

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

XIII

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 LUGLIO 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 NEI SETTORI DEI TRASPORTI E DELLA MARINA MERCANTILE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

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 nei settori dei trasporti e della marina mercantile:		D'Amato Carlo (gruppo PSI)	274
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	273, 277, 279 280, 281, 285, 289	Lucchesi Pino (gruppo DC)	285
Angelini Giordano (gruppo PDS)	276	Marenco Francesco (gruppo MSI destra-nazionale)	276
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	277, 286, 288	Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale)	278, 279
Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	276, 278 281, 282, 285, 286, 288	Michielon Mauro (gruppo della lega nord)	273, 274, 285
		Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	276, 279
		Piredda Matteo (gruppo DC)	274, 276, 277
		Ravaglia Gianni (gruppo repubblicano)	278, 285
		Turroni Sauro (gruppo dei verdi)	280

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,15.

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, che ha avuto inizio il 27 maggio ed è proseguita nella seduta del 30 giugno scorso. Poichè vi sono ancora tre iscritti a parlare, prego i colleghi di essere sintetici in modo da tentare di chiudere quest'oggi l'audizione con la replica del ministro.

MAURO MICHIELON. Signor ministro, avrei tre brevi quesiti da sottoporle, il primo dei quali riguarda le famose concessioni del demanio marittimo. Ritengo sia doveroso definire questo problema una volta per tutte; è vero che è stata abrogata la legge n. 265, che in realtà gridava vendetta perché l'allora ministro delle finanze Formica, dovendo reperire soldi da tutte le parti, non importava come, aveva deciso il raddoppio dei canoni senza alcuna motivazione valida.

Ritengo che sul demanio occorra chiarirsi le idee: vi sono le imprese balneari che in realtà non sono imprese, sono società ma non compaiono in nessun albo. Non è possibile che chiunque si possa

improvvisare fornitore di servizi balneari perché non vi è un regolamento o un albo: si deve semplicemente fare domanda di un pezzo di spiaggia e si possono fornire i servizi. Questo diminuisce la professionalità! Oltretutto il canone dovrebbe essere anche agganciato all'investimento: se una persona decide di investire 10 miliardi su un certo appezzamento del demanio dovrebbe poter avere la garanzia della concessione per un periodo di almeno 10 anni. In realtà la maggior parte delle concessioni sono annuali e perciò vi è gente che investe il proprio denaro ma non sa se gli verrà rinnovata la concessione; di solito ciò avviene, ma non vi è alcuna garanzia. Si facciano programmi di investimento, che alla fine vanno a vantaggio del demanio, però si dia anche una garanzia a queste persone. Proseguendo il discorso, scaduta la concessione si indice una gara, ma a questo punto sarebbe necessario un albo delle imprese fornitrici dei servizi balneari. Occorre infatti una certa professionalità perché una spiaggia è bella se è tenuta bene; anche un albergo punta sul fatto che la spiaggia sia pulita ed offra alcuni servizi e ciò dipende dalle imprese di servizi balneari.

Vi è ancora da risolvere la questione dell'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 24 luglio 1977, che prevedeva il passaggio alle regioni della gestione dei demani; dal 1977 ad oggi è rimasto tutto lettera morta. Decidiamo una buona volta, definiamo le funzioni delle capitanerie di porto perché i canoni del demanio in Italia sono variegati mentre bisognerebbe che fossero determinati in base ad un certo parametro. Ritengo pertanto che la questione del demanio marit-

timo sia tutt'altro che secondaria, visto che il nostro paese vive soprattutto di turismo.

La seconda problematica riguarda la Società adriatica di navigazione del gruppo FINMARE: è stato rinnovato il consiglio di amministrazione ed è stato confermato l'amministratore delegato di una società che è in utile in quanto ha venduto navi all'estero ed è in credito di 6 miliardi sulla linea di cabotaggio La Spezia-Palermo; in realtà il contratto prevedeva che le prestazioni dovevano essere pagate entro 60 giorni, ma la società è arrivata ad accumulare ben 6 miliardi di crediti. Tale società, dove sono stati licenziati 60 dipendenti e ne sono stati assunti altri 60, non so con quale economicità del settore, dopo aver acquistato due navi per il Medio oriente, ha abbandonato la linea 306 del Medio oriente diretta in Libano proprio dopo che era finita la guerra e cioè proprio nel momento in cui questa linea avrebbe potuto rendere. Non parliamo poi della famosa motonave espresso *Egitto*, per la quale sono stati spesi 25 miliardi di ristrutturazione, ma che ha ancora bisogno di riparazioni perché i lavori sono stati fatti male. Nessuno controlla nulla e ci troviamo in presenza di un amministratore delegato che è stato riconfermato. Ho presentato un'interrogazione il 22 aprile scorso proprio su questo problema perché vogliamo far luce su questa società. Questo tipo di società devono sparire, non possono più essere gestite in questi termini: non è possibile cedere ai privati proprio le linee che possono iniziare a rendere, non è possibile ordinare l'acquisto di due navi prima ancora di aver ottenuto il benessere degli organi competenti. Facciamo chiarezza, signor ministro! Lei era famoso come parlamentare perché andava a scovare questo tipo di inefficienze, che noi abbiamo già scritto nella nostra interrogazione: ora è ministro e perciò non ha nessun problema a denunciarle ed a mandare a casa chi di dovere, perché questa gente è pagata fior di milioni. Questa gente deve andare a casa, perché poi ci si lamenta degli stipendi dei parlamentari: personalmente non credo di fare tutti i danni che stanno facendo costoro!

CARLO D'AMATO. Quindici navi della SIDERMAR sono oggi sul mercato!

MAURO MICHIELON. Per finire vorrei ricordare la situazione del porto di Venezia. So che lei, signor ministro ha visitato i porti di Trieste e di Genova e se avesse la cortesia di passare anche per Venezia non sarebbe inutile perché vi sono problemi con l'escavazione dei canali. È dal 1990 che chiediamo l'escavazione dei canali: i canali di Venezia non sono tutti uguali, perché vi sono quelli industriali, quelli commerciali ed i famosi rii. Non è possibile che non si riesca a capire dove si debbano gettare i fanghi; secondo alcuni calcoli in media si perdono 500 miliardi di fatturato l'anno perché il porto di Venezia non ha l'escavo dei canali. La più grossa compagnia israeliana di *containers*, una delle maggiori in Europa, ha deciso di spostarsi a Trieste.

Vorremmo pertanto capire, signor ministro, qual è la politica che si intende seguire: se vogliamo far morire Venezia, lo si dica! Se Venezia è destinata a diventare una città museo, allora chiudiamo subito il porto, perché con questa politica portuale sicuramente non si sta rivitalizzando quella città.

MATTEO PIREDDA. Tratterò alcune questioni alle quali mi sembra il ministro non abbia fatto riferimento nella sua relazione. L'onorevole Costa è ministro dei trasporti e della marina mercantile: vorrei capire, nella prospettiva che si apre, quale sia la sua posizione sulla eventuale fusione oppure sull'eliminazione di uno dei due dicasteri. Dico questo perché le competenze del Ministero della marina mercantile sono di straordinaria importanza per l'economia italiana: si pensi solo alla pesca, al demanio marittimo, alle capitanerie di porto ed alla loro funzione a proposito della gestione del demanio, delle licenze di pesca, e così via.

Credo rappresenti una grave pecca la mancata considerazione nella giusta misura delle competenze del Ministero della marina mercantile che non attengono alla funzione trasportistica. Non si può conti-

nuare a pensare al mare solo in funzione della navigazione per il trasporto di merci o di passeggeri: è un'interpretazione minimale. Comunque il trasferimento delle funzioni inerenti ai trasporti marittimi al Ministero dei trasporti è da ritenersi corretta, mentre non lo è il fatto che il Ministero dei trasporti possa gestire il demanio marittimo e la pesca. Poiché non sono d'accordo, chiedo di conoscere l'orientamento del ministro: pare infatti che il Governo si stia indirizzando verso l'attribuzione delle competenze sulla pesca all'ipotizzato Ministero dell'alimentazione, il che attribuirebbe un compito specifico ad un dicastero che si interessa del recupero della funzione agricola. Alcuni aspetti della biologia marina sono collegati con la zootecnia e la zoologia, anche se sostanzialmente sono diversi.

La risoluzione delle problematiche legate alla funzionalità delle capitanerie di porto potrebbe essere affidata correttamente al Ministero delle finanze, non a quello dei trasporti. E che cosa pensa il ministro circa l'eliminazione del Ministero della marina mercantile, con particolare riferimento alla sede in cui collocare le competenze attualmente gestite dallo stesso?

Dinanzi alla nostra Commissione pende il provvedimento sulla riforma dei porti, su cui si innesta un antico ragionamento, ossia quali porti potenziare e quale sistema portuale attuare (posto che il collega Michielon faceva riferimento alla distrazione del ministro rispetto al porto di Venezia). È vero, ognuno di noi è in grado di stilare un elenco di porti su cui richiamare l'attenzione del ministro; è altrettanto vero però che l'eccesso numerico di punti di approdo e di partenza non risponde ad una politica efficiente, funzionale e soprattutto concorrenziale nei confronti del nord Europa. Qual è il pensiero del ministro? Quali sono i punti di forza del sistema portuale italiano? Dico questo perché la dispersione dei punti di entrata e di uscita delle merci rispetto al trasporto via mare è importantissima rispetto all'intermodalità, di cui tante volte la Commissione ha già discusso, che implica un'ade-

guata organizzazione e strutturazione dei porti. Sarà sufficiente citare un esempio banale per dimostrare la irrazionalità assoluta con cui procede il Ministero della marina mercantile, anche se non è responsabilità dell'attuale ministro. Se il Ministero dei trasporti sostiene che l'intermodalità è necessaria per rendere efficiente il sistema dei trasporti italiano, come mai l'Ente ferrovie dello Stato è stato autorizzato a cedere le navi traghetto che collegano Civitavecchia a Golfo Aranci? Il giorno in cui sparirà il servizio di traghetti è evidente che da e per la Sardegna la intermodalità ferro-gomma-strada-mare non potrà essere più realizzata.

Ancora: due anni or sono si parlò dell'istituzione di due – se non erro – porti franchi. A che punto è la questione? Qual è l'orientamento dell'attuale ministro? Domando chiarimenti perché nello statuto speciale della regione sarda si prevede l'istituzione di punti franchi in alcuni porti. La tematica è rilevantissima, in quanto le condizioni di sviluppo di questa parte della nazione diventano sempre più difficili visto che l'industria italiana sta abbandonando l'isola. L'attivazione dei punti franchi consentirebbe di superare qualche difficoltà.

Nella relazione introduttiva dell'onorevole Costa nulla si dice a proposito dell'utilizzo del cabotaggio in alternativa al trasporto via terra, su gomma o su rotaia. Molte volte abbiamo ripetuto in Commissione che il nostro paese, pur avendo uno sviluppo costiero pari a 8.800 chilometri, non utilizza il mare per i movimenti delle merci, il che provoca la congestione delle strade e delle autostrade. Il Ministero dei trasporti dovrebbe assumersi immediatamente la responsabilità di utilizzare il mare attuando l'intermodalità.

Non mi dilungherò sui trasporti pubblici locali perché pendono alcuni provvedimenti: d'altra parte il ministro si è riferito al passivo – a tutti noto – che aumenta costantemente e che diventerà una *telenovela* senza fine.

Intendo soffermarmi invece sulle ferrovie, sull'alta velocità, sulla velocizzazione e

sul trasporto delle merci, in particolare sull'Istituto nazionale dei trasporti.

Alta velocità: vorrei conoscere l'orientamento del ministro, specialmente in ordine agli 8 mila miliardi previsti. Premetto che l'altro ieri ho percorso la tratta Milano-Bologna-Roma con il *Pendolino* e mi sembra che la velocità del sistema sia positiva. Non ho obiezioni di fondo sul programma dell'alta velocità, mentre nutro perplessità su questa enorme spesa per l'alta velocità quando, a fronte di questo intervento, viene dichiarata la volontà di abbandonare le linee che non hanno economicità, i cosiddetti rami secchi. Vorrei sapere dal ministro se sia stata fatta un'analisi dei costi e dei ricavi sulle singole linee...

MAURIZIO PIERONI. Scusa Piredda, ma ieri il Governo ha accolto un nostro ordine del giorno in materia.

MATTEO PIREDDA. Il Governo ha fatto bene perché il decreto-legge n. 155 riguardava, all'articolo 9, i 600 miliardi e quindi, pur di portare a casa il risultato, credo che avrebbe accolto dieci ordini del giorno.

GIORDANO ANGELINI. No, aveva già ottenuto la fiducia!

MATTEO PIREDDA. Ma non il voto finale. Non ho obiezioni sull'alta velocità se non per il fatto che, a fronte di un impegno di spesa di questo genere, ammantando il provvedimento dell'adeguamento alla rete europea quando così non è, si abbandonano le linee di scarsa importanza. Mi riferisco in generale a tutte le linee italiane che si trovano al di fuori delle linee di alta velocità. Per fare un esempio, mi riferirò alla Sardegna: com'è noto anche al ministro, le Ferrovie dello Stato hanno speso per il miglioramento del tracciato, senza fare grandi rivoluzioni, circa 500 miliardi ma si sono fermate quando sembrerebbe che per concludere i lavori ne manchino 100. Questo è un comportamento assolutamente anormale da parte del Governo, anche perché sulla linea Cagliari-Sassari purtroppo il Governo

— non l'attuale, ma quello precedente — per favorire grandi industrie italiane aveva adottato un meccanismo di trazione elettrica non presente in nessun'altra parte d'Italia, ma che serviva a tali aziende per fare esperienza al fine di competere al livello internazionale. Erano stati comprati 25 locomotori elettrici, che sono rimasti ad arrugginarsi.

Tratterò ora una questione che riguarda tutti noi che prendiamo l'aereo: voglio porre al ministro la domanda relativa a recenti notizie di stampa secondo cui il Governo, che procede come i gamberi su certe cose, dopo aver sperimentato che la soluzione del terminal Fiumicino-Ostinese è assurda, pare abbia deciso di spostarlo alla stazione Tiburtina. Credo che sia un'altra stupidaggine!

FRANCESCO MARENCO. Mi pare invece una soluzione intelligente.

MATTEO PIREDDA. L'essenza è la democrazia. Secondo me la cosa più intelligente è che si porti alla stazione Termini il terminal aereo, non nell'attuale struttura che somiglia ad una strada senza uscita, ma in una condizione in cui il treno possa viaggiare circolarmente. Chiunque utilizzi l'aereo e debba poi servirsi dei treni, ad eccezione di quelli Fiumicino-Napoli e Fiumicino-Firenze, deve fare acrobazie pazzesche, soprattutto se si tratta di persone anziane, per raggiungere la stazione Termini, che è il punto di immissione del traffico sulla rete ferroviaria nazionale. Occorre che il ministro faccia una riflessione: poiché è solito andare a sperimentare, per così dire, folcloricamente...

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Il folclore non è mica un reato!

MATTEO PIREDDA. Dicevo che il ministro dovrebbe fare l'esperimento di arrivare a Fiumicino con un po' di bagaglio, per poi proseguire prendendo il trenino.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Già fatto!

MATTEO PIREDDA. Perciò lei avrà sperimentato che alla stazione Ostiense non ci sono mai i taxi e che per prendere la metropolitana si deve fare un percorso tale che, se uno fosse appena appena un po' handicappato, non potrebbe assolutamente raggiungere la metropolitana. Si intende fare un altro pasticcio alla stazione Tiburtina o invece si vuole risolvere in maniera intelligente il problema ?

Per quanto riguarda il piano triennale della pesca, cosa intende fare il ministro ? Su questo settore così importante il Governo non stanziava una lira già dalla passata legge finanziaria; ci siamo riferiti tante volte al credito peschereccio, che è privo di mezzi, ed io voglio richiamare l'attenzione del ministro sul fatto che in materia di pesca nel Mediterraneo siamo largamente assenti come struttura politica, mentre le altre nazioni europee hanno un impegno più attivo per quanto riguarda la zona di pesca nell'ambito delle 200 miglia.

UGO BOGHETTA. Utilizzerò lo stesso tempo di chi mi ha preceduto, anche perché sarebbe consigliabile che, quando si nominano i nuovi Governi e perciò anche il ministro dei trasporti, la maggioranza accettasse di fare una chiacchierata, perché se si devono risolvere i problemi fra ministro e maggioranza tutti in una volta è meglio eleggere i ministri a scatola chiusa. (*Commenti dell'onorevole Piredda*).

Collega Piredda, ti ho ascoltato dall'inizio alla fine ed ora parlerò quanto hai parlato te.

MATTEO PIREDDA. Parla senza fare riferimenti !

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, lasci continuare il collega per cortesia.

UGO BOGHETTA. Se si decide di essere sintetici e concisi, d'accordo, diversamente ognuno può intervenire per il tempo che ritiene necessario.

PRESIDENTE. Non riesco a trovare un collega che dia l'esempio.

UGO BOGHETTA. Lo farò io, signor presidente, intervenendo in maniera stringata.

PRESIDENTE. La ringrazio.

UGO BOGHETTA. In ordine al piano generale dei trasporti, al ruolo del mare nell'intermodalità ed al riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto mi rifaccio al dibattito svoltosi.

Per quanto riguarda le Ferrovie, l'atto di concessione non è stato ancora ultimato; il Governo deve rispondere al Consiglio di Stato; sono in discussione la natura delle stesse Ferrovie oltreché della TAV e di Metropolis, domando: qual è l'orientamento dell'esecutivo ? Ricordo che la Commissione ha votato una risoluzione in base alla quale dobbiamo esprimere il parere sulla concessione, sul contratto di programma e su quello di servizio. I primi due però ci sono stati scippati dall'onorevole Tesini, suo predecessore, ministro Costa, mentre l'atto di concessione è ancora *in fieri*, poiché non è stato ancora approvato. Le chiedo se sia intenzionato a rispettare il contenuto della risoluzione da noi approvata e se ci possa illustrare l'orientamento dell'esecutivo rispetto alle richieste del Consiglio di Stato.

Nella nota inviata al Presidente del Consiglio lei si riferisce alla quadruplicazione, erroneamente secondo me, in quanto l'alta velocità, così come è stata impostata, è una linea a sé stante, completamente separata. Qualora invece lei intendesse quadruplicare, dovrebbe rivedere molti aspetti, ivi compresa la TAV.

Premesso che le cose cambiano continuamente, vorrei conoscere la sua opinione sul trasporto pubblico urbano e sui debiti pregressi, posto che anche in questi giorni alcune società hanno chiuso i battenti.

Per quanto riguarda il settore dei porti, vorrei capire come intenda agevolare — naturalmente se si vuole farlo — la trasformazione delle compagnie aeroportuali in imprese. Con riferimento invece alla ristrutturazione obbligatoria, a cui è sottoposto il lavoro aeroportuale, con la previsione dei quattro anni, vorrei sottolineare

la mancanza delle unità di cassa integrazione per attutire l'impatto, non essendo previste neanche nel decreto n. 148. Come intende muoversi il Governo per attutire o compensare ?

GIANNI RAVAGLIA. Signor presidente, non avendo partecipato alle riunioni precedenti, forse porrò quesiti che già altri colleghi hanno rivolto: di ciò mi scuso in anticipo.

In materia di demanio marittimo ricordo che il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 — di vecchia memoria — prevedeva il trasferimento di questa materia alle regioni, il che non è stato mai attuato. Stante il fatto che in tema di canoni demaniali, connessi agli stabilimenti balneari, il Governo negli ultimi tre anni ha emesso tre diversi decreti i quali contengono altrettanti meccanismi di pagamento — ciò che crea un guazzabuglio inenarrabile soprattutto per gli esercenti, ai quali si chiede anche il conguaglio — chiedo se l'esecutivo abbia intenzione di attuare la delega prevista da quel decreto in favore delle regioni.

L'altra questione che intendo sottoporle attiene ad una lettera, inviata dal ministro qualche tempo addietro, che ha avuto una notevole risonanza sugli organi di stampa, relativa agli scontrini fiscali degli stabilimenti balneari. Poiché non è stata fornita risposta dal ministro delle finanze ...

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sì, è stata data.

GIANNI RAVAGLIA. D'accordo, lo ricordavo in quanto la settimana scorsa eravamo stati contattati dagli esercenti degli stabilimenti balneari per avere chiarimenti.

L'ultimo argomento riguarda la legge sulla portualità. La Commissione bicamerale per le riforme istituzionali ha dato un'indicazione che capovolge la filosofia della Costituzione circa il rapporto tra Stato e regioni. Infatti, dovrebbe rientrare nell'ambito delle competenze regionali anche la portualità, dal momento che non è

indicata tra le materie attribuite allo Stato. Poiché il testo pervenuto dal Senato ripropone ancora una volta la logica centralistica di governo dei porti, non ritiene l'esecutivo di dare attuazione — sarà un tema che la nostra Commissione dovrà affrontare — a tale principio, predisponendo dei testi (a partire proprio dalla legge sulla portualità) coincidenti con le indicazioni generali provenienti dal paese e dalla stessa Commissione bicamerale ? In altri termini dovrebbero essere previsti trasferimenti di poteri — ed io aggiungo anche di entrate — in capo alle regioni e alle strutture periferiche dello Stato. Nel provvedimento sui porti all'articolo 26, comma 3, si prevede che il gettito delle tasse e dei diritti marittimi venga allocato presso il Ministero della marina mercantile. Ciò rappresenterebbe il saldo di quanto previsto dall'articolo 12, che indica i contributi statali in favore delle autorità in via di costituzione. Poiché nella documentazione consegnata non vi è alcun riferimento a tale gettito, credo pertanto che sarebbe opportuno che il Governo — mi sembra che il regolamento glielo imponga — prima di avviare l'esame di questa legge chiarisse i meccanismi finanziari di entrate e spese che dobbiamo introdurre. La mia tesi è infatti che lo Stato non dovrebbe più dare contributi, ma che dovrebbe esservi una partecipazione delle autorità alle entrate dello Stato talché eventuali disavanzi restino in capo alle autorità stesse, senza delegare lo Stato a risanare i debiti.

ALTERO MATTEOLI. Chiedo scusa al ministro per non aver potuto partecipare alle precedenti sedute perché impegnato in altra Commissione, ma ho chiesto di parlare, seppur per pochi attimi, alla luce di alcune dichiarazioni che egli ha rilasciato in questi giorni in ordine alla riforma portuale. In questa Commissione abbiamo dibattuto a lungo questo problema, sono anni che ne parliamo, ed il Senato — legittimamente dal suo punto di vista — ha approvato una norma che non ha nulla a che vedere con il dibattito che si è svolto alla Camera in questi lunghi anni ed ha stravolto quasi tutto. Per carità — lo ripeto

— ciò è legittimo, com'è legittimo da parte del signor ministro dichiarare che quello è un buon testo; tuttavia vorrei pregarlo di un minimo di analisi e soprattutto di riesaminare tutto il dibattito che vi è stato, perché con i 26 articoli approvati dal Senato si reintroduce ciò che, per volontà della maggioranza e dei Governi precedenti, si era deciso di cancellare dai porti.

Vorrei fare un'altra considerazione in relazione ai trasporti. Ci siamo dichiarati, più o meno a maggioranza, favorevoli all'alta velocità.

MAURIZIO PIERONI. Quando è successo ?

ALTERO MATTEOLI. Anche l'Assemblea ha votato una mozione a favore dell'alta velocità.

MAURIZIO PIERONI. Svegliati, Matteoli !

ALTERO MATTEOLI. Collega Pieroni, vorrei pregarti di considerare che la vita parlamentare non è iniziata il 5 aprile dello scorso anno quando sei entrato tu in Parlamento; anche in precedenza ci sono state anche occasioni nelle quali questo argomento è stato affrontato e votato. Ciò non toglie che l'attuale Parlamento possa cambiare idea, questa non è un'opinione ma è un dato di fatto.

Alla luce della nuova normativa approvata in materia di appalti, che fornisce maggiori garanzie, vorrei sapere se si intenda tener presente quello che alcuni parlamentari hanno sempre sostenuto e cioè che dobbiamo considerare l'Italia fino alla Sicilia e non fermarci a metà, fino a Napoli; infatti, chi ha la ventura di addentrarsi in qualche regione meridionale, si può render conto dello stato delle nostre ferrovie.

PRESIDENTE. Signor ministro, credo di poter dire — magari ripetendo ad alta voce un commento che abbiamo già fatto a bassa voce — che anche in questa circostanza i colleghi componenti la Commissione mi pare abbiano offerto una serie di

spunti, di considerazioni e di riflessioni importanti al fine di precisare meglio le questioni che in questo momento sono sul tappeto. Sono del parere che dalla relazione del ministro e dalla discussione che ne è seguita emergano problemi di carattere ordinario e straordinario: vi sono quelli che riguardano gli orientamenti programmatici del Governo, che cioè fissano un percorso su cui impegnare reciprocamente Parlamento e Governo in ordine sia a provvedimenti già al nostro esame sia a provvedimenti futuri. Vi è, per esempio, quello annunciato recentemente dal ministro attraverso la stampa — mi auguro che egli ne faccia oggetto di maggiore approfondimento nella sua replica — concernente la vecchia questione dell'unificazione di una serie di competenze in materia di trasporto per creare una direzione politica unica, il che ovviamente comporta non solo un'aspirazione ma anche un provvedimento sul quale mettere a confronto Governo e Parlamento.

A fronte di questi problemi di carattere ordinario — questa è la mia opinione, signor ministro — ve ne sono alcuni di straordinaria attualità ed urgenza di definizione. A conclusione della precedente riunione in questa Commissione, prendendo spunto da una proposta avanzata dal ministro, che mi pare non solo legittimo ma interessante poter esaminare (il ministro sostanzialmente prendeva atto di una mancanza di informazione generale su alcuni temi, per cui proponeva di individuare uno spazio per mettere a confronto le nostre informazioni e valutazioni con quelle degli organi dirigenti delle Ferrovie dello Stato e dei rappresentanti del Governo), mi permisi di avanzare qualche perplessità. Ho infatti maturato il convincimento che, al di là di analisi di carattere generico e di approfondimenti comunque utili che vanno fatti su varie questioni, vi siano alcuni problemi che richiedono decisioni *ad horas*, da adottare entro tempi strettissimi rispetto alle quali diventa difficile capire chi sia inadempiente.

A titolo di esempio, le ricordo, onorevole ministro, che in data 27 maggio il presidente delle Ferrovie SpA, incalzato dal

Parlamento, dagli organi di stampa, probabilmente dal Governo ...

SAURO TURRONI. Dalla magistratura!

PRESIDENTE. Dalla magistratura e dalle forze sociali, ha inviato un documento ai rappresentanti del Governo, al Presidente del Consiglio e a vari ministri (tra cui quello dei trasporti), con il quale si fa la cronistoria in generale degli investimenti delle Ferrovie dello Stato, e in particolare dell'alta velocità. Un punto specifico viene segnalato, cioè che da alcuni mesi, per mancanza di decisioni, lo Stato italiano perde oltre 100 miliardi al mese a causa di inadempienze contrattuali! Al di là delle valutazioni circa la realizzazione (e le relative modalità) dell'alta velocità, sono stati avviati contratti, versate anticipazioni alle imprese e commissionati i cosiddetti treni veloci — già in costruzione — ma inadempienze contrattuali, cioè atti da sottoscrivere che non hanno fatto seguito a precedenti impegni sottoscritti, costano allo Stato italiano oltre — si afferma — 100 miliardi al mese!

Ripeto, la nota è datata 27 maggio! A distanza di un mese il ministro cortesemente ci ha informati e documentati; a ciò è seguito un altro documento, molto dettagliato e approfondito, che il ministro dei trasporti ha inviato al Presidente del Consiglio, con il quale si chiede un incontro per assumere una decisione. Sono passati altri dieci giorni e non abbiamo avuto alcuna notizia. Nel frattempo è scaduto un altro mese, cioè un altro periodo che ha scaricato sul bilancio dello Stato un'ulteriore perdita di oltre 100 miliardi!

Signor ministro, nel documento che lei ha trasmesso al Presidente del Consiglio, a pagina 6 afferma « E quindi tutta la documentazione suddetta e numerata è pertanto a disposizione del Parlamento ». Dalle nostre discussioni emerge che questa documentazione non è a disposizione del Parlamento, per cui le chiedo: deve venire personalmente il presidente della Commissione a caricare su un camioncino la documentazione? Questo è il significato

dell'espressione « È pertanto a disposizione del Parlamento »? In altri termini, la Commissione mi deve autorizzare a prendere i documenti ed a portarli qui, oppure si deve intendere che la documentazione viene trasmessa al Parlamento? Al Parlamento però non è stato trasmesso alcunché, quindi non ho documenti su cui impegnare la Commissione in una discussione!

Poiché ciò è contenuto in un documento ufficiale che lei, correttamente e gentilmente, ci ha trasmesso, chiediamo che si faccia chiarezza al fine di precisare il rapporto che si deve « costruire » tra Parlamento e Governo.

C'è di più: ogni giorno si registra una novità. Al di là di ogni formale regola, voglio capire se sia possibile esaminare le differenti tematiche in un rapporto di estrema e leale collaborazione; diversamente, ascolteremmo la sua replica, ma i problemi risulterebbero insoluti. In data 23 giugno l'Autorità garante per la concorrenza ha attivato un'istruttoria che dovrà concludersi, colleghi, come dice il documento che possiedo « entro 180 giorni ». Poiché si tratta di un'istruttoria che mette in discussione la legittimità di commesse da affidare (aggiungo che nel frattempo sono state affidate commesse tra cui i treni veloci, anche se non si sa se le linee verranno realizzate, per un importo pari a 1.400 miliardi) è possibile attendere 180 giorni, cioè 6 mesi, per conoscere l'opinione dell'Autorità? Quale sarà la sorte del piano degli investimenti e tutto ciò che significa in termini di blocco della produzione?

Abbiamo il dovere di individuare una procedura, una formula, una sede o un tavolo per chiarire la situazione al paese. Ripeto un'espressione già utilizzata in una seduta precedente: la questione delle Ferrovie sta diventando allucinante.

Non possiamo concludere l'audizione senza adottare una decisione, mi auguro di concerto con il ministro dei trasporti, per sottolineare che siamo « a disposizione » per concorrere a sciogliere nodi notevolmente aggrovigliati.

Intendo sottoporle un'ultima questione che ci fa lavorare con gravi disagi. Alcuni mesi or sono abbiamo avviato un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, conclusasi ieri. L'indagine ha confermato che nel settore del trasporto locale urge una decisione: ripeto, urge l'adozione di una decisione, pena la chiusura di aziende e lo svolgimento di scioperi già preannunciati. Ricordo il suo commento rispetto all'ultimo sciopero, definito « giusto » ...

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* No, ho detto legittimo.

PRESIDENTE. Legittimo e giusto, per via di inadempienze del Governo e del Parlamento, ha affermato.

Per quanto riguarda le inadempienze del Governo, non devo essere io ad aggiungere parola; su quelle del Parlamento andiamoci piano.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* In passato. C'è stato un voto; è mancato il numero legale una volta.

PRESIDENTE. Esiste un pronunciamento dell'Assemblea — nel cui merito non entro — che ha ritenuto di bocciare un provvedimento governativo. Ciò è avvenuto nel luglio dell'anno scorso, dopo di che abbiamo dovuto attendere a lungo per ottenere un nuovo progetto di legge, che il Governo doveva adottare tenendo conto di una legittima valutazione del Parlamento. Ancora ieri, durante l'incontro con le organizzazioni sindacali, sono stati espressi pareri sul « disegno di legge Tesini 1, sul disegno di legge Costa 1 e Costa 2 » (queste sono le espressioni utilizzate), dando per scontata la conoscenza di provvedimenti non ancora approvati dal Consiglio dei Ministri!

Da alcuni mesi giacciono dinanzi alla Commissione proposte di legge presentate da alcuni gruppi parlamentari e già inserite all'ordine del giorno della settimana scorsa. Successivamente però il Governo ha preannunciato l'imminente approva-

zione del disegno di legge da parte del Consiglio dei Ministri, per cui abbiamo ritenuto opportuno rinviarne l'esame per una valutazione abbinata dei testi. Ebbene, abbiamo assunto l'impegno dinanzi alle organizzazioni sindacali, le quali hanno confermato per il 15 del mese un altro sciopero (che lei, mi auguro, definirà ancora « legittimo e giusto ») di avviare l'esame delle proposte di legge di iniziativa parlamentare.

Sorge però un problema, anche se certamente è legittimo esprimere l'augurio che nel frattempo si possa avere il disegno di legge.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* L'ho già consegnato.

PRESIDENTE. Signor ministro, per inserirlo all'ordine del giorno di questa Commissione deve essere trasmesso dal Consiglio dei ministri ma, per il momento, siamo in possesso solo di un documento ufficiosamente trasmesso a meri scopi conoscitivi che, come tale, non può essere esaminato. Dicevo che si pone una questione, già sollevata da altri colleghi, che le rappresento per capire come si possa affrontare un passaggio delicato. Nel corso dell'audizione è stato ribadito — e credo che sarà un punto centrale della relazione conclusiva — che non è ipotizzabile alcuna riforma in questo settore senza il contemporaneo e contestuale risanamento; abbiamo, cioè, sulle spalle l'onere dei circa 13 mila miliardi di debito accumulato, per cui questa Commissione ritiene che se non si troverà una soluzione giuridica al recupero dei debiti è inutile avviare una riforma. So che lei è impegnato su questo versante con gli altri colleghi di Governo per trovare una soluzione al problema, tuttavia da qualche parte si ipotizza la possibilità di prevedere nella legge finanziaria una copertura per il ripiano dei debiti inserendo la voce in tabella B, il che significherebbe che le risorse inserite in tale tabella potrebbero essere utilizzate solo dopo l'approvazione del provvedimento di legge, cioè della riforma. Ciò ci

porta ad affrontare la seguente questione: se avessimo la certezza, con i tempi parlamentari a nostra disposizione e sapendo che da settembre si entrerà nella sessione di bilancio, di poter concludere l'esame di questo provvedimento in entrambi i rami del Parlamento e quindi di trasformarlo in legge entro il 31 dicembre, l'operazione certamente sarebbe utile. Ma se qualche dubbio esiste — ed io ne ho qualcuno — che nel giro dei prossimi tre o quattro mesi di lavoro parlamentare si riuscirà a tradurre in legge un provvedimento di questo genere, mi domando se non sarebbe opportuno considerare il disegno di legge sul trasporto locale come uno dei provvedimenti di accompagnamento alla legge finanziaria, in modo da ottenere qualche certezza in più sui tempi di esame da parte del Parlamento.

Se così fosse e se concordassimo su questo è chiaro che lei dovrà concertare in sede di Governo l'approvazione di questo provvedimento accanto al disegno di legge finanziaria e noi, per comune valutazione, dovremo togliere dall'ordine del giorno l'esame delle proposte di legge perché interviene questa intesa, che dovremmo rendere pubblica anche con le parti sociali con cui ci siamo impegnati ad avviare l'esame del provvedimento nelle prossime settimane. Mi pare che su questi nodi non possiamo chiudere con petizioni di principio o itinerari generici: chiediamo che il Governo assuma una posizione perché il Parlamento ne possa assumere un'altra. La verità è che nell'ultimo anno, cioè in questa legislatura (lasciamo stare ciò che abbiamo fatto nelle precedenti), siamo stati impegnati a rincorrere per un verso il ministro dei trasporti e per un altro i dirigenti delle Ferrovie dello Stato, senza aver capito bene come sia possibile sciogliere nodi ormai diventati penosi; ora abbiamo la certezza che le indecisioni costano allo Stato 100 miliardi al mese e non possiamo far finta di ignorarlo perché tutto questo è ormai inserito in documenti ufficiali. La Commissione non avrà la mia connivenza per nascondere questa che si configura come un'autentica tragedia, non solo per le ferrovie italiane ma soprattutto per il bilancio dello Stato.

Non ho altro da aggiungere e chiedo scusa al ministro ed ai colleghi se mi sono dilungato, ma mi pareva utile fare queste precisazioni se vogliamo chiudere l'audizione con impegni produttivi e non solo con un ennesimo passaggio burocratico, tanto perché risulti a verbale che abbiamo discusso sugli orientamenti programmatici.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor presidente, ritengo che il mio intervento non sia del tutto agevole non solo per la profondità del metodo e la gravità dei temi trattati, ma anche per la molteplicità, l'eterogeneità e la varietà di molti argomenti oggetto di discussione. Nella mia replica cercherò di riferirmi ai vari interventi, sia quelli che hanno avuto luogo nella seduta del 27 maggio, sia quelli che si sono svolti il 30 giugno scorso e quest'oggi, anche se a proposito di questi ultimi vi sono domande specifiche alle quali forse non sarò in grado di rispondere compiutamente.

A costo di dovermi ripetere in seguito, farò qualche osservazione sulle proposte formulate dal presidente, che sostanzialmente riguardano il tema della TAV ed il problema del trasporto locale. Per quanto riguarda il primo, non ne esaminerei in questa fase gli aspetti sostanziali bensì la richiesta allegata alla documentazione che non è mai arrivata e che forse sarebbe stato necessario far pervenire prima. Con il documento inviato al Presidente del Consiglio ho voluto fornire una raccolta di documenti abbastanza analitici capaci almeno di fotografare la situazione, in modo che quando si parla di TAV si sappia di cosa parliamo. Quest'ultima, infatti, è una cosa estremamente grande ed importante, con tanti punti di riferimento, che perciò suscita analisi diverse. Mi permetto quindi di formulare la seguente proposta per soddisfare le esigenze della Commissione senza costringere il presidente ad effettuare « trasporti » che non rientrano nelle sue competenze: farei predisporre un elenco analitico di singole voci relative a tutta la documentazione in possesso delle

Ferrovie dello Stato e del Ministero dei trasporti e lo consegnerei alla Commissione affinché ci possa richiedere copia della parte che ritiene utile. Mi pare un metodo che possa essere pragmaticamente applicato, diversamente non so se sia possibile inviare una copia di tutta la documentazione; forse lo sarà, ma sono convinto che vi siano studi e relazioni che possano essere omessi nel trasferimento.

Per quel che riguarda il trasporto locale, stando alle richieste formulate dal presidente, assunta la direzione del ministero ho affrontato — perché costretto a farlo — l'argomento che interessa tutti, le aziende locali, i lavoratori, i sindacati, il Parlamento e soprattutto i cittadini. Ho fatto eseguire una serie di calcoli per valutare l'ammontare del debito, che risulta pari alla cifra ricordata, ossia 12.500-13.000 miliardi.

Il provvedimento è stato in parte riscritto sulla base del testo definito Tesini esottoposto al CIPET (da me personalmente) nella seduta del 7 giugno, le cui proposte sono state interamente accolte. Il testo è stato altresì esaminato in una serie di incontri dai sindacati, i quali hanno avanzato alcune richieste di variazione, in molte parti recepite, così come sono state formulate osservazioni dai rappresentanti delle associazioni delle aziende (mi pare siano cinque).

Ancora in questi giorni, almeno una volta al giorno, vengo contattato dai sindacati che richiedono un confronto, al quale non sempre riesco a sottrarmi.

Il provvedimento è stato nuovamente diramato — era stato già diramato in precedenza — tanto che sono cominciate a giungere le indicazioni dei ministeri interessati; successivamente è stato sottoposto al vaglio dell'ufficio legislativo di Palazzo Chigi nonché a quelli dei capi di gabinetto di tutti i ministeri riunitisi in una sorta di sinedrio (giusto ed opportuno). La sentenza però non è ancora stata pronunciata, perché non tutte le osservazioni sono state trasmesse (tra l'altro una mi interessa in particolare). Lunedì dovrebbe essere portato in Consiglio dei Ministri: evidentemente gli argomenti che mi interessa co-

noscere riguardano la copertura del 50 per cento del disavanzo, la somma da stanziare nella legge finanziaria, la sua sede, ossia se verrà allocata in tabella B o meno nonché la possibilità — ed il Parlamento potrà svolgere un'importante funzione al riguardo — di far passare quelle norme, non legate al prepensionamento e al ripiano dei debiti, come legge di accompagnamento alla legge finanziaria, perché non so se le Commissioni competenti daranno l'okay.

Le preoccupazioni del presidente, peraltro fondate e vere, sono le mie stesse preoccupazioni, in quanto si entra in rotta di collisione con i tagli alla legge finanziaria. Si tratta innanzitutto di convincere il Ministero del tesoro a stanziare una certa somma. Ho una serie di indicazioni circa le possibili elisioni da apportare alla legge finanziaria 1994 per il settore dei trasporti, pari a circa 1.500 miliardi. Se accanto ai tagli si agisse con un intervento di 800-1.000 miliardi per il ripiano dei debiti, sarebbe più facile accettare la legge finanziaria 1994 da parte del mio ministero. Ho l'impressione però che nella seduta di lunedì, quando discuteremo in Consiglio dei Ministri, si dovrà verificare che la somma stanziata non sia aggiuntiva e non implichi eventuali, ulteriori tagli. In altri termini, i 1.500 miliardi dovranno rimanere tali (in proposito ho predisposto un ventaglio di ipotesi che in un altro momento sottoporro alla Commissione).

Per quanto riguarda l'analisi degli interventi, inizierei da quello dell'onorevole Testa, il quale si è riferito all'unificazione dei ministeri. Debbo dire che in argomento ho richiesto un incontro — svoltosi nella giornata di lunedì — di tutti i direttori generali, allargato ai responsabili degli uffici legislativi e ai rappresentanti sindacali, nell'ambito del quale è stata delineata una scelta, quella cioè di proseguire con la proposta di accorpamento *sic et simpliciter*. Ciò vuol dire accorpate, sulla base quasi meccanica della somma delle due strutture (direttori generali, ufficio legislativo e gabinetto), introducendo qualche semplificazione. Si tratta di procedere per saggiare le intenzioni del Governo nel suo complesso,

della Presidenza del Consiglio e della funzione pubblica. Non si può pensare di unificare i due ministeri come se fossero dipartimenti della Presidenza del Consiglio, perchè sono due grandi strutture, molto impegnative, storicamente collaudate, che svolgono attività diversificate anche se sostanzialmente omogenee in ordine al trasporto. Non possiamo pensare che l'unificazione avvenga senza interessare altri importanti settori della vita pubblica, così come non possiamo far finta di ignorare che alla funzione pubblica si sta lavorando per una revisione delle competenze dei ministeri.

Non possiamo essere insensibili alle affermazioni dell'onorevole Testa, ossia che anche una parte della competenza dei lavori pubblici potrebbe essere trasferita al Ministero dei trasporti per omogeneità; né si può dimenticare che un disegno di legge prevede la riduzione di determinate attribuzioni del dicastero della marina mercantile. D'altra parte non si può sottovalutare l'esistenza di una tendenza del Ministero dell'ambiente ad arrogarsi determinati compiti della marina mercantile, in particolare la tutela ecologica del mare.

A proposito del costituendo Ministero agroalimentare, posso dire di aver valutato il disegno di legge — pendente dinanzi al Senato e presentato durante il Governo Amato — prima del referendum e di averlo rivisto dopo. Credo che prima del referendum potesse avere una sua logica ed una sua giustificazione, perché era un disegno di legge che sostanzialmente andava incontro alla richiesta referendaria e quindi anche all'ipotesi di cancellare il referendum attraverso una nuova legge. Ritengo che invece oggi sia molto meno appropriato per due ragioni, che comunque prescindono dal fatto che la pesca passi ad un ministero diverso da quello della marina mercantile; può darsi che sia giusta una difesa dal punto di vista del ministro della marina mercantile, ma non credo di dover fare questa battaglia, innanzitutto perché va contro una scelta referendaria che va rispettata in tutte le sue conseguenze. Mi si dice che a Bruxelles saremo scoperti nel trattare i temi dell'agricoltura, ma io credo che in quella sede

potremo farci rappresentare dall'organo istituzionalmente competente, cioè dal dipartimento delle politiche comunitarie; vi è un ministro e vi sono le regioni che, sulla base del referendum, piaccia o meno la politica agricola svolta dalle regioni, devono rappresentare un punto di riferimento a Bruxelles.

Se non ho contato male, mi pare che nel disegno di legge venga addirittura aumentato il numero delle direzioni generali rispetto al Ministero dell'agricoltura; poiché invece credo che si debba andare verso una semplificazione avrei qualche riserva ed ho chiesto proprio questa mattina con una lettera al Presidente del Consiglio un'azione di coordinamento per stabilire se il Governo debba o meno andare avanti con questo disegno di legge. Pertanto la proposta di accorpamento esiste ed è da rivedere, ma ho ritenuto di farla ugualmente procedere perché era inserita nel programma del Governo e perché è stata formulata un'indicazione specifica da parte del Presidente del Consiglio e del ministro della funzione pubblica; sono infatti convinto che sia giusto così, ma non sono in grado di dare, almeno per quanto rientra nelle mie funzioni, un'indicazione sufficientemente precisa di come dovrà essere impostato il nuovo ministero, salvo una somma degli elementi semplificati in alcune parti (che sono quelli da me prospettati a Palazzo Chigi).

Il collega Testa — chiedo scusa se sono un po' analitico, ma si tratta di argomenti abbastanza importanti — ha citato il problema dei morti sulle strade e ne ha parlato in termini drammatici: concordo su questo e debbo dire che da sempre sono convinto che fondamentalmente sia un problema di cultura. Certamente è anche un problema tecnico di divieti e di controlli, ma — ripeto — fondamentalmente è un problema di cultura. Allora ben venga questo articolo 230 previsto dal nuovo codice della strada, che credo la Commissione dovrà esaminare quanto prima, il quale stabilisce che dal 1° gennaio 1994 la materia dell'educazione stradale sarà introdotta obbligatoriamente nelle scuole. So che è stata promossa la costituzione presso

il Ministero della pubblica istruzione di un gruppo di lavoro proprio su tale tema ma, da quello che ho visto, si è riunito una sola volta. Vorrei sottoporre all'attenzione della Commissione l'articolo 230, verificando se non sia necessaria una modifica, che personalmente non ho formulato tempestivamente — lo confesso — relativa all'insegnamento scolastico. Il primo comma di tale articolo recita: « Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione, i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, d'intesa con i ministri dell'interno e dei trasporti (...) »: mi domando se non sia il caso di suggerire una modifica, nel senso che il ministro dei trasporti possa avere competenza di proposta primaria in questa materia.

Sempre l'onorevole Testa ha chiesto urgenti notizie sull'etilometro a tre anni dall'entrata in vigore della legge.

GIANNI RAVAGLIA. Ci può rispondere sulla perdita di questi 100 miliardi che ogni mese grava sul bilancio dello Stato ?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim della marina mercantile*. Onorevole Ravaglia, se lei ha la pazienza di aspettare cercherò di darle una risposta, altrimenti le manderò una lettera.

PRESIDENTE. Probabilmente l'onorevole Ravaglia ha già calcolato che, se ogni mese lo Stato perde 100 miliardi, soltanto questo pomeriggio costerebbe allo Stato circa tre miliardi !

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim della marina mercantile*. Abbiate pazienza, non soltanto per rispetto verso il lavoro che ho cercato di fare, ma anche nei confronti dei colleghi ai quali devo fornire delle risposte.

Per quanto riguarda l'etilometro si è provveduto da parte del Ministero dell'interno all'acquisto di 95 strutture di costo piuttosto rilevante, che sono state quasi tutte collocate nel centro nord; altre 60

saranno acquistate nel corso dell'anno per essere collocate nel centro sud.

PINO LUCCHESI. Onorevole Michielon, probabilmente al nord bevete di più !

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim della marina mercantile*. Se volete un'indicazione, percentualmente il Veneto è la regione che ne ha assorbiti di più !

MAURO MICHIELON. Aspettiamo la legge e per il resto non abbiamo problemi.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim della marina mercantile*. Per quanto riguarda le cinture di sicurezza, il Governo ha emanato una circolare a tutti gli organi di polizia per un controllo più attento.

Per il problema del doppio macchinista, sollevato in questa sede, che sicuramente darà luogo a qualche polemica nei prossimi giorni, visto che è stato proposto uno sciopero da parte dei COMU per la giornata di sabato, direi che l'argomento non può essere affrontato subito, perché non disponiamo di un dispositivo tecnico che ci dia sufficienti garanzie di sicurezza di percorso nell'ipotesi di impiegare un solo macchinista, salvo che per alcune centinaia di chilometri.

Circa gli ispettori di volo, pare che ve ne siano semplicemente tre e quindi il controllo delle certificazioni di abilitazione, del rilascio patenti, è estremamente ridotto; non sono stati compiuti grandi passi avanti tuttavia, anche grazie alla mia personale sollecitazione alla Corte dei conti per il rilascio della documentazione idonea, è stato portato a termine un concorso che dovrebbe dare luogo quanto prima all'entrata in servizio di 20 ispettori di volo.

Per quel che riguarda il problema della scuola, il tema è di grande interesse, ma francamente non siamo in grado di affrontare questo argomento in maniera completa.

Per quanto attiene al trasporto merci a mezzo delle ferrovie, dal 1986 è stato

avviato il potenziamento del treno a traffico completo, di carattere intermodale. Il numero dei treni-chilometro per i treni completi è risultato pari, nel 1992, al 50 per cento dell'offerta contro il 30 per cento del 1986.

Contemporaneamente è diminuito in maniera notevole il numero degli scali attrezzati per il traffico a carro singolo, che ha sollevato proteste, in qualche caso giustificate, oltre alla presentazione di interrogazioni, mentre sono aumentati i punti di raccolta e i centri intermodali destinati ai treni completi e al traffico intermodale. Nel corso di cinque anni — dal 1987 al 1992 — le Ferrovie dello Stato hanno registrato un incremento complessivo pari al 23 per cento, ottenendo nel 1992 il risultato di un punto superiore alla quota di mercato del 1986 (12,7 per cento contro l'11 per cento) rendendosi così competitive.

Nel periodo 1986-1991 le merci movimentate in Italia per il traffico domestico e quello internazionale, per una distanza superiore ai 50 chilometri, sono aumentate di 17 miliardi di tonnellate a chilometro: le Ferrovie ne hanno assunte per una quota pari a 4 miliardi, ossia il 25 per cento. Il successo del traffico intermodale e a treno completo adottato dalle Ferrovie è stato possibile grazie alla modifica della propria attività commerciale sia attraverso l'aumento della presenza diretta sul mercato (in modo particolare nei confronti di soggetti che operano nel campo dei *containers*), sia realizzando treni completi per i principali porti italiani. Il caso di La Spezia è esemplare: le Ferrovie hanno ricevuto il premio della camera di commercio per il miglior vettore del 1992, con 22 treni in entrata e 18 in uscita al giorno. Parimenti a Trieste, con il 31 per cento del traffico, a Ravenna e Livorno dove le Ferrovie compongono numerosi treni completi. Genova invece risente purtroppo della crisi che investe i porti italiani.

Inoltre, le Ferrovie hanno disposto un piano — che sta progressivamente procedendo — per lo sviluppo del traffico intermodale specializzato, tramite società partecipate e controllate in piena e libera

concorrenza con altri operatori, rendendo possibile una maggiore dinamica dell'offerta sul mercato e integrando i servizi ferroviari con quelli logistici. Ovviamente sia il pedaggio sia la trazione sono ugualmente offerti a tutti gli operatori a parità di condizioni e di volumi.

Alcuni colleghi hanno chiesto chiarimenti sull'attività svolta dalla CEMAT. Quest'ultima è una delle tante società che operano come organizzatore del traffico. La ferrovia, oltre a rappresentare la protagonista principale, ha preferito ridurre la propria quota dal 51 al 33 per cento per favorire non il monopolio, ma lo sviluppo del traffico — casse mobili, semirimorchi, *containers* — tramite altre società. Il sistema informatico delle Ferrovie è offerto a tutti gli operatori, non solo alla CEMAT.

Ho accertato che le Ferrovie dello Stato intendono esaminare una proposta, che la stessa organizzazione interna delle Ferrovie ha ipotizzato, per la costituzione entro breve tempo di una società Merci SpA, capofila del settore, con il compito di integrare il trasporto ferroviario, in alleanza con tutti gli operatori del comparto, con il più ampio sistema logistico porti-interporti-scali.

Per quanto attiene agli ultimi mesi, i risultati del 1992 sul 1991 relativamente al trasporto merci via ferrovia sono stati i seguenti: Ferrovie dello Stato più 1,3 per cento, Francia meno 2,2 per cento, Germania meno 9,8 per cento, Spagna meno 11,4 per cento. Le ferrovie europee stanno attraversando un periodo di estrema difficoltà, come si evince dai dati che elencherò, riferiti al primo trimestre del 1993 in rapporto allo stesso periodo del 1992: Francia meno 15 per cento, Germania meno 19 per cento, Spagna meno 23 per cento, Italia meno 11 per cento.

UGO BOGHETTA. Perdiamo meno perché partiamo da percentuali più basse.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho capito l'obiezione, onorevole Boghetta.

Il traffico auto è diminuito del 25 per cento mentre quello relativo alla siderur-

gia è pari a meno 30 per cento. I dati sono da imputare ad alcuni fattori, ivi compresa la recessione economica che ha colpito il settore delle auto facendo registrare un calo dal 20 al 25 per cento, mentre il comparto chimico è stato interessato da una diminuzione del 20 per cento.

Il collega Maccheroni ha lamentato la carenza della centralità del Parlamento. Debbo dire che per quel che riguarda le ferrovie, per certi versi, potrei fargli eco, ma forse manca anche la centralità del Governo. Premesso che sono disponibile tutti i giorni della settimana — anzi mi riservo di frequentare assiduamente il Parlamento — vorrei dare alcune spiegazioni all'onorevole Maccheroni circa l'esercizio del potere ispettivo e in particolare sulle interrogazioni. Chiedo scusa se mi soffermo su questo aspetto, ma non è semplice rispondere compiutamente alle interrogazioni, tant'è che in molti casi non ci si riesce. Tuttavia abbiamo dato 375 risposte ad altrettante interrogazioni nell'arco di poche settimane, il che credo non sia trascurabile.

Il collega Pieroni ha fatto una requisitoria sulla tariffa 22. Devo dire che sono un suo alleato, come credo lo siano tutti. Una serie di risposte sono state trasmesse al Parlamento; tuttavia la risposta fornita in queste ore è che le Ferrovie non hanno ancora ricevuto dalle regioni le indicazioni richieste: solo alcune avrebbero dato indicazioni circa i propri piani, tant'è che viene chiesta la conclusione dell'iter del contratto di programma e di quello di servizi. Immediatamente dopo manifesteranno la loro concreta buona volontà — questa è la risposta che si evince dalle lettere pervenutemi — anche in ordine al ripristino di alcune particolari agevolazioni per gli studenti e i pendolari.

Passo ora alla questione che ha costituito l'oggetto principale dell'intervento dell'onorevole Pieroni. Debbo dire che concettualmente condivido l'impostazione di separazione da una parte della rete e dall'altra dei servizi: la rete come strumento pubblico ed i servizi come strumento privato. Credo che possa essere ritenuto un principio valido — del resto è

strettamente ancorato alla direttiva n. 440 della CEE — sia sul piano interno sia su quello dei rapporti internazionali. Esso corrisponde ad un principio — naturalmente non lo dico in termini di partito — liberale di utilizzazione plurima della rete, che deve essere seguita e strutturata attraverso i finanziamenti previsti dai contratti di programma secondo un certo distinguo: non soltanto a seconda dei vari capitoli di bilancio (la distinzione, poi, è abbastanza relativa) ma anche in base a funzioni diverse e non solamente complementari. Credo che su questo neppure le Ferrovie dello Stato diano indicazioni tali da far pensare che non ci si possa muovere in questa direzione.

Richiamerò i punti di riferimento che regolano i rapporti. Innanzitutto vi è l'atto di concessione, che regola il titolo giuridico in base al quale le Ferrovie esercitano la rete; il contratto di programma, che determina il contributo dello Stato per gli investimenti e la manutenzione ed il contratto di servizio pubblico, che determina il contributo dello Stato alle Ferrovie per l'acquisto di servizi di trasporto locale. Eventualmente, per quel che riguarda il contratto di servizio, il contributo dovrebbe essere dato anche per i differenziali tariffari, cioè le cosiddette tariffe sociali. L'atto di concessione è determinante per definire il riferimento — vengo all'argomento principale in discussione sul tema delle ferrovie — proprio perché il Governo deve fornire una risposta (finalmente, qualcuno ha detto) ai quesiti posti dal Consiglio di Stato ed anche in ordine all'interpretazione da dare, circa il tipo di società, che deve rispondere assolutamente ai requisiti del codice civile e che, per essere una società per azioni senza scopo di lucro deve essere parzialmente pubblica. L'atto di concessione è determinante per definire il riferimento giuridico dei due contratti, mentre il riferimento economico viene fissato dalla legge finanziaria. Il Governo definirà la tematica dell'atto di concessione entro il 12 luglio prossimo e di conseguenza aprirà con le Ferrovie dello Stato la negoziazione sul rinnovo dei due contratti contestualmente con la messa a

punto della legge finanziaria. Il Parlamento sarà coinvolto, indipendentemente dall'esito della norma di legge in materia che la Commissione ha predisposto, non appena sarà disponibile — ritengo presumibilmente tra il 20 e il 30 luglio — la prima bozza tecnica dei due contratti.

Nel quadro del rinnovo del contratto di servizio pubblico saranno in particolare definite: la questione dei volumi di traffico locale, cioè la conferma o meno del taglio di linee e servizi previsto dalla legge di bilancio vigente per l'estate 1994 ed in secondo luogo la questione delle tariffe per i pendolari, cioè la conferma o meno della dinamica di adeguamento alle tariffe regionali stabilite dal contratto e dalla legge di bilancio 1° gennaio 1994.

UGO BOGHETTA. Quindi compreso il parere della Commissione ?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ritengo che entro luglio si debba chiudere questo argomento anche acquisendo il parere del Parlamento, sempre che sia fornito nell'arco di otto-dieci giorni.

UGO BOGHETTA. Questo dipenderà da quanto tempo prima ci sarà fornito il materiale.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho già detto che dal 12 luglio in poi saremo in grado di dare queste indicazioni.

Per quanto riguarda la TAV, con delibera del 19 marzo 1991 è stata proposta dall'Ente ferrovie dello Stato la costituzione di una società definita TAV SpA; tale delibera si è inquadrata nella logica del piano triennale e decennale delle Ferrovie dello Stato e del contratto di programma fra il ministro dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato, in cui era sancita la volontà del Governo di impegnarsi nella realizzazione di una rete ferroviaria con caratteristiche di alta velocità di livello europeo da realizzarsi con la massima urgenza. In tale logica il Governo ritenne opportuno affidare la realizzazione dell'o-

pera all'Ente ferrovie, garantendo la prima parte di finanziamento mediante le risorse poste a disposizione dalle leggi n. 385 e n. 405 e al tempo stesso, con decreto interministeriale dei ministri dei trasporti e del tesoro del 1991, accettò la proposta delle Ferrovie dello Stato, allora Ente, di realizzare il progetto attraverso una società privata, la TAV, con capitale misto a maggioranza privata, pur restando l'Ente ferrovie dello Stato l'unico responsabile nei confronti del Governo.

In sostanza il finanziamento dell'iniziativa dovrebbe avvenire con l'apporto di capitale privato nella misura del 60 per cento, restando a carico dello Stato il 40 per cento del costo totale dell'opera, oltre agli interessi sul primo 60 per cento sino all'avviamento commerciale dell'intera nuova rete. La TAV è quindi una concessionaria di costruzione e gestione, non scelta sulla base di una gara, che a sua volta si avvale di soggetti terzi ai quali affida la stessa realizzazione delle opere infrastrutturali. Con la concessione del 7 agosto 1991 e con la relativa convenzione attuativa sono stati poi individuati come *general contractors* la Fiat SpA, due consorzi controllati dall'ENI e due consorzi controllati dall'IRI.

Con nota del 3 marzo 1993 il ministro *pro tempore* ha chiesto un parere al Consiglio di Stato sull'intera problematica della TAV ed in particolare ha chiesto se i contratti stipulati dalla TAV SpA dai predetti *general contractors*, nonché l'affidamento a terzi degli appalti per le opere infrastrutturali dell'alta velocità pur se definiti dopo il 1° gennaio 1993 possano ritenersi sottratti alla sfera di applicazione della direttiva comunitaria 17 settembre 1990, n. 531, e della normativa nazionale con la quale è stata recepita tale direttiva.

Ovviamente le conseguenze delle due ipotesi prospettate sono diverse: nel caso in cui si ritenga che tali contratti siano sottratti alla normativa CEE in quanto stipulati prima della sua entrata in vigore si potrà dare esecuzione agli stessi nei termini inizialmente previsti; nel caso invece si ritenga che, alla luce della nuova normativa CEE, recepita di recente dall'or-

dinamento italiano, si debbano rivedere tutte o alcune disposizioni contenute in tali contratti, si andrà quasi sicuramente incontro ad una richiesta di risarcimento danni da parte dei predetti *general contractors*. Poiché il Consiglio di Stato, con recente parere interlocutorio, ha ritenuto che sulla questione dovesse essere acquisito preliminarmente l'avviso di altre amministrazioni, con il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri è stata fissata per il giorno 12 luglio prossimo alle ore 12 una riunione sotto la presidenza del Presidente del Consiglio e del sottosegretario alla Presidenza con la partecipazione di tutti i ministri interessati per definire gli aspetti politici della vicenda.

L'onorevole Marengo ha sottolineato alcune tematiche legate alla legge sui porti. Credo che le proposte formulate, in particolare sulla liberalizzazione e sulla nuova figura giuridica del terminalista, trovino sensibile il Governo e la Comunità economica europea, tant'è che il 1° luglio è pervenuta una lettera da parte della Commissione della Comunità europea e del commissario, che tuttavia non leggerò (non so se il presidente ne sia a conoscenza).

In sostanza la lettera contesta che i decreti-legge, conseguenti al provvedimento della CEE ed alla nota sentenza, non siano stati convertiti in legge tempestivamente, non l'inadeguatezza alla sentenza. Vengono contestate altresì talune parti del disegno di legge in discussione in Commissione: credo pertanto che si renda opportuna una riflessione. Ho l'impressione tuttavia che non si tratti di una lettera sconvolgente, cioè insuperabile: probabilmente è una lettera importante, che però può essere ritenuta compatibile, sia pur in parte, con il provvedimento adottato dal Senato.

Ovviamente, alcuni argomenti sono legati alla mancata conversione in legge del

decreto-legge e dovranno essere affrontati nelle sedi opportune.

Vorrei aggiungere, dal momento che le notizie finora comunicate non sono state positive — ho soltanto fotografato la situazione, spiegando quello che stiamo cercando di attuare — che mi sto attivando per riuscire ad alleggerire il problema dell'esubero della manodopera degli enti e delle compagnie portuali. Ciò riguarda anche i trattamenti di fine rapporto di lavoro e il trasferimento all'INPS delle pensioni concernenti un certo numero di dipendenti. Ritengo di poter fornire quanto prima alla Commissione un'indicazione circa i risultati dei sondaggi — forse anche qualcosa di più — effettuati con il Ministero del lavoro. Se riusciremo ad ottenere quello che ritengo sia possibile, la questione dell'esubero dei dipendenti degli enti e delle compagnie portuali potrà essere alleggerita, soprattutto con riferimento al prepensionamento, al pregresso (TFR) e al passaggio all'INPS.

In sostanza, se le manifestazioni di buona volontà del Ministero del lavoro si tradurranno in cifre, potremo affrontare il provvedimento nel suo complesso in modo più favorevole ed indolore; forse anche le parti più stridenti, come la previsione dei quattro anni, potranno essere modificate.

PRESIDENTE. Essendo imminente l'inizio di votazioni in Assemblea, rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 18.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 9 luglio 1993.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO