

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 MAGGIO 1993

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **FRANCESCO BARBALACE**

INDI

DEL PRESIDENTE **PASQUALE LAMORTE**

La seduta comincia alle 16,30.

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

Audizione dei rappresentanti dell'Unione province italiane.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti dell'Unione province italiane, 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.

MARCELLO PANETTONI, Presidente dell'Unione province italiane. Farò alcune brevi considerazioni e poi lascerò la parola al mio collega Giuseppe Petruzzelli, vicepresidente della provincia di Bologna nonché presidente della commissione trasporti dell'UPI. Rispetto alla situazione del trasporto locale, in particolare di quello extraurbano, che è di competenza diretta e primaria delle province anche se non esclusiva, voglio rappresentare alla Commissione due questioni di fondo. La prima è legata al quadro normativo: a distanza di ormai oltre un decennio dall'approvazione della legge n. 151 siamo consapevoli di come questa sia un'occasione propizia per riesaminare anche criticamente l'esito di questa legge dopo oltre un decennio di operatività, che ha evidenziato aspetti positivi e negativi. Nella passata legislatura con questa Commissione ed in questa anche con il Governo abbiamo esaminato la possibilità di rivedere il quadro normativo nazionale e locale; siamo favorevoli a che questo ac-

cada ed in questo senso abbiamo espresso le nostre opinioni all'allora ministro Tesini sulla proposta che egli ebbe la cortesia di farci pervenire in via preliminare, prima che diventasse disegno di legge del Governo. Siamo favorevoli a che sul piano normativo, sul piano delle competenze istituzionali e su quello dell'integrazione dei servizi fra trasporto locale urbano ed extraurbano, ma anche più in generale dell'integrazione fra le diverse reti e modalità di trasporto, vi siano indicazioni legislative e programmatiche le più stringenti possibile, accanto a vincoli precisi riguardanti la copertura finanziaria ed il pareggio sostanziale dei bilanci delle aziende.

Dicemmo allora e ripetiamo oggi alla Commissione che al tempo eravamo consapevoli e convinti che fosse opportuno collegare i provvedimenti di prospettiva anche al risanamento del pregresso perché condividevamo il fatto che nuove norme e nuove regole dovessero accompagnare eventuali provvedimenti legislativi di risanamento dei disavanzi pregressi. Le situazioni finanziarie delle aziende di trasporto, infatti, sono sempre più condizionate dai disavanzi che si sono accumulati negli anni e la strada, che allora avevamo ipotizzato, di realizzare contemporaneamente la riforma della legge ed il risanamento del pregresso, oggi, a nostro avviso, non è più percorribile. Sono sempre più numerose le aziende materialmente sull'orlo del fallimento perché esse, quand'anche abbiano attivato i piani di risanamento previsti dalla legge n. 403 del 1990 e dai provvedimenti successivi, devono sopportare oneri passivi a fronte di disavanzi ed esposizioni verso il sistema bancario che

devastano i loro bilanci, conducendole sempre più a condizioni di asfissia finanziaria ed operativa. Non è neppure pensabile che il sistema istituzionale locale (province, comuni e regioni) possa da solo far fronte al disavanzo degli anni passati: o si recupera rapidamente (a questo punto attraverso la decretazione d'urgenza) il vecchio decreto Bernini – nella misura assicurata a suo tempo dal Governo, comunque nella misura più ampia possibile e non lontana da quelle indicazioni di copertura finanziaria – oppure a fallire non saranno solamente l'azienda di Padova, peraltro già fallita, il consiglio provinciale di Napoli, che corre il rischio dello scioglimento a fronte della necessità di iscrivere nel proprio bilancio il disavanzo dell'azienda dei trasporti, e le aziende di Belluno, Treviso o la CAT di Arezzo, ma nei prossimi mesi assisteremo ad un progressivo stillicidio di aziende costrette alla liquidazione forzata.

Come sicuramente saprete, ma lo voglio ricordare, la maggior parte delle aziende locali di trasporto extraurbano, di proprietà o a partecipazione delle province, è già organizzata con la veste giuridica della società per azioni, mentre le aziende municipalizzate, nella classica forma, in qualche modo reggeranno fino a quando i comuni saranno nelle condizioni di anticipare con la cassa le esposizioni delle aziende stesse. Poiché l'attività delle società per azioni, invece, è regolata dal codice civile, in questi casi o si procede a ricapitalizzazioni del capitale sociale o si va alla liquidazione (sempre secondo le norme del codice civile).

Esprimiamo quindi grande disponibilità al confronto con la Commissione ed il Governo sulle linee concernenti il provvedimento legislativo a regime, volto a rivedere il complessivo sistema normativo del trasporto locale e territoriale secondo le linee di integrazione alle quali molto succintamente ho fatto riferimento, ma al tempo stesso ribadiamo l'urgenza dei provvedimenti di risanamento finanziario riguardanti il passato.

Prego il presidente di consentire al dottor Petruzzelli di integrare la mia esposizione.

GIUSEPPE PETRUZZELLI, *Vicepresidente della provincia di Bologna*. Signor presidente, abbiamo già consegnato alla Commissione alcune considerazioni scritte, che avevamo preparato in vista di questa audizione, le quali contengono una parte generale di riflessione circa le linee che secondo noi dovrebbe avere un provvedimento complessivo di riforma e risanamento del sistema di trasporto pubblico locale ed una parte relativa alla bozza, non ancora ufficializzata, del testo che il ministro Tesini ci aveva cortesemente sottoposto. Come già sottolineato nel suo discorso di carattere generale dal presidente Panettoni, riteniamo sia ormai tempo di rivedere le disposizioni della legge n. 151 del 1981, ponendo al centro alcuni punti fondamentali. Innanzitutto appare prioritaria l'inclusione nel sistema del trasporto pubblico locale di tutti i sistemi di trasporto di persone, quindi una nuova considerazione su ciò che nei fatti è, e potenzialmente potrebbe essere, il sistema di trasporto pubblico locale.

In secondo luogo sottolineiamo l'assunzione del programma come metodo e strumento di organizzazione del sistema a livello locale, a partire dall'azione che secondo noi le regioni devono cominciare presto e meglio a svolgere.

In terzo luogo poniamo l'accento sulla definizione di nuovi criteri e procedure per l'erogazione dei contributi. La questione in questo caso concerne sia i criteri, anche se un recente intervento ha rivisto quelli di base di suddivisione del Fondo nazionale per i trasporti, sia le procedure perché non possiamo non lamentare i ritardi con cui diverse regioni hanno proceduto al trasferimento dei fondi ottenuti dallo Stato alle diverse aziende.

Sono necessarie, infine, l'individuazione e la delimitazione dei bacini di traffico, che a nostro avviso dovrebbero coincidere con la dimensione provinciale, superando anche la strana separazione,

che qua e là ancora si trova, tra il sistema di traffico urbano e quello extraurbano. Mi pare, peraltro, che in molte realtà italiane questa distinzione non sia così netta; riteniamo comunque necessario un maggior coordinamento tra il sistema urbano vero e proprio e il sistema che coinvolge la conurbazione, cioè le aree limitrofe. La dimensione provinciale, quindi – e non lo dico come semplice rivendicazione delle istituzioni che rappresentiamo – può essere quella a cui far riferimento da questo punto di vista.

Alla luce di queste considerazioni di carattere generale è del tutto evidente che insieme ad una ridefinizione e riscrittura del sistema si dovrebbe contemporaneamente avviare il risanamento del deficit accumulato dalle diverse aziende. Al riguardo, però, la situazione è ancor più drammatica di quanto non lo fosse soltanto qualche mese fa: i diversi esempi citati dal presidente Panettoni mi esortano dal sottolineare la drammaticità della situazione in cui versano molte aziende. Avvertiamo tuttavia l'esigenza, anche rispetto ai tempi dell'attività parlamentare, di agire tempestivamente in modo che queste priorità non vengano affrontate nel 1994 perché ciò sarebbe francamente insopportabile. Riteniamo pertanto che se l'iter di un eventuale disegno di legge in materia dovesse protrarsi, rendendosi necessario un doveroso approfondimento, la parte relativa al risanamento potrebbe essere stralciata e divenire oggetto di un intervento più rapido.

Vorrei poi sottolineare la necessità di un disegno istituzionale coerente con i contenuti della legge n. 142 del 1990. Dico questo soprattutto in relazione alla bozza di cui siamo a conoscenza. Temiamo – consentite una riflessione più ampia – che l'inserimento in diverse disposizioni di legge di una nuova figura istituzionale, a volte individuata con il termine anglosassone di *authority*, altre volte con quello italiano di autorità, sia poco istituzionale; comunque non si capisce bene come tale figura dovrebbe essere costituita, considerato che appare

anche in contraddizione con le competenze, delineate dalla legge n. 142, che derivano al sistema degli enti locali.

Riteniamo che vi debba essere una maggiore coerenza con il dettato e lo spirito della legge n. 142 del 1990, sia nell'attribuzione dei compiti, sia nella suddivisione ed individuazione delle responsabilità. Siamo convinti che il ruolo delle province e dei comuni nell'ambito del sistema delle autonomie locali non debba essere inferiore a quello indicato dalla legge. Temiamo la crescita di strutture extraistituzionali, come le autorità tecnocratiche di cui si parla, poco rispondenti alle esigenze di pianificazione territoriale alle quali possono meglio far fronte le istituzioni.

Approfittiamo di questa occasione per consegnare al presidente e ai membri della Commissione un documento contenente alcune proposte emendative e richieste di chiarimento sul nuovo codice della strada di cui abbiamo già consegnato copia agli uffici dei ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti. Si tratta di una materia che rientra nella competenza della Commissione e, anche se non è strettamente pertinente all'oggetto dell'attuale audizione, abbiamo colto l'occasione di questo incontro per mettervi a conoscenza del nostro lavoro, che potrà esservi utile nel prossimo futuro.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Panettoni ed il dottor Petruzzelli per i chiarimenti forniti ed invito i colleghi a rivolgere loro le domande che reputano opportune.

MAURO MICHIELON. Signor presidente, dobbiamo innanzitutto domandarci se i mezzi di trasporto pubblico locale possono ancora essere considerati un servizio sociale. In secondo luogo dobbiamo stabilire se essi debbano essere ritenuti di tipo privatistico per cui l'azienda non può chiudere il bilancio in perdita, perché in tal caso verrebbero soppressi alcuni servizi di linea; in caso contrario il settore dei trasporti sarà sempre in deficit.

Se accettiamo il presupposto che il sistema dei trasporti costituisce un servizio sociale vorrei sapere in che misura le regioni, le province ed i comuni siano disposti a contribuire alle perdite.

Questo è il primo problema che ci dobbiamo porre perché, come ha osservato il presidente, le società per azioni che si sono finora costituite rischiano la bancarotta e, quindi, la chiusura. Certamente questo è un fatto negativo, ma d'altra parte se i servizi di trasporto interurbano fossero gestiti dalle province dovremmo contribuire al loro risanamento. Perciò ben vengano le società per azioni, perché almeno hanno posto il problema; del resto sappiamo che fino a quando non si corrono rischi in campo penale va tutto bene, tanto vi è sempre qualcuno che paga!

Il problema di fondo è capire perché l'azienda di trasporto di Padova ha un deficit di 80 miliardi di lire, che non credo sia stato accumulato in un breve periodo di tempo.

Vorrei ricordare che la legge n. 151 del 1981 prevedeva l'obbligo per le regioni di controllare i bilanci delle aziende di trasporto locale, che dovevano essere sempre in pareggio, ma evidentemente esse hanno effettuato male tale controllo visto che registrano perdite.

Anche in altre audizioni si è sempre sottolineata l'esigenza del risanamento, ma vorrei sapere come si sia arrivati al collasso. Come mai soltanto adesso ci siamo accorti di questi « buchi »? Perché lo Stato non è più disposto a pagare? Come mai non ci siamo posti il problema dieci anni fa? Certamente ripianare queste perdite oggi è più difficile e tutti lamentano il fatto che lo Stato ha scaricato ogni responsabilità sulle regioni. A mio avviso è giusto che le regioni si facciano carico del problema, dal momento che avevano il compito di controllare i bilanci e non l'hanno mai fatto; è altresì giusto che le regioni si assumano le loro responsabilità.

Quando parliamo di trasporto locale dobbiamo considerarlo nella sua globalità; questa nuova visione pone il pro-

blema del rapporto tra il settore dei trasporti e l'Ente ferrovie trasformato in società per azioni. Mi risulta che la nuova società non è disposta a prestare servizi nei comparti in perdita, salvo che la regione non contribuisca al pagamento. Questo tipo di politica presuppone di riesaminare il settore dei trasporti nel suo complesso; innanzitutto devono essere eliminati i servizi delle corriere che hanno percorsi paralleli ai treni. A questo proposito vorrei sapere se i rappresentanti dell'UPI abbiano già affrontato il problema con le Ferrovie. In molti chiedono un intervento legislativo che riguardi tutto il sistema dei trasporti locali, trascurando il fatto che non esiste un centro di coordinamento. È vero che l'*authority* può far paura, però è anche vero che qualcuno deve assumersi il compito del coordinamento e mi chiedo se voi intendiate avanzare una proposta a questo riguardo. Il coordinamento del sistema ferroviario interurbano ed urbano rappresenta una reale necessità; per esempio, a Treviso, la mia città, sono moltissimi gli autobus che svolgono un servizio periferico nei comuni vicini.

Mi chiedo infine se non sia giunto il momento di pensare ad un sistema di trasporto diverso; mi riferisco alla famosa metropolitana leggera. Ho l'impressione che l'Italia stia sempre inseguendo gli altri paesi, nel senso che noi siamo sempre indietro rispetto agli altri; ci riferiamo ancora al trasporto su gomma quando sappiamo bene che le nostre città sono congestionate dal traffico. Per questo ritengo che l'alternativa siano le ferrovie e le metropolitane leggere, e che alcuni servizi, come le corriere, siano ormai superati, soprattutto perché non possono garantire il rispetto dell'orario. Se vogliamo che gli utenti utilizzino il trasporto pubblico dobbiamo garantire puntualità di orario e costi ridotti, requisiti che non credo possano essere assicurati dalle corriere.

Vorrei sapere se l'UPI guardi in questa direzione, se consideri le ferrovie un'alternativa alle corriere, e se abbia effettuato una scelta per quanto riguarda il

coordinamento dei vari sistemi di trasporto. In altri termini vorrei sapere se sia stato già elaborato un piano, perché senza un progetto anche l'approvazione di una nuova legge non rappresenterebbe una soluzione al problema del coordinamento dei vari servizi.

GIANNI WILMER RONZANI. Mi pare scontato che il disavanzo sia la conseguenza di tre fatti. Il Governo negli anni passati ha sistematicamente sottostimato il Fondo nazionale per i trasporti: questa è la prima vera ragione dell'attuale disavanzo, dalla quale dobbiamo partire per capire le ragioni della sua formazione. In secondo luogo il Governo ha autorizzato il rinnovo dei contratti senza trasferire alle aziende le risorse necessarie per pagare gli aumenti contrattuali; in terzo luogo dobbiamo prendere atto che esiste un problema di gestione delle aziende. Non posso negare che, a fronte di una situazione finanziaria analoga per tutte le imprese, esiste un livello di efficienza diverso da azienda ad azienda che si giustifica con un diverso grado di produttività. Questa diversità pone un problema di gestione che non può essere scorporato da tutto il resto, né possiamo sottovalutare il fatto che il Governo per anni ha sottostimato il Fondo nazionale per i trasporti.

La risposta a questo stato di cose, che non vuole essere in polemica con quella indicata dall'onorevole Michielon, deve essere lo sviluppo del trasporto pubblico locale; non vi è dubbio che la realizzazione delle metropolitane in una nuova politica di trasporto pubblico è possibile in alcune realtà, ma non in altre. Mi riferisco soprattutto ad alcune province, come Biella, dove invece bisogna fare in modo che il trasporto pubblico locale si sviluppi attraverso un servizio di pullman di proprietà di aziende municipalizzate o di società per azioni. In queste realtà dobbiamo immaginare un trasporto locale che sottragga quote di traffico alla motorizzazione privata. Qual è però il problema? Ci troviamo dinanzi ad una crisi verticale delle aziende pubbliche di tra-

sporto. Tale crisi è innanzitutto di ordine finanziario; essa rischia di provocare, da una parte, la paralisi e, dall'altra, di non consentire di raggiungere livelli superiori di efficienza e di produttività. Se non affronteremo il nodo degli investimenti non so dove si andrà a finire. Sono infatti due le questioni che dovremo approfondire. La prima è quella di capire in che modo sia possibile risolvere il problema dei disavanzi, che si sono accumulati nel corso degli anni per i motivi che ho prima ricordato. Occorre però non ricorrere più a provvedimenti tampone, perché in realtà, in questi anni, abbiamo tentato di risolvere la questione nascondendoci dietro ad un dito. Abbiamo illuso le aziende e gli operatori che in qualche modo vi fosse una volontà di risolvere il problema, ma il risultato è stato che si è provveduto ad affrontare la questione con misure tampone e il disavanzo si è ulteriormente aggravato.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

GIANNI WILMER RONZANI. Vi è dunque bisogno di un provvedimento che chiuda la partita dei disavanzi pregressi, un provvedimento la cui incidenza sarà molto forte. A tale riguardo abbiamo stime assai diverse: si parla addirittura di 10-15 mila miliardi. Ma è evidente che un processo di risanamento e di riforma del trasporto pubblico locale presuppone — sempre che si voglia effettivamente voltare pagina — la soluzione del problema del pregresso.

La seconda questione è quella relativa agli investimenti. Per quanto mi consta, le aziende non fanno più investimenti, nel senso che la maggior parte di esse non riesce più nemmeno a garantire il *turn over* dei mezzi in circolazione. Sono ormai delle « carrette » quelle che transitano per le strade italiane! Per esempio, l'azienda di Biella — per altro gestita anche bene e il cui disavanzo, pur essendo ancora considerevole, è diminuito notevolmente nel corso degli anni — in ragione del fatto che il Governo ha

sistematicamente tagliato le risorse da destinare agli investimenti, ha potuto cambiare solo sei pullman. Il risultato è che tale azienda sta cercando di incrementare la manutenzione.

Mi sono limitato a fare questo esempio, ma per altre aziende si pone anche il problema degli investimenti non soltanto per le macchine ma anche per le strutture (il riferimento è, per esempio, al processo di informatizzazione).

Ebbene, con la legge finanziaria abbiamo tentato di sbloccare tale situazione, cercando di rendere almeno disponibili quei 200 miliardi, previsti come contributo in conto interesse che, se utilizzati, avrebbero consentito non dico di risolvere il problema ma quanto meno di dare una boccata d'ossigeno al settore.

Non credo che potremo limitarci a risolvere il problema del pregresso – che è quello di fondo – ma dovremo agire su entrambi i versanti (pregresso e investimento). Tuttavia, quand'anche si dovesse sanare completamente il pregresso ma non si avessero risorse da destinare agli investimenti, ritengo che le aziende non potrebbero essere rimesse in sesto. Inoltre, se anche si pensasse – non saprei dire attraverso quali canali – che spetti alle aziende individuare le risorse da destinare agli investimenti, ci vorrà comunque del tempo prima che tali risorse siano effettivamente disponibili. Da qui la necessità di coprire questa fase di « interregno », garantendo sin da subito una politica di investimento, con la quale consentire alle aziende di riconquistare il terreno perduto.

In conclusione, ad avviso dell'UPI quale dovrebbe essere il volume delle risorse necessarie per consentire alle aziende di fare subito alcuni investimenti ritenuti fondamentali per non andare al di sotto dell'attuale soglia, che è già molto bassa, dell'efficienza dei mezzi in circolazione?

PRESIDENTE. Invito il presidente dell'UPI a rispondere ai quesiti formulati.

MARCELLO PANETTONI, *Presidente dell'UPI.* L'onorevole Michielon ha chiesto

il parere dell'UPI sul tipo e sulla qualità del servizio di cui stiamo parlando, in particolare se ci si trovi dinanzi ad un servizio gestito da un'impresa o ad un servizio sociale.

A mio avviso si tratta di un quesito vecchissimo al quale sono state date risposte diverse. Secondo l'UPI, il trasporto è inevitabilmente e al tempo stesso l'una e l'altra cosa. Il trasporto deve essere infatti senz'altro gestito in termini di economicità e correttezza gestionale: il che è indubbio, ma probabilmente non è pleonastico ripeterlo. Ma il trasporto è inevitabilmente, al tempo stesso, un servizio sociale e una struttura indispensabile, che incide sia sugli assetti territoriali sia su quelli urbani (la qualità di vita di una città è correlata strettissimamente alla qualità del servizio del trasporto pubblico), e uno strumento rilevantissimo per lo sviluppo economico e sociale di un paese.

Per quanto mi consta – ma le informazioni in mio possesso potrebbero essere incomplete – non vi è alcun paese al mondo che affidi esclusivamente all'economicità di gestione, cioè al rapporto paritario tra entrate e uscite, il pareggio del bilancio di un'azienda di trasporti. In ogni paese del mondo, infatti, c'è comunque e sempre una copertura da parte del potere pubblico.

Assume, invece, connotazione diversa la questione se noi cerchiamo di analizzare il motivo per cui pur in presenza della legge n. 151 del 1981, in cui era prevista una copertura da parte dello Stato, si sono determinate quelle situazioni che tutti conosciamo, in termini di qualità del servizio e di rendiconto finanziario.

Condivido le considerazioni svolte poc'anzi dall'onorevole Ronzani. C'è stata infatti subito una sottostima iniziale! Se volete posso dire autocriticamente che ciò si è verificato anche a causa di qualche disattenzione o incompletezza di documentazione da parte delle stesse amministrazioni locali sulle risorse necessarie, secondo quanto previsto dalla legge n. 151, a coprire il fabbisogno del trasporto.

Coloro che hanno esperienza e frequentazione del settore sanno bene che negli anni in cui è stata applicata la legge n. 151 non sempre vi è stato l'adeguamento del fondo sia per la parte relativa alla gestione sia per quella relativa agli investimenti, così come del resto prevedeva la suddetta legge.

A fronte di un sistema delle autonomie locali che chiedeva più risorse, in quanto si riteneva che il trasporto pubblico urbano ed extraurbano fosse un elemento indispensabile a contenere, in generale, il traffico privato (vi era poi il problema della qualità della spesa e della sua efficacia, un problema non secondario ma interno alla quantità delle risorse messe in campo), abbiamo avuto da parte del Governo centrale, per le ragioni che è qui inutile richiamare, una qualche significativa contrazione delle risorse relativamente alla parte gestionale. È venuta altresì a mancare la copertura dell'ultimo contratto nella misura in cui essa era stata a suo tempo prevista e concordata. E non si tratta di pochi miliardi, bensì di centinaia! Inoltre, per la parte relativa agli investimenti, per molti anni sono stati sospesi i finanziamenti. Ciò ha determinato un invecchiamento del parco dei mezzi in circolazione, con una conseguente messa in crisi del settore che produce autobus o del settore ferroviario, nonché un aumento dei costi di gestione.

Vi sono state, infine, responsabilità anche da parte delle autonomie locali o delle aziende che da esse dipendono. Ci rendiamo conto che il problema esiste e, personalmente, non ho alcuna difficoltà a ripetere dinanzi a questa Commissione ciò che ho detto anche al ministro dei trasporti.

Siamo tanto consapevoli dell'esistenza di un problema di qualità di gestione delle aziende e di vigilanza degli enti proprietari e delle regioni, che, a suo tempo, nell'autunno scorso, avevamo proposto al ministro Tesini, in fase di utilizzazione dei 400 miliardi iscritti nel bilancio 1992 e dei 200 iscritti in quello del 1993, di non pensare ad una loro utilizzazione diciamo quotidiana, ma di

dare il segnale di un primo provvedimento volto ad ottenere il consolidamento del disavanzo pregresso, soltanto però a vantaggio di quelle aziende che avessero predisposto il piano di risanamento e che, attraverso una certificazione fatta da organi eventualmente scelti dallo stesso ministro (regioni, enti proprietari, società di certificazione), ne dimostrassero l'effettiva attuazione.

Per quanto riguarda il problema della corretta gestione, nemmeno noi siamo più disponibili a difendere in nessun modo coloro che non affrontano il tema della qualità dell'utilizzazione delle risorse.

Circa il discorso istituzionale credo che le risposte siano quelle su cui si è soffermato il dottor Petruzzelli: per il settore dei trasporti, come per l'insieme dei poteri pubblici, intendiamo incardinare le responsabilità sulle istituzioni. Non ci si può far carico, né voi come Parlamento né noi come enti locali, di reperire le risorse per poi vedere altri, che a noi non rispondono, utilizzarle in piena e sostanziale autonomia. Riteniamo che le regioni debbano avere responsabilità primarie in materia di coordinamento dei diversi sistemi di trasporto e delle varie figure che nel campo del trasporto locale urbano ed extraurbano intervengono ed agiscono, cioè le regioni, con il ruolo primario in termini di programmazione e di reperimento delle risorse, e le province, con il ruolo ad esse riconosciuto dalla legge n. 142 del 1990, una legge dello Stato, votata da questo Parlamento, alla quale facciamo riferimento con il concorso dei comuni per la parte che a loro spetta.

In ordine ai sistemi di trasporto, personalmente sono favorevole a che le ferrovie abbiano nel nostro paese il ruolo che rivestono nel resto dell'Europa, sia quando si parla di alta velocità che di trasporto merci o di trasporto territoriale od urbano. Ad una domanda in questo senso do una risposta che impegna solo me: non tutto può essere ferrovia e lei sa meglio di me che, specialmente a livello territoriale e non urbano, inevitabilmente la corriera che tanto poco le piace diventa mezzo insostituibile al quale è ne-

cessario comunque ricorrere. Il discorso è diverso quando parliamo delle aree metropolitane, quelle grandi o quelle di più limitate dimensioni; in quel caso non vi è dubbio che quello delle metropolitane leggere o altro può essere uno degli assi privilegiati verso i quali indirizzare le risorse. Vengo da una città, Perugia, che ha sperimentato sistemi telematici per cercare di contenere le risorse e le spese; in Italia i telebus li abbiamo inventati in questa città di provincia.

GIANNI WILMER RONZANI. Funziona l'esperimento?

MARCELLO PANETTONI, *Presidente dell'Unione province italiane*. Sufficientemente. Indubbiamente ha prodotto delle economie perché si risparmiano percorsi e si risparmiano spese fisse; specialmente per le aree a bassa densità residenziale è un sistema di grande interesse.

Non scopriamo adesso la questione del deficit perché negli ultimi anni lo abbiamo vissuto in maniera angosciante; tra le cause che l'hanno fatto esplodere negli ultimi anni vi sono state le vicende contrattuali alle quali l'onorevole Ronzani ha fatto riferimento, oltre alla situazione ereditata dagli anni precedenti.

A questo punto diventa inevitabile il ricorso ad un doppio binario e probabilmente a un doppio tempo: occorrerà pertanto lavorare in sede legislativa per rivedere a regime, secondo le linee alle quali abbiamo fatto molto sommariamente riferimento, tutto il sistema delle responsabilità istituzionali, delle competenze in materia di reperimento delle risorse, della programmazione, dei mezzi e dei vettori a livello locale con tutto quanto abbiamo brevemente richiamato,

mettendo tuttavia in atto da subito un'intervento mirato sia a sanare il disavanzo pregresso sia a promuovere gli investimenti.

Non credo di essere in grado questa sera, almeno per quanto mi riguarda – non so se lo sia il collega Petruzzelli – di dare indicazioni circa la massa finanziaria disponibile. Le province rappresentano uno spicchio del sistema del trasporto locale ed in base alle stime che abbiamo trasferito alle nostre aziende sappiamo che il disavanzo pregresso complessivo, per quanto riguarda le aziende di trasporto pubblico locale, è intorno ai 10-11 mila miliardi; esso continua a crescere perché una parte del disavanzo è costituito dall'esposizione nei confronti del sistema bancario, che ne moltiplica in maniera geometrica l'entità complessiva. Vi è poi la questione degli investimenti per il rinnovo dei parchi autobus e l'introduzione di sistemi di trasporto anche innovativi che possano incidere favorevolmente sui sistemi di gestione.

Ci riserviamo di inviare alla Commissione una stima in termini finanziari relativa alle aziende che da noi dipendono.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione i nostri ospiti per il loro contributo e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 17,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 17 maggio 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO