perché vengano bloccati all'interno del trasporto merci tutti i trasferimenti di quote per evitare di appesantire ulteriormente il settore del trasporto su gomma. Peraltro, a seguito degli accordi intercorsi tra la divisione trasporto merci ed alcune grandi aziende italiane, il trasporto merci corre una serie di rischi, come quello di riportare sulle strade ed autostrade quote consistenti di traffico. Ciò costituisce un pericolo dal punto di vista dell'inquinamento ambientale ed una diminuzione del trasporto merci, che viene ulteriormente danneggiato. Pertanto, chiedo al ministro di prestare particolare attenzione ai problemi che interessano tale settore. In quest'ultimo mese, soprattutto nelle grandi aree metropolitane, è stata adottata una importante delibera del CIPET che stanziava mille miliardi di lire per la realizzazione di parcheggi e reti metropolitane. Soltanto chi vive la congestione del traffico, tipica dei grandi agglomerati urbani, sa che questo è l'unico modo per rispondere seriamente ed efficacemente al problema del trasporto pubblico locale, anche per evitare i pericoli dell'inquinamento.

Per esempio nella città di Roma, che tutti noi conosciamo perché ci viviamo almeno cinque giorni la settimana, ma altri ci vivono stabilmente, è diventato difficilissimo circolare. Proprio in questi giorni sono stati lanciati preoccupanti allarmi da parte delle autorità comunali, che hanno invitato bambini ed anziani a non uscire in determinate ore del pomeriggio.

L'unica soluzione è quella di fare in modo che i mille miliardi stanziati, 500 per le aree di parcheggio e 500 per la rete metropolitana, vengano utilizzati in tempi brevi. Tra l'altro, mi sembra di ricordare che la delibera del CIPET prevede una sorta di concerto tra il ministero dell'ambiente e quello dei trasporti. Inoltre, dobbiamo tenere presente che il programma 1994-1995 consente l'ulteriore utilizzazione dei consistenti fondi stanziati. Non vorremmo che lo sforzo compiuto da questa Commissione di recuperare, nel secondo semestre del 1993, mille miliardi a favore delle aree di parcheggio e della rete metropolitana (che sono pochissima cosa, anzi nulla) possa essere disatteso dal fatto che non vengono messi in moto i necessari meccanismi di spesa che ne consentono l'utilizzazione.

Per quanto riguarda il settore del trasporto aereo osservo con preoccupazione quanto sta accadendo all'interno di Civiltavia (mi riferisco agli avvenimenti delle scorse settimane) il cui deficit pregresso risale al 1983-1984. Il sequestro apre uno squarcio drammatico, perché si corre il rischio di bloccare anche quanto non è stato oggetto di verifica ed indagine da parte della magistratura.

Nell'ambito della legge finanziaria gli stanziamenti a favore di Civiltavia sono di scarsissima entità; mi riferisco, in particolare, alla parte relativa alla sistemazione degli aeroporti e all'attuazione del piano di potenziamento degli aeroporti stessi, d'intesa con l'ANAV. Esiste effettivamente il pericolo di un ulteriore blocco burocratico-amministrativo, il quale comporterebbe di fatto l'arresto dell'attività di Civiltavia ed un ulteriore appesantimento del suo obiettivo fondamentale, che è quello della sicurezza. Del resto, non dispone di un si-

stema di aeroporti in grado di funzionare, e soprattutto non essere dotati dei migliori mezzi di controllo, significa creare enormi problemi alla sicurezza degli aeroporti stessi.

Pertanto, anche per quanto riguarda questo settore, rivolgo una sollecitazione al ministro affinché i progetti realizzati, per così dire, alla luce del sole, in modo legittimo, possano essere completati e portati avanti; non vorremmo che anche l'attività di Civilavia possa bloccarsi per ragioni di natura burocratico-amministrativa.

Infine, vorrei accennare al settore dei trasporti in concessione; non vorremmo che quest'anno, in occasione del riesame del bilancio e della nuova legge finanziaria, possano essere penalizzate, ancora una volta, le cenerentole del settore del sistema ferroviario, che, invece, di fatto svolgono una funzione importante non soltanto nelle regioni del sud, ma anche del nord e del centro Italia, nonché in Sardegna ed in Sicilia.

Anche in vista dei tagli alla spesa pubblica, ormai le ferrovie concesse possono contare su stanziamenti modestissimi; quindi, il problema è quello di rimodulare, in termini di investimento, gli attuali stanziamenti, come ha sottolineato anche il ministro. Non vorremmo che con il pretesto della mancata utilizzazione — se poi andiamo a verificare come e perché ciò è avvenuto, constatiamo che esistono altre responsabilità — gli stanziamenti in questione venissero stornati a favore di altri settori.

Esistono comparti che sono vere e proprie cenerentole, ed il settore delle ferrovie è uno di questi; pertanto invito il ministro, che probabilmente aveva già in animo di provvedere in questa direzione, a verificare per quale motivo i suddetti stanziamenti non possono essere utilizzati e finalizzati ...

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Dispongo di tabelle relative a ciascun settore.

MATTEO PIREDDA. Se sono in concessione governativa, la responsabilità è dell'esecutivo.

CESARE CURSI. Vorrei precisare che rimodulare significa non far « sparire » lo stanziamento, dirottandolo in altri settori, ma verificare lo stato dei progetti, distinguendo quelli che possono essere realizzati in tempi brevi da quelli che richiedono tempi lunghissimi. Questi ultimi possono essere anche « tagliati », perché la loro futura realizzazione può rappresentare uno sperpero di denaro pubblico.

ROBERTO CASTELLI. Signor presidente, cercherò di essere realmente breve, anzi, come disse un mio predecessore *in illo tempore*: « Sarò teleferico ! ».

La prima domanda che rivolgo al ministro riguarda il settore dei porti; in particolare, come egli ben sa, il disegno di legge in materia dovrebbe realizzare il pluralismo dell'iniziativa privata sulle banchine, dopo quasi un secolo di monopolio, anche in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria. Peraltro, il testo del provvedimento contiene una clausola in base alla quale per quattro anni gli operatori debbono avvalersi della manodopera fornita dalle ex compagnie portuali.

Poiché conosco abbastanza bene la situazione del porto di Genova devo informare il ministro che le banchine sono in condizioni non certo operative e per renderle tali gli imprenditori privati dovrebbero investire decine di miliardi di lire.

Vorrei sapere se il ministro ritiene realistico che costoro investano capitali così ingenti, sapendo che per quattro anni dovranno obbligatoriamente avvalersi del personale proveniente dalle ex compagnie.

La seconda domanda, già formulata dal collega Pieroni, riguarda il settore delle ferrovie; la relazione che il ministro ci ha consegnato affronta la questione della conclusione e stipula dell'atto di concessione tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato SpA.

Vorrei ricordarle che il Parlamento, con un *iter* alquanto complesso e sofferto, ha

approvato all'unanimità una risoluzione che impegna il Governo a sottoporre all'esame del Parlamento, prima della sottoscrizione, le proposte definitive dell'atto di concessione e del contratto di programma e di servizio tra il ministro dei trasporti e le Ferrovie dello Stato.

Condivido quanto detto in merito dal collega Pieroni, anche perché non vorremmo che si verificasse nuovamente quanto è accaduto con il suo predecessore il quale, due giorni prima della stipula, è venuto qui a sottoporci gli atti che poi noi non abbiamo avuto modo di esaminare. Non bisogna dimenticare, inoltre, che la situazione delle ferrovie si presenta sempre più confusa. Il collega Pieroni ha ricordato poc'anzi — ed io credo che valga la pena ricordarlo un'altra volta — che oggi non esiste più l'Ente ferrovie, che è stato sostituito da una società per azioni la quale non dispone, però, di quella concessione che, sotto il profilo giuridico, le consentirebbe di porre dei freni. In altre parole, ci troviamo in una situazione che possiamo anche definire di « illegalità ». Desidererei, pertanto, avere notizie dal ministro sullo stato reale delle cose, anche in relazione all'atteggiamento del Consiglio di Stato che non mi pare stia prendendo posizione.

Mi spiace ricordare che sono stato facile profeta allorquando, assumendo in quel momento una posizione forse poco *in*, sostenni che valeva la pena di attivare il programma per l'alta velocità il più rapidamente possibile, dato che i soldi erano stanziati e non si poteva correre il rischio che ce li portassero via. Tant'è: con il decreto-legge n. 155 Ciampi ci ha tolto 600 miliardi. Vorrei sapere dal ministro dove effettivamente andrà a cadere la scure.

Da ultimo, desidero ricordare che esiste un problema di informazione da parte del ministero del quale la Commissione ha sempre sofferto. Spero che lei voglia far di tutto per risolverlo. In questo contesto, sarei molto lieto se lei potesse darci informazioni sui lavori della commissione interministeriale che sta rivedendo il codice della strada.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ha finito ed il testo arriverà qui fra due o tre giorni.

ROBERTO CASTELLI. L'altra questione che desidero affrontare è quella dei progetti di legge sul trasporto pubblico locale. Quando era ministro Tesini io, come componente della Commissione trasporti della Camera, ho avuto da un privato il suo disegno di legge. Questo mi sembra la dica lunga sui rapporti intercorsi fra il ministero e la Commissione.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Bisogna avere sempre più fiducia nell'iniziativa privata.

ROBERTO CASTELLI. Si sente ormai parlare di un « Costa due »: non so se le cose stiano effettivamente così, ma le chiedo comunque se sia possibile avere qualche anticipazione o quantomeno un testo non definitivo sul quale cominciare a ragionare visto che in Commissione si sta cominciando ad affrontare il problema del trasporto pubblico locale anche attraverso la presentazione di varie proposte di legge.

CARLO D'AMATO. Sarò brevissimo anche se la relazione introduttiva del ministro richiederebbe un ampio spazio di dibattito e di approfondimento, non foss'altro perché ho notato una contraddizione fra l'impostazione data dal ministro all'attività del suo dicastero, finalmente accorpato, e le dichiarazioni del Presidente del Consiglio Ciampi rispetto alla durata del suo Governo. L'impostazione programmatica del ministro, infatti, sottende la necessità dello sviluppo di un'iniziativa politica di Governo a lungo termine, che non può certo risolversi nel breve spazio di uno o due anni di attività parlamentare e quindi di Governo.

Fatta questa premessa, sulla base delle considerazioni preliminarmente espresse dal ministro Costa, è evidente che dobbiamo rinviare i nostri approfondimenti ai disegni di legge che il Governo ha annun-

ziato su alcune questioni fondamentali. C'è però un argomento sul quale ho bisogno di avere subito un chiarimento. Mi riferisco al riordinamento del sistema portuale a proposito del quale mi è parso di cogliere, dalle indicazioni fornite dal ministro, una valutazione di fondo tendente a rispettare il testo licenziato dal Senato. Si tratta di una rimessione alla volontà del Parlamento rispetto ad alcune modifiche considerate possibili, in particolare per quel che riguarda i problemi del lavoro portuale e quelli del rapporto fra le compagnie e le imprese, e quindi del rinvio della soluzione definitiva al reperimento di disponibilità finanziarie. A ciò, infatti, era legato anche il problema dei tempi — più o meno brevi o lunghi — entro cui il processo di mobilità avrebbe dovuto dispiegarsi. La questione riveste particolare importanza perché — e prendiamo atto dell'utile iniziativa del ministro per il reperimento dei fondi necessari nella legge finanziaria — il comparto va adeguatamente rafforzato.

Ritengo che la Commissione possa in proposito fornire un contributo costruttivo perché, risolvendo questo problema insieme con il risanamento finanziario, potremmo creare le premesse — nel rispetto della normativa CEE e delle decisioni del Consiglio di Stato — a che la riforma del sistema portuale disponga di « buone gambe »; altrimenti, si risolverebbe in una petizione di principi, senza quella consistenza e quella portata che credo la Commissione nel suo insieme abbia in animo di conferirle.

Desidero ora soffermarmi su un aspetto sul quale il ministro, molto sensibile alle vicende amministrative, dovrà a mio avviso compiere una riflessione. Penso al problema del Consorzio autonomo del porto di Napoli il cui presidente è purtroppo incappato in una serie di vicende giudiziarie. Io, non potendolo certo prevedere perché non dispongo di una « palla di vetro » ma facendo riferimento ad un certo tipo di gestione, nel corso di una precedente audizione avevo richiamato l'attenzione del sottosegretario sul punto ed

avevo chiesto che si intervenisse per commissariare il Consorzio autonomo del porto di Napoli.

Anche se la competenza del ministro dei trasporti è collaterale a quella del ministro delle finanze, ritengo che il Governo dovrebbe compiere una giusta valutazione della legge, approvata nel 1991, che istituisce quattro zone franche in alcuni porti italiani, fra cui Genova, Venezia e Napoli. Si tratta di un'iniziativa di grandissimo rilievo che non impegna risorse finanziarie del Governo e che sarebbe capace di provocare un processo di accelerazione rispetto al quale il Governo, ed in particolare il ministro, dovrebbero dimostrarsi sensibili. Ciò, infatti, significherebbe, da un lato, rispettare la volontà del Parlamento sancita in una legge e, dall'altro, mettere in moto una serie di meccanismi che potrebbero dare un più ampio e diverso respiro alle attività marittime ed a quelle produttive collegate. Mi aspetto, quindi, un impegno del ministro affinché questa legge venga effettivamente attuata. Del tema ho interessato anche il Presidente della Repubblica che, nel corso di una sua visita a Napoli, si è dimostrato sensibile alle attese della popolazione: non vorrei che la sensibilità del Capo dello Stato si risolvesse in una semplice manifestazione d'affetto e di benevola attenzione destinata, a causa dell'indisponibilità del Governo, a rimanere tale senza tradursi in decisioni operative.

L'altra questione che desidero affrontare è quella dello stretto di Messina intorno alla quale, nel corso della X legislatura, si è sviluppata una vicenda che non si è ancora conclusa, come lei può constatare attraverso una disamina delle interrogazioni parlamentari che si sono susseguite nel corso di questi mesi circa la necessità di definire la posizione del Governo rispetto alla soluzione prospettata. Esiste, infatti, una strana posizione — di cui lei non avrà avuto piena contezza perché i suoi funzionari le hanno probabilmente riferito soltanto parti del problema — sulla quale la Commissione si è a lungo soffermata e che è stata sintetizzata in una risposta fornita dal ministero il 20

gennaio 1993. Con essa si riferiva che tra le due proposte sul tappeto — quella della soluzione aerea a campata unica e quella della soluzione sottomarina — non era stata ancora operata una scelta; che le si considerava entrambe valide e che ci si rimetteva ad un approfondimento che sarebbe stato espletato nel corso di questi mesi.

Abbiamo appreso dalla stampa che il ministro ha ricevuto il presidente della Società stretto di Messina, al quale ha dato assicurazioni circa l'avvio, entro quattro anni, dei lavori, come se i nodi preesistenti a monte della decisione fossero stati sciolti. Siccome non abbiamo avuto contezza di ciò e dal momento che non ho nessun motivo per non dirlo (mi assumo sempre la responsabilità di ciò che affermo), vorrei far presente al ministro che l'attuale situazione è per noi fonte di profonda preoccupazione.

Non riteniamo sia accettabile che opinioni di parlamentari siano strumentalizzate dall'amministratore delegato o dal presidente di questa società (un tal signor Calarco), nonché direttore del giornale *La gazzetta del sud*.

Mi chiedo se sia legittimo che un direttore di giornale ricopra incarichi di responsabilità in una società pubblica; non si tratta soltanto di un problema di natura etica, ma di una questione sulla quale crediamo sia necessario svolgere approfondimenti. Mi chiedo, inoltre, come sia stato possibile che una società, il cui compito era quello di prospettare soluzioni tecniche, ignorando un preciso mandato abbia optato per una soluzione piuttosto che un'altra, senza dar conto delle centinaia di miliardi spesi, come ha ricordato il ministro nel corso della conferenza stampa, in ordine ai quali il Parlamento attende un particolareggiato rendiconto.

Se un parlamentare nell'esercizio delle sue funzioni può essere oggetto di attacchi del genere, evidentemente viene messa in discussione la legittimità del Parlamento. Probabilmente si tratta di questioni marginali rispetto al problema più generale; tuttavia, mi riservo di svolgere le mie valutazioni alla luce dei chiarimenti che il ministro vorrà fornire alla Commissione.

Credo sia di particolare importanza per il nostro paese la soluzione del problema dell'alta velocità sia per le questioni tecnico-giuridiche, sia per la valutazione strategica che il Governo assegna alla ripresa delle ferrovie. Se l'alta velocità rappresenta la risposta del Governo, che finalmente raccoglie questo messaggio, al problema della intermodalità, riequilibrando i rapporti tra strada e ferrovia e tra ferrovia e trasporto marittimo, non credo sia più possibile allungare i tempi della risposta e procrastinare il varo dei provvedimenti più opportuni.

Ricordo di aver svolto la funzione di relatore di una proposta di legge, approvata nel corso della X legislatura, la quale ha consentito di stanziare 5.500 miliardi, rimasti purtroppo inutilizzati, mentre il collega Castelli sottolineava nel suo intervento che le risorse a disposizione del dicastero vengono addirittura diminuite.

È necessario che il Governo su questioni di fondamentale importanza dal punto di vista strategico, dia puntuali risposte, altrimenti si continuerà a parlare di trasporti in termini generici senza giungere a soluzioni concrete. Dobbiamo rilevare con piacere che finalmente si sono accorpate in un unico dicastero alcune funzioni fondamentali come quelle di competenza del Ministero dei trasporti e della marina mercantile; riteniamo, pertanto, che finalmente la nostra Commissione avrà la possibilità di avere un confronto positivo con il Governo per giungere a scelte operative delle quali si avverte sempre più l'urgenza.

Passando al trasporto locale, che registra un deficit di circa 12.000 miliardi, stando alle notizie fornite dalla relazione introduttiva, mi chiedo come sia possibile provvedere al ripiano di un disavanzo di tale entità. Gli enti locali non sono in condizioni di far fronte a problemi così rilevanti. Nel corso di questi anni, come è noto, abbiamo cercato di individuare nelle regioni soggetti di seconda istanza che fossero in grado di sostituirsi al Governo per far fronte al deficit dei comuni e delle aziende municipalizzate. Purtroppo si è trattato di un tentativo rimasto sulla carta.

Nelle aziende di trasporto pubblico abbiamo un numero di dipendenti eccessivo rispetto alla qualità del servizio offerto; a questo proposito vorremmo sapere se le soluzioni previste siano quelle della mobilità, del prepensionamento, e così via. Ad esempio, le aziende di trasporto pubblico della città di Napoli hanno circa 4.000 unità in eccedenza.

PRESIDENTE. Vorrei invitarla a concludere il suo intervento, onorevole D'Amato.

CARLO D'AMATO. Sto utilizzando il tempo strettamente necessario.

PRESIDENTE. Non intendevo assolutamente menomare il suo diritto ad intervenire, onorevole D'Amato.

CARLO D'AMATO. Non possiamo far finta di svolgere un'audizione, presidente.

PRESIDENTE. Non ho alcuna difficoltà a proseguire. Tuttavia, la Commissione deve decidere se concludere questa sera o rinviare il seguito dell'audizione ad una successiva seduta.

CARLO D'AMATO. Ho parlato pochi minuti!

PRESIDENTE. Non intendevo assolutamente conculcare il suo diritto ad interloquire con il ministro. Non era nelle mie intenzioni.

Pensavo che con l'accordo di tutti si potesse ridurre il tempo degli interventi per concludere l'audizione nella seduta odierna. Dal momento che non sembra possibile una soluzione di questo genere, vorrei chiedere al ministro se sia d'accordo sulla possibilità di tornare nella nostra Commissione la prossima settimana. C'è sempre la soluzione di sospendere i nostri lavori e riprenderli al termine delle votazioni in assemblea.

CARLO D'AMATO. Ho concluso il mio intervento, raccogliendo il suo invito, presidente.

GIORDANO ANGELINI. Non interverrò sul complesso delle cose dette dal ministro, che configurano un arco di interventi che probabilmente superano il tempo che sta di fronte alla nostra legislatura; mi limiterò ad identificare e ad elencare le priorità che il mio gruppo assegna al nostro lavoro, chiedendo su queste al Governo e per esso al ministro risposte ed interventi.

Desidero sfuggire alla logica per la quale siamo costretti a ripetere più volte le stesse cose a causa del continuo avvicendamento dei ministri davanti alla nostra Commissione.

I quattro punti sui quali desideriamo soffermarci sono quelli dell'economia marittima, con particolare riferimento alla portualità, del trasporto locale, delle ferrovie e del codice della strada.

Dirò poche parole sul tema della portualità, mentre è mio intendimento soffermarmi sul fermo pesca che riteniamo possa essere consentito nel momento in cui è utile. La seconda questione concerne i debiti pregressi delle compagnie portuali. A tale riguardo ricordo che in sede CEE è sorta una questione su una legge approvata dal nostro Parlamento. Se non ho capito male il ministro ci ha detto che questo problema è stato risolto. Allora bisogna pagare, e subito, perché meno tensioni avremo al momento di affrontare la riforma della portualità e meglio sarà.

Che dire poi della situazione della Finmare? Non siamo stati ancora capaci di completare l'esame del progetto di riassetto di tale società. Sono ormai mesi che questa Commissione chiede di conoscere il suddetto progetto e di incontrare gli interlocutori con i quali discutere. Il fatto è che la situazione — uso probabilmente un'espressione un po' forte — sta diventando di tipo kafkiano.

Desidero svolgere ora alcune considerazioni sul trasporto locale. Siamo ormai arrivati, dopo i ministri Bernini e Tesini al terzo ministro — lei, onorevole Costa — il quale ci annuncia che la prossima settimana il Governo esaminerà il progetto di legge concernente la riforma del trasporto locale. Non sto scherzando, onorevole Costa, siamo arrivati al terzo ministro che, di

settimana in settimana, ci racconta la stessa storia! I gruppi delle maggioranze che hanno appoggiato, di volta in volta, i Governi hanno approvato i provvedimenti più nefandi in materia di trasporto locale, in attesa di una proposta preannunciata dal Governo.

In proposito, se le informazioni in mio possesso sono esatte, le ricordo che l'8 giugno il CIPE aveva approvato un provvedimento che doveva essere esaminato entro i successivi otto giorni dal Consiglio dei ministri. È passato un mese, signor ministro, e in Commissione attendono di essere esaminate proposte di legge presentate dai gruppi della DC e del PDS. Il fatto che vi sia un disegno di legge governativo dovrebbe favorire l'esame di tale materia, consentendoci di indicare le relative poste nella legge finanziaria per affrontare una situazione non più sostenibile. Tra l'altro, anche sotto il profilo dell'inquinamento nelle città, l'attuale situazione non è più tollerabile. Quando arriva l'autunno i ministri competenti fanno delle grandi gride ridicole, a partire da quella nota dell'automobile... con il nonno! È un problema circolare con la propria autovettura se non hai il nonno che ti consente di raggiungere le tre persone a bordo! E questo quando la fondamentale questione — mi riferisco alla legge sulla mobilità locale — non viene assolutamente affrontata.

Signor ministro, non so cosa lei pensi a proposito delle ferrovie. Per quanto ci riguarda tre sono gli aspetti che intendiamo sottolineare. Le speranze che si erano legate alla creazione della SpA per un rilancio, nel paese, delle ferrovie sono già svanite; esse sono infatti alla deriva, in questa fase. Permangono le vecchie logiche di direzione, di amministrazione, né ci si pone il problema della situazione futura delle ferrovie. Anzi, siamo arrivati al paradosso che il Governo, invece di cercare di risolvere i diversi problemi, ha operato sulla legge concernente la finanza pubblica dei tagli sulle risorse destinate alle ferrovie, con la motivazione che esse non spenderebbero.

Quanto all'atto di concessione, signor ministro, il Governo ha risposto o non ha

risposto alle richieste del Consiglio di Stato? Le ricordo, infatti, che entro il 1° luglio sarebbero dovuti entrare in vigore il contratto di programma, il nuovo contratto di servizio e l'atto di concessione, aggiornato, modificato, corretto, con i relativi pareri del Parlamento. Si tratta di impegni assunti dai vari Governi e dai ministri competenti! Aggiungo che in materia vi è una risoluzione parlamentare, peraltro già richiamata da alcuni colleghi, che dal mese di marzo attende di essere « onorata ». È evidente che, stando così le cose, il passo successivo sarà, eventualmente, quello di presentare una mozione di sfiducia. Cosa dovremo fare di diverso per chiedere che si onori una richiesta unanime del Parlamento? Saremo costretti a presentare — lo ripeto — una mozione, e se ciò non bastasse, anche una mozione di sfiducia nei confronti di qualcuno.

Quest'anno si parla di un deficit di 6 mila miliardi. Non so se questa notizia sia giunta alle sue orecchie, signor ministro. Quando affermo che in tale condizione le Ferrovie sono alla deriva, dico poco. Le chiedo quindi di ritornare in questa sede per illustrarci la situazione complessiva delle Ferrovie, consentendoci quindi di capire quale sia il loro attuale assetto, cosa stia accadendo, quali gli investimenti fatti e quali le intenzioni del Governo.

Quanto alla TAV dovrei chiederle cosa essa rappresenti. Le ricordo che la TAV aveva ottenuto una concessione dalle « vecchie » Ferrovie, che non ci sono più. Signor ministro, la verità è che vi trovate in un ginepraio giuridico dal quale rischiate di non uscire più se non tentate di dipanare la matassa. Ora, all'interno della TAV operano i privati! E questo vale anche per tutte le altre società. Se non si cerca di porre subito un qualche rimedio — glielo ripeto — vi troverete in una situazione dalla quale non potrete uscire.

Da ultimo, vorrei soffermarmi sulla problematica relativa al codice della strada. Il precedente Governo non ha ottemperato alla legge delega approvata all'unanimità da questa Commissione. Le chiediamo pertanto di conoscere con un

certo anticipo i provvedimenti che lei, signor ministro, intende sottoporre all'attenzione del Consiglio dei ministri, per accertare se sia possibile recuperare un rapporto tra Governo e Parlamento, un rapporto che versa oggi in condizioni di estrema difficoltà. Attualmente il Parlamento non è in grado di lavorare; glielo dico senza alcuna polemica, ma anzi invitandola a darci una mano, attraverso il contributo dei suoi uffici, nel tentativo di ricostruire una situazione che, diversamente, non consentirà né a lei né al Parlamento un lavoro proficuo.

C'è quindi bisogno di uno sforzo da parte del Governo in ordine al rapporto col Parlamento per chiudere un contenzioso che si è aperto e nell'ambito del quale ritengo vi siano dei debiti da pagare — debiti sul versante della correttezza politica e dei rapporti — e per vedere se si riesce rapidamente ad intervenire su tre o quattro questioni.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Desidero fare due osservazioni, la prima delle quali è relativa al codice della strada. Il Consiglio dei ministri ha approvato in via preliminare il decreto legislativo, che deve essere esaminato dalle Camere per il parere e poi dovrà tornare al Consiglio dei ministri per l'adozione del decreto definitivo. Tutto questo riteniamo che possa, anzi, debba essere fatto prima delle ferie estive, perché subito dopo dovrà intervenire la pubblicazione per consentire al cittadino di conoscere con esattezza le nuove norme che, in linea generale, conosce già, anche perché il provvedimento è stato elaborato sulla falsariga delle norme CEE, salvo la voce relativa alla possibilità di guidare mezzi di una certa potenza dopo tre anni dal rilascio della patente. Se il provvedimento arrivasse questa settimana, potrebbe essere esaminato dalle Camere al più presto.

La seconda più che un'osservazione è una proposta di metodo. Al di là dei problemi specifici (trasporto locale, TAV)

vi è una doglianza forte per la scarsa comunicatività con le Ferrovie dello Stato...

UGO BOGHETTA. Con il Governo.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Forse sono nella condizione di avere anche una carenza di informazioni, ma vorrei farvi vedere lo scambio di lettere quotidiano per ottenerle.

Desidero formulare una proposta. Mi chiedo se sia possibile disporre di alcune ore libere da condizionamenti d'Assemblea (martedì mattina o lunedì pomeriggio) per tenere una seduta fiume sulle ferrovie con la presenza dei rappresentanti della società — che non credo dissentano su questa mia proposta — in modo da articolare una discussione compiuta sui temi di fondo.

PRESIDENTE. Vedremo come organizzare questa seduta.

PASQUALE LAMORTE. Avrei qualche dubbio ad accettare questa proposta, anche se potrebbe avere effetti significativamente positivi sul piano operativo e ci consentirebbe di entrare nel dettaglio di una serie di questioni sollevate da vari colleghi. Però, a monte, vi è la questione di un chiarimento, rispetto alla quale noi siamo esclusivamente spettatori, che deve intervenire fra il Governo e le Ferrovie. Signor ministro, il *dossier* che il presidente della società ha inviato a lei, ai suoi colleghi del tesoro e del bilancio, al Presidente Ciampi ed al sottoscritto, che lo ha letto, è assolutamente allucinante e raccapricciante. Dopo oltre quindici giorni, a tale *dossier* non è stata data risposta.

Risulta da questo *dossier* che ormai da circa un anno le Ferrovie sulla questione alta velocità perdono cento miliardi al mese perché il Governo non è in grado di onorare una commessa pari all'importo di 900 milioni, dovuti alla società cui il Governo ha affidato uno studio di con-

gruità dei prezzi. La cosa strana è che le risultanze di questo studio sono positive; che lo stesso è chiuso in un cassetto perché non è stato pagato, ma è conosciuto dall'autorità giudiziaria che lo ha sequestrato. Potrei continuare: da un *dossier* del Governo inviato alle Ferrovie risultano altre inadempienze.

Se non si sciolgono i nodi presenti nel rapporto Governo-Ferrovie, potremo fare tutti i seminari che vogliamo ma non saremo in grado di entrare nel dettaglio delle singole questioni.

PRESIDENTE. Avverto che le Commissioni sono state sconvocate per l'inizio di votazioni in Assemblea.

Il seguito dell'audizione è rinviato a mercoledì 7 luglio prossimo.

La seduta termina alle 18,05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 1° luglio 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO