

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

XIX

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 DICEMBRE 1993

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E, AD INTERIM, DELLA MARINA MERCANTILE, ONOREVOLE RAFFAELE COSTA, IN MERITO AGLI ORIENTAMENTI GOVERNATIVI RIGUARDO ALLA POLITICA DEI TRASPORTI FERROVIARI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, in merito agli orientamenti governativi riguardo alla politica dei trasporti ferroviari:	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	381, 383, 385, 386, 387, 388, 392
Angelini Giordano (gruppo PDS)	384, 388, 389
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	384, 388, 389
Castelli Roberto (gruppo lega nord)	392
Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	381, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392
Cursi Cesare (gruppo DC)	388, 390, 391
D'Amato Carlo (gruppo PSI)	390
La Penna Girolamo (gruppo DC)	390
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	386
Piredda Matteo (gruppo DC)	386, 389

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,15.

Audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, sugli orientamenti governativi riguardo alla politica dei trasporti ferroviari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, sugli orientamenti governativi riguardo alla politica dei trasporti ferroviari.

Devo premettere che le tinte del quadro che abbiamo davanti, che hanno suggerito alla Commissione di insistere per lo svolgimento dell'odierno incontro con il ministro, sono rese in qualche misura meno fosche dalla revoca degli scioperi, che invece lasciavano presagire una situazione più allarmante di quanto attualmente non risulti. L'audizione con il ministro dei trasporti era necessaria anche in relazione ad alcuni adempimenti che il Governo sta ponendo in essere, con particolare riferimento all'adozione dell'atto di concessione alle Ferrovie SpA e del nuovo contratto di programma che, come i colleghi sanno, dovrà essere definito entro il 1993. Siamo probabilmente alle ultime ore di lavoro della nostra Commissione per l'anno 1993: non disponendo ancora di notizie ufficiali, o comunque di testi ufficiali, e dovendo noi per primi rispettare una legge della Repubblica, la legge n. 238 del 1993, che noi stessi abbiamo approvato e che obbliga il Governo a richiedere al Parlamento un motivato parere preventivo rispetto alla

definizione di questi atti, abbiamo insistito per ascoltare il ministro su tali questioni.

Signor ministro, mi rendo conto che le questioni cui ho fatto riferimento, cioè gli adempimenti del Governo in materia di trasporti ferroviari, hanno un'obiettivo priorità proprio per le imminenti scadenze cui ho già fatto cenno, ma mi rendo anche conto della ragionevole richiesta proveniente da vari colleghi di cogliere quest'occasione per fare anche il punto sulla questione Finmare e su quella del trasporto aereo (siamo interessati ad approfondire la questione Alitalia, l'agitazione proclamata dai piloti e, in particolare, il tema della sicurezza degli aeroporti), argomenti di grandissima attualità. Vorrei quindi fare appello sia ai colleghi sia al ministro affinché — fermo restando il tema principale al nostro esame, in ordine al quale siamo interessati ad ascoltare quanto il ministro Costa vorrà rendere, in termini di informazione, alla Commissione — compatibilmente con le votazioni previste in Assemblea, si trovi il tempo per approfondire questi ulteriori problemi.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. La ringrazio, signor presidente, anche per il breve giro d'orizzonte sugli altri problemi che non rientrano tra quelli all'ordine del giorno. Purtroppo alle 10 devo recarmi a Palazzo Chigi, perché prevedendo che l'odierna riunione, così come era stato detto, terminasse per quell'ora, ho dato la mia disponibilità ad un incontro sul problema della viabilità in Piemonte, in ordine al quale da sei mesi si cerca di ottenere un incontro con il Presidente del Consiglio, incontro che si svolgerà oggi con

il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, senatore Maccanico.

In premessa vorrei riferire alla Commissione, avendone fatto poc'anzi cenno il presidente, sui motivi e sugli spunti che sono stati offerti durante l'incontro con le organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL svoltosi presso il Ministero dei trasporti l'altro ieri sera, che preludono ad altri spunti che potranno essere meglio e più autorevolmente individuati nell'incontro previsto per il pomeriggio di domani a Palazzo Chigi fra una delegazione sindacale e il Presidente del Consiglio. In sostanza, quello che doveva essere semplicemente un incontro informativo circa la posizione e l'ottica di prospettiva del Governo ha assunto proporzioni più generali, e vari temi sono stati approfonditi nel merito. Ovviamente, sia pure da posizioni diverse, ci si è resi conto che l'obiettivo — la revoca o meglio il rinvio dello sciopero ad un momento successivo rispetto all'audizione presso la Presidenza del Consiglio — poteva essere comune, cioè non soltanto quello di assicurare agli utenti una giornata tranquilla — o relativamente tranquilla — come le altre, ma anche di creare le condizioni affinché l'accoglimento da parte del sindacato di una linea fortemente responsabile potesse indurre il Governo ed il Parlamento a fare qualche ulteriore passo avanti.

L'accordo si è delineato sulla base di queste prospettive. Innanzitutto il Governo ha riconosciuto il ruolo strategico dell'Alitalia e, di conseguenza, si attiverà per il rapido superamento dei problemi finanziari dell'azienda nonché delle eventuali ripercussioni nei confronti del personale. Ho informato anche le organizzazioni sindacali che l'IRI il 15 dicembre avrebbe approfondito, e forse definito, il piano di riassetto Alitalia che subito dopo — forse oggi stesso — avrebbe presentato al Governo; ciò probabilmente sarà oggetto di trattativa con le organizzazioni sindacali. Debbo dire che nel documento che mi è stato recapitato ieri sera, a firma FILT, FIT e UIL Trasporti, si fa riferimento ad un testo che, a mio giudizio, contiene una

forzatura: si presume che l'IRI l'approverà il 15 dicembre, ma è difficile avere la certezza che lo farà.

Il secondo punto è rappresentato dall'impegno del Governo ad una verifica per l'attribuzione alla società di linea Finmare degli stanziamenti previsti nella legge finanziaria: 25 miliardi per il 1994, 100 miliardi per il 1995, 100 miliardi per il 1996 per la ricapitalizzazione. Secondo fonti sindacali, l'accordo non è stato questo; la dichiarazione di intenti che ho sottoscritto sostanzialmente dice che il Governo si impegna ad una verifica per l'attribuzione alle società pubbliche per la ricapitalizzazione delle somme individuate dalla Commissione competente in sede di esame della legge finanziaria alla Camera, ma non che queste somme debbano essere automaticamente attribuite al comparto Finmare e non magari al settore difesa, individuato nel documento emerso dalla Commissione bilancio.

Il ministro si è impegnato ad intervenire oggi stesso presso la Commissione lavoro della Camera affinché il provvedimento di riforma dell'ordinamento portuale sia approvato secondo le linee stabilite dalla Commissione trasporti, superando così il parere già espresso. Mi sono recato ieri in Commissione lavoro e ho esposto il parere politico del Governo, senza entrare negli aspetti tecnici: anche gli stessi commissari che contestavano la necessità di un parere vincolante, che quindi sarebbe stato ostativo ad una rapida approvazione del progetto, hanno riconosciuto che, sotto il profilo tecnico, probabilmente le osservazioni formulate in un primo momento dalla Commissione lavoro avevano una certa validità. Mi sono permesso quindi di dire che il Governo è favorevole, nell'interesse generale, ad una rapida conclusione dell'iter di questo provvedimento, elencando alcune ragioni. Nel caso in cui il Parlamento non approvi entro il 10 gennaio la riforma dei porti, il Governo si impegna a recepire attraverso un decreto-legge i contenuti essenziali del testo approvato dalla Commissione trasporti.

Ho inoltre convenuto sulla rivalutazione del contributo di esercizio per il trasporto pubblico locale in base al tasso di inflazione programmato. Questo è stato il *punctum dolens*, perché i 4.764 miliardi di lire devono essere adeguati, come è stato sempre richiesto. L'adeguamento, per quel che riguarda quest'anno, è di 152 miliardi di lire, perché il tasso programmato è pari al 3,5 per cento. Su questo punto ho incontrato, nei colloqui svolti a Palazzo Chigi, difficoltà non indifferenti; si è quindi ripiegato su una soluzione che rappresenta un « uovo di Colombo », che poteva quanto meno, con buona volontà da parte di tutti, consentirci di uscire dall'*impasse*. Tale risultato sarà perfezionato nell'ambito della riunione che avrà luogo domani, anche attraverso la revisione delle risorse destinate al trasporto, senza incrementi complessivi di spesa, ma realizzando un riequilibrio capace di ricavare 150 miliardi ritoccando alcuni interventi nel settore dei trasporti.

La legge finanziaria stanZIA, per il 1995, 900 miliardi in favore del ripiano dei disavanzi — 50 per cento a carico dello Stato — utilizzabili sin dal 1994: ciò significa che prima occorre procedere agli adempimenti previsti dal disegno di legge e successivamente contrarre i mutui. Qualora il Parlamento non definisca, entro il 10 gennaio 1994, la riforma del trasporto pubblico locale, il Governo si impegna ad emanare un decreto-legge contenente i fondamenti del disegno di legge governativo di riforma. Seppure da perfezionare nel corso della riunione con la Presidenza del Consiglio dei ministri nella riunione del 17, sono emersi elementi validi e punti rilevanti che consentono di valutare lo sbocco della vertenza: questo rappresenta il punto di vista delle organizzazioni sindacali e delle segreterie nazionali.

Passerei ora al tema specifico dell'audizione odierna, pregando il presidente di confermare se è giunto il testo dell'atto di concessione.

PRESIDENTE. Sì, è giunto ieri sera.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercan-*

tile. L'incontro odierno segue di pochi mesi quello svoltosi nelle sedute del 27 maggio, 30 giugno, 7 e 14 luglio 1993, mesi contrassegnati — ritengo — da una piena, anche se non sempre conclusiva, collaborazione tra Governo e Parlamento, in particolare con questa Commissione, sul tema dei trasporti. In proposito mi limito a ricordare le iniziative legislative concernenti l'accorpamento dei ministeri dei trasporti e della marina mercantile nonché la materia del trasporto pubblico locale.

Nel primo caso la riforma, contenuta nella legge di accompagnamento alla legge finanziaria 1994, può considerarsi vicina e giuridicamente perfetta in quanto non sono state introdotte variazioni. Essa costituisce un importante risultato, in linea con i principi di economia, organicità ed efficienza della struttura e dell'azione amministrative.

Nel secondo caso le iniziative non hanno avuto, al momento, sviluppi altrettanto confortanti, anche se non sono mancate alcune significative convergenze.

Oggi emergono, in tutta la loro urgenza, i problemi dell'avvio di una riforma del settore e della copertura dei disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale e delle aziende esercenti i servizi ferroviari in concessione e gestione governativa. Ho detto poc'anzi a qualche collega che è mia intenzione organizzare una riunione sul tema (da svolgersi nei primissimi giorni della prossima settimana) per verificare l'ipotesi di integrare con un intervento il decreto che il Governo emanerà all'inizio del prossimo anno, qualora si rendesse necessario. Voi che da anni approfondite la materia dei trasporti conoscete la situazione dei bilanci delle società. Personalmente ho approfondito l'argomento, esaminando alcuni bilanci delle società interessate: devo dire che l'ho fatto con divertimento, ma anche con amarezza, in quanto ho riscontrato una situazione particolare. Una di queste società, situata non nel sud ma in un'altra area, nel 1992 ha registrato uscite per 40 miliardi ed entrate per poco più di un miliardo! È sconsolante anche perché, lo ribadisco, non è una realtà riscontrata in un'area povera, in cui

è comprensibile il significato politico dell'intervento da parte del contribuente per colmare la distanza.

Credo che su questo debba svilupparsi una riflessione, così come occorre riflettere sulle modalità di gestione e sulla sua integrazione, affinché i nostri successori siano in grado di ridurre in misura rilevante o efficace i costi di gestione.

A distanza di pochi mesi dalla precedente audizione, con riguardo all'argomento della seduta odierna, ossia la politica dei trasporti ferroviari, mi limiterò ad approfondire due temi ai quali è rivolta l'attenzione della Commissione: il contratto di programma e l'atto di concessione alla Ferrovie dello Stato SpA.

Per quanto riguarda il contratto di programma, in data 7 luglio 1993 la società per azioni Ferrovie dello Stato ha presentato ufficialmente al CIPET, per le valutazioni di merito, il piano di definizione degli investimenti previsti nel contratto di programma, siglato il 29 dicembre 1992 e relativo al periodo 1993-1998. In data 30 novembre 1993 il CIPET ha adottato una delibera nella quale viene espresso il parere sul predetto piano: è in corso la stesura formale della delibera che verrà trasmessa entro l'anno, con la relativa documentazione, alle Commissioni parlamentari. Ciò in applicazione della legge 14 luglio 1993, n. 238 che, com'è noto, impegna il ministro dei trasporti a trasmettere al Parlamento, prima della stipulazione con la Ferrovie dello Stato SpA, i contratti di programma, quelli di esercizio e i relativi eventuali aggiornamenti.

Il disegno di legge finanziaria 1994 prevede ulteriori risorse per gli investimenti delle Ferrovie dello Stato, 8.050 miliardi complessivi di cui 2.600 per l'alta velocità, che resta confermata come obiettivo fondamentale dell'azione di Governo nel settore dei trasporti. Debbo aggiungere che ieri vi è stato l'insediamento della Conferenza dei servizi relativa alla tratta Bologna-Firenze, in cui sono stati svolti interventi sul progetto relativo alle tratte. È mancato, e manca ancora, il progetto relativo ai nodi, ciò che rappresenta l'ap-

punto più forte mosso alla TAV, ossia la necessità di esprimere un giudizio sulle tratte che tenga conto dei collegamenti con le aree urbane e con le diverse tratte attraverso i nodi. Se da un lato sono stati formulati dissensi sul modo di procedere, dall'altro è stato espresso consenso sugli obiettivi, soprattutto da parte di numerosi sindaci e dei rappresentanti delle regioni. Anche da parte dei rappresentanti dei ministeri — beni culturali ed ambiente — sono state formulate indicazioni per capire se le tratte (approvate o non approvate) potranno essere collegate con i progetti dei nodi, che invece sono ancora lontani dall'essere parificati progettualmente a quelli delle tratte.

Il Ministero dell'ambiente ha dato un forte contributo, e credo lo darà anche in futuro — darà anche dei fastidi non indifferenti — ...

GIORDANO ANGELINI. Come dei fastidi? Ministro Costa, perché dice che il Ministero dell'ambiente darà dei fastidi?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È una battuta! Ho nella pelle e nel sangue il problema della Cuneo-Asti, che vivo ormai da anni in simbiosi ma anche in polemica con il Ministero dell'ambiente. Fastidi accettabili, quindi. Anzi, mi correggo, diciamo preoccupazioni ma senza alcun intento polemico.

UGO BOGHETTA. Forse il ministro intendeva « mettere i bastoni in mezzo alle ruote ».

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Dopo l'approvazione della legge finanziaria, la società dovrà presentare un piano di « dettaglio » delle risorse aggiuntive in vista dell'aggiornamento del contratto di programma.

Passo ora all'atto di concessione che, come diceva il presidente, è a disposizione. In attesa che i colleghi possano leggere il testo che verrà presentato, lo illustrerò in sintesi.

Il provvedimento, entrato in vigore nei giorni scorsi con la presa d'atto ed accettazione da parte della società concessionaria, pone termine ad una situazione di incertezza giuridica sul regime concessorio applicabile alla Ferrovie SpA, situazione che perdurava dal momento della costituzione della società medesima, avvenuta, come è noto, con la delibera CIPE del 12 agosto 1992.

La durata della concessione, fissata in settanta anni, è quella tipica delle concessioni di ferrovie all'industria privata, così come sancito dal testo unico n. 1447 del 1912 e riconosciuta condivisibile dal Consiglio di Stato nel parere espresso sull'atto in parola.

Anche le altre indicazioni espresse dal Consiglio di Stato in detto parere sono state recepite nel provvedimento, in particolare sia per quanto riguarda la TAV, sia per quanto riguarda l'obbligo da parte della concessionaria di acquisire la preventiva autorizzazione del Ministero dei trasporti per l'istituzione di ulteriori servizi integrativi o sostitutivi del servizio ferroviario.

È di tutta evidenza che le proposte della concessionaria saranno attentamente valutate anche nell'ottica della promozione dello sviluppo del trasporto su rotaia, che costituisce uno dei principi informatori dell'atto di concessione.

Numerose prescrizioni di tale atto sono dedicate alle attività che la Ferrovie dello Stato SpA può esplicare solo in base a preventiva autorizzazione e/o verifica da parte del Ministero dei trasporti. Tra queste, particolare rilevanza rivestono, oltre quelle già citate, il conferimento di subconcessioni, la partecipazione a società di trasporto regionale o locale, l'apertura o la dismissione di linee ferroviarie, il trasferimento della proprietà di azioni di società controllate, la definizione delle tariffe.

Per quel che riguarda i contratti di servizio e di programma, che hanno scadenze triennali e che comunque dovranno essere sottoposti al Parlamento per l'atto di rinnovo, l'atto di concessione prevede periodiche revisioni, a garanzia della corretta attuazione degli stessi.

Un'apposita norma del provvedimento è dedicata ai poteri di indirizzo e di vigilanza spettanti al Ministero dei trasporti; poteri che si appuntano in particolare sul regolare funzionamento dei servizi svolti e sulla loro rispondenza a determinati *standard* qualitativi, sul rispetto delle disposizioni comunitarie nazionali in materia di attività contrattuale, sull'economicità ed efficienza dell'organizzazione aziendale.

L'esigenza di affidare ad un'apposita struttura ministeriale gli adempimenti relativi ai poteri di vigilanza sulla Ferrovie dello Stato SpA, è stata recepita nel disegno di legge di accompagnamento, sia pure per sommi capi, della finanziaria 1994, attualmente in corso di approvazione, che, nell'ambito della configurazione del nuovo Ministero dei trasporti e della navigazione, prevede l'istituzione di un'apposita unità di controllo sulla società, unità la cui organizzazione è demandata alle disposizioni regolamentari ed attuative della legge medesima. Pertanto, l'ipotizzata soppressione del CIPET non rappresenta di per sé un rischio od un'omissione dei controlli dello Stato nei confronti delle Ferrovie dello Stato, restando inteso che tali controlli saranno tanto più penetranti ed efficaci quanto più saranno adeguatamente definiti i criteri, le modalità e l'organizzazione dell'anzidetta struttura ministeriale.

Una commissione interministeriale di studio (in particolare, trasporti-funzione pubblica) è già al lavoro al fine di consentire una rapida definizione regolamentare dell'assetto del nuovo Ministero dei trasporti e della navigazione.

PRESIDENTE. Signor ministro, non è stato fatto alcun cenno — mi pare — al contratto di programma?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. C'è un cenno: nella premessa.

PRESIDENTE. Mi riferisco al merito, ovviamente! Poiché tale contratto di programma deve essere sottoscritto entro il prossimo 31 dicembre e su di esso, per

disposizione legislativa, la Commissione deve esprimere un parere preventivo, mi stavo chiedendo in quale notte di... Natale saremo in condizione di esprimerlo, visto che ancora oggi non abbiamo alcuna informazione sul merito di tale contratto. Mi consta infatti che il contratto non sia stato ancora predisposto.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho alcuni elementi a tale riguardo, ma non vorrei affrontare oggi questo argomento. Sono comunque disposto a farlo nella giornata di domani.

PRESIDENTE. Signor ministro, occorre tener conto dei tempi che abbiamo a disposizione, anche perché l'esame della finanziaria si concluderà, probabilmente, tra domenica e lunedì.

MATTEO PIREDDA. Prima dell'inizio dell'intervento del ministro Costa, il presidente ha fatto riferimento ad alcune questioni che vanno anche al di là della problematica che concerne il trasporto ferroviario; per esempio, a quella della Finmare, in generale.

Nel formulare la domanda vorrei richiamare un argomento che si pone al centro tra il problema Finmare, in generale, e quello concernente il trasporto ferroviario. In particolare, mi riferisco alle vecchie questioni relative ai traghetti in servizio tra Civitavecchia e la Sardegna (attualmente gestiti dalle Ferrovie dello Stato). In proposito, in un primo tempo è stata ventilata l'ipotesi di una loro cessione alla Tirrenia; successivamente, di recente, si è riparlato di una permanenza del servizio nel sistema delle Ferrovie dello Stato.

Vorrei sapere, in argomento, quale sia l'orientamento del ministro.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non ho sufficienti informazioni al riguardo. Mi sono tuttavia attivato ed ho formulato la stessa domanda, una decina di giorni fa, alla Ferrovie dello Stato SpA,

ricevendone una risposta interlocutoria. Mi è stato infatti detto che è in corso una trattativa.

MATTEO PIREDDA. Questo problema per noi è importante, al pari di quello relativo alla linea Cuneo-Asti.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Adesso non esageriamo! Mi informerò comunque, nella giornata di domani, e se vi sarà qualche novità sarà mia cura comunicarla alla Commissione.

MAURIZIO PIERONI. Signor presidente, lei ha opportunamente sottolineato il fatto che sembra che il ministero, in questa fase, trascuri come gli iter legislativi debbano trovarsi nelle coordinate e nelle circostanze di tempo e di luogo per giungere ad una felice conclusione. Ritengo che il ministro sia consapevole che la valutazione del contratto di programma da parte del Parlamento non possa essere considerata un atto formale, richiedendo infatti un giusto dibattito, in sua presenza.

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

MAURIZIO PIERONI. Il presidente si chiedeva in quale notte di Natale ciò potesse avvenire. Io non saprei certo dirlo. Indubbiamente, la soluzione migliore sarebbe quella di avere la bozza del contratto di programma entro la giornata di domani, in modo che lunedì mattina si possa aprire la discussione in materia, alla presenza del ministro. Diversamente, non vedrei proprio quando e come ciò possa avvenire entro il prossimo 31 dicembre.

Nel merito della concessione, ciò che posso dire è che stamane ne abbiamo avuto una lettura sommaria. In ogni caso, potrei fin d'ora rivolgere a tale riguardo al ministro richieste di chiarimento su alcuni punti piuttosto oscuri. Il primo attiene all'articolo 2; mi è piuttosto difficile capire dal punto di vista giuridico come lo Stato possa concedere alle Ferrovie dello Stato

oltre che il ruolo del trasporto merci anche l'esercizio di tutte le linee su gomma. È chiaro che, in presenza di linee sostitutive, ciò rientra nel normale esercizio, ma che sia previsto nell'atto concessorio mi pare piuttosto oscuro. In ogni caso si fa riferimento all'allegato A, che non è compreso nel materiale consegnato questa mattina, per cui avrei bisogno di prenderne visione.

Per quanto riguarda l'articolo 3 — non voglio riaprire problemi di merito sull'alta velocità — vorrei capire per quale motivo con una concessione di settant'anni si faccia riferimento ad un progetto specifico, che può essere giusto o sbagliato, ma non ha una particolare pertinenza. Allora, inseriamo anche un articolo sulla tratta Orte-Falconara! Se l'alta velocità fa parte del contratto di programma, è chiaro che verrà realizzata, ma non ha senso il discorso della concessione; molti articoli fanno esplicito riferimento alle innovazioni tecnologiche da introdurre, alla massima efficienza infrastrutturale (poi bisognerà vedere come questo si tradurrà). Addirittura, l'articolo 3 viene collocato prima della definizione dei compiti connessi all'esercizio della concessione.

L'ultimo punto, di estrema rilevanza, concerne l'articolo 18. Se non sbaglio, con questa concessione il Governo prende atto che la società per l'esercizio della concessione pone a disposizione non solo i beni mobili ed immobili, che sembra anche naturale, ma anche la rete e il materiale rotabile. In questo modo accettiamo il concetto della loro pertinenza delle Ferrovie, per cui se caso mai la concessione dovesse decadere, lo Stato li dovrebbe riscattare, il che mi pare quanto meno opinabile. Sicuramente nella cessione patrimoniale fatta nell'atto di costituzione della società per azioni non abbiamo calcolato il valore della rete del materiale rotabile, altrimenti saremmo andati ben oltre la valutazione che abbiamo dato: non so quante migliaia di miliardi possa valere una rete ferroviaria nazionale! Credo di essere abbastanza certo dell'impossibilità di stabilire nell'atto di concessione che la rete è di proprietà delle Ferrovie, anziché dello Stato e che, nel caso in cui tale

concessione decadde, quest'ultimo dovrebbe riscattarla nei confronti della società. Mi pare francamente discutibile.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Boghetta, desidererei fare il punto rispetto ai doveri e agli adempimenti che dobbiamo svolgere.

Il Parlamento è intervenuto su questa materia — ossia sulle procedure da seguire per pervenire alla sottoscrizione da parte del Governo dell'atto di concessione, del contratto di programma e del contratto di pubblico servizio — in due occasioni.

In data 19 novembre 1992 è stata approvata in questa Commissione una risoluzione fatta propria dal Governo, rappresentato all'epoca dal sottosegretario Cursi. Con questo atto, vista l'imminente definizione del nuovo atto di concessione — finalmente sembra stia per essere concluso — e avendo il Governo, all'epoca rappresentato dal sottosegretario Cursi, comunicato che era ormai prossima la sottoscrizione dei contratti di programma e di servizio, la Commissione all'unanimità impegnava l'esecutivo a sottoporre preliminarmente al Parlamento questi atti.

Successivamente è intervenuta la legge 14 luglio 1993 n. 238, con cui sostanzialmente abbiamo tradotto la risoluzione in atto legislativo. Il comma 1 dell'articolo 1 di questo provvedimento prevede che siano trasmessi i contratti di programma e di pubblico servizio, previa acquisizione del parere del CIPET.

Pongo allora la seguente domanda: poiché l'onorevole Pieroni ha definito un itinerario che ci potrebbe portare ad occuparci entro lunedì della materia, entro tale data è convocato il CIPET per esprimere questo parere?

RAFFAELE COSTA, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. L'ha già espresso il 30 novembre 1993!

PRESIDENTE. In data 30 novembre 1993, se non sbaglio — altrimenti, ovviamente, mi perdonerete — il CIPET ha

espresso valutazioni sull'attuazione del precedente contratto di programma !

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Leggo l'appunto che mi sono fatto dare dal CIPET: « In data 30 novembre 1993 il CIPET ha adottato una delibera nella quale viene espresso il parere sul predetto piano ».

GIORDANO ANGELINI. Leggo la prima frase: « Il presente documento contiene le valutazioni istruttorie del segretariato CIPET sul programma degli investimenti attuativo del contratto di programma sottoscritto il 29.12.1992 ».

PRESIDENTE. Quindi si riferisce al precedente.

CESARE CURSI. È sempre quello.

PRESIDENTE. No, onorevole Corsi. Il CIPET si è espresso sull'attuazione del precedente contratto di programma che, per un impegno assunto, andava rinnovato, adeguato e riformulato entro il 31 dicembre 1993.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. C'erano due problemi: l'allocazione delle risorse relativamente al piano siglato il 29 dicembre 1992...

CESARE CURSI. Il contratto è sempre quello. C'è un nuovo contratto di programma ?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. A mio avviso, abbiamo tutti ragione perché il contratto di programma va aggiornato, per cui chiaramente attendiamo l'aggiornamento. Tuttavia, nel vecchio contratto di programma, quello concluso il 29 dicembre 1992, mancava l'allocazione delle risorse, che è stata stabilita, per cui il piano con le relative indicazioni è stato sottoposto al CIPET, il quale ha espresso il suo parere.

Da una parte quindi c'è l'allocazione, dall'altra l'aggiornamento. Tale aggiornamento, chiaramente, non può essere legato alle allocazioni, che rappresentano una proiezione del contratto del 29 dicembre. Si è poi deciso di cambiarlo, per cui verrà modificato con nuove allocazioni che verranno successivamente.

PRESIDENTE. Mi interessava solo stabilire se, supponendo che entro lunedì riusciamo ad avere il materiale e ad entrare nel merito di questi documenti, tale materiale sarà corredato anche del parere del CIPET. Una volta chiarito questo punto, non ho nessuna obiezione; naturalmente faremo gli opportuni approfondimenti.

UGO BOGHETTA. Vorrei sapere se il ministro abbia risolto il problema delle patenti degli autisti delle autoambulanze.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ieri abbiamo risolto il problema delle Misericordie, che devono aver diritto, al pari della Croce rossa, di viaggiare gratuitamente sulle autostrade. Per quanto riguarda il problema degli autisti, è stato già risolto da circa un mese, ma a questo se ne è aggiunto un altro, che non investe aspetti tecnici, ma finanziari: coloro che svolgono tale lavoro sono infatti costretti a pagare dalle 40 alle 80 mila lire. Tuttavia ciò non dipende da noi, ma dal Ministero delle finanze; comunque in ogni caso mi sto attivando.

UGO BOGHETTA. Mi sembra che lei abbia in questo caso ceduto, probabilmente molto volentieri, a delle richieste sindacali, in particolare riguardo al fatto che se il Parlamento non voterà la legge sul trasporto pubblico locale entro il 10 gennaio, il Governo farà un decreto. Mi chiedo come si possa intervenire per decreto in una materia come il riordino del trasporto pubblico locale. Non credo si tratti di argomento da affrontare in questo modo. Se questo Parlamento non riesce ad affrontare tale problema, lo farà il nuovo

Parlamento, non può farlo questo Governo con un decreto! Su una tale ipotesi non sono assolutamente d'accordo, se è questo il senso dell'accordo che è stato fatto.

Per quanto riguarda la questione della concessione, sembra quasi che lei sia particolarmente innamorato del Natale. Ci troviamo sempre a decidere sulle questioni più importanti in prossimità delle feste. È la seconda volta che accade che la Commissione non sia chiamata a decidere — perché questo ritengo accadrà — sul contratto di programma; infatti, non abbiamo ancora né discusso né deciso sul primo contratto, non sull'aggiornamento. Mi chiedo quindi cosa aspetti il ministro dei trasporti, che vuole sempre darsi un'immagine di efficienza, a fare approvare il parere dal CIPET ed a sottoporre la questione al Parlamento nei tempi previsti e possibili, perché si tratta di questione di non poco conto.

Nel contratto di programma non si tratta solo della riduzione del numero dei ferrovieri (vorrei poi anche capire quale sia il rapporto tra il numero dei prepensionamenti e l'entità dei finanziamenti), ma anche di quella dei treni, in particolare di quelli merci.

Per quanto riguarda la questione dell'alta velocità, vorrei sapere se il relativo piano finanziario è ancora quello precedente, perché dai giornali abbiamo appreso che le banche stanno facendo inchieste per verificare loro direttamente una situazione che non è più sotto controllo. Il Governo ha affermato che gli interessi sono pari a 5.500 miliardi: le banche dicono che sono 9.500, tant'è che quando il ministro del tesoro l'anno scorso decise di mettere una riga su 5.500 miliardi, l'amministratore delegato della TAV affermò, in maniera poco urbana, che il Governo faceva il furbo o era stupido. Oggi siamo al raddoppio della questione degli interessi, senza parlare del resto: in proposito l'accento ai « fastidi » è molto garbato, perché la questione è profondamente diversa. Penso a tutti gli interventi chiesti dal Ministero dell'ambiente e alla bocciatura dei nodi, in termini di elevazione dei costi del progetto. Per quanto riguarda gli aspetti fi-

nanziari, l'ipotesi è ancora quella precedente? Qual è la situazione circa i costi del progetto? Dobbiamo conoscere questi elementi, non possiamo votare, magari tra un giorno, nuovamente una ipotesi che non corrisponde alla realtà. Siamo infatti chiamati a votare qualcosa che sappiamo già non esistere.

Per quanto riguarda la concessione, vi è un punto che occorre chiarire. Mi riferisco alla questione del patrimonio: se non la si chiarisce davvero, accadrà quanto detto prima dal collega Pieroni. La valutazione del patrimonio viene fatta in termini formali, ma nel caso si verifichi la situazione prevista, il pagamento dovrà avvenire in termini reali. In questo senso ritengo che la questione del patrimonio, così come impostata nella concessione, possa dare adito a situazioni future assolutamente poco chiare. In ogni caso, va ancora specificato — anche questo è un elemento allarmante — la funzione di Metropolis e l'uso che si vuole fare delle aree delle ferrovie nelle città metropolitane. È un aspetto delicatissimo che non può essere affrontato come semplice problema di gestione di un'azienda. In proposito, occorrerebbe quindi che qualcuno desse i « fastidi » cui lei, signor ministro, ha accennato.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Onorevole Boghetta, ho usato il termine « fastidi » nel senso di preoccupazioni o, come si dice, tra virgolette.

UGO BOGHETTA. Si dovrebbe essere preoccupati di fare progetti che non hanno la valutazione d'impatto ambientale.

GIORDANO ANGELINI. Tralascio di accennare al destino per cui accade sempre che alla vigilia di Natale giungono al nostro esame atti fondamentali riguardanti le ferrovie, ripetendosi negli anni ...

MATTEO PIREDDA. Forse sanno che non credete al Natale!

GIORDANO ANGELINI. Ci crediamo e, nonostante questo, siamo disponibili a discutere sia il giorno di Natale sia quello della Befana!

Concordando con le puntuali osservazioni dei colleghi Pieroni e Boghetta, vorrei premettere che l'atto di concessione è questione cruciale. Tale atto è alla firma del ministro e, dato che il Parlamento ha approvato un anno fa, quasi all'unanimità, una risoluzione in cui si stabiliva che, a partire dall'atto di concessione, il Parlamento avrebbe espresso il proprio parere, chiedo al ministro a che punto siamo in proposito.

Noi riteniamo di avere non solo il diritto ma il dovere, come rappresentanti dei cittadini, di valutare l'atto di concessione che oggi riceviamo e di esprimere le nostre opinioni sui punti richiamati dai colleghi e probabilmente anche su altri che potranno risultare utili. Teniamo conto che si tratta di una concessione di settant'anni. La prossima settimana il Parlamento proseguirà i suoi lavori (il Senato si occuperà dei provvedimenti finanziari): il ministro è disponibile a discutere della materia in questa sede? Ho voluto porre innanzitutto tale questione perché su altri punti sono d'accordo con quanto ha detto il presidente.

Per quanto riguarda il contratto di programma, vi è il parere del CIPET? Possiamo averlo per l'inizio della settimana prossima e quindi discuterne? Se sarà necessario discuterne dopo Natale, lo faremo, ma riteniamo comunque che questi atti non possano avere corso se, su di essi, il Parlamento non si è espresso, così come del resto prevede la legge.

GIROLAMO LA PENNA. Nell'associarmi alla richiesta avanzata dai colleghi per una discussione su tale materia nella prossima settimana, vorrei rivolgere una domanda al ministro perché ritengo che potremo affrontare la discussione quando avremo la disponibilità dei documenti essenziali.

Il ministro questa mattina ha dichiarato che la delibera relativa alla riunione del CIPET del 30 novembre, nella quale è stato approvato il contratto di programma, è in corso di stesura. Quando sarà pronta? Vi saranno certamente osservazioni, anzi sembra che saranno moltissime. Il mini-

stro, inoltre, ha inserito un altro elemento quando ha affermato che dopo l'approvazione della legge finanziaria si provvederà ad elaborare un piano di dettagliamento. Di che si tratta? Sarà un elemento aggiuntivo al contratto di programma, per una sua migliore specificazione? Non vogliamo certo seguire tutte le fasi dell'amministrazione attiva ed il modo in cui i vari punti saranno dettagliati, ma se si tratta di configurare meglio la finalità dei singoli interventi, nelle varie fasce, sarebbe però opportuno che al momento della discussione potessimo disporre anche di questo elemento.

CARLO D'AMATO. A nome del gruppo socialista mi dichiaro d'accordo sulle valutazioni espresse dal collega Angelini, per cui non ripeto un intervento che condivido nella forma e nella sostanza.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Ho avuto conferma di quanto vi avevo detto: si tratta, in buona sostanza, delle allocazioni del contratto 1992; l'aggiornamento è pronto e dettagliato, ma non potrà essere formalmente consegnato fino a quando il disegno di legge finanziaria non avrà stabilito le cifre, perché l'aggiornamento nasce sulla base degli 8 mila miliardi, meno i 2.600 miliardi dell'alta velocità.

Quindi, il testo è già pronto ed è lo stesso che ho qui. Considerato che la delibera del CIPET dovrebbe giungere questa mattina, ritengo che in giornata o, al massimo, nella mattinata di domani, sarò in grado di farvi pervenire il tutto.

CESARE CURSI. Colgo l'occasione della presenza del ministro per svolgere, presumo anche a nome della Commissione, alcune osservazioni.

Personalmente e a nome dei colleghi esprimo il rammarico per non aver visto opportunamente difese in Commissione bilancio le osservazioni e le proposte avanzate dalla Commissione trasporti in sede di esame del disegno di legge finanziaria.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ero in Commissione bilancio, ma sono stato redarguito per la mia presenza!

CESARE CURSI. Direi che la Commissione trasporti ha compiuto un lavoro di pulizia totale lasciando i quattro o cinque punti che riteneva fondamentali all'interno della finanziaria. Sentiamo parlare oggi di CIPET perché tutti i gruppi parlamentari hanno presentato un emendamento affinché questo organismo restasse in vita. La battaglia combattuta e ancora da combattere, anche alla luce di ciò che sta accadendo al Ministero dei lavori pubblici, conferma, ancora una volta, che il CIPET deve essere mantenuto. Da questo punto di vista, quindi, sentir dire dal ministro Costa che parteciperà ad una riunione sui problemi della viabilità, significa mettere in dubbio il testo dell'originaria impostazione della legge, per la quale, in attesa dell'unificazione delle varie materie, della programmazione, della viabilità, eccetera, il CIPET restava in piedi. Il CIPET deve restare in piedi, ma questo va spiegato al Governo, perché altrimenti non compiremmo un'opera di programmazione seria e rigorosa all'interno di un settore delicato quale quello dei trasporti.

Sottolineo pertanto la necessità di riconfermare, convinto di interpretare il pensiero dell'intera Commissione, che ha presentato emendamenti in questo senso, questo tipo di impostazione, quella per cui il CIPET resti ciò che è. Non so se sia possibile farlo — presumo di sì — all'interno del disegno di legge collegato o della finanziaria stessa, così come, del resto, stiamo facendo stamattina per quanto riguarda il disegno di legge sulle capitanerie di porto, anch'esso scomparso nei meandri della Commissione bilancio, nonostante il testo sia stato approvato all'unanimità da questa Commissione. Devo dire, al riguardo, che a me sembra abbastanza ridicolo il fatto di dover adesso votare in aula un testo quando sappiamo che il Governo ci presenterà un altro disegno di legge, che è lo stesso del provvedimento collegato alla finanziaria che stiamo esaminando.

Ripeto, sul CIPET riconfermo questo tipo di impostazione, convinto di interpretare le posizioni di tutti i gruppi parlamentari.

Vi sono poi altri due problemi, che considero fondamentali. Sulla vicenda degli aeroporti, più volte abbiamo tutti evidenziato la necessità di approfondire la questione. Riconfermiamo anche in questa sede che non è possibile che in Italia ci siano soltanto due ispettori di volo. Tutti i gruppi parlamentari hanno chiesto la deroga dei contratti a termine per arrivare almeno a 20 ispettori di volo a livello nazionale. A prescindere dal fatto che le denunce dell'ANPAC sulla sicurezza dei voli siano giuste o meno, vi è anche un problema di organizzazione. Rivolgiamo quindi una raccomandazione al ministro affinché faccia il possibile per inserire nella finanziaria questa norma riguardante uno dei presupposti fondamentali per la sicurezza dei voli. Concludo qui le mie argomentazioni per quanto attiene alla parte finanziaria.

Dichiarandomi d'accordo sui dettagli del programma fornitici dal presidente, nonché sulle osservazioni del collega Angelini, vorrei svolgere qualche osservazione.

Per quanto riguarda l'Alitalia, vorremmo sapere quale sia il piano di ristrutturazione, perché abbiamo sentito prospettare il taglio di 1000 unità di lavoro ed abbiamo presenti le denunce dei piloti sulla situazione del trasporto aereo. Non sappiamo cosa l'ANAC stia facendo a proposito dell'attuazione delle misure di sicurezza. Ci sembra quindi opportuno, poiché il ministro lo ha preannunciato, che egli ci illustri il piano nei prossimi giorni.

Per ciò che attiene all'alta velocità, voglio ricordare, anche riallacciandomi ai problemi di carattere finanziario accennati dal collega Boghetta, che il 3 dicembre — se non erro — il Governo ha predisposto un decreto-legge in cui è prevista la copertura all'IRI, che aveva ormai « splafonato » rispetto al proprio capitale, per il consorzio IRICAP e alla TAV per le quote d'interesse. Non so se sia esattamente così perché l'ho letto sui giornali, ma presumi-

bilmente la notizia è vera; ciò vuol dire, probabilmente, che il Governo si è fatto anche carico di quanto diceva l'onorevole Boghetta.

Ritengo giuste le perplessità da quest'ultimo espresse, a proposito di Metropolis, nell'interrogazione che ha presentato nei giorni scorsi e che ho letto con molta attenzione. Sempre a proposito di Napoli, ho letto un'interrogazione, a firma di un altro collega, su cui credo che il ministro Costa dovrebbe prestare la dovuta e necessaria attenzione. Mi riferisco all'interrogazione del collega Parlato, il quale, in merito a Metropolis, fa nome e cognome di un assessore alle aree strategiche del comune di Napoli: risulterebbe, dall'interrogazione, che questi sia il responsabile delle strategie di Metropolis.

Poiché considero fondate le considerazioni espresse dall'onorevole Boghetta sulla vicenda di Metropolis, ritengo che anche su queste il ministro dovrebbe renderci conto nel corso del prossimo incontro.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, se il decreto-legge comprende quanto ci ha detto il ministro, personalmente esprimo il mio assenso, purché contenga realmente la copertura in termini finanziari (mi sembra infatti che le aziende siano ormai giunte al tracollo definitivo), nonché la parte riguardante il personale; non so come sarà possibile sostenere tale parte per quanto riguarda il finanziamento, ma ricordo che avevamo già previsto, trovandoci tutti d'accordo, di agire sugli ammortizzatori sociali. Se così è, ritengo sia possibile rinviare le questioni in oggetto ad un decreto-legge, che ovviamente esamineremo nell'ambito del Comitato ristretto che ha lavorato sul settore del trasporto pubblico locale.

Concludo qui il mio intervento perché ritengo che le osservazioni sulla concessione sia opportuno svolgerle in altra sede.

ROBERTO CASTELLI. Mi limiterò a porre al ministro soltanto due domande riguardanti l'alta velocità. Ho constatato

una sostanziale differenza di impostazione tra lei, signor ministro, ed il dottor Necci in ordine alla tratta Roma-Napoli. Sui giornali ho letto più volte che mentre lei intende avviare quanto prima i lavori, il dottor Necci non manifesta analoga intenzione, almeno fino a quando non saranno approvati i progetti relativi all'intera tratta Milano-Napoli. Su questo punto sarebbe opportuno che fossero fornite adeguate delucidazioni.

Dalla stampa abbiamo appreso che è stato raggiunto un accordo con la Francia per integrare il cosiddetto tratto orizzontale. Anche a tale riguardo, considerato che la suddetta linea sarebbe percorsa da un traforo (la cui realizzazione comporterebbe costi elevati e tempi lunghi), vorrei avere informazioni più precise.

RAFFAELE COSTA, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Mi riservo di fornire una risposta complessiva a tutti gli interrogativi posti questa mattina, precisando che su alcuni temi sarei in grado di fornire fin d'ora una risposta (penso alle domande relative al trasporto locale ed a quelle poste dall'onorevole Castelli) mentre per altri, di carattere strutturale, è necessaria un'ulteriore riflessione.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro. Resta inteso che, non appena saranno disponibili i documenti (a tale proposito ricordo che mancano ancora gli allegati, senza i quali è difficile discutere), concorderemo insieme una successiva occasione d'incontro.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

La seduta termina alle 10,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 14.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO