

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 MARZO 1993

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO BARBALACE

La seduta comincia alle 15,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Seguito dell'audizione del coordinatore del segretariato generale del CIPET, ingegner Giuseppe Sciarrone.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del coordinatore del segretariato generale del CIPET, ingegner Giuseppe Sciarrone, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato del trasporto pubblico locale, in vista della ristrutturazione del settore e della riforma della legge n. 151 del 1981. Ricordo che l'audizione dell'ingegner Sciarrone aveva avuto inizio nella seduta del 25 marzo scorso; do quindi la parola ai colleghi che desiderano rivolgergli alcune domande.

GIORDANO ANGELINI. Ritengo che la riforma del trasporto pubblico locale richieda un completo decentramento di poteri e funzioni alle regioni e credo che queste ultime debbano essere protagoniste di tale riorganizzazione sul loro territorio. Il punto di contraddizione che a me pare di rilevare nel ragionamento dell'ingegner Sciarrone sta nell'affermazione della necessità di un'*authority* nel settore del trasporto, innanzitutto perché se si affidano tutti i poteri alle regioni mi sembra che dovrebbero essere esse stesse a decidere il modo in cui organizzare i poteri sul territorio. In secondo luogo in Italia da un po' di tempo ogni volta che vi è qualcosa che non va si propone di costituire un'autorità.

RAFFAELE RUSSO. Ti riferisci anche alla legge sulla RAI?

GIORDANO ANGELINI. Devo dire che alcune di queste autorità, che ho visto operare dalle mie parti, non hanno dato grande prova e quindi continuo a pensare che puntare con forza sulle regioni e sulle autonomie locali sia una chiave di fondo per sollecitare la partecipazione ed il protagonismo dei cittadini.

Desidero infine chiedere all'ingegner Sciarrone quali siano le difficoltà che incontra l'auto elettrica, se cioè si tratti di un problema di batterie, di accumulatori o altro. È una domanda squisitamente tecnica.

ROBERTO CASTELLI. Anch'io vorrei dall'ingegner Sciarrone alcune informazioni di carattere tecnico. Non solo il Governo ma anche i gruppi impegnati su questi temi stanno portando avanti alcune proposte e mi pare che uno dei problemi fondamentali che si pongono sia quanto costa realmente il trasporto pubblico. In questi anni abbiamo visto che tutte le aziende hanno registrato dei deficit; per quanto ci riguarda abbiamo fatto un confronto con alcuni dati relativi all'estero e ci siamo resi conto che quando si parla di trasporto pubblico non si riesce mai a raggiungere il pareggio con tariffe accettabili da parte del pubblico stesso. Stando a quanto affermano alcuni operatori privati, in alcuni casi si riesce a recuperare il 50 per cento dei costi mentre in altri soltanto il 9 per cento: a parere dell'ingegner Sciarrone quale può essere la quota parte dei costi recuperabili con tariffe realisticamente immaginabili, cioè accettabili dal pub-

blico anche se destinate a salire nel breve e medio periodo?

La seconda questione concerne le ferrovie. Come tutti sanno una parte delle ferrovie verrà dismessa dalla Ferrovie dello Stato SpA per essere gestita a livello locale, presumibilmente dalle regioni. Su questo punto francamente nutro grandissime preoccupazioni (anche se di solito il mio gruppo accetta di buon grado ogni trasferimento di poteri e competenze alle regioni), innanzitutto perché ci troviamo di fronte ad un trasferimento delle linee meno redditizie e più arretrate dal punto di vista degli impianti e dei livelli tecnologici. Il trasferimento previsto dallo Stato di 2.100 miliardi dovrebbe coprire tutti i chilometri dismessi dalla nuova società per azioni, ma a me sembra che si tratti di un eufemismo per dire che si intende buttare via queste infrastrutture a meno che le regioni non si accollino un pesantissimo onere. Vorrei conoscere l'opinione dell'ingegner Sciarrone in merito.

La terza questione riguarda la grandezza delle aziende di trasporto; anche in questo caso credo che vi possa essere una grandezza ottimale. Nel progetto di legge del ministro Tesini si afferma essere auspicabile che le aziende coprano i comprensori o le province: se questa è indicata come grandezza ottimale in effetti non dice molto. Basta pensare alla provincia di Milano, che ha un bacino di 5 milioni di abitanti mentre quello di Sondrio ne ha 100 mila. Vorrei quindi sapere dall'ingegner Sciarrone quale potrebbe essere, a suo giudizio, il bacino di utenza ottimale per un'azienda di trasporto pubblico nella nuova ottica di aziende, anche se non a capitale privato, gestite comunque, dal momento che dovrebbero diventare società per azioni, in modo privatistico. Questo tenendo conto del fatto che — almeno stando a quanto mi dicono alcuni operatori privati — quando si superano determinate soglie di grandezza i costi aumentano molto più dei ricavi e si va quindi incontro inesorabilmente a maggiori perdite di gestione.

ANTONIO MAGNABOSCO. Vorrei chiedere all'ingegnere se sia prevista l'abolizione del superbollo per le auto alimentate a GPL, visto il disagio al quale si sottopongono gli automobilisti per la diminuzione delle prestazioni, per la diminuzione dello spazio utile nel portabagagli e, in certe zone d'Italia, per la difficoltà di trovare stazioni di servizio. Quelle alimentate a GPL sono tra le auto meno inquinanti quindi, dal momento che si parla tanto di protezione dell'ambiente, credo andrebbe fatta una politica di agevolazione più che di imposizione.

PRESIDENTE. Poiché non vi sono altri colleghi che intendono porre domande, do la parola all'ingegner Sciarrone.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. Inizio a rispondere alle domande secondo l'ordine in cui sono state poste dagli onorevoli deputati.

L'onorevole Mensurati ha fatto una serie di osservazioni in merito alla bozza del disegno di legge che il ministro Tesini ha diffuso. La prima riguarda, se ben ricordo, la questione dell'asta pubblica. La bozza di disegno di legge prevedeva di affidare i servizi di trasporto in concessione alle aziende di trasporto con il metodo dell'asta pubblica; tale metodo (altri potrebbero essere quello della licitazione privata, delle trattative multiple, eccetera) è stato oggetto di osservazione da parte di quasi tutte le forze che sono state sentite in proposito ed è emerso, complessivamente, che la soluzione della gara, della competizione, non piace. Non so cosa deciderà il ministro; probabilmente questa parte scomparirà e saranno rafforzati, invece, i termini del contratto di servizio.

Personalmente, essendo uno sportivo, non sono mai spaventato dalla competizione — anzi, sono nemico delle squadre che giocano per il pareggio! — e per quanto riguarda in particolare il settore dei trasporti ritengo che la competizione sia uno dei modi per aumentare la qua-

lità del servizio e ridurre contemporaneamente i costi. A mio modo di vedere è la forma più incisiva. Naturalmente le forme di competizione da adottare vanno commisurate ad una realtà complessa quale quella del trasporto pubblico.

Non so, dunque, se il ricorso all'asta pubblica verrà confermato o meno – probabilmente no – ma credo che difficilmente si possa prescindere da un effettivo risanamento. Questa è una mia impressione personale; quello che è certo è che si deve evitare una soluzione per cui tutto ciò che era servito da aziende pubbliche rimane servito da aziende pubbliche e tutto ciò che, invece, era in concessione di privati viene rimesso in discussione e può costituire oggetto di gara. Questa soluzione, che cito perché è stata ventilata da alcune organizzazioni rappresentative, è assolutamente da escludere.

Fatte salve alcune grandi realtà – non credo che oggi si potrebbe indire una gara per affidare i trasporti pubblici a Milano, a Roma o a Napoli, perché andrebbe sicuramente deserta – per l'organizzazione dei trasporti in città di dimensioni minori o dei trasporti extraurbani, ritengo che la soluzione della gara sia da valutare con attenzione.

La seconda questione posta dall'onorevole Mensurati, come anche dall'onorevole Castelli, riguarda il trasferimento di parte della Ferrovie SpA alle regioni. Desidero precisare che la bozza del disegno di legge non prevede alcun trasferimento di alcuna linea ferroviaria alle regioni. La rete ferroviaria rimane in gestione alla Ferrovie SpA in tutta la sua interezza; in discussione per quanto riguarda il passaggio alle regioni sono soltanto i servizi ferroviari di interesse locale. Quindi, è la programmazione dei servizi locali e la contrattazione della quantità dei servizi e del relativo costo che la bozza di disegno di legge propone di trasferire alle regioni; ma le Ferrovie dello Stato SpA non cedono a queste ultime alcuna parte del proprio patrimonio.

Quanto la bozza di disegno di legge prevede è la conseguenza della separazione tra concetto di rete e concetto di

servizi. La rete rimane integralmente al centro, quindi alle Ferrovie SpA; i servizi di interesse locale vengono programmati e contrattati con le regioni, nell'ambito di una programmazione complessiva dei trasporti regionali. È chiaro che tale programmazione può portare le regioni – che comprano i servizi – alla conclusione che alcuni servizi su talune linee secondarie non sono economici e sia quindi più conveniente gestirli con forme di trasporto pubblico alternativo. La questione, dunque, va posta non in termini di rete ma di servizi e nell'ambito dei servizi sono le regioni che debbono scegliere, di caso in caso, la forma di trasporto pubblico più conveniente ed economica. Sempre di trasporto pubblico si tratta.

Dal punto di vista tecnico, il principio che, laddove c'è, il trasporto pubblico ferroviario vada conservato ad ogni costo deve essere respinto. L'obiettivo vero è di privilegiare il trasporto pubblico e, nelle singole realtà territoriali, la forma di trasporto pubblico più conveniente.

ELIO MENSURATI. Ciò nonostante la mia domanda resta ancora valida. No al mantenimento ad ogni costo ma, nel momento in cui la regione ne riterrà troppo onerosa la gestione, alcune tratte ferroviarie verranno soppresse; un conto è la rete ed un altro sono i servizi.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET.* Non si tratta di troppa onerosità, ma di servire un determinato territorio con la forma più conveniente di trasporto pubblico che, nelle zone ad elevata concentrazione e nelle aree metropolitane, dove vi sono alti volumi e densità di domanda, è certamente la ferrovia. Laddove la domanda non è densa ed i volumi sono insufficienti, sostituire il servizio ferroviario con i servizi stradali è un'operazione che non penalizza assolutamente l'utente, perché a quest'ultimo interessano gli *standard* di qualità (quanto tempo si impiega, la probabilità di trovare il posto a sedere e così via). La conservazione a tutti i costi del

servizio ferroviario là dove esso non è tecnicamente ed economicamente conveniente rispetto ad altre forme di trasporto è una soluzione che non mi sento di raccomandare.

ROBERTO CASTELLI. Se ho ben capito, la rete ferroviaria comunque non verrà trasferita alle regioni.

ELIO MENSURATI. La rete no, ma i servizi sì.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. La gestione della rete ed il mantenimento in efficienza di tutte le sue linee sono di competenza delle Ferrovie dello Stato SpA, come prevede la direttiva CEE n. 440.

ROBERTO CASTELLI. Lo statuto della Ferrovie SpA prevede un'eventuale dismissione della rete.

GIORDANO ANGELINI. Se le regioni non pagano, le ferrovie chiudono!

ROBERTO CASTELLI. Se ho ben capito, l'ingegner Sciarrone afferma che le Ferrovie non cederanno tratte di rete alle regioni.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. Fatta qualche eccezione, in linea di principio no. La rete verrà gestita nella sua interezza dalle Ferrovie SpA, dopo di che la parte di servizi locali che insiste sulle linee di interesse nazionale (penso alla Roma-Latina, alla Milano-Rho o alla Milano-Treviglio) verrà contrattata tra le Ferrovie e la regione; esistono poi delle linee, quelle cosiddette secondarie, sulle quali vengono svolti soltanto servizi locali.

ELIO MENSURATI. Avevo chiesto se il metodo dell'asta pubblica o della licitazione privata a trattativa plurima è previsto soltanto per il trasporto su

gomma o può essere previsto anche per quello su ferro. La regione, nel momento in cui ritiene di poter utilizzare la rete al fine di offrire un servizio, può organizzare il servizio medesimo attraverso l'asta pubblica?

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. La direttiva comunitaria, che io condivido, è che si debba andare in una direzione che conduca gli enti locali a scegliere aziende di trasporto anche ferroviarie...

ELIO MENSURATI. Anche ferroviarie?

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. Questa è la direzione imposta dalla Comunità; che poi questa sia una prospettiva realizzabile da qui a qualche mese credo che vi siano dei dubbi. Che sia possibile subito per il trasporto stradale ne sono convinto, ma ciò non vale anche per il trasporto ferroviario; credo tuttavia che si debba andare in quella direzione, cioè anche verso la costituzione di società regionali alle quali le Ferrovie dello Stato possano o meno partecipare, con l'incarico della gestione dei servizi.

ELIO MENSURATI. Insisto su quello che considero uno dei punti centrali: la distinzione fra rete e servizio va benissimo, ma questo significa che se una regione vuole attuare un servizio su rotaia se lo deve pagare.

GIORDANO ANGELINI. L'atto di concessione non prevede la possibilità che l'infrastruttura venga usata da altri; la direttiva CEE lo prevede solo per i trasporti intracomunitari di grandi servizi.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. L'atto di concessione è attualmente al vaglio del Consiglio di Stato. La possibilità che la rete ferroviaria venga utilizzata da un

altro vettore che non siano le Ferrovie dello Stato è comunque prevista.

GIORDANO ANGELINI. È prevista solo per il trasporto combinato.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. La bozza di disegno di legge prevede il trasferimento di tutte le risorse che oggi lo Stato dà alle Ferrovie per la produzione di servizi di trasporto locale. La contrattazione di questi servizi viene attribuita alle regioni insieme con tutte le risorse: quelle del Fondo nazionale trasporti, quelle gestite dallo Stato per le ferrovie concesse, quelle gestite dalle Ferrovie dello Stato per i servizi locali e quelle dello Stato per le linee marittime vengono tutte trasferite alle regioni. Che poi tali risorse siano sufficienti o insufficienti, questo non lo so. Il problema è che si produce una quantità di servizi superiore a quella cui siamo in grado di far fronte con le risorse, al di là del discorso tariffario, e qualcuno deve pur pagare. Che sia lo Stato o le regioni è una soluzione di comodo, ma in sostanza se vi è un *gap* fra risorse disponibili e quantità di servizi prodotti, esso rimane, comunque si voglia collocare questa perdita.

GIORDANO ANGELINI. La questione del passaggio dallo Stato alle regioni della gestione dei servizi sulle linee di interesse locale e delle risorse relative a quei servizi è probabilmente uno dei fattori decisivi. Infatti la legge n. 385 del 1990 ha faticato ad avviarsi ed a funzionare perché le regioni non accettavano di costituire società in assenza del trasferimento delle risorse. Mi domando come lo Stato faccia questi conti, se cioè intenda trasferire le risorse che erogava per la gestione delle linee e che consentivano alle Ferrovie di chiudere il loro bilancio, oppure se faccia un conto di tipo diverso.

Le regioni, eliminando le duplicazioni e sviluppando l'integrazione e l'intermodalità, possono aumentare la qualità e il numero dei servizi e quindi offrire con-

dizioni di mobilità migliore. Probabilmente invece lo Stato fa un ragionamento di tipo diverso, come hanno fatto le Ferrovie SpA, che intendono eliminare le linee in passivo. Faccio l'esempio della linea Ravenna-Bologna: tutti continueranno ad usare l'automobile se quella linea continuerà ad essere tenuta in condizioni tali che, per percorrere 75 chilometri, il 90 per cento dei treni impiega oltre un'ora e mezza. Perché si dovrebbe andare a Bologna in treno, quando in automobile ci si impiegano 40 minuti? Se invece si restituisse efficienza alla linea le cose potrebbero cambiare.

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET*. Quello che posso fare è esprimere un parere. Credo che la sommatoria dei trasferimenti dello Stato derivanti dall'ex Fondo nazionale trasporti più i fondi per le ferrovie in concessione più i fondi per i servizi locali delle Ferrovie dello Stato, accompagnata da una politica tariffaria diversa, che porti ad un grado di copertura dei costi di livello europeo (nei diversi paesi europei tale grado di copertura da parte degli introiti oscilla tra il 40 ed il 50 per cento, mentre noi oggi siamo al 20-25 per cento) consenta di avere per la parte corrente (non per gli investimenti) una quantità di risorse sicuramente sufficiente ad assicurare almeno gli attuali *standard* di servizio. Dico almeno, però poi si può anche migliorare ed avere maggiori servizi di trasporto pubblico. Così dicendo ritengo di aver risposto ad una domanda postami dall'onorevole Castelli.

C'è sempre la terza componente: oltre ai trasferimenti dello Stato e ad una nuova politica tariffaria assolutamente necessaria, c'è la terza componente, rappresentata dalla manovra fiscale, dall'autonomia impositiva. Bisogna lavorare su queste tre componenti di reddito per il trasporto pubblico e fare dei programmi di servizi che siano commisurati a questa dimensione delle risorse.

Nell'ambito di tale ragionamento, se in qualche situazione territoriale dovesse emergere che il trasporto pubblico su gomma è più conveniente di quello su ferro, non va dimenticato che il nostro obiettivo non è il trasporto pubblico su gomma o quello su ferro ma il trasporto pubblico nelle sue forme di volta in volta più convenienti.

MAURIZIO PIERONI. Ha bestemmiato, signor presidente, si metta a verbale che l'ingegner Sciarrone ha bestemmiato nel tempo!

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET.* Io rispetto il tempo e non bestemmio. Questa non è assolutamente una bestemmia: è una cosa che mi hanno insegnato all'università, che ho sempre applicato e che applicano tutti i paesi civili.

MAURIZIO PIERONI. Allora, da noi non dovrebbe essere applicata!

GIUSEPPE SCIARRONE, *Coordinatore del segretariato generale del CIPET.* Infatti non è applicata.

Altro tema sollevato dall'onorevole Mensurati e dall'onorevole Angelini è quello dell'autorità metropolitana. Innanzitutto, tale autorità metropolitana non è in alternativa con le regioni, perché queste rimangono l'ente di governo verso il quale si attua la politica di decentramento; la bozza di disegno di legge dava alle regioni la possibilità, in corrispondenza delle grandi aree metropolitane, di attuare questa autorità.

L'idea dell'autorità metropolitana nasce da un principio economico ben preciso, quello per cui oggi la mobilità non è separabile in una componente di trasporto privato ed in una di trasporto pubblico; il fatto è che il trasporto pubblico oggi funziona male perché soffre dei costi di congestione che sono causati da un'eccessiva presenza di trasporto privato. Vi è quindi un trasferimento di costi da parte del trasporto privato che li

genera verso il trasporto pubblico che li sopporta. L'attuale organizzazione, che vede le competenze del trasporto privato collocate nei comuni e quelle del trasporto pubblico delegate alle aziende, non riesce ad assicurare una gestione unitaria della mobilità.

Il problema è di gestire in maniera unitaria la mobilità delle persone all'interno delle grandi città e di assicurare, anche attraverso la tariffazione del mezzo privato, un trasferimento di risorse dal mezzo privato, che genera i costi, a quello pubblico, che attualmente li sopporta. Nell'attuale ordinamento a me pare che ciò non sia possibile, comunque non avviene ed il trasporto pubblico non funziona. Dunque, in attesa della città metropolitana, che è prevista dalla legge n. 142 del 1990, è necessario un organismo che consenta questo trasferimento di costi.

L'onorevole Castelli ha chiesto su quale rapporto costi-ricavi ci si debba attestare. Credo di aver risposto: nel caso dei trasporti urbani per il 1991 abbiamo registrato un introito medio per viaggiatore trasportato di 350 lire - cioè per ogni viaggiatore trasportato l'azienda pubblica incassa 350 lire - per un percorso medio di quattro chilometri, il che significa che siamo sull'ordine di un introito per viaggiatore trasportato di 80 lire a chilometro. La media europea dell'introito per viaggiatore trasportato è di 1.000 lire per la stessa percorrenza, quindi in Italia siamo a circa un terzo della media europea. Dal punto di vista della percentuale di copertura dei costi siamo al 23-24 per cento, a fronte di medie europee che arrivano al 50 per cento. Naturalmente non si può puntare ad un aumento tariffario di questa dimensione che non sia legato ad un aumento della qualità del servizio offerto.

Oggi noi ci troviamo con un sistema di trasporto pubblico che è involuto in una spirale negativa, la quale prevede tariffe basse e qualità del servizio continuamente decrescente. Si tratta di attivare una spirale positiva, nella quale ad

un aumento della qualità del servizio corrisponda una revisione della politica tariffaria.

Altra questione sollevata dall'onorevole Castelli è quella della dimensione ottimale delle aziende di trasporto pubblico. Io credo che non esista una dimensione ottimale e che l'azienda unica regionale non sia di per sé garanzia di economia. Nel settore del trasporto pubblico le economie di scala sono molto, molto relative perché il servizio viene prodotto sul territorio, il territorio è per sua natura diffuso, il servizio va diffuso sul territorio ma aumentando la dimensione aziendale non si ottengono economie di scala. Questo è l'equivoco che stava dietro il grande processo di pubblicizzazione degli anni settanta, quando vennero costituite le aziende regionali di trasporto pubblico - allora i trasporti pubblici extraurbani erano in mano ai privati - e si pensava che tali aziende avessero economie di scala. In realtà, al di là delle situazioni di inefficienza strutturale che tali aziende hanno presentato, queste economie di scala non vi sono state.

Credo che il problema dell'economia del trasporto vada ricercato in due momenti: innanzitutto in una programmazione corretta da parte dell'ente di Governo della qualità e quantità dei servizi da svolgere ed in secondo luogo nella contrattazione con le aziende di trasporto dei costi ai quali questi servizi devono essere prodotti. Un meccanismo del genere di volta in volta ed a seconda delle realtà locali può configurarsi o in un'azienda unica regionale o in una pluralità di aziende.

L'onorevole Michielon ha sollevato la questione dei progetti predisposti dagli enti locali che, pur esistenti, non vanno avanti per mancanza di finanziamenti: che non vi siano i finanziamenti è vero, ma indubbiamente è anche auspicabile trovarli al più presto per potenziare il trasporto pubblico. Credo che si debba

andare verso nuove forme di finanziamento, perché il principio che debba essere lo Stato a pagare il cento per cento dei debiti non funziona più; debbo tuttavia confermare che complessivamente, per quanto riguarda le progettazioni di potenziamento infrastrutturale dei nostri sistemi di trasporto pubblico urbano, la dotazione delle nostre città è deludente e preoccupante. Ho sentito il dovere di proporre ai ministri la delibera del CIPET di avviamento del progetto in materia di mobilità urbana e ambiente perché ho constatato che, di fronte ad un'esigenza precisa e a tante chiacchiere che da anni si continuano a fare nei convegni in ordine alla necessità di metropolitane, ferrovie e parcheggi, occorrono seri progetti di sistema, applicati a realtà territoriali omogenee, che attualmente sono scarsi e riguardano poche realtà. Purtroppo si è andati avanti con il metodo non dico di improvvisare ma di mettere rapidamente a punto i progetti in base alle leggi di finanziamento settoriale (la legge sui parcheggi, quella sulle metropolitane o quella sulle ferrovie concesse).

L'onorevole Angelini ha chiesto notizie sull'auto elettrica: essa presenta una serie di problemi tecnici che riguardano l'autonomia, i costi e gli investimenti, ma al di là di questo credo che il problema di fondo sia che l'industria dell'automobile a livello mondiale non ha mai veramente creduto nello sviluppo dell'auto elettrica perché non ha mai avuto prospettive di certezza di mercato. Sono convinto che se la Comunità europea o il Parlamento promuovessero una legge che prevedesse che dal 2005 nelle zone centrali delle città si potrà circolare soltanto a trazione elettrica, l'industria automobilistica, di fronte ad una prospettiva di mercato certa, sarebbe in grado di mettere in piedi un programma di ricerca che porti i costi dell'auto elettrica (perché di questo si tratta, di costi di investimento e di costi di esercizio) a livelli sicuramente competitivi. Il fatto è che permane incertezza, da parte della pubblica amministrazione in senso lato, sulle scelte e le decisioni a questo proposito; di conse-

guenza un programma serio di ricerca a favore dell'auto elettrica non è mai stato fatto.

L'onorevole Magnabosco ha parlato dell'abolizione del superbollo per le auto a gasolio e a GPL: poiché ciò non compete assolutamente al mio ufficio non sono in grado di precisare quali siano gli orientamenti, ma dal punto di vista personale sono assolutamente favorevole all'abolizione del superbollo, in quanto sono convinto che il motore meno inquinante, il motore del futuro, non sia quello a benzina ma quello diesel. La nostra politica fiscale, invece, penalizza proprio il motore verso il quale do-

vremmo andare. Ma questa è un'opinione assolutamente personale.

PRESIDENTE. Ringraziando l'ingegner Sciarrone per la sua disponibilità, dichiaro conclusa questa audizione.

La seduta termina alle 16,25.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 6 aprile 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO