

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° APRILE 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

La seduta comincia alle 10,15.

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

Audizione dei rappresentanti della Conferenza permanente dei presidenti delle regioni e delle province autonome.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti della Conferenza permanente dei presidenti delle regioni e delle province autonome, 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.

Do subito la parola al rappresentante della regione Puglia.

NICOLA ARMENISE, Assessore ai trasporti della regione Puglia. Sono relatore della legge presentata dal ministro dei trasporti per la riforma del trasporto locale, la quale è stata oggetto di parecchie riunioni a livello di assessori e funzionari regionali. Sono stati predisposti diversi emendamenti, poi il progetto di legge è stato presentato in sede di Conferenza Stato-regioni, dove è stata approvato; pertanto ora è pronto per essere discusso con tutti gli emendamenti che i rappresentanti regionali hanno presentato nelle varie sedute.

ELIO MENSURATI. Allora esiste una legge ?

PRESIDENTE. Onorevole Mensurati, chiariamo subito che una legge è tale quando viene approvata dal Parlamento;

inoltre non vi è neanche un disegno di legge perché esso è tale quando viene sottoposto all'approvazione del Consiglio dei ministri. Vi è soltanto un documento sul quale, in questo strano paese, tutti hanno già presentato emendamenti tranne il Parlamento. Il testo non è ancora disponibile, però, in un paese democratico la stampa ancora funziona e suo tramite abbiamo appreso che vi sono state riunioni di vario tipo; ne siamo a conoscenza perché anche noi qualche volta riusciamo a leggere i giornali. Ovviamente l'indagine conoscitiva è stata promossa da questa Commissione prima ancora che iniziasse il lavoro di consultazione in altre sedi ed è nata anche per stimolare il Governo a presentare un provvedimento; fino ad oggi non abbiamo avuto molta fortuna perché il provvedimento non è stato ancora formalizzato, né al Consiglio dei ministri, né al Parlamento. Prendiamo però atto di aver ottenuto almeno che se ne discutesse in qualche sede.

Tanto per rasserenare i colleghi, non vi è una legge, non vi è un testo approvato dal Consiglio dei ministri, ma solo un progetto sul quale ormai tutti hanno espresso il loro parere (sindacati, organizzazioni varie, regioni, comuni). A questo punto credo che il Governo, arricchito da tutti questi pareri, sia nella condizione di iniziare il vero confronto che si svolgerà in Parlamento, ma questo avverrà – come ho affermato nella precedente audizione – forse come regalo pasquale, anche perché le previsioni per le prossime settimane non mi sembrano troppo tranquille. Speriamo di poter iniziare a discutere con questo Governo.

Siamo nell'ambito di un'indagine che scaturisce dal confronto che abbiamo avuto con i rappresentanti delle regioni in sede di esame dell'ultimo decreto che poi è stato convertito in legge: proprio da quel confronto venne fuori l'esigenza di non poter più assistere passivamente, ma di fare qualche passo per rimettere sul tappeto una materia che è diventata scottante e delicata. Si è perciò dato avvio alla presente indagine, nell'ambito della quale abbiamo già svolto una serie di confronti con vari soggetti istituzionali; ci è parso opportuno ed utile svolgere un incontro con i rappresentanti delle regioni perché abbiamo appreso — sempre attraverso la stampa — che siamo di fronte all'ipotesi che, non riuscendo oggi lo Stato a far fronte ad oltre 11 mila miliardi di deficit, si pensa di risolvere tutto trasferendo competenze alle regioni. Ci chiediamo come faranno le regioni, in assenza di un provvedimento di sanatoria di tutto il pregresso, a gestire una materia già di per sé delicata, che diventa di impossibile gestione nel momento in cui lo Stato non individua un'adeguata copertura finanziaria.

Questo è il terreno sul quale si muove la nostra Commissione; ciò non toglie che, pur non conoscendo ufficialmente il testo del disegno di legge, va da sé che esso è ormai di comune conoscenza e quindi le osservazioni delle regioni in merito sono per noi essenziali per prepararci ad un adeguato esame del provvedimento una volta formalizzato. L'indagine conoscitiva che portiamo avanti si ripropone in ogni caso per un verso di rendere attuale l'argomento in virtù delle decisioni che il Governo dovrà adottare urgentemente, e dall'altro di far emergere attraverso le audizioni la vera natura dei problemi ai quali il provvedimento dovrà dare una risposta.

Mi scuso per essermi inserito in questa fase iniziale dell'audizione, ma ho ritenuto opportuno delimitare l'oggetto della nostra indagine; lascio ora proseguire l'assessore Armenise.

NICOLA ARMENISE, *Assessore ai trasporti della regione Puglia*. Signor presidente, lei ha perfettamente centrato il problema e concordo pienamente sulle sue preoccupazioni. Abbiamo cercato di capire lo spirito del progetto di legge sottopostoci dal ministro e di migliorarlo attraverso i nostri emendamenti. Dal nostro punto di vista di responsabili regionali resta tuttavia il problema della copertura del passato: abbiamo grosse difficoltà a capire e ad accettare il discorso, che dal punto di vista normativo può anche andarci bene, se non si provvede prima a sanare il passato con la chiarezza che ci deve contraddistinguere.

È inoltre necessario fare chiarezza in ordine a tutte le funzioni che verranno delegate alle regioni; nei vari incontri in sede di Conferenza Stato-regioni avevamo anche chiesto di affrontare il problema della mobilità oltre a quello dei disavanzi di bilancio, per capire se con le prospettive aperte dalla legge potevamo trovare uno spiraglio per ottenere una soluzione dal punto di vista economico e gestionale. Le aziende di trasporto, infatti, si trovano in grosse difficoltà finanziarie ed in presenza delle condizioni in cui versano le regioni non riescono a risolvere i problemi del trasporto.

Non vorremmo pertanto che di fronte a un disegno di legge approvato dalla Camera si aggiungesse confusione a confusione perché, nelle condizioni in cui si trovano, le regioni non sono in grado di sostenere l'urto che deriverebbe dalla legge, che lascia spazi gestionali alle regioni ma non ha la copertura finanziaria per far fronte al trasferimento dei trasporti a livello regionale. Queste sono le nostre preoccupazioni reali: pertanto si dovrebbe tener conto non solo di quanto abbiamo emendato, ma anche di tutti i risvolti economici e gestionali che questa legge comporta a livello regionale.

ELIO MENSURATI. Non ho a disposizione il testo del provvedimento emendato dalle regioni; probabilmente, se avessi avuto la possibilità di esaminarlo, anche lo svolgimento di questa audizione

sarebbe stata più proficuo. Tra l'altro avremmo gradito che ci venissero spiegate in maniera più approfondita gli intendimenti delle regioni.

Il provvedimento, che in qualche modo è stato pubblicato dalla stampa, conteneva il nodo, secondo noi non secondario, dell'autorità metropolitana. Vorremmo sapere se su questo punto vi sia stato un confronto all'interno della Conferenza che ha portato le regioni ad assumere una precisa posizione.

Per quanto riguarda il deficit del trasporto pubblico di 11 mila miliardi mi chiedo se le regioni intendano o meno adottare un provvedimento separato da quello di carattere generale; tra l'altro il testo in questione, prevedendo con una sorta di norma transitoria la copertura statale di parte del disavanzo, sembra quasi completare un certo tipo di discorso, che riteniamo prevalentemente valido, che è quello di individuare le regioni come momento di governo del trasporto pubblico locale.

Oltre al deficit di 11 mila miliardi esiste il problema delle tratte ferroviarie da affidare alle regioni, rispetto al quale mi è sembrato quasi che altri si spogliassero della parte più pesante del problema per consegnarla alle regioni.

Ritengo che le regioni condividano queste mie considerazioni, peraltro già espresse durante la discussione del precedente decreto-legge: credo che esse siano d'accordo sulla necessità di assumere queste responsabilità di governo, ma che nello stesso tempo debbano reclamare in modo chiaro di essere messe in condizione di poterlo fare. Vorrei sapere se le regioni intendano mantenere in questo testo anche le disposizioni relative al deficit, oppure se ritengano opportuno adottare un provvedimento distinto.

Inoltre, per esprimere oggettivamente una valutazione, dovrei esaminare gli emendamenti.

PRESIDENTE. Dovremmo innanzitutto disporre del testo e poi degli emendamenti ad esso relativo.

ELIO MENSURATI. Intendo dire che dalla lettura degli emendamenti potremmo ricavare la posizione delle regioni e poi, sui punti più significativi, chiedere ulteriori spiegazioni; altrimenti ci troveremo in una situazione kafkiana!

PRESIDENTE. Questo è quanto faremo in sede di esame del disegno di legge, perché l'audizione odierna ha per oggetto la stessa materia da un punto di vista diverso.

ELIO MENSURATI. Per quanto riguarda la ripartizione del fondo comune la legge finanziaria ha posto in capo alle regioni i fondi che derivano dal Fondo nazionale trasporti; credo che successivamente all'interno delle regioni vi sia stato un accordo per prevedere una certa gradualità.

La legge a regime contiene l'individuazione dell'esigenza di un criterio di ripartizione dell'ex Fondo nazionale dei trasporti, oppure le regioni ritengono che tale fondo debba essere comunque riversato, *sic et simpliciter*, nel fondo comune? Anche questo è un aspetto non secondario, rispetto al quale vorrei sapere se esiste già un'intesa all'interno delle regioni per l'una o l'altra soluzione.

L'altro problema riguarda l'asta pubblica, che la legge prevede per i servizi su gomma; un problema da mettere in collegamento anche con l'esubero di personale di alcune aziende.

Inoltre vorrei sapere se, una volta affrontato il problema di alcuni « rami secchi » delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie concesse, esista la volontà di chiedere ulteriori specificazioni sulla possibilità di effettuare servizi per le reti che rimangono in capo alla Ferrovie dello Stato SpA, mediante altre aziende da attivare secondo le normali procedure (per esempio l'asta pubblica).

MAURO MICHIELON. Sono sempre più stupito che si parli di un « buco » di 11 mila miliardi di lire e che la risposta sia quella di prevedere il suo risana-

mento attraverso una gestione più consapevole. Vorrei ricordare che la legge n. 151 del 1981 conferiva alle regioni il potere di controllare i bilanci delle aziende di trasporto. Mi chiedo come sia stato possibile che le regioni nell'esaminare tali bilanci non si siano accorte che erano redatti senza tenere conto della realtà. Si trattava infatti di bilanci formalmente in pareggio, ma in realtà siamo arrivati a un deficit di 11 mila miliardi. Prendo atto che oggi le regioni sono disponibili a cambiare le regole del gioco, tuttavia mi chiedo quali provvedimenti sono stati adottati nel periodo 1987-1992 per evitare l'aumento del deficit.

L'onorevole Mensurati ha puntualmente affrontato la questione delle ferrovie, rispetto alla quale sembra che il progetto di legge preveda che le linee locali siano gestite dalle Ferrovie, ma con un contratto di servizio rispetto alle regioni.

Mi chiedo se le regioni, al fine di razionalizzare il servizio, abbiano già effettuato un'analisi delle linee e delle tratte ferroviarie locali che devono essere mantenuti in efficienza, eliminando di conseguenza i servizi di bus e corriere. Le regioni hanno già redatto un piano che prevede l'accorpamento delle aziende di trasporto, a livello provinciale e di bacini di utenza, in una sola azienda, invece delle attuali 5 o 6 che percorrono la stessa linea e sono quasi sempre senza passeggeri a bordo? Le regioni hanno deliberato un piano organico, che ricominci, per così dire, da zero, senza accettare più bilanci che non siano in pareggio, oppure partono dal presupposto che lo Stato deve intervenire, al di là della ripartizione degli stanziamenti del Fondo nazionale trasporti? Mi risulta che le regioni abbiano lottato ed ottenuto che tale fondo avesse una diversa ripartizione: difatti era emerso che regioni come la Lombardia, il Lazio e la Campania godevano di una quota per abitante assolutamente sproporzionata. Lo Stato ha preso atto di questo ma, come al solito, ha lasciato che il Fondo fosse

ripartito per regione in questi termini; nel frattempo però ha istituito un altro fondo per ripianare il disavanzo del settore dei trasporti per la Lombardia, il Lazio e la Campania, senza il quale queste regioni non riuscirebbero ad andare avanti. Mi oppongo a questa logica perché non è possibile ammettere che alcune regioni ricevano finanziamenti maggiori di altre e poi, pur riconoscendo tale disparità, costituire a loro favore anche un fondo a parte: questo vuole dire non cambiare nulla!

Anche su tale questione vorrei conoscere l'opinione dei nostri ospiti e soprattutto sapere se siano disposti ad accettare una situazione del genere.

GIANNI WILMER RONZANI. Vorrei innanzitutto osservare che stiamo discutendo di un testo, quello del Governo, che non esiste.

PRESIDENTE. Questo punto lo abbiamo già chiarito.

GIANNI WILMER RONZANI. Quindi, è inutile discutere di un problema che formalmente non esiste; pur essendo stato contrattato e discusso con le regioni, tuttavia allo stato degli atti non risulta presentato alcun disegno di legge in questo ramo del Parlamento. Di conseguenza, i rilievi a quel testo sono inutili e personalmente non li esprimo, perché non sono sicuro che sia quello il testo che poi verrà presentato dal Governo, il quale potrà modificarlo o addirittura non presentarlo.

Risulta invece che il PDS ha presentato una proposta di legge sulla quale ieri l'Assemblea della Camera ha votato la procedura di urgenza: il resto è aria fritta, parole pur nobili e importanti per la verità, ma che sento ripetere ormai da mesi in quest'aula.

Il ministro ha annunciato la presentazione del provvedimento almeno venti volte, ma ciò non è ancora avvenuto; quindi, ripeto, non discuto di un testo che non esiste.

I problemi alla nostra attenzione sono due; il primo riguarda le modalità di risanamento del deficit pregresso. Su tale tema abbiamo svolto varie audizioni ed esistono opinioni diverse circa l'entità del debito, che ammonterebbe a circa 11 mila miliardi. Convengo sul fatto che bisogna sanare questa situazione, perché qualsiasi riforma sta in piedi soltanto se da una parte si rinnovano i meccanismi e dall'altra si evita che il debito alimenti se stesso; è chiaro che diversamente si farebbe una riforma a metà, perché il debito diventerebbe esso stesso un fattore che alimenta il disavanzo. Poiché questo mi pare un passaggio obbligato, vorrei capire dalle regioni se anch'esse lo considerino un elemento decisivo; occorre fare in modo che la legge, entrando in vigore, chiuda con il passato.

In secondo luogo esiste il problema degli investimenti. Sapete meglio di me che da anni le aziende non stanno investendo, nel senso che il *turn over* di mezzi circolanti e gli investimenti sulle infrastrutture sono da anni ridotti all'osso. È sufficiente dare uno sguardo alle grandi città per capire che continuano a circolare delle « carrette », che pongono anche problemi di sicurezza. In che misura pensate che debba essere risolta la questione, cioè quali sono le risorse necessarie per superare il divario esistente fra ciò che circola e ciò che sarebbe necessario far circolare, intanto per rinnovare i mezzi e poi per potenziarli? Abbiamo tentato inutilmente in questo ramo del Parlamento di sbloccare gli investimenti previsti in conto interesse, ma il Governo ha risposto picche; credo però che l'altra condizione debba essere che la legge, appena entrata in vigore, consenta di ottenere risorse da investire. Potremo acquisire quote di traffico passeggeri — che in realtà stiamo perdendo da anni — solamente se miglioreremo la qualità dell'offerta; se non sarà così non vi sarà più un cittadino che prenderà il mezzo pubblico, a meno che non vi sia costretto da ragioni di non so che tipo. Questo mi sembra dirimente, insieme al discorso che il pregresso deve essere sanato. Se così è,

qual è il volume di risorse che pensate sia necessario mettere in circolo per tentare un'operazione di rilancio del sistema del trasporto pubblico locale?

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Piredda, voglio ricordargli che non è presente l'assessore ai trasporti della regione Sardegna.

MATTEO PIREDDA. Lo so e me ne dispiaccio.

PRESIDENTE. Cerchi di non sostituirlo, però!

MATTEO PIREDDA. Non lo sostituirò, anche se ho avuto la ventura di fare anche l'assessore ai trasporti e non parlerò in linea generale delle questioni relative alla mia terra d'origine. Sono d'accordo sulle premesse svolte dal presidente sulla base della provocazione del collega Mensurati in relazione all'esposizione del rappresentante della regione Puglia, secondo cui questa indagine conoscitiva non ha riferimento al provvedimento fatto circolare dal Governo, ma è stata precedentemente deliberata dalla Commissione al fine di acquisire elementi per mettere ordine nel settore. Il progetto di legge del Governo e gli emendamenti formulati dalle regioni, cui faceva riferimento l'assessore Armenise, non sono certamente oggetto della nostra indagine perché non stiamo discutendo in concreto di tale provvedimento. Sarebbe invece importante far riferimento ai principi che secondo le regioni debbono essere posti alla base di una revisione dell'attuale organizzazione del trasporto pubblico locale.

Pongo la seguente domanda ai rappresentanti delle regioni: a quanto vi risulta, tutte le regioni si sono dotate di un piano regionale dei trasporti che faccia riferimento alla funzione del trasporto in generale, all'interno del quale vi sono il segmento del trasporto pubblico locale, le connessioni con i trasporti urbani e quelle con i grandi trasporti intraregionali, interregionali e così via? Sulla base

di questi ragionamenti, che dovrebbero essere contenuti nel piano nazionale dei trasporti, occorrerebbe enucleare dei principi. Ho già affermato questa mattina, in occasione della precedente audizione con il direttore generale della Motorizzazione civile, che avrei espresso parere contrario alle ipotesi che circolano di un passaggio puro e semplice alle regioni della competenza in materia di trasporto pubblico locale, dicendo che, se si tratta di coinvolgere le regioni nel governo del sistema, la cosa mi va pure bene; come cittadino non mi andrebbe bene se i trasporti venissero trasferiti così come sono adesso, con una rete assolutamente incredibile, senza ammodernamenti da una ventina d'anni, con mezzi che, se l'ispettorato della Motorizzazione fosse appena appena vivace, farebbe togliere dalla circolazione e così via.

Chiedo pertanto alle regioni a quali condizioni esse ipotizzino un loro ruolo determinante nel governo del problema dei trasporti. Ritenete che, oltre al governo, dobbiate avere anche la gestione del trasporto pubblico locale o no? Se rivendicate anche la gestione, cosa chiedete all'esterno? Chiedete le risorse allo Stato, oppure fate fronte voi stessi alle risorse ordinarie? Tralascio il discorso del debito pregresso di 11 mila miliardi perché è abbastanza ovvio che le regioni si rifiutino di farsi carico del pregresso, ma per il futuro gli ammodernamenti delle linee e del parco rotabile sono una questione cui pensano di provvedere le regioni? Se così è, è chiaro che la logica del provvedimento che il Governo sottoporrà al Parlamento avrà qualche possibilità di udienza. Non siamo qui per verificare i principi generali da perseguire meglio, ma per realizzare un'ipotesi possibile e praticabile di un rilancio e di una riorganizzazione del trasporto pubblico locale. Vogliamo sapere cosa ne pensino non i consorzi di trasporto locale ma le istituzioni regionali, che crediamo di rappresentare essendo stati eletti al Parlamento, ritenendo che la regione sia l'unico titolare capace di interpretare una corretta combinazione degli interessi.

Presumo che le regioni chiederanno che il trasferimento da parte dello Stato della funzione di governo del trasporto pubblico locale sia accompagnato anche da trasferimenti di risorse, pensando all'esercizio di un livello minimo di servizi che lo Stato deve garantire e lasciando alle regioni la possibilità di integrarlo e di arricchirlo.

L'idea guida per il finanziamento del trasporto pubblico locale o del sistema dei trasporti è il riferimento alla popolazione ed al territorio; è importante che esso sia mantenuto nell'ambito di un sistema di trasporti il quale, soprattutto nelle aree marginali, svolge una funzione di sviluppo.

NICOLA ARMENISE, *Assessore ai trasporti della regione Puglia*. Cercherò di rispondere ai vari quesiti che mi sono stati posti, partendo però da una premessa chiara per quanto riguarda il provvedimento in questione; devo precisare che all'atto della convocazione nulla ci è stato detto in proposito. Il ministro ha chiesto il nostro parere sul disegno di legge prima dell'inizio dell'iter parlamentare; l'abbiamo cominciato ad esaminare, abbiamo presentato emendamenti ed il testo poi è stato sottoposto ufficialmente all'attenzione della Conferenza Stato-Regioni. Questa mattina siamo stati invitati in Commissione a partecipare all'audizione odierna e pensavamo che si fosse seguito un diverso iter procedurale...

PRESIDENTE. Possono sempre verificarsi equivoci, però la lettera con la quale vi abbiamo invitato a partecipare a questo incontro era chiara e non parlava assolutamente di disegno di legge.

NICOLA ARMENISE, *Assessore ai trasporti della regione Puglia*. Condivido perfettamente il suo punto di vista, come ho detto poco fa; comunque cercherò di rispondere alle domande specifiche che mi sono state rivolte.

Innanzitutto le regioni non vedono di buon occhio questa delega nei loro riguardi, così come s'intende impostarla, a

meno che non si cerchi di operare con un'ottica diversa dal passato.

Inoltre molte regioni – non so se tutte, comunque la maggior parte – hanno adottato un piano regionale di trasporto.

GIANNI WILMER RONZANI. Vorrei ricordare che di recente il Governo ci ha imposto l'approvazione di una norma la quale stabiliva che se le regioni non avessero adottato un piano regionale sarebbe intervenuto il ministro. Ciò non è mai avvenuto e quindi prendo atto anche di questa enorme inadempienza del Governo, il quale prima ha imposto l'approvazione di quella norma e poi non l'ha rispettata.

NICOLA ARMENISE, *Assessore ai trasporti della regione Puglia*. Onorevole Ronzani, posso parlare per la mia regione; la Puglia si è dotata di un piano regionale dei trasporti e quindi sono autorizzato a parlare per quello che conosco e non per quello che ignoro. Intuisco, anche per aver parlato con i miei colleghi, che molte regioni hanno adottato il piano, però non posso ufficialmente dichiarare quale regione non ha provveduto in questo senso. La Puglia – ripeto – si è dotata di un piano regionale dei trasporti e perciò ha assolto ai suoi adempimenti.

Per quanto riguarda il Fondo nazionale dei trasporti, negli anni passati è stato ripartito in maniera diversa e, secondo noi, non opportuna; abbiamo pertanto effettuato una verifica e lo abbiamo riquantificato. Tuttavia non potevamo lasciare alcune regioni, per esempio il Lazio, con 450 miliardi di lire in meno rispetto all'anno scorso; si tratta di problemi seri, per cui abbiamo deciso una sorta di autotassazione generale per creare un fondo che ogni anno diminuiva del 25 per cento, di modo che, dopo quattro anni, le regioni cui era stata attribuita una minore entrata nel precedente fondo sarebbero entrate a pieno regime.⁹

Non potendo affrontare un problema così serio in quattro regioni importanti

come il Lazio, la Campania, la Liguria e, in minor misura, la Lombardia abbiamo creato un fondo particolare cui partecipano sia il ministero con fondi propri dello Stato sia le regioni, le quali nei successivi quattro anni andranno a regime grazie agli stanziamenti del nuovo fondo.

È stata trovata una mediazione, perché altrimenti non si riusciva ad individuare una soluzione per la ripartizione del fondo; ci auguriamo che la sua costituzione, approvata dalla Conferenza Stato-regioni, sia accettata anche dai due ministri competenti, così almeno per quest'anno avremo qualche certezza, che per il momento non abbiamo; tra l'altro anche questo mese dobbiamo pagare gli stipendi ai dipendenti delle aziende e, ripeto, non abbiamo certezze.

Per quanto riguarda la situazione pregressa non possiamo ignorare che fino al 1991 il deficit ammontava – come è noto – a 11 mila miliardi di lire e non sappiamo a quanto ammonterà nel 1992. Abbiamo la necessità che su questo problema venga pronunciata una parola definitiva, perché abbiamo in sospeso una serie di decreti ingiuntivi e di interessi che non possiamo pagare con i fondi correnti. Di conseguenza portiamo avanti una situazione debitoria che si appesantisce ogni giorno di più; è chiaro che il danno maggiore è subito dagli investimenti, perché proprio a causa di tale situazione non possiamo investire alcuna risorsa.

Quindi, per quanto riguarda il problema gestionale dobbiamo risolvere due questioni: in primo luogo che venga risanata la situazione pregressa e in secondo luogo che gli impegni futuri siano adeguati ai finanziamenti assegnati. Non possiamo accettare le ferrovie concesse insieme alla loro situazione debitoria, perché nel momento in cui decidiamo di avviare un certo sviluppo regionale, utilizzando al meglio i servizi di trasporto, sia dal punto di vista ferroviario sia da quello automobilistico, non possiamo accollarci i debiti di competenza regionale

e neanche quelli delle ferrovie concesse, le quali sicuramente registrano un disavanzo che non siamo in grado di sostenere. Ripeto quindi che non abbiamo fondi da investire a livello regionale ed abbiamo enormi difficoltà anche per quanto riguarda il futuro, se dovesse andare avanti il meccanismo con cui si vuol portare avanti questo tipo di concessione o di delega.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della Conferenza permanente dei

presidenti delle regioni e delle province autonome per aver partecipato alla nostra audizione che dichiaro conclusa.

La seduta termina alle 11.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 7 aprile 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO