

SEDUTA DI MARTEDÌ 22 GIUGNO 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

La seduta comincia alle 17,15.

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

Audizione dei rappresentanti dell'Agenzia confederale dei trasporti e servizi (AGENS).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti dell'Agenzia confederale dei trasporti e servizi (AGENS), 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.

Sono presenti il professor Mortillaro, accompagnato dai suoi collaboratori, che saluto e ringrazio per la disponibilità dimostrata ed al quale do la parola, pregandolo di consegnare la documentazione che riterrà opportuna.

FELICE MORTILLARO, Presidente dell'AGENS. Grazie a lei, signor presidente, e grazie anche alla Commissione che ci offre l'opportunità di dare il nostro contributo alla problematica del trasporto pubblico locale, che sta diventando ogni giorno più grave.

Nella memoria consegnata alla Commissione – che non leggerò per non tediare i cortesi ascoltatori – abbiamo cercato di affrontare la tematica sotto un triplice profilo: innanzitutto quello economico finanziario; in secondo luogo il profilo dell'efficienza del trasporto pubblico locale ed infine quello propositivo, contenente una soluzione che, ci auguriamo, risulti meno tradizionale e che sottoponiamo all'attenzione della Commissione parlamentare per verificarne la fattibilità.

Dal punto di vista economico-finanziario il trasporto pubblico locale registra un debito di 12 mila miliardi, rispetto al quale ci si potrebbe domandare se l'intervento del tesoro non possa essere analogo a quello attuato nei confronti di imprese in dissesto. Nonostante l'avvio di talune iniziative nel settore non sono stati raggiunti risultati brillanti, tant'è che il debito continua ad aumentare. La situazione sembrerebbe, almeno apparentemente, senza via d'uscita. D'altra parte il mezzo pubblico perde competitività, facendo aumentare il costo che richiede ulteriori interventi. Considerato che per le imprese private in dissesto si ricorre al consolidamento del debito a condizione che l'impresa si ristrutturi – è il caso, recente, della Piaggio ricorsa al consolidamento, sostenuto da un *pool* di banche, per un debito pari a 250 miliardi, nonché della Ferruzzi e della Zanussi – ci si potrebbe chiedere se anche in questo caso sia opportuno ricorrere ad operazioni del genere, sempre a condizione che l'impresa si ristrutturi. Questo potrebbe realizzarsi qualora il tema del trasporto pubblico locale fosse « tradotto » in un altro titolo, ossia quello della mobilità urbana che a mio modo di vedere affronta un orizzonte più ampio di cui il trasporto è solo un segmento.

La nostra proposta si muove nell'ottica della mobilità urbana e l'ipotesi del consolidamento, da me prospettata, dovrebbe potervi rientrare.

Quanto alla situazione economico-sindacale in cui versano le imprese di pubblico servizio, non è un mistero che queste sostengano costi del lavoro molto elevati. Ancor più grave è il fatto che le imprese municipalizzate sopportino costi

del lavoro, e in generale di esercizio, superiori a quelli delle società private. Come saprete vi sono tre associazioni che si occupano dell'argomento: l'ANAC – che oltre ad appartenere all'AGENS è presente in Confindustria – indica quale costo per chilometro percorso la cifra di lire 3.000; la FENIT, Federazione italiana nazionale imprese di trasporto, che esercita una parte di trasporto urbano su gomma e le ferrovie in concessione, che individua il costo per chilometro percorso negli stessi termini dell'ANAC, mentre le imprese municipalizzate indicano in 8.000-9.000 lire il costo del trasporto su gomma per chilometro.

Le differenze sono evidentemente assai profonde, tant'è vero che non credo di svelare alcun mistero – non lo dico io, ma la Federazione dei trasporti – quando dico che l'esercizio del trasporto pubblico, gestito da imprese municipalizzate, registra un sovraccarico di personale intorno alle 20 mila unità. Tra l'altro – lo dico per inciso – avevamo costituito, d'intesa con l'allora ministro Tesini, un'apposita commissione incaricata di esaminare il problema dell'esubero di personale nel settore dei trasporti. In seguito all'avvicendamento alla guida del dicastero, si è registrato un blocco dell'iniziativa. Nei prossimi giorni, comunque, ci recheremo dal nuovo ministro per ribadire la necessità che la commissione riprenda a lavorare su un problema (quello, appunto, dell'esuberanza di personale nelle piccole e grandi aziende di trasporto) che fino ad oggi non è mai stato adeguatamente considerato.

Vorrei ora soffermarmi su un aspetto particolare. Il trasporto locale, com'è noto, non ha ammortizzatori sociali, così come non li ha tutto il sistema del trasporto pubblico e privato. In sostanza, non sono previsti istituti quali la cassa integrazione (sia ordinaria sia straordinaria) ed i prepensionamenti (questi ultimi, in realtà, sono contemplati esclusivamente – anche perché comportano un costo altissimo – nel settore della grande trazione ferroviaria). È evidente che, in assenza di sistemi di ammortizzazione so-

ciale, è molto difficile affrontare il problema della ristrutturazione; altrettanto evidente è che, in mancanza di un processo di ristrutturazione e senza la possibilità di separare il personale necessario da quello non necessario, difficilmente un'impresa può trovare un adeguato assetto organizzativo e funzionale. D'altra parte, se pensiamo ad esempio all'industria, fino a quando Donat Cattin non promosse la cassa integrazione straordinaria, nessuno era mai riuscito a ristrutturare il settore: questa è la verità storica!

In settori quali quelli dell'industria e del grande commercio, cioè in comparti che hanno accesso alla cassa integrazione straordinaria, la ristrutturazione si è effettivamente realizzata. Al contrario, il trasporto – ripeto – non ha mezzi di ammortizzazione sociale. Certo, è probabile che in questi anni il settore non li abbia neanche voluti, per effetto anche del tipo di relazioni sindacali (segnate, come suol dirsi, da un profondo consociativismo) che, come loro sanno perfettamente, ha avuto – come dire? – cittadinanza nel sistema di trasporti, almeno fino ad un anno-un anno e mezzo fa. Di fatto, si è proceduto con l'obiettivo di concludere accordi comunque; ciò da un lato ha prodotto alti costi del lavoro e, d'altro, la paralisi delle aziende che, allo stato delle cose, sono letteralmente ingessate.

Concludo, richiamando alla vostra attenzione il contenuto della proposta complessiva che intendiamo formulare. A nostro avviso, se i problemi del trasporto pubblico locale non saranno affrontati globalmente, non si riuscirà presumibilmente a risolvere la crisi delle imprese operanti nel settore. Va considerato infatti che la questione del trasporto è strettamente collegata alla mobilità dei cittadini (che, tra l'altro, rappresenta un diritto garantito dalla Costituzione, alla stessa stregua del diritto alla salute). L'ipotesi che noi prospettiamo è la seguente: oggi la mobilità urbana comporta un costo enorme e, tuttavia, produce risultati pessimi. Non vi è persona che

abiti in una grande città la quale non si dichiara scontenta delle proprie condizioni di mobilità, così come del resto si dichiarano gli stessi amministratori pubblici. Un tempo, tale condizione era riservata alle grandi aree urbane (Milano, Torino, Roma e, forse, anche Genova, Napoli e Bari), ma oggi si sta allargando a macchia d'olio anche alle città minori. Chiunque di noi si rechi, per esempio, a Verona, a Padova o a Novara (cioè in cittadine di 70-80 mila abitanti) può facilmente constatare una condizione di traffico davvero inaccettabile. Ciò perché in questi anni, non essendo stata attuata una politica della mobilità collettiva, si è affermata una situazione di concorrenza rispetto al mezzo di trasporto individuale (che finisce per essere insostituibile nelle condizioni di vita attuali). Oggi in Italia vi sono 30 milioni di automobili e 10 milioni di motocicli: il numero complessivo dei mezzi circolanti è addirittura pari a quello dei cittadini italiani, esclusi i neonati e gli anziani!

In sostanza, siamo di fronte ad una situazione caratterizzata dalla presenza di altissimi costi collettivi ed individuali. Per le famiglie italiane, quella del trasporto è diventata la seconda spesa in assoluto ove si consideri che essa ammonta, *grosso modo*, a 2 milioni 500 mila lire l'anno.

GIORDANO ANGELINI. Di più: circa 5 milioni!

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. Ci siamo chiesti se sia possibile che la mobilità e tutto il settore dei trasporti possano costituire oggetto di un'iniziativa economica. Diciamolo francamente: oggi il problema della mobilità è affrontato in termini militari, attraverso divieti, blocchi e limitazioni che tendono non a rendere il traffico fluente ma ad impedire il traffico stesso e, quindi, la mobilità, così violando un diritto costituzionale del cittadino. Fra l'altro, il cittadino non ha serie alternative di carattere collettivo, ove si consideri che tutte le soluzioni di questa natura risultano inefficaci ed inefficienti.

Ho una visione liberistica dell'economia e ritengo che una probabile soluzione potrebbe consistere nel prevedere una gestione imprenditoriale del sistema della mobilità, attuando criteri che risulterebbero vantaggiosi per gli stessi enti amministrativi. Non dobbiamo dimenticare, infatti, che ai fini della mobilità vengono utilizzati beni comuni – strade e marciapiedi, per esempio – dei quali molte volte non viene pagato alcun corrispettivo. Loro sanno che ogni cittadino, quando acquista un'automobile o un qualsiasi mezzo di trasporto, acquista contemporaneamente lo spazio pubblico nel cui ambito sarà depositato il mezzo stesso. Ciò comporta un costo che si aggira intorno a 2 milioni e mezzo di lire all'anno. Vi è quindi un trasferimento enorme dallo Stato al cittadino in termini di utilizzazione di beni comuni ai fini della mobilità. Se questo è vero, perché non affrontare allora il problema sotto il profilo imprenditoriale? Ciò vorrebbe dire – uso il condizionale perché in questi casi è d'obbligo – che l'ente pubblico, l'amministrazione comunale o quella regionale affidano (sulla base delle politiche che tali organi intendono porre in essere e, ovviamente, controllare) ad altri la gestione della mobilità urbana, cioè tutto il complesso di attività finalizzate a rendere la mobilità stessa più fluida, più facile, meno costosa e meno inquinante. Sotto questo profilo, il primo intervento da realizzare potrebbe essere riferito ai parcheggi ed al ricovero degli automezzi nelle ore notturne. Ho un'età abbastanza avanzata per ricordarmi che, all'epoca in cui ero ragazzo (credo si trattasse dell'epoca di De Gasperi), fu approvata una legge per sopraelevare le abitazioni civili, all'uopo prevedendo anche facilitazioni di carattere fiscale. Perché, allora, non immaginare un'operazione al contrario (una sorta di « sottoelevazione »), in modo da giungere ad una situazione (finora mai realizzata, nonostante sia previsto dalla legge) in cui ogni macchina abbia un posteggio coperto per la notte? In tale direzione, si potrebbe arrivare, entro una decina

d'anni, a vietare l'acquisto di automobili qualora il potenziale acquirente non sia in grado di dimostrare la disponibilità di un posto nel quale ricoverare il mezzo. Questo si verifica in Giappone, dove, come è noto le imprese automobilistiche...

FRANCESCO MARENCO. Se la ascoltassee Agnelli!

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. Agnelli è d'accordo. Certo si tratta di un *business* enorme.

FRANCESCO MARENCO. A Genova abbiamo avuto un'esperienza pessima.

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. Sono anch'io di Genova e potrei dire qualcosa a proposito dei genovesi.

Ad ogni modo questa potrebbe essere una strada da percorrere, diversamente vedremo presto le auto parcheggiate in tripla fila ed Agnelli non solo avrebbe qualche difficoltà – peraltro me ne dispiacerebbe moltissimo – ma non fabbricherebbe più automobili. Senza contare che se fallisce l'ultima impresa che ci è rimasta, qualche difficoltà l'avremo tutti sotto il profilo economico.

PRESIDENTE. Con il combinato disposto Agnelli-Gabetti, si potrebbero costruire garage e auto nello stesso tempo.

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. Si potrebbe anche fare questo.

Il primo problema, quindi, è sicuramente quello dei parcheggi, mentre il secondo attiene all'informatizzazione del traffico che si potrebbe affidare, nel nuovo sistema, ai semafori e ai vigili che manovrano a mano il traffico medesimo. Poiché i flussi di traffico vanno guidati con strumenti informatici, credo che anche questa ipotesi potrebbe rientrare nel sistema imprenditoriale fornendo anche posti di lavoro. Non è un mistero che le imprese informatiche oggi sono in difficoltà, sia Italia sia all'estero, e vi posso assicurare che alcune grandi aziende ita-

liane sarebbero interessate ad approfondire questo discorso. Al riguardo faccio l'esempio di Monaco che dispone di un grande centro di informatizzazione del traffico che pare dia risultati molto buoni.

È poi necessario risolvere il problema dell'accesso ai centri storici che oggi, diciamolo francamente, è gestito in termini di privilegio. A mio modo di vedere l'accesso ai centri storici dovrebbe essere consentito attraverso il *price road*, cioè il pagamento. Ultimamente anche la FIAT aveva dato un assenso piuttosto forte a questa ipotesi in base alla quale verrebbe fatto pagare, con un prezzo peraltro relativo all'importanza del centro storico, l'utilizzo del medesimo.

Un ulteriore aspetto riguarda la manutenzione delle strade, questione collegata alla viabilità e alla mobilità: se oggi l'ENEL deve interrompere per lavori un tratto di strada e domani un altro ente farà lo stesso, un sistema imprenditoriale potrebbe organizzare, nel modo dovuto, l'intera operazione al fine di coordinare le opere di manutenzione. In sostanza se si immaginassero consorzi imprenditoriali che a fronte del pagamento di una determinata erogazione all'ente pubblico gestissero il tema della mobilità sotto i diversi aspetti, compresi anche i monitoraggio dell'ambiente e così via, si renderebbe il trasporto urbano pubblico – i cui problemi oggi sono rappresentati dall'inquinamento e dalla necessità di velocità commerciali elevate – sicuramente più efficiente. Questi due ultimi obiettivi sono entrambi frustrati dalle condizioni di traffico: un flusso lento rende il mezzo pubblico altamente inquinante, poco snello e assai meno competitivo rispetto al mezzo privato.

Ribadisco che questa soluzione comporterebbe vantaggi, per il pubblico, che dovrebbe ricavare elevate risorse economiche dalla razionalizzazione del traffico, per l'impresa privata, per il cittadino ed anche per l'occupazione dal momento che un'attività di questo genere richiederebbe

quote di personale qualificato che oggi invece si disperdono e non vengono utilizzate.

FRANCESCO MARENCO. Professor Mortillaro, vorrei comprendere meglio alcuni aspetti, non perché lei non si sia spiegato bene ma perché io non sono un tecnico della materia.

MAURIZIO PIERONI. Sto constatando in questa Commissione come i liguri abbiano assunto un atteggiamento di « collegio » che supera di gran lunga il tanto deprecato Sud.

FRANCESCO MARENCO. Da genovese ti dico che potrei fare le scarpe alla lega nord a proposito di questo. Io qui sto facendo l'interesse anche della mia regione, a differenza di voi verdi che difendete la terra ma dimenticate il resto.

A proposito dei vantaggi per il pubblico cui lei ha accennato, professor Mortillaro, immagino si riferisse al settore pubblico dei trasporti.

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. Mi riferivo ai vantaggi anche per l'ente amministrativo, per il comune.

FRANCESCO MARENCO. Ma a proposito del concetto di gestione della mobilità urbana, a quale soggetto si riferisce? Mi pare di capire ai consorzi ma vorrei una conferma.

Onestamente ritengo che il problema non sia tanto riconducibile all'impostazione richiamata — che per quanto mi riguarda è in generale ottimale e dichiaro anche a nome del gruppo del movimento sociale che su di essa concordiamo pienamente — quanto alla necessità di tradurre in atti seri, verificabili e trasparenti ciò che può stare a monte di tale ipotesi. Mi riferisco alla possibilità di verificare gli atti delle concessioni, perché potrebbe accadere, per esempio, che gli stessi consorzi (magari due o tre società consorziate tra loro, o un soggetto a capo di eventuali consorzi) diventino talmente poco trasparenti che non si capisce più

cosa accade. Al riguardo torno a citare il caso dei parcheggi a Genova che dovevano essere realizzati a corona, al fine di non far affluire al centro della città i veicoli, ma i progetti sono stati invece valutati in modo diverso e soltanto per il centro storico sono state definite alcune questioni; comunque l'iniziativa è poi fallita e l'unico parcheggio di piazza della Vittoria è uno stagno maleodorante. La colpa di questa situazione è da imputare alla cattiva gestione negli atti di concessione.

Al di là delle considerazioni da lei espresse — peraltro condivisibili — vi sono difficoltà non solo di ordine burocratico (spesso diamo colpa alla burocrazia, ma se essa funziona bene non è di per sé deprecabile) ad attuare un progetto di questo genere in un paese come il nostro, considerato ciò che ogni giorno abbiamo sotto gli occhi. Occorrono quindi punti forti e seri di riferimento. Considerati i presupposti per dar vita ad un progetto di questo genere, cioè i famosi consorzi imprenditoriali, può accadere che alla fine una grande azienda come la FIAT abbia interesse — mi riferisco sempre a quelli leciti — a produrre autoveicoli determinando essa stessa la gestione del progetto che in questo modo non è più controllabile dalle amministrazioni pubbliche.

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. Esiste la legge n. 241 sulla trasparenza degli atti amministrativi.

FRANCESCO MARENCO. È fallita!

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. La nuova legge elettorale attribuisce ai sindaci determinate responsabilità.

Occorre anche valutare la possibilità di costituire società miste tra enti locali e privati, stabilendo anche patti parasociali.

Poiché capisco le esigenze politiche, ritengo si possano immaginare anche operazioni di altro genere. È necessario però superare la situazione contingente, in cui

abbiamo vissuto in questi anni, altrimenti il paese si fermerà. Occorrerà compiere un atto di coraggio avviando – ammesso che le ipotesi prospettate siano percorribili – l'esperimento in una città che non deve essere necessariamente Bologna.

FRANCESCO MARENCO. Per quanto concerne la informatizzazione del traffico cosa può dire?

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. L'informatizzazione del traffico si può realizzare: esistono esperienze interessanti in merito, ma non è un *business* tale da attuarsi separatamente dal resto. D'altra parte a Genova, nel 1960, venne realizzato il primo esperimento di informatizzazione del traffico, da via XX settembre sino a Sampierdarena, stabilendo una velocità massima di 37 chilometri orari ed i semafori sempre verdi: è una procedura che funziona tuttora e che ho sperimentato personalmente la scorsa settimana. Naturalmente, l'informatizzazione oggi richiede impianti più sofisticati considerata la complessità del traffico e del tessuto urbano. Ripeto, però, nessuna impresa sarebbe disposta a compiere quest'esperimento da sola. A Monaco la gestione dell'informatizzazione del traffico costa 200 miliardi all'anno e nessuno può assumere un tale *business* da solo, però per esempio sarebbe possibile se le municipalizzate venissero trasformate in società per azioni e la gestione affidata ai privati. Se il privato è d'accordo, bene, diversamente fallirà, dimostrando la sua totale incapacità di operare.

Non credo si possa continuare a « immettere » denaro: lo Stato italiano eroga 50 mila miliardi l'anno per il settore dei trasporti, che corrispondono al PIL di due Stati dell'Africa! In Africa con 50 mila miliardi devono vivere 15 milioni di persone: vivranno bene o male, però devono farlo!

FRANCESCO MARENCO. Troppi dirigenti sono arrivati a quei livelli solo perché avevano le tessere del partito o del

sindacato in tasca! Il personale non è in esubero, si tratta della cattiva gestione del personale, compresi quelli che non fanno nulla – e sono gli amministrativi in genere – nelle grandi e medie aziende.

MATTEO PIREDDA. Nell'isola si avverte il problema della mobilità, non però di quella urbana che pure esiste in qualche caso.

La sua, professor Mortillaro, è un'idea brillante, ma il fatto che giri intorno al *business* mi fa dubitare della sua percorribilità. Non ho sinceramente capito che cosa significhi gestione della mobilità affidata a gestioni imprenditoriali, o meglio in termini concettuali l'ho compreso, mentre mi sfuggono quelli operativi. Perciò domando: si tratta di concedere che cosa? L'ingresso nei centri storici potrebbe rappresentare una sorta di società dei pedaggi autostradali e si capisce, ma a fronte di che cosa?

La gestione dell'uso del suolo pubblico legata al possesso di un'autovettura corrisponde alla tassa di circolazione o è un'altra cosa? La mia è una provocazione per comprendere appieno l'intera questione.

Cosa significa gestione dei parcheggi in città? Chi realizza i parcheggi? Non vorrei che, come al solito, Pantalone (cioè lo Stato) finanziasse i privati per la realizzazione dei parcheggi e quant'altro – come si dice oggi – scaricando sul pubblico le grane ma incassando i benefici.

L'idea della gestione diversa della mobilità credo stia progressivamente procedendo e che finirà per affermarsi; ciò che non risulta chiaro è in che modo lo farà, né mi pare che la relazione del professor Mortillaro abbia concorso a renderla più operativa e più attuale. Mi interesserebbe capire meglio come possa diventare operativa una questione concernente la mobilità, che si colloca al di là del trasporto pubblico locale. Sarebbe troppo semplice giustificare con l'esubero di 20 mila unità i conti del trasporto locale, il cui costo è pari a 8.000 lire a chilometro rispetto alle 3.000 lire indicate da FENIT ed ANAC.

FRANCESCO MARENCO. C'è un contratto di lavoro preciso.

MATTEO PIREDDA. Non si tratta solo della differenza della busta paga unitaria, mi è sembrato che l'esubero delle 20 mila unità incidesse sul costo per chilometro. Sarebbe semplice dire che il problema si risolve consolidando il debito, imponendo di non contrarne degli altri e così via, in tal modo raggiungendo le 3.000 lire rispetto alle 8.000. Non credo si debba considerare solo il trasporto pubblico locale, in quanto questo potrebbe rientrare nelle logiche operative se si adottassero gli strumenti suggeriti dal professor Mortillaro, il che rappresenterebbe anche un investimento non indifferente. Sappiamo quanto costano alla collettività gli ammortizzatori sociali!

Al di là di questa semplice idea, credo che la proposizione assuma le caratteristiche di una riflessione filosofica sulla mobilità piuttosto che un'ipotesi da attuare, almeno allo stato attuale e salvo che non abbia compreso male.

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. È chiaro, le idee passano attraverso una fase di elaborazione filosofica. Stiamo abbozzando un'idea che però necessita di confronti ulteriori: non svelo un segreto se dico di aver preso contatti con qualche banca d'affari per capire se un'ipotesi del genere sarebbe interessante ai fini dello sviluppo di un'iniziativa economica. Bisogna capire se esistono i soggetti in grado di assumere tali iniziative e soprattutto se si è disposti a finanziarle. Sono assolutamente dell'avviso che non dovrebbe trattarsi della solita operazione con la quale si pubblicizzano le perdite e si privatizzano i profitti. D'altra parte, non ci sono più soldi e quindi questa è l'occasione migliore per cercare di affrontare le questioni sotto un versante più moderno ed efficiente.

Mi è stato chiesto — ritengo giustamente — cosa significhi dare in concessione i servizi connessi alla mobilità e quale sia il contenuto di tale concessione. Ovviamente, il discorso riguarda i tra-

sporti urbani ed è finalizzato anche a sottrarre qualche responsabilità alle aziende municipalizzate. Mi fanno notare che se l'ANAC e la FENIT dovessero dedicarsi al trasporto urbano, probabilmente il costo al chilometro da esse imposto sarebbe pari — o almeno vicino — a quello praticato dalle aziende municipalizzate. Queste ultime, indubbiamente, fanno registrare una notevole quantità di inefficienze; nello stesso tempo, però, va considerato che si muovono in un ambiente assolutamente inospitale ad un traffico regolare.

MATTEO PIREDDA. Vi è anche il problema degli esuberi!

FELICE MORTILLARO, *Presidente dell'AGENS*. Lascerei da parte la questione degli esuberi. In fondo è vero che gli ammortizzatori sociali costano, ma alla fine costano molto meno dell'inefficienza che si produce attraverso gli esuberi. Questa è la mia opinione.

Se noi immaginassimo una concessione globale, dovremmo considerare i trasporti pubblici (ovviamente, da risanare), le strade (manutenzione e organizzazione), l'informatizzazione e l'accesso ai centri storici, le multe (o, almeno, le riscossioni collegate ad un'utilizzazione impropria del bene comune), la gestione dei parcheggi. Questi ultimi debbono essere costruiti e gestiti dai privati ed una parte degli introiti dovrebbe andare all'ente pubblico, giacché i parcheggi insistono sempre su un bene comune. Quanto alle soste abusive, qualche tempo fa, parlando con un esperto della materia, ipotizzavamo che, se si affittasse un satellite stazionario su Roma, si avrebbe la possibilità di bloccare e di mandare a casa di ciascun abusivo in sosta una regolare contravvenzione, a differenza di quel che accade oggi, quando l'abusivo in sosta viene perseguito una volta su diecimila.

Vi è poi il problema della costruzione dei parcheggi dei palazzi; si tratta di modificare la disciplina relativa alla proprietà delle autorimesse, vietando la vendita o l'affitto se non congiunti all'appar-

tamento cui si riferiscono. A Milano, per esempio, hanno chiuso la zona all'interno dei Navigli, ma hanno comunque permesso agli abitanti di parcheggiare le macchine lungo la strada. È accaduto che tutti gli abitanti dei Navigli abbiano parcheggiato le loro automobili in strada ed abbiano affittato i box a persone residenti fuori zona. Ciò perché a coloro i quali hanno la disponibilità di un box all'interno dei Navigli è concesso l'ingresso nella zona medesima. In sostanza, si è creata una rendita e si è peggiorata la situazione dei parcheggi. Se invece si intervenisse diversamente, cercando di realizzare quello che voleva fare a suo tempo Sullo (anche se il suo tentativo andò male perché, quando toccò il diritto di proprietà, accadde quello che accadde), qualcosa potrebbe cambiare. Se si immaginassero le strade libere da auto in sosta, le strade italiane sarebbero tutte molto larghe. Via Montenapoleone a Milano o via dei Condotti di Roma, quando non vi sono auto in sosta, sono strade

sufficientemente larghe (altrimenti, sembrano budelli infernali!).

Mi rendo conto che siamo in una fase assolutamente sperimentale; tuttavia, se vi fosse un minimo di interesse intorno ad un'ipotesi di questo genere, se il legislatore – scusatemi se mi riferisco a lor signori – dimostrasse un minimo di interesse, noi saremmo a disposizione per approfondire le ipotesi di soluzione.

PRESIDENTE. La ringrazio, professor Mortillaro. Purtroppo, l'imminente svolgimento di votazioni in Assemblea, mi costringe a dichiarare conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 24 giugno 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO