

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

60.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 APRILE 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.
Disegno e proposta di legge (Discussione e rinvio):	
Senatori Bernardi ed altri: Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4609)	3
Testa Antonio, <i>Presidente, Relatore</i>	3, 10, 11
Angelini Giordano	5, 7, 10, 11
Baghino Cesco Giulio	11
Lucchesi Pino	9, 10
Maccheroni Giacomo	8
Matteoli Altero	7

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,35.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno e della proposta di legge senatori Bernardi ed altri: Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4609).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno e della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Bernardi, Libertini, Picano, Visca, Mariotti, Coletta, Pagani, Ulianich, Visibelli e Pollice: « Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) », già approvati in un testo unificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta antimeridiana del 14 febbraio 1990.

Su questo provvedimento riferirò io stesso.

Onorevoli colleghi, arriva finalmente al nostro esame il problema del CIPET (Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto).

A quattro anni di distanza dall'approvazione del piano generale dei trasporti, avvenuta il 10 aprile 1986, nonostante il Parlamento avesse auspicato un'iniziativa contestuale del Governo volta a rendere operante fin dall'inizio il CIPET, solo ora per iniziativa parlamentare, seguita suc-

cessivamente da una proposta del Governo, siamo in grado di istituire il CIPET, inteso come organo di informazione, programmazione e coordinamento per la gestione della politica nel settore del trasporto.

Il CIPET, secondo l'articolo 1 della proposta di legge, è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, dal ministro del bilancio. In proposito, avremmo preferito che la delega fosse conferita al ministro dei trasporti, per sottolineare la preminenza della competenza funzionale rispetto a quella monetaria nella regolazione e programmazione della politica dei trasporti. Infatti, pur essendo evidente la rilevanza del fattore economico, all'interno di questo le scelte devono spettare a chi è titolare della competenza funzionale.

L'attuale indicazione, evidentemente, risente della mancata riforma dei ministeri che dovrebbe ricondurre (almeno questo è l'auspicio) ad un'unica competenza governativa la mobilità di persone e di merci, in qualunque modalità si esprima.

È evidente, infine, che solo in tal modo possono essere effettuate le scelte di priorità e di selettività degli interventi. In proposito, si pone il problema di riuscire a creare un centro governativo che rappresenti il punto di riferimento, a livello di programmazione e di indirizzo, delle scelte sulla mobilità. Riteniamo, infatti, che questo sia l'unico modo per avere una visione complessiva dell'insieme dei flussi di traffico e, conseguentemente, predisporre gli interventi più importanti. Si tratta, comunque, di una questione ancora aperta che ha influenzato anche la scelta, operata dalla propo-

sta di legge in esame, di conferire la presidenza del CIPET, in caso di delega da parte del Presidente del Consiglio, al ministro del bilancio anziché a quello dei trasporti.

La Camera si trova ora ad esaminare in seconda lettura un provvedimento già approvato dal Senato. Si tratta di una normativa essenziale per una nuova organizzazione della politica dei trasporti. Essa, inoltre, coincide con una rivisitazione ed un aggiornamento del piano generale dei trasporti. Infatti, una delle competenze proprie del CIPET sarà quella di provvedere, con scadenza triennale, all'aggiornamento del piano generale dei trasporti, che avverrà non tanto e non solo nell'ambito degli interventi che si riterranno preminenti, quanto con l'indicazione delle risorse (sia per la parte corrente sia per quella capitale) che si renderanno necessarie per attuare le linee di politica dei trasporti indicate, dando con ciò concretezza alle indicazioni formulate. In proposito, ritengo che la scelta di agnanciare le indicazioni di priorità e di programmazione all'entità delle risorse rappresenti un fatto positivo, anche perché finora si è verificata una totale distonia tra il piano generale dei trasporti e la politica effettivamente attuata nel settore.

Il CIPET esprimerà direttive in tutta la materia dei trasporti, raccordando le stesse nella sua programmazione alla programmazione economica generale. Esso, inoltre, fornirà direttive per gli schemi di convenzione connessi ai progetti integrati, rispettando le autonomie delle regioni e degli enti locali.

I piani ed i programmi in corso di realizzazione da parte delle amministrazioni sia regionali, sia locali, sia anche statali, nonché di ogni altro ente e società pubblica o a prevalente partecipazione pubblica, dovranno, secondo le direttive emesse, adeguarsi al piano generale dei trasporti e conseguentemente agli obiettivi specifici riguardanti i corridoi plurimodali, i sistemi strutturali ed organizzativi concernenti la rete dei trasporti,

gli interventi da adottare nei tessuti urbani e metropolitani ed i progetti integrati.

Il CIPET, inoltre, darà direttive per l'elaborazione e l'adeguamento dei piani regionali dei trasporti al piano generale.

Tutti gli enti pubblici statali, regionali e locali dovranno richiedere il parere obbligatorio sulla conformità di programmi generali e progetti di massima per gli interventi nel settore agli obiettivi del piano generale dei trasporti. Questo è il punto centrale della struttura normativa con cui viene istituito il CIPET.

Il parere obbligatorio dovrà essere dato, da parte di quest'ultimo, entro sessanta giorni, decorsi i quali il parere stesso sarà considerato espresso positivamente, in base al principio del silenzio-assenso e sarà data per acquisita la conformità del progetto, su cui è stato richiesto il parere, agli obiettivi del piano generale dei trasporti.

Il provvedimento legislativo in esame pone il problema di cosa accadrà qualora le direttive del CIPET, in conformità al piano generale dei trasporti dei diversi interventi territoriali, non siano rispettate; quando cioè si abbiano interventi in contrasto con gli obiettivi fissati.

La sanzione — uso questo termine, anche se non è il più appropriato, per sottolineare l'aspetto decisorio della procedura che si vuole istituire — è prevista dall'articolo 2, comma 4. Il parere contrario del CIPET comporta per i programmi, per i progetti di massima e per i piani attuativi l'impossibilità di essere finanziati a carico di bilanci pubblici. Credo si discuterà molto su questo punto e voglio precisare che non ha senso istituire un organo di coordinamento, programmazione e controllo di conformità dei vari interventi e, poi, non prevedere una qualche forma di costrizione affinché le direttive emesse nell'interesse generale siano osservate.

Se non venisse prevista una capacità cogente nel far osservare le direttive del CIPET, questo non diventerebbe un organo di guida nello sviluppo della poli-

tica dei trasporti nel nostro paese e nel recupero dei gravi ritardi settoriali, ma solo un centro produttore di parole — tante parole e tante carte — che lascerebbero il tempo che trovano senza alcuna reale possibilità di incidenza sulla realtà.

Operativamente il CIPET verrà dotato di un segretariato che funzionerà da supporto tecnico di assistenza e di istruttoria, oltreché di studio e di proposta nei vari settori di competenza.

L'Istituto superiore dei trasporti — ISTRAS — attraverso una convenzione potrà svolgere sempre più un ruolo di supporto nei programmi, negli studi e nell'elaborazione.

L'urgenza di far nascere il CIPET mi induce a chiedere l'esame rapido del provvedimento ai colleghi che certamente ne conoscono l'importanza e condividono la necessità di colmare al più presto la lacuna ancora esistente nel settore.

È inutile ricordare che tutti i progetti di legge sono migliorabili; io stesso ho osservato che l'impostazione del provvedimento al nostro esame soffre di una concezione di tipo restrittivo-monetario e dopo aver atteso anni prima che venisse istituito l'organo regolatore della politica della mobilità ci troviamo finalmente di fronte ad un'esigenza primaria che svolge un'azione restrittiva sotto il profilo economico.

Se tutto è perfettibile, se in special modo il rapporto fra amministrazione centrale ed autonomie locali verrà inquadrato nella giusta ottica, sicuramente il provvedimento all'ordine del giorno potrà essere esaminato con sollecitudine.

Poiché immagino che l'attenzione della maggior parte dei colleghi sarà puntata proprio sul rapporto fra amministrazione centrale ed autonomie locali, credo si possa osservare che non può esservi un organo di programmazione e di guida delle politiche che non imbrighi, o meglio non razionalizzi, la ripetitività delle scelte locali. Infatti, troppe volte ci siamo trovati di fronte a scelte operate a livello locale completamente avulse dalla linea generale seguita dall'amministrazione dello Stato. Se vogliamo, perciò, creare

un vero organo guida, dobbiamo fare in modo che esso si muova secondo interessi generali e che tutte le scelte a cascata della politica dei trasporti siano conseguenti, perché, se così non fosse, la parola trasporti sarebbe una parola evanescente di cui non c'è riscontro nella realtà.

La capacità cogente di dichiarare non finanziabili da parte dello Stato i progetti non conformi al piano generale dei trasporti forse riduce il potere delle autonomie locali, ma non riesco a vedere altre soluzioni. Infatti non saprei concepire un organo che non avesse la capacità di imporre le proprie scelte. Pertanto, se crediamo in un organo di questo tipo e lo riteniamo capace di svolgere un ruolo di programmazione e di guida nel rispetto delle scelte generali previste dal piano generale dei trasporti, dobbiamo affidargli un'effettiva possibilità di incidere sulle scelte operate a livello locale in modo da assicurare rigore e conformità alla politica dei trasporti.

Mi auguro che il provvedimento possa essere approvato in tempi brevi e che la Commissione, conscia della responsabilità di cui è investita, recuperi anche nei tempi le carenze dovute alla mancata istituzione del CIPET in seguito alla quale si rischierebbe di vanificare lo stesso ruolo del piano generale dei trasporti.

Se non vogliamo che nel momento in cui si procederà a riammodernare il piano rimangano questi vistosi « buchi », dobbiamo predisporre gli strumenti attraverso i quali tale organismo possa operare in maniera adeguata.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, onorevole ministro, dichiaro subito in tutta franchezza che ben difficilmente il gruppo comunista potrà consentire il prosieguo dell'esame in sede legislativa del provvedimento concernente l'istituzione del CIPET.

Come lei sa, signor presidente, da tempo sollecitiamo la riforma dei mini-

steri nell'ambito della quale dovrebbe essere istituito un unico ministero dei trasporti che funga da quadro di comando. Peraltro, lei stesso nella sua relazione ha detto che questo provvedimento « arriva finalmente » dopo una lunga attesa. Se ben ricordo, sono trascorsi quattro anni nel corso dei quali sono accadute tante « cose » fra cui, a proposito della necessità di operare alcune scelte, la riforma della Presidenza del Consiglio che, attraverso la legge n. 400 del 1988, ha affidato al Governo una delega proprio per la riforma dei ministeri. La maggioranza forse ha dimenticato che i termini di tale delega sono scaduti? Vale la pena di ricordare che essa riguardava anche la riforma dei ministeri dei trasporti e della marina mercantile.

In secondo luogo, siamo favorevoli a procedere rapidamente lungo un percorso di riforme istituzionali anche in questo settore. In proposito, avvertiamo l'esigenza di un quadro unico di comando e di un coordinamento della spesa in materia di trasporti.

Tuttavia, se si esamina con attenzione il « brutto » provvedimento (mi si consenta di usare questo termine) in discussione, si può constatarne come in esso non si proceda al coordinamento tra i ministeri, né tra le regioni ed i comuni, in quanto si coordina qualcos'altro.

Ho voluto ricordare ciò perché avverto i segnali (per non parlare di pericoli) di un'ulteriore svolta centralistica, proprio nel momento in cui quotidianamente si sollecita l'urgenza di una nuova legge sulle autonomie e riemerge ogni giorno il dibattito sul regionalismo, inteso come necessità vitale per la democrazia, nonché per la funzionalità della stessa amministrazione centrale del nostro paese.

Tornando alla prima questione che ho sollevato, desidero ribadire che si tratta di un problema molto delicato che investe un penetrante potere delle regioni, sulla base del ruolo ad esse attribuito dalla Costituzione e da leggi successive. In proposito, vorrei richiamare la norma prevista dal comma 4 dell'articolo 1 della proposta di legge in esame, in base al

quale « su invito del presidente possono altresì partecipare ai lavori del CIPET altri ministri interessati agli argomenti oggetto delle sedute. Possono essere chiamati ad intervenire per l'esame di argomenti di rispettivo interesse, senza diritto di voto, i presidenti delle regioni e i presidenti delle province autonome di Trento e Bolzano ». Si tratta, quindi, di una partecipazione soltanto eventuale da parte dei rappresentanti delle autonomie locali, a discrezione del presidente.

Ritengo che in tal modo non si proceda verso il riconoscimento dell'importanza del ruolo svolto dalle regioni. In proposito, pur non mettendo in dubbio la necessità di un piano nazionale, ritengo che, alla luce del provvedimento in esame, dovremmo confrontarci con molta chiarezza circa il senso da attribuire ad un piano nazionale nell'ambito di uno Stato articolato in regioni, province e comuni. Stamane, infatti, ho sentito improvvisamente richiamare (e ciò mi fa piacere) l'antico concetto della « programmazione », in ordine al quale, però, è necessario intenderci. In proposito, mi chiedo in che modo sia stata attuata la legge di accompagnamento relativa al trasporto pubblico, soprattutto per quanto riguarda i poteri autoritativi che la maggioranza ha voluto prevedere in quel provvedimento. Nessuno, tuttavia, è in grado di darmi una risposta in proposito, a cominciare da lei, signor presidente.

È necessario, pertanto, chiarire che cosa si intenda con il termine programmazione, soprattutto dopo che per molto tempo tale parola non è più stata usata e ritorna a proposito di una questione che non può essere considerata di dettaglio. Mi domando, infatti, che cosa significhi il fatto che non possono essere finanziate a carico dei bilanci di amministrazioni pubbliche le scelte, operate dalle regioni e dagli enti locali, che non concordino con gli obiettivi del piano generale dei trasporti. Da ciò deriverebbe, per esempio, che il piano dei trasporti del comune di Vicenza non può essere finanziato, senza il parere del CIPET, dallo stesso

comune di Vicenza? Questa è, infatti, l'impressione che ho ricavato dalla lettura del provvedimento in discussione, dal momento che anche i bilanci dei comuni rappresentano risorse pubbliche; conseguentemente, tali risorse non potranno essere impiegate senza il preventivo parere del CIPET.

Questo è, a mio avviso, il modo in cui deve essere letta la proposta di legge in esame, anche se sarei molto felice di essere smentito, soprattutto per lo spirito costruttivo che mi anima nel ricercare una soluzione ai problemi esistenti.

Mi domando, inoltre, sempre in rapporto al CIPET, che cosa si intenda per organo capace di imporre le proprie scelte. Nel nostro paese, infatti, abbiamo già fatto l'esperienza della programmazione per legge, peraltro senza molta fortuna. Successivamente, si è abbandonato qualsiasi disegno di programmazione fino al punto che oggi non si procede ad alcuna riforma, ma ci si limita a governare la situazione esistente avvalendosi della manovra creditizia e di altri strumenti.

Ribadisco, pertanto, le mie perplessità sul significato dell'istituzione di un organo teso alla programmazione ed in grado di imporre le proprie scelte. Infatti, se si fosse attuato il piano generale dei trasporti varato nel 1986, sarebbe stato possibile fin da allora effettuare scelte di programmazione.

L'interrogativo da porsi, quindi, è rappresentato dai motivi per i quali non sia stato ancora attuato tale piano.

ALTERO MATTEOLI. La verità è che la programmazione nel nostro paese non esiste.

GIORDANO ANGELINI. Comunque, gli enti locali non hanno frapposto alcun ostacolo all'attuazione del piano generale dei trasporti in materia ferroviaria.

Inoltre, nutro qualche perplessità circa il fatto di istituire per legge una struttura burocratica. Quest'ultima, comunque, deve essere la più qualificata possibile, avvalendosi di competenze e conoscenze al più alto livello.

La mia perplessità nasce dal fatto che per legge si istituisca una « cosa » (mi scuso per il termine fin troppo abusato in questo periodo) che operi anche attraverso convenzioni con l'ISTRA nonché, ove lo reputi opportuno, con singoli affidamenti, con istituti universitari specializzati nei diversi comparti del settore del trasporto. Si tratta di una previsione a mio avviso superflua, in quanto nessuna norma attualmente vigente impedisce ad ogni struttura ministeriale di avvalersi degli strumenti più opportuni per svolgere al meglio il proprio compito.

Mi sono limitato ad alcune osservazioni, augurandomi che sia possibile avviare un confronto al fine di apportare gli opportuni aggiustamenti ad un provvedimento che, nella sua attuale formulazione, non contribuisce a risolvere i problemi cui ci troviamo di fronte, ma anzi ne introduce di nuovi in un momento molto delicato della vita politica del nostro paese.

ALTERO MATTEOLI. Ritengo che il collega Angelini abbia centrato il problema principale da affrontare nel momento in cui ha fatto riferimento alla programmazione. Condivido, inoltre, la sua opinione circa l'esigenza di un quadro unico di comando nel settore dei trasporti.

La proposta di legge in esame, invece, produce un ulteriore « spezzettamento », creando notevoli equivoci, il principale dei quali (in questo senso condivido, sotto alcuni aspetti, le affermazioni del collega Angelini) nasce proprio dalla nostra Costituzione, che ha inteso decentrare la programmazione. Infatti, è lo stesso articolo 117 della Costituzione che di fatto impedisce alle regioni un'effettiva potestà di programmazione (del resto è una questione su cui da anni discutono i più esperti costituzionalisti).

L'equivoco dunque sta nel fatto che la Camera ha approvato un testo legislativo sulle autonomie locali — passato ora all'esame dell'altro ramo del Parlamento — il quale attribuisce poteri che le regioni, proprio perché prive della capacità di procedere alla programmazione, non pos-

sono esercitare. Con il nuovo provvedimento sono state istituite nuove province e nuove aree metropolitane penalizzando di fatto le regioni che, invece, necessitano di maggiori modifiche.

Anche il progetto di legge al nostro esame rientra in questo quadro, e la sua genericità lo dimostra. È sufficiente leggere l'articolo 1, comma 4, per rendersene conto. Infatti, viene usata un'espressione — « possono partecipare » — che presenta un senso di genericità circa gli scopi del provvedimento. Lo stesso vale per l'articolo 2, comma 2, che così recita: « In fase di predisposizione dei disegni di legge finanziaria e di bilancio il CIPET emana altresì direttive ai ministeri e alle aziende autonome con particolare riferimento alla determinazione delle voci concernenti interventi nel settore del trasporto ». A me sembra che l'espressione « emana direttive » sia ancora più frammentaria ed imprecisa di quella precedente, perché non viene data alcuna indicazione circa il tipo di direttive da emanare.

Fatte queste considerazioni, non mi rimane che sottolineare l'esigenza di un complessivo riesame del provvedimento e di una sua radicale modifica.

GIACOMO MACCHERONI. Nella relazione del presidente sono state messe in luce osservazioni di fondo dovute al fatto che la necessità di discutere questo provvedimento ci sollecita a ritornare su vecchi ed annosi temi relativi ad un settore tanto tormentato come quello dei trasporti, le cui carenze fondamentali abbiamo più volte individuato: in primo luogo, la mancanza, a livello ministeriale, di un quadro di comando organico in grado di evitare la dispersione delle scelte tra i diversi ministeri competenti nel settore dei trasporti. Tale mancanza contraddice l'esigenza di una visione programmata che indirizzi meglio le scelte ed il conseguente quadro degli investimenti e delle spese.

Non possiamo fare riferimento solo alla necessità di un piano generale della

programmazione, perché questa non può essere la soluzione fondamentale in quanto il termine « programmazione » sottintende molti concetti, compreso quello della difficoltà di rendere operativa la programmazione stessa. Forse l'occasione fornita dalla discussione di questo progetto di legge ci darà lo spunto per procedere ad un dibattito generale sui temi della programmazione dell'autonomia locale, ma forse proprio per questo la sede in cui ci troviamo non è quella più adatta perché non è da qui che nasceranno le soluzioni che andiamo cercando.

Il presidente al termine della sua relazione ha detto che il testo del provvedimento in esame è migliorabile. Ne convengo, perciò penso che dal dibattito dovremo trarre tutti gli elementi in grado di modificare il provvedimento tenendo contemporaneamente conto della sua urgenza. Anche il gruppo socialista consente sull'opportunità di mantenerne l'esame in sede legislativa, tanto più che si tratta di un provvedimento che arriva in ritardo e su cui tutti concordiamo. Dobbiamo perciò trovare soluzioni che non contraddicano all'urgenza da tutti riconosciuta.

Sono convinto anch'io che alcune modifiche debbano essere apportate al testo al nostro esame perché dal dibattito che è appena iniziato è emerso un rapporto più preciso tra decisioni, orientamenti, programmazioni a livello nazionale e compiti e funzioni del CIPET rispetto alle autonomie locali.

Si tratta di un tema spinoso su cui la Commissione trasporti è chiamata a pronunciarsi, anche considerando che l'ipotesi di rendere più stretti i termini burocratici può esplodere in seguito alle situazioni esistenti in molte regioni.

Più volte abbiamo constatato i notevoli ritardi che si manifestano nel settore dei trasporti, ritardi dovuti agli infiniti passaggi tra le diverse competenze che si tramutano in gravi perdite economiche. È necessario perciò trovare il giusto equilibrio fra le diverse esigenze.

Fatte salve le caratteristiche essenziali del provvedimento, il gruppo socialista è disponibile ad affrontarne in termini concreti ed operativi i punti chiave prendendo in esame eventuali proposte migliorative. Non siamo disposti ad inserire il tema dell'unificazione dei ministeri perché si tratta di un argomento di maggiore portata che non può essere legato al provvedimento in questione. Tuttavia, poiché riteniamo che sarebbe un risultato molto importante per l'intero settore dei trasporti, riteniamo che la Commissione debba avvalersi di tutti gli strumenti a sua disposizione per richiamare il Governo ai compiti che gli vengono affidati dalla legge.

Infine, ribadisco la necessità che si approvi il provvedimento in tempi rapidi.

PINO LUCCHESI. Intervengo molto brevemente, anche perché probabilmente la discussione sul provvedimento in esame non sarà semplice e conseguentemente saremo chiamati ad ulteriori momenti di riflessione.

Desidero, innanzitutto, precisare che abbiamo seguito da vicino, sia nell'ambito della Commissione sia nel corso di vari incontri inerenti ai problemi dei trasporti, la questione relativa alla costituzione del CIPET, di cui oggi siamo chiamati ad occuparci in maniera specifica.

D'altra parte, abbiamo già avuto modo di sottolineare in diverse occasioni la necessità di dare una prima risposta alle esigenze di coordinamento determinatesi a seguito dell'attuale situazione, in ordine alle quali ci stiamo muovendo con un certo ritardo. Tuttavia, non dobbiamo dimenticare che si tratta pur sempre di una risposta parziale e non risolutiva di tutti i problemi che affliggono il settore dei trasporti nel nostro paese e dei quali dovremo continuare ad occuparci nel prossimo futuro. Non possiamo, inoltre, dimenticare la lunga *querelle* tra i vari centri decisionali interessati, nella consapevolezza che il testo approvato dal Senato, sia pure con qualche elemento di

confusione, rappresenta sostanzialmente il risultato di un compromesso. In proposito, la mia opinione personale è che si tratti di un compromesso insoddisfacente (anche se mi rendo conto che a volte i compromessi, sebbene insoddisfacenti, devono essere accettati) tra le esigenze di varie strutture ministeriali, soprattutto in ordine al problema fondamentale per il coordinamento dell'attività del CIPET, che è rappresentato dalla presidenza.

In sostanza, si è determinata una situazione in base alla quale la presidenza sostanziale del CIPET spetta al ministro del bilancio, mentre le strutture del suddetto organo vengono allocate presso il Ministero dei trasporti.

Personalmente, sono tra coloro che continuano a ritenere che la politica dei trasporti nel nostro paese debba essere concentrata nell'ambito del Ministero dei trasporti. Inoltre, sarebbe opportuno superare antichi schemi e ricercare fino in fondo le ragioni per cui non si procede ad una revisione della situazione attuale nel senso di modificare strutture ministeriali sostanzialmente dispersive che non comportano alcuna razionalizzazione dei servizi, ma creano anzi una sempre maggiore confusione, anche per quanto riguarda la ricerca degli interlocutori cui rivolgersi.

Tra l'altro, è necessario riflettere attentamente sull'opportunità di mantenere in vita alcuni ministeri differenziati come, per esempio, quello della marina mercantile che si occupa di un segmento specifico del trasporto marittimo, determinando situazioni non sempre limpide.

Comunque, come emerge anche dalla relazione svolta dal presidente, l'istituzione del CIPET rappresenta un punto di arrivo importante e necessario, soprattutto in vista di un riequilibrio dei diversi comparti in cui si articola il settore dei trasporti. Si tratta, quindi, di una strada obbligata se non vogliamo porci in contrasto con le sollecitazioni più volte espresse circa l'esigenza di risolvere il più rapidamente possibile i problemi di tale

settore, anche se stiamo arrivando con grande ritardo ad un punto di approdo.

Certamente, il testo approvato dal Senato suscita alcune perplessità che probabilmente renderanno necessaria l'introduzione di alcuni aggiustamenti, anche sulla base delle linee di indirizzo più volte evidenziate in questa sede. Tuttavia, si dovrà procedere in tal senso non con la forma ricattatoria (l'onorevole Angelini mi consenta di usare questo termine) adottata dal gruppo comunista, il quale ha minacciato di ritirare il proprio assenso all'esame del provvedimento da parte della nostra Commissione in sede legislativa. Naturalmente, nell'usare il termine « ricattatoria », intendevo riferirmi esclusivamente ad una terminologia politica.

GIORDANO ANGELINI. Avvalersi del regolamento non rappresenta un ricatto.

PRESIDENTE. In effetti, il termine ricatto potrebbe non essere opportuno; si tratta, comunque, di una condizione risolutiva da cui, tuttavia, conseguono gli stessi effetti.

PINO LUCCHESI. Ritengo, comunque, che si debbano apportare alcuni correttivi al provvedimento in esame, sulla base di un rapporto di collaborazione e seguendo le linee già tracciate in precedenza dalla Commissione. In particolare, appare opportuna una migliore disciplina del rapporto tra il CIPET ed il sistema delle autonomie locali. In proposito, il gruppo della democrazia cristiana, rifacendosi alla sua stessa storia, considera questo un elemento determinante da valutare con grande raziocinio ed attenzione affinché, pur senza introdurre novità stravolgenti, le responsabilità di ognuno vengano disciplinate nella maniera più equilibrata possibile.

Un'altra preoccupazione che emerge dal testo in esame (sulla quale si soffermeranno anche altri colleghi appartenenti al gruppo della democrazia cristiana) è

rappresentata dalla necessità di evitare che il provvedimento, nella formulazione adottata dal Senato, porti a conseguire paradossalmente risultati diversi da quelli auspicabili: mi riferisco, per esempio, alla possibile formazione di una sovrastruttura che finisca sostanzialmente per sottrarre capacità decisionali al livello di responsabilità politica, che a nostro avviso è rappresentato dal Ministero dei trasporti.

Si tratta di una preoccupazione da cui deriva la necessità di pervenire ad una migliore formulazione del provvedimento in esame rispetto al testo approvato dal Senato.

In questa fase, inoltre, avremo una « ghiotta occasione » per continuare ad affrontare le tematiche in discussione: mi riferisco alla conferenza nazionale sui trasporti, in programma nei prossimi giorni in vista della revisione del piano generale del settore.

Ci troviamo, quindi, nella necessità di adottare decisioni tempestive, per non deludere le aspettative più volte espresse, e conseguire nello stesso tempo risultati soddisfacenti.

Poiché già dall'inizio della discussione sono emerse numerose problematiche che meritano un approfondimento da parte di tutta la Commissione, ritengo che non sia utile concludere oggi la discussione generale, tanto più che i risultati cui perverrà la prossima conferenza nazionale sui trasporti potranno rappresentare un utile ed importante motivo di riflessione per l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Poiché è emersa l'esigenza di apportare alcune modifiche al testo al nostro esame, penso che ciò possa avvenire direttamente in Commissione. Infatti, disponendo già di un testo base — il testo unificato approvato dalla VIII Commissione del Senato — non ritengo sia il caso di procedere alla nomina di un comitato ristretto.

Convengo con l'onorevole Lucchesi circa l'opportunità di non chiudere oggi la discussione sulle linee generali.

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 APRILE 1990

GIORDANO ANGELINI. Comprendo i motivi per cui il presidente non ritiene opportuno procedere alla costituzione di un comitato ristretto; tuttavia, sarebbe utile che si creasse un gruppo informale di lavoro.

PRESIDENTE. Nella mia qualità di relatore sono a disposizione di tutti i gruppi per studiare le modifiche da apportare al testo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo che della eventualità di nominare un comitato ristretto si debba discutere solo al termine della discussione sulle linee generali, cioè quando ciascun gruppo avrà manifestato chiaramente le proprie posizioni.

PRESIDENTE. Considerata l'imminenza di votazioni in Assemblea, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,20.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 26 aprile 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO