

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

XIV

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 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.
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:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	293, 294, 295, 297, 300
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	295
Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	293, 294, 295, 296, 297
Lucchesi Pino (gruppo DC)	294, 296
Magnabosco Antonio (gruppo della lega nord)	295
Piredda Matteo (gruppo DC)	296, 297
Testa Antonio (gruppo PSI)	295

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,40.

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.

Comunico che oggi si concluderà l'audizione dell'onorevole Costa, già prevista per la giornata di ieri e successivamente rinviata a seguito delle modifiche intervenute nel calendario dell'Assemblea.

Desidero innanzitutto dare atto al ministro Costa di aver trasmesso questa mattina, conseguentemente alla proposta avanzata in questa Commissione, l'elenco dei provvedimenti adottati dal ministero, dal CIPET e dalle Ferrovie SpA e tutti gli atti relativi alla questione dell'alta velocità. Nella seduta del 7 luglio scorso il ministro aveva affermato che tali atti erano ufficiali e quindi a disposizione del Parlamento, pertanto, qualora volessimo approfondirne qualcuno, potremmo farlo, premesso che saranno spediti e che non sarà il presidente a doverli ritirare personalmente come abbiamo chiarito l'altra volta.

Prima di dare la parola all'onorevole Costa perché completi la sua replica, essendo trascorso solo poco tempo dal vertice che si è tenuto a palazzo Chigi lunedì

mattina sull'alta velocità, nel quale molto velocemente sono state rinviate le decisioni a fine mese, vorrei chiedergli di informarci più compiutamente, al di là delle decisioni che abbiamo appreso attraverso la stampa, se vi sia qualcosa di nuovo anche su questo fronte.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ringrazio il presidente precisando che mancano all'appello altri documenti ugualmente se non più importanti di quelli compresi nell'elenco che ho inviato alla Commissione dopo la seduta della scorsa settimana.

Non mi soffermerò a lungo sul trasporto pubblico locale per due buone ragioni: innanzitutto perché me ne sono già occupato in questa Commissione recentemente, a conclusione di un lavoro svolto dalla Commissione stessa, ed in secondo luogo perché ritengo che quest'ultima dovrà affrontare quanto prima il testo del disegno di legge del Governo congiuntamente ad altri progetti di legge presentati sia alla Camera sia al Senato. Il Consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge nella seduta di lunedì ed ha apporato ancora *in extremis* una serie di correzioni, alcune di rilievo altre meno rilevanti, al testo che era stato consegnato anche alla Commissione (comunque tra breve arriverà il testo ufficiale); il problema principale che si è posto è legato al finanziamento perché il provvedimento rinvia alla legge finanziaria per il 1994, nell'ambito della quale sarà previsto uno stanziamento di 800-850 miliardi per il 1995. Dico 1995 perché il disegno di legge prevede che gli enti che si occupano di trasporto locale e che hanno contratto

debiti abbiano 180 giorni di tempo per prevedere una ristrutturazione e darsi un nuovo assetto legato alle indicazioni cogenti, in gran parte previste dalla norma, e volte soprattutto a far sì che la situazione debitoria, che è cresciuta molto negli ultimi anni, venga bloccata anche ai fini di un risanamento completo, utile soprattutto in prospettiva a restituire efficienza e produttività senza passività particolari per le aziende stesse.

A seguito di questa ristrutturazione sarà consentita la contrazione di mutui corrispondenti al 50 per cento delle passività, che andranno attentamente conteggiate e che con la prima rata di ammortamento del debito, di pagamento del mutuo in scadenza dopo un anno, saranno interamente a carico dello Stato (sempre con riferimento ad una quota pari al massimo al 50 per cento). Questo è quanto dovevo dirvi in relazione al trasporto locale e mi auguro che la Commissione trasporti della Camera o del Senato provveda quanto prima...

PRESIDENTE. Signor ministro, non è indifferente che si tratti della Camera o del Senato.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Neanche per me.

PRESIDENTE. Domani mattina abbiamo all'ordine del giorno la relazione sulle proposte di legge di iniziativa parlamentare, ma credo che per allora non ci sarà stato ancora materialmente assegnato il disegno di legge del Governo (non so se sia già stato presentato alla Camera); tuttavia abbiamo ormai assunto l'impegno di avviare l'esame delle proposte di legge, ovviamente ripromettendoci, non appena verrà assegnato il disegno di legge del Governo, di abbinarlo alle proposte di legge di iniziativa parlamentare. Se invece il Governo dovesse inviare quel provvedimento al Senato, si metterebbero i due rami del Parlamento in condizione di lavorare in modo non proficuo sulla stessa materia.

PINO LUCCHESI. Dovremmo poi sollevare un conflitto.

PRESIDENTE. Sì, e siccome dobbiamo procedere in termini di grande collaborazione, vorrei pregare il ministro di tener conto che domattina iniziamo l'esame delle proposte di legge in materia di trasporto pubblico locale.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Di fronte ad una richiesta di questo genere non credo di dover opporre alcuna obiezione, soprattutto in considerazione del fatto che la Commissione sta pervenendo alla conclusione di un'indagine conoscitiva in materia; pertanto il Governo si accinge a presentare il disegno di legge per sottoporlo all'esame della Camera.

Per quanto riguarda il progetto dell'alta velocità, le ragioni per le quali ho ritenuto opportuno investire di questo problema la Presidenza del Consiglio ed il Governo nella sua collegialità non sfuggono sicuramente alla Commissione. Gli obiettivi di fondo mi erano chiari, come ritengo lo siano anche alla Commissione. In buona sostanza il Governo ed il Parlamento si erano dati una linea comune, degli obiettivi prefissati ed anche determinate priorità, ma una serie di eventi, anche di natura cronologica, ed una serie di interventi — a partire dalla CEE fino al ricorso al TAR da parte di talune ditte ed al Consiglio di Stato che, sia pure indirettamente, aveva dovuto affrontare l'argomento, fino ad arrivare alla commissione antitrust ed alle stesse forze politiche — avevano sollevato importanti obiezioni soprattutto sulle modalità e sul rapporto che si era andato sviluppando con le Ferrovie dello Stato, interessate da una concessione sulla quale si era parzialmente pronunciato il Consiglio di Stato e su cui è in corso un'analisi tecnica cui farò cenno più avanti. Le Ferrovie si erano appoggiate alla TAV, la quale a sua volta si era appoggiata ai *general contractor*; in sostanza vi è stata una serie di passaggi, forse giuridicamente ineccepibili, ma — ripeto — da valutare comunque attentamente per quanto riguarda le modalità.

Ho preferito investire il Governo di questo problema non tanto per gli obiettivi, che possono sempre essere discussi e che qualcuno discute, quanto per il modo in cui si era proceduto in una fase così delicata.

Dall'incontro, che ha avuto per oggetto la definizione della linea operativa del Governo, è emersa un'intesa fondata su alcuni punti. Si conferma in via generale la validità del progetto; viene istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri una commissione interministeriale di tecnici, prevalentemente giuristi o rappresentanti di ministeri, con il compito di definire — prima ancora, direi, di valutare — in particolare sotto il profilo giuridico, le modalità esecutive del progetto, sia quelle compiute sia quelle da compiersi. La commissione dovrà ultimare — lo dico per tranquillità soprattutto del presidente — i propri lavori entro sette giorni. La questione subito dopo verrà sottoposta all'esame del CIPET e, prima della chiusura delle Camere, al Consiglio dei ministri per una definitiva stesura delle modalità o anche per un intervento in relazione a quanto è stato compiuto.

UGO BOGHETTA. Non ho capito, in tutto questo iter, quando il Parlamento entrerà nella vicenda dell'alta velocità.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho detto stamattina al Senato che rimetterò immediatamente alle Commissioni competenti l'esito dei pareri della Commissione; questo vuol dire che nella prossima settimana dovremmo avere il testo delle risultanze della suddetta Commissione.

ANTONIO MAGNABOSCO. Vorrei un chiarimento sulle modalità esecutive del progetto: dovrebbero essere esaminati i progetti finora realizzati?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Per modalità si intendono i rapporti giuridici intercorsi tra le Ferrovie dello Stato, la TAV ed il *general contractor*.

ANTONIO TESTA. Finora esecutivamente non è stato fatto niente di questo progetto, di cui parliamo da anni, o è parzialmente in via di esecuzione?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È in parte in esecuzione, addirittura mi risulta che sono state effettuate alcune operazioni di acquisto da parte delle Ferrovie!

PRESIDENTE. Si riferisce alle opere o alle commesse?

ANTONIO TESTA. Il progetto dell'alta velocità prevede una serie di fasi esecutive sia sulle strutture sia sul materiale rotabile; immagino che una parte di tali fasi sia già stata portata a compimento. Mi sbaglio?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È già stato compiuto un iter enorme: pensate che solamente per la Roma-Napoli abbiamo acquisito 75 pareri da parte di altrettante amministrazioni! Cito questo dato per fare soltanto un esempio.

ANTONIO TESTA. Per esempio, il materiale rotabile che si crea in tre-quattro anni è stato ordinato o no?

PRESIDENTE. Sono state già effettuate commesse per 1400 miliardi.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Onorevole Testa, nell'ultima seduta in cui ho risposto a molte delle sue sollecitazioni, su richiesta del presidente avevo promesso di far pervenire l'elenco di tutta la documentazione legata alla TAV, cosa che ho fatto. Poiché il materiale è piuttosto corposo, la Commissione o il suo presidente potranno chiarire che cosa intendono acquisire ed io mi farò parte diligente per farlo avere nell'arco di poche ore.

UGO BOGHETTA. Mancano i contratti.

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

tile. Se mancano i contratti si farà in modo di provvedere.

L'onorevole Boghetta aveva chiesto, in ordine alla riforma della portualità, di sapere quali strumenti si intendano adottare per favorire la trasformazione *ope legis* delle compagnie portuali in imprese portuali. Al riguardo mi permetto di ricordare che in attuazione dell'accordo sindacale del 17 marzo 1989, sottoscritto con le organizzazioni sindacali, sono stati adottati i provvedimenti legislativi per consentire, attraverso l'ulteriore prepensionamento di tremila lavoratori, l'adeguamento del personale alle esigenze operative e la concessione della cassa integrazione guadagni straordinaria fino al 31 dicembre dell'anno in corso.

Con il decreto del 7 settembre 1992, convertito nella legge n. 428, è stato previsto il completamento degli interventi avviati, ivi comprese le esigenze finanziarie derivanti dal ripiano dei disavanzi registrati al 31 dicembre 1991 dalle gestioni delle compagnie.

L'erogazione dei contributi dovuti alle compagnie che presentavano disavanzi gestionali sarà disposta quanto prima, dopo cioè che sarà definito un contenzioso, sia pure non ancora formalizzato con la CEE, che ritiene tali contributi « aiuti in contrasto con le norme comunitarie sulla concorrenza ». A questo proposito voglio ripetere quello che ho detto questa mattina al Senato ed anche in questa Commissione (non so se formalmente o meno): se la CEE non sblocca la situazione in termini formali entro il 31 luglio firmerò quanto di mia competenza in materia, tenendo anche conto del fatto che dalla CEE sono arrivati segnali politici e tecnici di consenso, per cui non vedo per quale ragione, al di là di quell'ultima lettera che non è neppure di contestazione formale rispetto ad un atto di infrazione, non si possa dar luogo a quel pagamento.

Tenuto conto che, a causa della recessione in atto, il traffico marittimo ha subito un ulteriore calo, valutabile intorno al 10 per cento rispetto all'anno scorso, è stato presentato un emendamento al decreto-legge sull'occupazione, in fase di con-

versione presso il Parlamento, per garantire per l'anno in corso la cassa integrazione guadagni straordinaria ad altri 370 lavoratori circa, oltre i mille già previsti per legge.

Il Governo infine non mancherà di valutare la possibilità di prevedere, come ho già detto nell'ultima seduta, nella prossima legge finanziaria un'adeguata copertura finanziaria che consenta l'emanazione di ulteriori disposizioni legislative, a brevissima scadenza, per il completamento delle operazioni di ristrutturazione dell'organizzazione del lavoro nei porti.

Fornisco una breve risposta all'onorevole Piredda sul collegamento Fiumicino aeroporto-Roma città. A partire dalla pubblicazione del prossimo orario invernale le Ferrovie SpA hanno previsto di prolungare l'attuale collegamento aeroporto-città fino alla stazione Tiburtina, andando a servire anche altre stazioni cittadine (Trastevere e Tuscolana) e con fermata nelle stazioni di Muratella, Magliana e Ponte Galeria. L'attuale struttura del terminal di Ostiense, venendosi a modificare l'originaria collocazione, sarà adeguata alle diverse e nuove esigenze anche di carattere turistico-commerciale. È inoltre allo studio, insieme alla società Alitalia, la possibilità di integrare il predetto collegamento anche con un servizio diretto *no stop* Roma Termini-Fiumicino mirato alla clientela aeroportuale.

Avendo fatto un paio di viaggi, dei quali ho tenuto per me la cronistoria, devo dare sostanzialmente ragione all'onorevole Piredda anche rispetto alle osservazioni connesse alla proposta che ho citato per prima.

PINO LUCCHESI. Il terminal di Ostiense che fine farà?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Il terminal di Ostiense sarà mantenuto e, venendosi a modificare l'originaria collocazione, verrà adeguato alle diverse e nuove esigenze anche di carattere turistico-commerciale.

MATTEO PIREDDA. È una seconda metropolitana!

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Con riferimento ai singoli punti toccati da più parlamentari, tutti relativi alla Società Adriatica di navigazione del gruppo IRI-FINMARE, sono in grado di dire quanto segue: l'amministratore delegato, dottor Boniciolli, risulta essere stato confermato il 23 aprile 1993 per il triennio 1993-1995 ed il ministro della marina mercantile non ha alcuna competenza su tale nomina.

L'utile di bilancio per il 1992 è dovuto in parte a poste straordinarie, e precisamente a plusvalenze attive relative alla vendita di una nave, di un aliscafo e di altro materiale nautico.

Sul credito di 6 miliardi vantato dalla società Adriatica per la linea di cabotaggio La Spezia-Palermo si fa presente che trattasi di attività espletata dalla società Adriatica in libera attività imprenditoriale, al di fuori del controllo dello Stato e senza alcun contributo. Peraltro si è a conoscenza che la società stessa si è insinuata nel fallimento della società Sitra per il recupero dei crediti vantati in relazione allo svolgimento della suddetta linea. Risulta che dal 1987 ad oggi la società Adriatica ha posto in essere 77 prepensionamenti ed ha risolto il contratto di lavoro con 28 unità mentre, nello stesso periodo, sono state inserite nuove unità in parte per mobilità da altre società del gruppo ed in parte per contratti di formazione a seguito di accordo con il Ministero della marina mercantile del 6 giugno 1990.

La linea del Mediterraneo orientale fu nel 1992 sospesa con due successivi decreti interministeriali, prima per tre e poi per sei mesi; ciò al fine di poter compiutamente valutare se l'andamento fortemente negativo della linea stessa dovesse considerarsi irreversibile, non potendosi così rispettare il requisito del raggiungimento dell'equilibrio economico ai sensi dell'articolo 1 della legge 5 dicembre 1986, n. 856. Permanendo quindi gli elementi negativi che avevano consigliato la sospensione e considerato il dettato della citata legge n. 856 la linea fu definitivamente soppressa con decreto ministeriale.

La motonave espresso *Egitto* è stata ristrutturata dalla società Adriatica con un costo complessivo di 19 miliardi di lire e non risultano esservi stati altri lavori sulla suddetta unità. Nessuna nave può essere immessa nei servizi sovvenzionati senza l'autorizzazione del ministero.

Per quanto riguarda il demanio marittimo...

MATTEO PIREDDA. Cosa ci dice per quanto riguarda la Tirrenia ?

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, lei vuol sentire parlare dell'alta velocità Sardegna-continente ?

MATTEO PIREDDA. No, avevo posto il problema della dismissione dei traghetti da parte delle Ferrovie dello Stato.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ci sto arrivando, non dubiti.

Dicevo che per quanto riguarda il demanio marittimo, cui si è riferito l'onorevole Michielon, con il decreto-legge n. 181 del 1993 si perviene alla determinazione dei canoni demaniali marittimi mediante la rivalutazione delle misure stabilite per l'anno 1989, le quali, per quanto consentito, favorivano le utilizzazioni per scopi turistici e balneari.

La disciplina delle imprese e delle professionalità balneari, al di fuori dell'aspetto concessorio, rientra nell'ambito delle attribuzioni riguardanti il turismo. Qualora si pervenisse ad una nuova disciplina del settore, anche con l'apporto dell'amministrazione marittima, di questa si terrà debito conto anche per la gestione del demanio marittimo, mediante coerenti direttive.

La durata delle concessioni che non importino la costruzione di opere di difficile rimozione può essere portata a quattro anni senza che vi sia bisogno di modifiche legislative, anche se, ai sensi dell'articolo 41 della legge n. 979 del 1982 sulla difesa del mare, è previsto che per rapporti concessori di durata superiore ad un anno sia riscontrata una particolare rilevanza

sociale, con l'obbligo di sentire in ogni caso la competente regione, e con complicazioni rispetto alle consuete procedure di rinnovi annuali attualmente in atto.

Per le concessioni caratterizzate da investimenti in opere di difficile rimozione vi sono rilevanti difficoltà istruttorie relative soprattutto alla necessità di preventivi accertamenti della loro compatibilità rispetto ai vincoli urbanistici, ambientali e di assetto territoriale.

Per la fissazione di canoni che tengano conto degli investimenti effettuati vi è ogni disponibilità a trovare soluzioni adeguate, nell'ambito di una nuova disciplina dei canoni demaniali marittimi successiva al termine di operatività del decreto-legge n. 181 del 1993, ossia a decorrere dall'anno 1994.

Per quanto concerne l'attuazione della delega di funzioni amministrative relative alla gestione del demanio marittimo per finalità turistiche e ricreative nelle regioni a statuto ordinario, in base all'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, si precisa che è pressoché ultimata l'acquisizione dei nuovi elenchi dei beni di interesse statale richiesti alle singole capitanerie di porto. Tali elenchi saranno entro tempi brevissimi inviati al Ministero delle finanze per la prevista concertazione. Successivamente sarà interessata la Presidenza del Consiglio dei ministri per le occorrenti intese con le singole regioni, in vista della definitiva approvazione.

In ordine alle osservazioni formulate dall'onorevole Marengo circa la nuova organizzazione del lavoro in porto, a seguito delle disposizioni contenute nel decreto-legge e nel disegno di legge di riforma della portualità, si osserva quanto segue. L'onorevole Marengo, in particolare circa i nuovi contenuti riorganizzativi della gestione dei porti, ha manifestato delle preoccupazioni sulla nuova situazione che verrebbe a determinarsi nelle realtà portuali con la figura del terminalista, cui viene affidato l'intero ciclo operativo portuale.

Tale configurazione giuridica ed operativa verrebbe ad unificare competenze che

ora vengono suddivise tra vari operatori portuali (spedizionieri, autotrasportatori, agenti marittimi) determinando, a suo giudizio, una nuova forma di monopolio.

In proposito si tiene ad evidenziare che il punto focale della riforma è costituito dalla presenza del terminalista che, attraverso un'organizzazione adeguata, può effettivamente offrire una serie di servizi in tempi brevi e a costi più contenuti.

L'eliminazione di alcune figure intermedie contribuisce a snellire l'espletamento dei servizi richiesti e ad assicurare costi ridotti a beneficio degli utenti e della produttività dei porti.

La presenza, peraltro, di più terminalisti garantisce, nel contempo, la più ampia concorrenza e non può, quindi, dar luogo a quelle forme di monopolio paventate dall'onorevole Marengo. Le preoccupazioni, pertanto, manifestate al riguardo non possono condividersi in quanto la nuova impostazione risponde a modelli organizzativi già presenti in porti comunitari, ai cui modelli le disposizioni legislative surrichiamate si sono ispirate.

Per quanto concerne le problematiche sollevate dall'onorevole Piredda in merito alla soppressione del Ministero della marina mercantile ed alla conseguente fusione con quello dei trasporti, ho già diramato per il preventivo concerto un apposito provvedimento di accorpamento dei due dicasteri. Il nuovo ministero, le cui attribuzioni sono ripartite in tre dipartimenti (uno per i trasporti terrestri, uno per i trasporti marittimi e per il mare e uno per i trasporti aerei), assume, da un lato, ogni competenza in materia di trasporto, in linea con le esigenze di unitarietà di indirizzo e di decisione in un settore omogeneo, dall'altro garantisce l'unitarietà dei compiti e delle attribuzioni che trovano nel mare il loro momento di unificazione funzionale.

La realizzazione del progetto di unificazione dei due dicasteri, nel quale, come già detto, sono state rispettate le competenze complessive delle due amministrazioni, comporterà semplicemente per le

capitanerie di porto il passaggio alla dipendenza funzionale dell'istituendo dicastero.

Vorrei aggiungere che, dopo aver esaminato il disegno di legge proposto dal mio predecessore al Consiglio dei ministri, ho ritenuto di apportarvi alcune modifiche non sostanziali, ma di non cedere alla giusta tentazione di una verifica globale, perché questo avrebbe comportato tempi lunghi, soprattutto perché si sarebbero probabilmente aperte partite in dare ed in avere: partite in dare nei confronti del Ministero dell'ambiente, forse del previsto nuovo Ministero agroalimentare, nei cui confronti mantengo le riserve di sempre, e partite in avere nei confronti di quello dei lavori pubblici. Ho preferito fare questa presentazione un po' affrettata sapendo che il provvedimento sarebbe stato attentamente esaminato in sede di concerto e sarebbe stato approfondito in particolare dal ministro per la funzione pubblica, che ha in fase di studio avanzato un provvedimento di revisione generale del complesso delle competenze e della sistematicità dei ministeri.

Vorrei aggiungere che il provvedimento potrebbe anche essere esaminato quanto prima dal Consiglio dei ministri sulla base di un'indicazione che addirittura è arrivata nella prima seduta del Consiglio stesso dell'attuale Governo, quando ancora vi sedevano — e vi sedettero per un giorno solo — alcuni esponenti direttamente o indirettamente collegati all'area del PDS. Ricordo bene la seduta in cui si discusse a lungo la necessità di una rivisitazione globale dell'esistenza dei ministeri ed anche della distribuzione delle competenze. Credo sia un'opera assolutamente importante e forse anche urgente, per cui ho preferito passare alla fase della presentazione immediata forse anche per dare un contributo all'accelerazione dei tempi.

L'ultimo argomento riguarda le concessioni del servizio ferroviario alla SpA Ferrovie dello Stato, i contratti di programma e di servizio.

In sintesi, a suo tempo il ministero aveva predisposto uno schema di convenzione, in cui vengono richiamati il con-

tratto di programma, che è figlio della convenzione e sul quale si sta agendo da un'altra parte, ed il contratto di servizio. Il Consiglio di Stato ha formulato su questo schema un parere interlocutorio, chiedendo l'avviso degli altri ministeri interessati ed il coordinamento su di essi della Presidenza del Consiglio. Le riunioni di coordinamento si sono svolte nei giorni scorsi ed è imminente la risposta al Consiglio di Stato.

Anche su questo vi è stata una riunione a Palazzo Chigi l'8 luglio scorso, durante la quale è stato esaminato lo schema di convenzione riguardante la concessione del trasporto per ferrovia alle Ferrovie dello Stato. A tale riunione hanno partecipato i ministri (o i loro delegati) dei trasporti, dei lavori pubblici, della difesa, dell'ambiente, del tesoro e delle finanze, nonché una rappresentanza delle Ferrovie dello Stato guidata dall'amministratore delegato. La riunione era stata convocata dalla Presidenza del Consiglio per dare riscontro ad una pronuncia, come ho detto prima, interlocutoria del Consiglio di Stato il quale, chiamato dal Ministero dei trasporti ad esprimere il proprio parere sulla convenzione, aveva chiesto di conoscere la valutazione degli altri ministeri. Nella riunione sono state in linea di massima condivise le tesi del Ministero dei trasporti in ordine alle linee essenziali della convenzione, anzitutto quanto alla tesi di fondo secondo cui la SpA Ferrovie dello Stato e non lo Stato è titolare del patrimonio attribuito all'Ente ferrovie dello Stato. Debbo dire che su questa posizione non si sono schierate aprioristicamente le Ferrovie, che hanno manifestato, almeno apparentemente, un disinteresse all'opzione. Un orientamento dissenziente è stato invece manifestato dal Ministero dei lavori pubblici; è stata richiesta una maggiore precisazione dei poteri di indirizzo e di vigilanza dello Stato concedente sulla società concessionaria.

Nei giorni scorsi — all'inizio di questa settimana — è stato elaborato presso la Presidenza del Consiglio un nuovo testo della convenzione, nel quale si è tenuto conto delle osservazioni ritenute condivi-

sibili da tutti i ministeri; tale relazione verrà trasmessa al Ministero dei trasporti incaricato di dare riscontro alla denuncia interlocutoria del Consiglio di Stato. Il ministro dei trasporti notificherà il provvedimento sia alle competenti Commissioni della Camera, sia ovviamente e doverosamente al Consiglio di Stato.

PRESIDENTE. Si conclude così l'audizione del ministro dei trasporti e, *ad*

interim, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa.

La seduta termina alle 17,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 16 luglio 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO