

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 GENNAIO 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

La seduta comincia alle 9,50.

Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato del trasporto pubblico locale, in vista della ristrutturazione del settore e della riforma della legge 10 aprile 1981, n. 151.

Do subito la parola al ministro per la sua relazione introduttiva, avvertendo i colleghi che tra circa un'ora saremo costretti a terminare i nostri lavori a causa di concomitanti votazioni in Assemblea.

GIANCARLO TESINI, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Ringrazio il presidente e la Commissione per aver deliberato un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, tema sul quale il Governo si appresta a presentare un disegno di legge di riforma dell'attuale normativa. Mi limiterò ad un quadro di riferimento degli aspetti più gravi della crisi nella quale versa il settore, ritenendo più utile esporre alla Commissione i punti qualificanti e le linee portanti del disegno di legge che il Governo sta predisponendo. In questi giorni stiamo sviluppando un confronto proprio su questi temi: ieri ci siamo incontrati con le organizzazioni sindacali, oggi ascolteremo alcuni assessori regionali ed in particolare il presidente che nell'ambito della Conferenza Stato-regioni ha la responsabilità del settore dei trasporti e nei prossimi giorni vedremo i rappresentanti dell'ANCI, dell'UPI e della Federtrasporti. Conto per-

tanto di presentare entro un mese in Consiglio dei ministri e poi in Parlamento il disegno di legge.

Non credo si debbano spendere molte parole per quel che riguarda l'analisi della situazione di crisi del settore; mi limiterò pertanto ad evidenziare due elementi di fondo di tale crisi, il primo dei quali riguarda la qualità del servizio che certamente oggi è insoddisfacente per l'utenza. Vi è quindi il rischio che, a fronte della volontà, da tutti ribadita, di privilegiare il ricorso al servizio pubblico rispetto all'uso del mezzo privato, si debba registrare invece una progressiva diminuzione degli utenti del servizio pubblico e ciò impedirebbe anche quella ripartizione che ci si propone di realizzare nel campo del trasporto pubblico.

Questo aspetto è dimostrato sia dalla bassa velocità commerciale dei servizi – particolarmente di quelli urbani – e soprattutto dalla continua perdita di utenza: tra il 1985 ed il 1990 la diminuzione dei viaggiatori (in termini di chilometri trasportati) è stata pari al 25 per cento in ambito urbano ed al 12 per cento in quello extraurbano. Si tratta del primo aspetto da valutare.

Il secondo elemento di fondo è rappresentato dalla situazione economico-finanziaria del settore, che è ormai al limite del collasso. Come è noto, i debiti accumulati dalle aziende negli ultimi anni hanno superato al 31 dicembre la soglia dei 10 mila miliardi (probabilmente siamo più vicini agli 11 mila miliardi), situazione questa destinata ad aggravarsi ulteriormente fino al punto che, se non si interverrà con un' incisiva azione di risana-

mento, verrà messa in discussione, soprattutto in alcune città, la stessa possibilità di assicurare il servizio.

Quando in sede di Consiglio dei ministri discutemmo la legge finanziaria, si assunse l'impegno di accelerare i tempi di una riforma generale del trasporto pubblico locale; nell'immediato furono reperiti 400 miliardi sui finanziamenti relativi al 1992 e circa 250 miliardi sulla legge finanziaria per il 1993, stanziamenti questi che costituiscono l'impegno finanziario di un decreto all'esame del Parlamento che dovrebbe rappresentare il provvedimento « ponte » con cui saldare l'attuale situazione con quella a regime che si realizzerà con la riforma.

Non sto a spendere molte parole sul dubbio — che io stesso nutro — che la disponibilità esistente sia inadeguata, in questa fase « ponte », rispetto alla situazione in cui versano molte aziende del trasporto pubblico locale; allo stato delle cose quella che ho ricordato è l'unica disponibilità che abbiamo e si tratta quindi di verificare in concreto se possa essere o meno soddisfacente.

Il tema di oggi riguarda però le linee di una nuova legge per il settore al nostro esame. Tra gli obiettivi di fondo di tale normativa vi è, in primo luogo, la definizione di una nuova organizzazione complessiva del trasporto pubblico locale che stabilisca con chiarezza le condizioni per assicurare al servizio una gestione efficiente ed economicamente sana.

Il secondo obiettivo è quello di predisporre un piano di risanamento del settore attraverso l'estinzione dei debiti pregressi e l'eliminazione degli esuberi di personale, in modo da non far gravare sulla nuova organizzazione l'inefficienza del passato.

Queste sono le finalità che si propone il disegno di legge che stiamo predisponendo e quelli che illustrerò sono, in sintesi, i contenuti di quella normativa in vista del conseguimento degli obiettivi indicati.

Tale normativa è profondamente innovativa — non si tratta quindi di un provvedimento di semplice razionalizzazione dell'esistente — proprio a partire dallo stesso concetto di trasporto pubblico locale

che fu appunto alla base della legge n. 151 del 1981. Un primo punto qualificante della nuova normativa è rappresentato appunto dalla definizione del trasporto pubblico locale che comprende un insieme dei servizi di trasporto offerti per il soddisfacimento della domanda di mobilità locale. Riteniamo che questa sia una condizione per poter arrivare ad una programmazione dei trasporti locali effettivamente unitaria e che quindi elimini ogni tipo di sovrapposizione e di duplicazione, soprattutto tra servizi stradali e ferroviari. Come sapete, è in corso una polemica sulle ragioni per le quali si tiene aperta una linea ferroviaria e ci si chiede se non sarebbe più comodo e conveniente prevedere un servizio di autobus (o viceversa). Vi è quindi la necessità di arrivare ad una concezione unitaria del servizio pubblico locale, che si svolga su strada o su rotaie.

Dunque i trasporti pubblici locali non saranno più soltanto quelli urbani e le autolinee regionali — come, in sostanza, dettava la citata legge n. 151 — ma anche i servizi di trasporto ferroviario, siano essi delle Ferrovie dello Stato, in concessione od in gestione governativa.

Dal momento in cui si è aperto alla Camera un dibattito sulle mozioni relative all'alta velocità, mi sembra che ciò assuma un suo significato, perché la volontà del Governo è quella di raccordare il piano di riordino ferroviario nazionale con i piani di riordino regionali, con un coinvolgimento diretto non solo delle regioni e degli enti locali, ma anche delle stesse Ferrovie dello Stato. Quindi, nessuna decisione unilaterale sarà assunta da parte delle Ferrovie in ordine alle operazioni di taglio dei cosiddetti « rami secchi »; eventualmente le scelte saranno adottate all'interno dei piani regionali che vedono, appunto, una responsabilità diretta e primaria delle regioni.

Il secondo punto qualificante del provvedimento è l'unificazione allo stesso livello di governo delle responsabilità di programmazione e di quelle finanziarie. In passato il programma dei servizi era di competenza delle regioni, mentre la quantificazione delle risorse finanziarie dispo-

nibili per il settore era di competenza dello Stato (attraverso il Fondo nazionale trasporti); questa divisione ha creato una sorta di « minuetto », per cui le regioni protestavano nei confronti dello Stato, il quale a sua volta scaricava ogni responsabilità sulle regioni stesse. La verità è che la distinzione delle competenze di fatto deresponsabilizzava tutti, lo Stato e le regioni.

Il superamento di questa situazione deve quindi portare all'unificazione delle responsabilità di programmazione e finanziarie a livello di governo regionale, scelta per altro che è stata già fatta in sede di legge finanziaria per il 1993 trasferendo al Fondo unico regionale le risorse previste nel Fondo nazionale trasporti.

In base a tale unificazione delle responsabilità, le regioni dovranno programmare la quantità e la qualità dei servizi di trasporto pubblico sulla base delle risorse finanziarie che saranno effettivamente disponibili.

Un ulteriore punto qualificante è dato dalla netta separazione dei ruoli e dei compiti degli enti di governo e delle società di gestione.

Il settore del trasporto pubblico locale dovrà essere organizzato su due poli nettamente distinti: da un lato l'ente di governo che predispone i piani di trasporto ed i programmi dei servizi, reperisce e gestisce le risorse finanziarie, affida alle società la gestione dei servizi contrattandone preventivamente il costo, controlla la quantità e la qualità dei servizi effettivamente resi; dall'altro lato le società di gestione che effettuano il servizio richiesto dall'ente di governo, avendo certezza delle risorse finanziarie ed organizzandosi quindi su basi di imprenditorialità e di efficienza.

Gli enti di governo sono la regione (o per sua delega le province) per i servizi extraurbani, i comuni per i servizi urbani e, eventualmente, — ne parlerò dopo in quanto offerta come ipotesi nella legge — un'apposita autorità per le grandi aree metropolitane.

Le società di gestione dovranno essere quelle previste nella legge n. 142 del 1990 sull'ordinamento delle autonomie locali e, segnatamente, le aziende speciali o le società per azioni.

L'intero provvedimento è comunque costruito con il carattere di una grande flessibilità; si offrono le opzioni, dopo di che le regioni e gli enti locali opereranno la scelta per la forma giuridica all'interno di quelle previste dalla legge n. 142.

Il disegno di legge presenta a questo proposito una norma che impedisce la costituzione di società o raggruppamenti societari che possano configurare forme di monopolio a livello nazionale.

Ho prima accennato all'ipotesi di costituzione di un'autorità per i trasporti metropolitani nelle grandi aree metropolitane.

I problemi del trasporto pubblico locale, indicati in premessa, presentano aspetti di particolare e straordinaria gravità soprattutto nelle grandi aree metropolitane, dove la qualità del servizio tocca in molti casi i livelli più bassi e la velocità commerciale raggiunge punti tali che, come si leggeva in questi giorni su qualche giornale, diventa conveniente muoversi a piedi se la distanza non è molta; penso, per esempio, a Napoli...

BERARDINO IMPEGNO. A Napoli è difficile andare anche a piedi !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* D'altra parte occorre tener presente che nelle grandi aree metropolitane si raggiunge il più alto livello di indebitamento: circa il 70 per cento degli 11 mila miliardi è imputabile al trasporto in tali aree. Esse per molti aspetti si differenziano rispetto ai problemi che debbono affrontare le altre città.

Si prevede quindi per le dodici aree individuate dalla legge n. 142 la possibilità di introdurre questa autorità sulla base di una serie di considerazioni. Basti pensare alla congestione del traffico, alla promiscuità con quello automobilistico privato, ai problemi aperti anche rispetto alle esi-

genze di offrire corsie preferenziali ai mezzi pubblici; sappiamo che in alcune grandi città, queste ultime, pur essendo previste, non sono assolutamente rispettate. Le aziende pubbliche di trasporto sopportano costi molto forti, in gran parte determinati dalla circolazione privata. Tutti questi problemi non possono essere affrontati e risolti senza una gestione unitaria della mobilità, affidando ad un unico organismo il ruolo di ente di governo sia dei servizi di trasporto pubblico sia dell'organizzazione della circolazione stradale.

Di qui l'esigenza, in attesa che vengano attuate le aree metropolitane di cui alla citata legge n. 142 del 1990, di questo nuovo organismo di governo – l'autorità per i trasporti metropolitani – che sovrintenda alla mobilità tutta e, attraverso un'adeguata politica di tariffazione della circolazione e della sosta, reperisca ulteriori risorse finanziarie da utilizzare direttamente a favore di tutto il sistema di trasporto.

Qui si crea un delicato problema di rapporto con l'amministrazione comunale, con le strutture amministrative e gli assessorati. Vorrei fosse chiaro che il concetto affermato nel disegno di legge è lo stesso presente nella legge sui porti con l'introduzione dell'autorità portuale, nonché nell'emananda legge di riforma del trasporto aereo con l'autorità aeroportuale: quello di un organo di governo, di un regolatore, non di un gestore. Così come nel caso dell'autorità portuale sottraiamo alla presenza pubblica la competenza della gestione dei servizi, anche l'autorità per i trasporti metropolitani non deve interferire nella gestione, che oggi rientra nelle competenze di altra natura.

Altro punto fondamentale e qualificante del provvedimento è la definizione a livello regionale delle risorse finanziarie disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale.

Quali saranno queste risorse? Evidentemente, se trasferiamo le competenze finanziarie, dobbiamo mettere le regioni nelle condizioni di disporre dei mezzi necessari per gestire le nuove responsabi-

lità. Tali risorse saranno costituite dai trasferimenti dello Stato provenienti dal soppresso Fondo nazionale trasporti – il cui valore ogni anno dovrà essere indicizzato – ...

GIANNI WILMER RONZANI. La quota parte del fondo di ripiano sarà trasferita alle regioni.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Una quota di risorse nazionali verrà trasferita alle regioni.

Tra le risorse disponibili, inoltre, verranno ricomprese tutte quelle provenienti dai trasferimenti dello Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato e quelli relativi all'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa. Tali trasferimenti – ed in particolare il primo, molto importante perché recepisce una richiesta della maggioranza delle regioni – non dovranno più avvenire secondo la ripartizione basata sul criterio della spesa storica... Ha sentito, onorevole Angelini?

GIORDANO ANGELINI. Mi scusi, signor ministro, ma l'onorevole sottosegretario mi stava dicendo una cosa.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. So che l'onorevole Angelini è sempre stato un convinto sostenitore della necessità del superamento del criterio della spesa storica. Stavo dicendo che tutti questi trasferimenti, ed in particolare il primo, non dovranno avvenire più secondo la ripartizione fra le regioni basata sul criterio della spesa storica, bensì sul criterio – che sarà definito, a seguito di opportune intese, da tutti i soggetti interessati – della quantità e qualità dei servizi prodotti ed effettivamente venduti. Ai suddetti trasferimenti vanno aggiunte le entrate regionali derivanti innanzitutto dall'applicazione del principio dell'autonomia impositiva (oggi il Governo riconsegna questo potere impositivo, che quindi dovrà essere utilizzato anche per il soddisfacimento delle spese

per il trasporto): pertanto ciascuna regione dovrà fare ricorso a questo strumento in funzione della maggior quantità dei servizi che intende assicurare alla propria popolazione ed al proprio territorio rispetto alla quantità consentita dai trasferimenti dello Stato.

Infine – questo è un aspetto estremamente delicato e complesso – le tariffe dovranno essere di entità tale da assicurare nel tempo un grado di copertura dei costi decisamente maggiore dell'attuale. Oggi attraverso le tariffe si copre il 25 per cento del costo del trasporto locale, quando la media europea è sul 45-50 per cento. Tutti sappiamo che il trasporto in Italia costa mediamente un 30 per cento in meno; è quindi evidente che si porrà un problema di adeguamento. Quando affermiamo questo non intendiamo cancellare l'esigenza della tutela delle fasce sociali più deboli; tuttavia questo problema dovrà essere affrontato e risolto nel momento in cui si definirà, attraverso i contratti di servizio, l'acquisto da parte degli enti locali di determinati servizi. Faccio un esempio, senza polemiche verso il passato perché non fu solo la città di Bologna a compiere la scelta di far viaggiare tutti gratuitamente in autobus...

GIORDANO ANGELINI. E a Ravenna no !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. A Ravenna no. Fu compiuta una scelta giustificandola con l'esigenza di tutelare le fasce più deboli della popolazione; in realtà, neanche Gianni Agnelli avrebbe pagato il biglietto se avesse voluto utilizzare il mezzo di trasporto pubblico. Non si tratta di ignorare o non voler tutelare le esigenze, ma di soddisfarle in un modo diverso. È un problema certamente delicato, che richiede l'adozione di criteri molto precisi.

Si prevede che le tariffe dovranno essere uguali per tutti i modi di trasporto e che dovranno essere strutturate al fine di consentire l'uso integrato delle diverse modalità di trasporto. Le tariffe saranno de-

terminate dalle regioni, dai comuni, dall'autorità per i trasporti metropolitani, ciascuno per i servizi di propria competenza, ed i relativi introiti affluiranno direttamente alle società di gestione. Pertanto, l'entità complessiva delle risorse finanziarie, al netto degli introiti tariffari, dovrà essere quantificata dalle regioni preventivamente ogni anno e ripartita, sempre preventivamente, fra i servizi di trasporto extraurbani, quelli urbani e, laddove esistenti, i servizi di trasporto metropolitano. Ovviamente i comuni e le autorità metropolitane possono integrare tali trasferimenti dalla propria regione con ulteriori entrate autonome.

L'ultimo punto qualificante è la definizione dei nuovi rapporti tra gli enti di governo e le società di gestione: gli enti di governo già richiamati (regioni, comuni ed autorità metropolitane) affidano in concessione la gestione dei servizi di trasporto pubblico al miglior offerente secondo la forma dell'asta pubblica. I rapporti fra gli enti di governo e le società di gestione sono regolati, come ho già detto, dai contratti di servizio, nei quali sono indicati i programmi di esercizio da svolgere e le risorse finanziarie ad essi destinate. Gli enti di governo possono stipulare contratti nella misura resa possibile dalle risorse disponibili; i contratti per i quali non è assicurata la corrispondenza fra oneri e risorse disponibile sono nulli.

Il disegno di legge sostituisce quindi a quello che, secondo il nostro giudizio, è un deleterio metodo di ripiano dei disavanzi a piè di lista, che ha recato tanti guai a questo settore, il metodo della contrattazione preventiva in base alle risorse disponibili ed ai costi dichiarati. I costi contrattati del servizio debbono comprendere anche gli oneri per ammortamenti ed interessi del materiale rotabile in misura necessaria ad assicurare un parco veicoli adeguato per efficienza, qualità e sicurezza. È evidente che si pone il delicato problema del rapporto fra il costo di esercizio e l'investimento; la legge pone solo le premesse di un discorso che dovrà essere successivamente analizzato ed affrontato nel concreto.

Detto questo sul piano della nuova organizzazione, in relazione all'altro obiettivo, che è quello che urge maggiormente, cioè come procedere al risanamento dei debiti, pari a 11 mila miliardi, del trasporto pubblico locale, la volontà del Governo è di ripetere l'operazione che si è fatta per le ferrovie e che si sta compiendo per i porti. Le nuove società incaricate della gestione dei servizi debbono, cioè, partire ripulite o, per lo meno, non gravate in modo tale da essere condizionate nella gestione del nuovo regime. Si prevedono quindi interventi di risanamento, che riguardano la definizione di un piano di ammortamento del debito pregresso e di un piano per la produttività delle aziende finalizzato anche all'eliminazione degli esuberanti di personale. Non possiamo infatti ignorare che, soprattutto nelle maggiori città, vi è una serie di grandi aziende che registrano una certa eccedenza nel rapporto aziendale. Sono queste le due condizioni necessarie affinché la nuova organizzazione possa nascere non gravata dai vincoli preesistenti, che costituirebbero un ostacolo insormontabile per una gestione basata su criteri di efficienza ed economicità. Teniamo presente che, a parte i 650 miliardi di cui al provvedimento « ponte » attualmente all'esame della Commissione, la legge finanziaria per il 1993 non prevede altre disponibilità; questi piani, quindi, potranno essere avviati solo a partire dal 1994 e dovranno inoltre essere definiti e concordati con altri dicasteri: in particolare, da parte del Ministero dei trasporti si è già avviato un discorso con il dicastero del tesoro per verificare quali siano i meccanismi e gli impegni che potranno essere definiti nella prossima legge finanziaria. Comunque, l'orientamento del ministro dei trasporti è quello di confermare nell'attuazione di questi piani l'assunzione a carico del bilancio dello Stato del 65 per cento degli impegni, secondo quanto era stato deliberato già in precedenza.

ELIO MENSURATI. Ed il restante 35 per cento ?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercan-*

tile. Si tratterà di vedere come procedere attraverso l'accensione di mutui. Oggi non sono venuto in questa sede per illustrarvi il provvedimento nei suoi articoli, che sono ancora oggetto di una trattativa con il Ministero del tesoro. Vedremo di trovare una soluzione praticabile. Come ho detto, l'obiettivo è quello di assicurare alle nuove aziende le condizioni per poter marciare senza ...

ELIO MENSURATI. Senza produrre deficit, ma anche senza accollarsi una parte di quello pregresso !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Adesso però si tratta di stabilire i meccanismi attraverso i quali procedere. Ho parlato del 65 per cento degli impegni perché questa era una scelta compiuta dal Governo in precedenza che credo debba essere rispettata.

In merito al piano di produttività si pone poi un altro delicato problema — aspetto questo che verrà precisato nel provvedimento che andremo a definire — che è quello della possibilità di ricorrere a tutti gli ammortizzatori sociali che consentano di compiere un'operazione di rientro.

Come ho detto anche ieri ai sindacati, senza voler fare polemiche, quando una nave traghetto che assicura il collegamento con la Sardegna viaggia con 15 passeggeri a bordo pur avendo un personale sufficiente a portarne mille, è evidente che si creano certe situazioni... Nutro il massimo rispetto per i problemi sociali, ma non si può operare secondo criteri di economicità avendo a che fare con gestioni di questo tipo. È evidente quindi che esiste un problema che deve essere affrontato.

GIORDANO ANGELINI. Lo diremo a Piredda !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Mi scuso per la lunghezza della mia esposizione, ma ho voluto anticipare alla Commissione le linee portanti di un provvedimento che, lo ripeto, non può essere

considerato di razionalizzazione dell'esistente. Il Governo intende sottoporre al Parlamento un provvedimento che riscuota già un certo grado di consenso e questa è la ragione del dibattito che abbiamo aperto in questi giorni con i sindacati e con le associazioni, che dovrà culminare, in sede di Conferenza Stato-regioni, in un confronto con le regioni stesse.

È intenzione del Governo portare a termine tali scambi nel più breve tempo possibile, per poter giungere alla presentazione di un disegno di legge che ritengo possa anche aiutare le aziende del trasporto pubblico locale a comprendere meglio quali siano i problemi da affrontare e risolvere nella fase « ponte » e quindi a capire meglio come realizzare, sulla base delle scarse disponibilità esistenti, la saldatura tra un periodo di così grave emergenza ed una situazione a regime che possa consentire il risanamento del settore e la ripresa del suo sviluppo.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare il ministro Tesini per averci illustrato le linee generali lungo le quali il Governo intende muoversi per giungere ad un nuovo assetto del trasporto locale.

Come il ministro ha sottolineato, su tali linee il Governo si propone di attivare una serie di confronti con altri soggetti istituzionali e con diversi interlocutori, nella speranza di pervenire all'approvazione di un provvedimento che possa già raccogliere un certo consenso. Credo che ciò sia positivo purché ci porti in tempi molto rapidi alla definizione di un provvedimento; proprio in questa Commissione abbiamo avuto modo, infatti, di registrare come, in assenza di una normativa di carattere generale, diventi difficile predisporre anche i cosiddetti provvedimenti « tampone ». Siamo ancora fermi su un decreto-legge e credo che questo abbia convinto tutti che si possono attivare provvedimenti di emergenza se è definito il quadro all'interno del quale tali provvedimenti vanno a collocarsi.

Questa ed altre ragioni hanno consigliato alla Commissione di avviare un'indagine conoscitiva; vogliono infatti concor-

rere anche noi a riportare razionalità in un settore che oggi chiede con forza un provvedimento in grado di disciplinare meglio tutta la materia.

Abbiamo preferito, di intesa con il relatore, onorevole Mensurati – al quale poi chiederò consiglio sulle modalità con cui procedere nel corso delle previste audizioni – avviare l'indagine conoscitiva ascoltando il ministro Tesini, il quale è certamente il principale interlocutore in materia. Dall'esposizione del ministro è emerso chiaramente come a far decollare un progetto di riforma contribuisca una serie di altri interlocutori istituzionali, a partire ovviamente dal ministro del tesoro, il quale non gioca certo un ruolo secondario, come nei mesi scorsi tutti abbiamo sperimentato sulla nostra pelle.

Ovviamente, nel portare avanti l'indagine conoscitiva, cercheremo di attivarci per razionalizzare un settore nel quale operano interlocutori che si collocano a livello governativo, regionale e locale. Ciò senza mai dimenticare che nel comparto del trasporto pubblico locale, anche nella nuova visione di una gestione unitaria di tutto il trasporto, si collocano soggetti pubblici ma anche privati.

Cercheremo allora di attivarci perché, come abbiamo chiarito quando abbiamo deliberato di avviare questa indagine conoscitiva, il nostro obiettivo non voleva essere solo quello di fotografare la realtà (come solitamente avviene nel corso delle indagini conoscitive), ma anche quello di concorrere a far emergere una linea di tendenza. Dato che il Governo sta procedendo ad una serie di consultazioni per presentare in Parlamento un provvedimento più o meno definito, anche la Commissione trasporti della Camera vuole arrivare a questo confronto con una serie di elementi acquisiti nel corso dell'indagine.

A partire dalla prossima settimana concorderemo all'interno dell'ufficio di presidenza il modo in cui articolare le successive audizioni. A conclusione dei nostri lavori inviteremo di nuovo il ministro Tesini o per avviare l'esame del provvedimento – prendiamo dunque atto del suo annuncio secondo cui entro un mese il

testo sarà presentato alle Camere (la speranza anche per noi è sempre l'ultima a morire) – o per tentare di pervenire ad una conclusione attraverso un ulteriore confronto.

Senza volermi addentrare nel merito di una relazione certamente stimolante per i suoi molteplici profili innovativi, prego il ministro di consegnarla alla Commissione.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ho già provveduto in tal senso. La relazione comprende anche una parte descrittiva dell'articolato, dal momento che non sempre si riesce a garantire la riservatezza.

PRESIDENTE. La parte riguardante l'articolato può essere anche stralciata. In ogni caso, saremmo gli ultimi ad acquisirlo, come sempre!

GIORDANO ANGELINI. Sono già in possesso dell'articolato, ma non l'ho avuto da fonti parlamentari.

PRESIDENTE. Basta avere qualche amicizia nel settore sindacale per acquisire tutti i documenti governativi. Tuttavia, dal momento che siamo sempre gli ultimi e così si vuole che sia, il ministro può stralciare la parte riguardante l'articolato.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Nel documento che consegnerò alla Commissione l'articolato è già descritto, comunque ve ne farò avere copia.

PRESIDENTE. A noi interessa la relazione del ministro perché venga acquisita agli atti e possa essere utilizzata nelle successive discussioni. Se poi il ministro ritiene di accludere anche l'ipotesi di articolato, ciò attiene ad una sua decisione.

ROBERTO CASTELLI. Cercherò di essere velocissimo per lasciare spazio ai colleghi. Ringrazio il ministro per la sua

relazione, che è stata molto interessante; mi riservo di meditare su quanto ha detto perché gli spunti sono numerosi.

Volevo porre l'accento su un aspetto riguardante le ferrovie a carattere locale presenti all'interno delle aree metropolitane. Riteniamo che questo sia un patrimonio grandissimo; poiché è già esistente, non è necessario costruire nulla, per cui non si pongono problemi di natura finanziaria, di impatto ambientale, di resistenza da parte degli enti locali e via dicendo. Esso può costituire, a nostro avviso, un'importante valvola di sfogo per una maggiore efficienza dei trasporti pubblici locali.

Devo dire, signor ministro, che vivo due realtà completamente diverse come parlamentare e come cittadino: come parlamentare apprendo da lei che le ferrovie non andranno incontro ad alcuna dismissione che non sia stata prima concordata; come cittadino devo segnalare a tutti i colleghi – non certamente a lei che sarà informato al riguardo – che le dismissioni sono già in atto.

Posso citare l'esempio della mia città, Lecco, in Valtellina, dove già la domenica molti treni non viaggiano più e vengono sostituiti da autobus. È vero che non si tratta di una dismissione effettiva, ma è comunque un primo passo perché nel momento in cui certi mezzi non vengono più utilizzati e non si provvede alla loro manutenzione, si avvia rapidamente il degrado fino al collasso. Gradirei ascoltare il suo parere su questo aspetto, che considero molto serio.

PRESIDENTE. Senza voler privare i colleghi del loro diritto di intervento, desidero ricordare che le audizioni sono finalizzate all'acquisizione di elementi utili che verranno poi valutati all'interno della Commissione. Invito dunque i commissari a porre i necessari quesiti e a chiedere gli opportuni approfondimenti, senza tuttavia aprire un confronto.

GIANNI WILMER RONZANI. Ringrazio anch'io il ministro per la sua relazione, la quale offre una serie di spunti utili alla riflessione che stiamo già avviando.

Ricordo un dato agghiacciante: in cinque anni abbiamo perso il 21 per cento della quota di traffico nel trasporto pubblico locale. Questo dà la misura di quanto sia necessario far fronte alla situazione attraverso una politica di investimenti.

Il ministro ha detto che il disavanzo consolidato ammonta a 10 mila miliardi. Dal momento che in questi mesi sono circolate notizie molto diverse e che la Commissione ha avuto difficoltà ad appurare l'entità effettiva del disavanzo – si è parlato di 8 mila miliardi, ora sembrano essere 10 mila, ma forse sono 11 mila – è in grado di fare una valutazione oggettiva dell'entità del debito?

La seconda questione riguarda le prospettive. Il ministro afferma che dobbiamo consegnare al nuovo sistema unitario di trasporto locale un settore risanato. Questo obbliga ad intervenire su due versanti, di cui il primo riguarda il risanamento del disavanzo pregresso (vedremo in che forme il Governo intende intervenire).

Per altro verso, fermo restando che dobbiamo immaginare un settore e un sistema in cui ciascuna azienda, attraverso gli strumenti che vedremo, avrà risorse proprie con le quali far fronte a disavanzi ed a investimenti, poiché il settore è in queste condizioni – un parco circolante vetusto, vecchio e obsoleto, per non parlare del trasporto ferroviario locale, anche se indubbiamente abbiamo tenuto in piedi i rami secchi – occorre procedere ad investimenti specifici, diversi da quelli fisiologici delle aziende risanate.

È pensabile che, insieme al capitolo risanamento, si individuino le risorse con cui consentire un primo massiccio intervento sul fronte degli investimenti? Se infatti investo in un settore nuovo, avrò comunque aziende dotate di un parco circolante vecchissimo, le quali, in mancanza di risorse con cui attivare una

politica di investimenti, accumuleranno disavanzi. Ci occuperemo in seguito dei prepensionamenti e delle altre misure con le quali le aziende, nel corso degli anni, potranno far fronte agli interventi fisiologici; prioritario rimane tuttavia il problema degli investimenti da realizzare subito. Infatti, limitarsi a trasferire competenze e aziende senza sciogliere questo nodo comporterà tra qualche anno il riproporsi degli stessi problemi di oggi. Non penso sia possibile immaginare forti trasferimenti: ripeto, occorre garantire al più presto a queste aziende un volume di risorse con cui far fronte ad una prima politica di investimenti.

GIORDANO ANGELINI. Siamo d'accordo e ci muoviamo anche noi nel senso indicato dal ministro. Chiedo tuttavia: perché non realizzare pienamente il trasferimento alle regioni? Nel momento in cui si dà loro il potere di organizzare il trasporto, perché definire a livello centrale un'*authority* per il trasporto locale e non lasciare alle regioni la possibilità di organizzarlo come ritengono opportuno?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È lasciata alle regioni!

PRESIDENTE. Concludiamo l'audizione con il ministro Tesini ringraziandolo per aver accolto il nostro invito.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

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

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO