

SEDUTA DI GIOVEDÌ 23 SETTEMBRE 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

La seduta comincia alle 9,35.

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

Seguito dell'esame ed approvazione del documento conclusivo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del documento conclusivo 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 nella seduta del 3 agosto scorso l'onorevole Cursi aveva illustrato lo schema di documento conclusivo dell'indagine. Prima di passare al voto finale chiedo se qualche collega intenda prendere la parola per dichiarazione di voto.

ROBERTO CASTELLI. Dall'analisi del documento emergono conclusioni sulle quali siamo largamente favorevoli poiché condividiamo la necessità di una nuova legge in materia. Per quanto riguarda i dati, non c'è molto da dire perché essi sono obiettivi; rileviamo tuttavia la mancanza di dati disaggregati, nel senso che le cifre vengono fornite ad aggregazione nazionale e ciò non consente di evincere quali siano le reali condizioni del paese. Sappiamo che non tutte le situazioni sono uguali e quindi, se una critica si può fare a questo documento, è proprio questa; tuttavia, dovendo fare un bilancio, consideriamo positivo lo schema di documento sul quale annunciamo il nostro voto favorevole.

GIANNI WILMER RONZANI. A nome del gruppo del PDS esprimo il mio apprezzamento per i contenuti del documento che stiamo per approvare; ci pare infatti che esso tenga conto delle osservazioni emerse nel corso delle audizioni e che rappresenti pertanto un'utile base di discussione per il lavoro che dovremo svolgere in questa sede sul piano più propriamente legislativo. Faccio soltanto un'osservazione che vorrei venisse presa in considerazione dal collega Cursi, che ha elaborato il documento conclusivo. Nell'ambito di una disamina delle ragioni per le quali si è giunti a questo punto di crisi delle aziende riteniamo che si debba tener presente che da un certo punto in poi il Fondo nazionale trasporti è stato sottostimato sistematicamente; non ignoro le responsabilità, che pure vanno ricondotte alle aziende, e non sottovaluto i problemi di gestione che hanno contribuito a rendere più grave il problema finanziario delle imprese, tuttavia credo che in sede di ricostruzione storica sarebbe giusto riconoscere che fra le cause che hanno concorso a determinare l'aumento del disavanzo vi è, oltre al fatto che il Fondo è stato sottostimato sistematicamente, il fatto che ad un certo punto sulle imprese hanno gravato oneri impropri, nel senso che da una parte il Governo sottoscriveva il contratto con gli autoferrotranvieri e dall'altra esortava le aziende ad intervenire, non provvedendo però a trasferire le risorse con le quali far fronte ai nuovi oneri.

Sarei pertanto affinché noi riferissimo questi fatti, che in parte spiegano perché il sistema delle imprese pubbliche di trasporto locale ha accumulato nel corso degli anni queste fortissime passività.

Sono inoltre d'accordo sul rilievo fatto dal collega Castelli a proposito dei dati disaggregati, che sarebbero stati un elemento in più per valutare nello specifico i problemi delle aziende e del settore; sono perché si sottolinei – la cosa può essere risolta rapidamente, non sto mettendo in discussione il documento, che condivido nel suo impianto complessivo – l'esigenza che in ogni caso un progetto riformatore, i cui capisaldi vengono indicati in questo provvedimento, garantisca la certezza delle risorse: quali che siano, intendiamoci, (sono quelle e si faranno i conti con quelle), ma non deve più succedere che il sistema delle imprese pubbliche, che ha grosse responsabilità e che va riformato sul piano della gestione, non sappia su quali risorse poter contare. Occorre che su questo punto diciamo una parola chiara perché si tratta del canovaccio sul quale lavorare sul piano legislativo.

Faccio infine una proposta. Abbiamo svolto un lavoro degno, nel senso che abbiamo portato a termine un'indagine conoscitiva che ha offerto uno spaccato dei problemi del settore: mi chiedo però se non sia necessario trovare una sede nella quale confrontarci con realtà esterne rispetto al Parlamento sulle linee guida di questo provvedimento. Non vorrei infatti che il documento che stiamo per approvare venisse considerato come destinato a rimanere negli archivi della Camera; da parte nostra vi è l'opportunità di tornarci sopra in occasione del lavoro legislativo relativo alla riforma della legge n. 151 del 1981. Veda lei, signor presidente, se non sia il caso di ipotizzare un ufficio di presidenza o un altro tipo di sede nella quale si possa presentare il lavoro svolto con questa indagine conoscitiva non all'universo, ma al mondo delle competenze, al sistema delle imprese pubbliche, per tentare di raccogliere suggerimenti che in quel caso arricchirebbero non tanto l'indagine, ma il successivo lavoro legislativo che farà questa Commissione.

MAURIZIO PIERONI. Nell'annunciare il voto favorevole del gruppo verde sul documento desidero riprendere la proposta del collega Ronzani, ma ancora prima vorrei esprimere la mia soddisfazione per la capacità con cui la Commissione – e soprattutto i colleghi che più si sono impegnati in questo tipo di lavoro, visto che i rappresentanti dei gruppi minori spesso e volentieri sono costretti a saltare di palo in frasca per poter star dietro a più materie – ha condotto il suo lavoro. Credo che ne risulti un'indagine che, pur nei limiti evidenziati dal collega Castelli in ordine all'eccessiva aggregazione dei dati ed alla difficoltà di individuare le reali responsabilità sul territorio dei meccanismi che si sono messi in moto, ha comunque prodotto un esito conclusivo che corrisponde ad un quadro allarmante; pertanto credo che vada inteso come un merito della Commissione aver saputo riprodurre e sintetizzare la realtà.

Da questo punto di vista mi sembra opportuno riprendere la proposta del collega Ronzani anche in senso più esteso. Proprio a fronte del lavoro che ci aspetta e – mi sia consentito dirlo – del pendolare, altalenante interesse con cui il Governo sembra seguire il lavoro legislativo, mi sembrerebbe opportuno che l'esito di questo lavoro potesse trovare una forma di pubblicizzazione esterna. Occorre che al paese venga rappresentata la gravità della situazione così come emerge dall'indagine che abbiamo condotto e dal quadro che il relatore ha saputo trarre alla fine, perché chiudere un lavoro di questo tipo nei cassetti e negli archivi, riducendolo ad una semplice esercitazione burocratica mi sembrerebbe uno spreco per le energie dei colleghi che più si sono impegnati. Il gruppo verde sarà dunque grato se si riuscirà a trovare una forma di divulgazione del lavoro svolto.

GIANFRANCO OCCHIPINTI. Intervengo molto brevemente anche per non correre il rischio di ripetere concetti già espressi dai colleghi precedentemente intervenuti.

Questa tematica ha visto la Commissione impegnata in un lavoro molto approfondito, al termine del quale siamo giunti ad un risultato che è stato definito degno e che il collega Cursi è riuscito ad inquadrare nel documento in maniera compiuta e chiara.

Penso che esso possa costituire la base propedeutica rispetto ai provvedimenti legislativi che dovremo esaminare e soprattutto un momento, come osservavano i colleghi Pieroni e Ronzani, per instaurare all'esterno un confronto costruttivo su una tematica che non è di poco conto.

Nell'esprimere quindi soddisfazione per il lavoro svolto e per il documento illustrato, dichiaro il mio voto favorevole allo stesso.

UGO BOGHETTA. Anch'io ritengo che vada apprezzato il lavoro svolto ed anche il tempo abbastanza congruo nel quale è stata portata a termine questa indagine conoscitiva a differenza di altre.

Diversamente dagli altri colleghi esprimerò tuttavia un voto di astensione per un motivo molto semplice, perché ci troviamo di fronte per parte nostra ad una situazione abbastanza contraddittoria; una cosa sarebbe stata votare questo documento in assenza di proposte o del disegno di legge presentato dal Governo, altro è dover esprimere un voto in presenza di questi progetti.

Mi domando infatti quale sia la congruenza tra il lavoro svolto, i problemi affrontati e le soluzioni proposte. Alcune questioni vengono lasciate assolutamente da parte e dimenticate, cioè sono semplicemente citate nel documento senza assumere particolare valore politico.

Oltre al problema citato dall'onorevole Ronzani rispetto al deficit, ritengo sia da sottolineare quello della circolazione nelle grandi città, dove si accumula il 70 per cento del disavanzo delle aziende di trasporto pubblico. Abbiamo fatto provvedimenti che escludono completamente questo problema, e sono progetti di sistemazione societaria e finanziaria! Se questa è la conclusione del nostro lavoro, voi per primi che lo valutate positivamente –

su questo sono d'accordo – dovete considerare che finirà per essere relegato negli archivi.

Pur non volendo esprimere un parere negativo, che sarebbe ingeneroso e sbagliato, per le considerazioni espresse non ritengo di poter annunciare un voto favorevole.

CARLO D'AMATO. Desidero confermare, così come è emerso negli interventi che mi hanno preceduto, una particolare soddisfazione per la conclusione di un lavoro che ha visto impegnata questa Commissione fin dalla X legislatura e che si è felicemente concluso con un'opera attenta e puntuale svolta dall'onorevole Cursi; egli è riuscito a raccogliere le valutazioni emerse dagli operatori del settore e gli orientamenti di ordine politico che i gruppi in maniera prevalente hanno rappresentato nel corso di questi mesi e di questi anni.

Interpreto la sollecitazione dell'onorevole Boghetta come una provocazione positiva, tendente a recuperare il ruolo del Parlamento e della Commissione rispetto ad un lavoro di acquisizione di dati che ci consente di aprire un confronto. È vero, abbiamo avuto una serie di audizioni, di riscontri da parte dei soggetti interessati; manca oggi il confronto più generale per intervenire in maniera puntuale, all'alba del varo di una legge – all'esame della nostra Commissione – di modifica della n. 151 del 1981, rispetto ad un disegno riformatore che dovrebbe essere licenziato nella maniera più congrua possibile.

Ci troviamo di fronte ad una situazione che, indipendentemente dal nostro lavoro, subisce una serie di variazioni. Giungono segnali da parte del Governo in una direzione che non vorrei, facendo il processo alle intenzioni, ritenere contraddittoria. Non dimentichiamo che il trasporto pubblico locale è una delle componenti del sistema del trasporto; specialmente in ambito regionale, rispetto ad un'impostazione complessiva che vede la necessità di utilizzare diversi vettori, il trasporto pubblico locale assume, sì, una

particolare validità sia nelle grandi città sia nelle aree metropolitane, ma è un pezzo del sistema che va coordinato e verificato con gli altri elementi.

Mi permetto di anticipare qualche considerazione rispetto al coinvolgimento di altri soggetti. Mi riferisco in particolare alle Ferrovie dello Stato SpA, che assumono grande rilevanza rispetto alla nuova visione di utilizzazione di alcune linee di trasporto regionale, opportunamente integrate con quello pubblico locale, unitamente all'eliminazione degli aspetti evidenziati dal collega Cursi: il problema del finanziamento, della certezza della qualità del materiale rotabile. Comunque, una sistemazione di ordine finanziario tale da consentire un'adeguata programmazione rappresenta certamente il salto di qualità che ci si aspetta per determinare e invogliare un ruolo trainante del trasporto pubblico locale.

Rispetto a questo emerge un dato su cui la Commissione già può cominciare a fare una considerazione: l'atteggiamento del Governo rispetto al CIPET, che abbiamo fortemente voluto, e di cui ora viene chiesta la soppressione, anche se collegata all'ipotesi di una riforma del Ministero dei trasporti.

Abbiamo fatto una battaglia notevole per istituire un ente di coordinamento. Adesso nella finanziaria viene detto che la riforma del Ministero dei trasporti comporta la soppressione del CIPET e l'istituzione di un segretariato. Questo avviene nel momento in cui tale comitato finalmente si era messo in moto, aveva cominciato ad assicurare una parvenza di coordinamento in un settore che, per la verità, aveva fatto registrare dieci politiche differenti in dieci competenze diverse affidate ai vari ministeri.

Un ulteriore aspetto collegato ai finanziamenti è stato ben sottolineato dall'onorevole Cursi. Mi riferisco al finanziamento ed alla nuova impostazione che sta andando avanti, anche se con grandi insufficienze e inadeguatezze perché non sono stati ancora sciolti i nodi della riforma della finanza locale, del ruolo delle regioni e degli enti locali rispetto al tra-

sporto. La questione trova una componente importante nel momento in cui viene compiuto un salto di qualità diverso attraverso l'individuazione, in base alla legge n. 142 del 1990, dei soggetti pubblici e privati cui affidare il servizio; tuttavia rimane sempre la necessità di recuperare rispetto al costo del trasporto e del biglietto un ruolo non secondario da parte degli enti locali e della regione. Anche qui un intervento nazionale meno discontinuo e disomogeneo potrebbe rappresentare un punto di riferimento per avviare in termini operativi una riforma della legge n. 151 che sia compatibile con le premesse poste dal documento e con gli intendimenti di cui i gruppi parlamentari – tra cui anche quello socialista, che nel corso di questi anni si è lungamente occupato insieme agli altri di questo problema – si rendono interpreti.

Desidero sottolineare, a nome della mia parte politica, l'impegno a proseguire; consideriamo importante, interessante, significativo il lavoro, ma non esaustivo il nostro impegno. Partendo da queste premesse e con i passaggi che abbiamo individuato potremmo definire rapidamente, anche nel corso di questa legislatura, la riforma tanto auspicata della legge n. 151.

GIACOMO MACCHERONI. Condivido pienamente quanto ha sostenuto il collega D'Amato e raccolgo l'esigenza politica dell'urgenza di presentare non solo ai soggetti interessati ma anche al paese un lavoro così pregevole, tenendo conto che si va verso una stagione di blocco. Conosciamo lo stato delle aziende ed in molte province, credo pressoché in tutta Italia, prevediamo un blocco dell'attività; mi domando pertanto se non sia il caso, oltre alla proposta del collega Ronzani di presentare questo documento ai soggetti più interessati, che la presidenza ed il relatore attivino anche una conferenza stampa per rendere noto il nostro lavoro. Ritengo che la richiesta di un chiarimento sulle funzioni del CIPET o sulla certezza dei finanziamenti costituisca la premessa per una legge migliore, ma ho

l'impressione che si perderà un po' troppo tempo per mettere insieme questi elementi di confronto.

Credo che l'urgenza delle reali condizioni del paese in un settore così delicato, che coinvolge studenti, lavoratori ed il servizio nelle città richieda di dare da parte nostra un segnale pubblico; ci troviamo infatti in una stagione nella quale le istituzioni non godono di grande salute e pertanto è forse il caso di presentare alla pubblica opinione, attraverso lo strumento della conferenza stampa, il pregevole documento conclusivo, che a mio avviso rappresenta un elemento di conferma del fatto che, quando la Commissione si impegna, — come si impegna sempre — è in grado di produrre e non solo di andare avanti con dichiarazioni. La sostanza del documento che ci è stato illustrato è di grande rilievo ed io ritengo che potremmo collegare questa esigenza ai problemi che si verificheranno tra breve e che creeranno sicuramente una tensione politica rilevante.

CESARE CURSI. Ringrazio i colleghi per quanto hanno espresso, non solo sul piano politico in Commissione parlamentare, ma anche sul piano personale sul lavoro da me svolto e su quanto è avvenuto all'interno della Commissione. Per quanto riguarda i dati disaggregati, l'omissione è voluta, colleghi Castelli e Pieroni, anche se probabilmente avrei trovato dati molto più significativi (ma, volendo, si può anche far questo).

Sono d'accordo con l'onorevole Ronzani sulla tematica della certezza delle risorse e mi sembra che nella mia relazione, ma soprattutto nel provvedimento che stiamo discutendo in Comitato ristretto, l'obiettivo sia proprio quello del trasferimento a livello regionale non soltanto dei cosiddetti lati negativi ma soprattutto della parte finanziaria. Tutto questo deriva dal fatto che in passato sono stati sottostimati i costi, come è affermato nella stessa relazione.

Quanto al collega Boghetta, avrei preferito che avesse espresso un voto positivo, tuttavia gli do atto della disponibi-

lità che dimostra anche in termini di proposta. Vorrei soltanto fargli presente che la relazione sull'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale nonché le conseguenti indicazioni non sono soltanto una scelta di carattere finanziario; sarebbe poco e vorrebbe dire che questa Commissione non ha svolto un buon lavoro. Abbiamo individuato nelle proposte contenute nel documento conclusivo, e direi anche in alcuni comportamenti parziali che derivano dal Governo, nuovi modelli di gestione, abbiamo previsto un disegno diverso che contempli la distinzione fra programmazione e gestione, frutto anche delle indicazioni provenienti dalla CEE; abbiamo previsto, me lo consenta l'onorevole Boghetta, un sistema nuovo di gestione con il coinvolgimento diretto delle realtà operative (ed il coinvolgimento delle regioni e degli enti locali non è un fatto di secondaria importanza). Quando in passato abbiamo operato dei trasferimenti agli enti locali qualcuno di noi, visti i risultati, poi si è pentito e perciò non vorremmo che anche questa volta ci fosse questo tipo di reazione postuma.

Vi è la questione del risanamento delle gestioni e vi è il problema del personale: nella formulazione del testo che formalizzeremo nei prossimi giorni vi è un'innovazione sul fronte del personale perché si dà la possibilità — e questo dipenderà anche dalla capacità da parte delle forze presenti in Parlamento di portare avanti questo tipo di proposta — di uscire fuori in modo nuovo da situazioni gravose.

Per quanto riguarda il CIPET sono d'accordo con l'onorevole D'Amato; vorrei ricordare che quando approvammo la legge sul CIPET, nel 1990, tale organismo rappresentava una soluzione precaria in attesa della trasformazione del Ministero dei trasporti. Oggi il CIPET viene indicato come organismo da abolire: io non sono d'accordo e ritengo che dovremmo far presente — lo faremo in sede di discussione della legge finanziaria — che l'eventuale abolizione del CIPET legata alla trasformazione del Ministero dei tra-

sporti e della navigazione, così come viene indicato, dovrebbe presupporre la sua trasformazione in un segretariato all'interno di quel ministero. Forse non tutti hanno letto con attenzione la legge finanziaria e in particolare il passaggio relativo alla problematica del trasporto: si afferma che in Italia il dato centrale è rappresentato dalle infrastrutture, dal trasporto, ma a mio avviso condensare tutte le problematiche del trasporto nella questione del CIPET significa non risolvere i problemi del trasporto, che rimarrebbero certamente soffocati in sede di bilancio da tutte le altre questioni connesse agli investimenti, all'occupazione, al Mezzogiorno e così via. È invece opportuno studiare una struttura interna al Ministero dei trasporti, da individuare in questo segretariato, che con l'appoggio del Parlamento divenga momento unico di programmazione e di scelte selettive nell'ambito dei problemi del trasporto.

La proposta avanzata dall'onorevole Ronzani e ripresa, da ultimo, dai colleghi Occhipinti e Maccheroni, è condivisibile in quanto la conferenza stampa è un modo per informare del lavoro che abbiamo svolto e nel contempo rappresenta un'occasione di confronto con il mondo produttivo per far capire che il problema del trasporto non si riduce soltanto alla movimentazione di merci e di cittadini, ma è un problema di sviluppo. Il mondo della produzione, infatti, oggi ha bisogno di risposte da parte del Governo e comporta anche il coinvolgimento del sindacato; in questi giorni ho letto i dati preoccupanti e le dichiarazioni rese dai rappresentanti di una parte importante del sindacato a proposito non soltanto del trasporto ferroviario ma anche di quello aereo e ritengo che sarebbe opportuno avviare un confronto politico di ben più ampio respiro. Sono perciò d'accordo a che siano l'ufficio di presidenza e il presidente della Commissione a decidere le modalità operative.

PRESIDENTE. A conclusione di questo lavoro vorrei rallegrarmi non solo perché

questa è una delle rare volte in cui un'indagine conoscitiva perviene alla conclusione, ma anche perché ho ascoltato da parte dei colleghi giudizi positivi sia sulle modalità che hanno caratterizzato lo svolgimento del lavoro sia sui contenuti del documento stesso.

Ringrazio inoltre sentitamente l'onorevole Cursi per la collaborazione che ha offerto e per il lavoro così impegnato che ha voluto dedicare a questo argomento, e con lui tutti i colleghi che ci hanno seguiti lungo un itinerario che si è sviluppato nel corso del 1993. Vorrei ricordare che abbiamo deliberato di avviare l'indagine conoscitiva nel dicembre 1992, che la Commissione si è messa immediatamente al lavoro nel gennaio successivo e che prima delle ferie sostanzialmente il lavoro era già stato completato, con il rinvio della sola approvazione del documento alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva. Abbiamo avuto la possibilità e l'occasione di attivare un confronto attraverso circa venti audizioni con tutti i soggetti in qualche modo interessati alle problematiche del trasporto pubblico locale.

Vorrei ricordarvi però le motivazioni che furono alla base della decisione di questa Commissione di avviare l'indagine conoscitiva. In quella fase ponevamo due questioni: l'estrema urgenza di pervenire all'elaborazione di un provvedimento legislativo di modifica della legge n. 151; l'obiettivo di concorrere noi stessi, attraverso l'indagine conoscitiva, in quella fase di elaborazione, di predisposizione del testo legislativo – per così dire con il Governo « in corso d'opera » – a far emergere tutti gli elementi rilevanti prima ancora che si avviasse il lavoro legislativo.

Come hanno ribadito molti colleghi ed anche l'onorevole Cursi, in verità una serie di concetti espressi ed evidenziati durante l'audizione hanno finito per confluire non solo nel documento finale ma anche nel disegno di legge predisposto dal Governo.

Vorrei non si dimenticasse che, poiché ci trovavamo di fronte ad interlocutori che esprimevano pareri su un disegno di legge all'epoca non ufficializzato presso il Parlamento, uno degli argomenti costanti nel corso di questi incontri fu la richiesta di sollecitare quasi settimanalmente il Governo ad ufficializzare il testo in questione, la cui elaborazione subiva modifiche nel mentre il lavoro di questa Commissione andava avanti.

Credo quindi, se questi erano gli obiettivi, che la nostra soddisfazione vada evidenziata non solo per aver concluso l'indagine conoscitiva, ma anche per aver essa risposto alle originarie motivazioni.

Oggi ci troviamo nella fortunata circostanza per cui concludiamo questo lavoro sapendo che la prossima settimana avrà inizio il confronto di merito sul provvedimento legislativo; inoltre l'onorevole Corsi, che si è occupato della redazione del documento finale, sarà anche relatore dei progetti di legge in materia e ciò consentirà di tenere strettamente legati i due scenari, quello che emerge dall'indagine e quello che dovrà essere individuato con norme legislative.

Prima di passare alle sollecitazioni espresse dai colleghi, vorrei fare due osservazioni di merito sul documento, chiedendo all'onorevole Corsi se siano compatibili.

Certamente ci occuperemo del CIPET in occasione dell'esame del disegno di legge finanziaria. Tuttavia, poiché nel documento si configura l'utilità di una programmazione unitaria che faccia perno su tale comitato, mi chiedo se, essendo ormai a conoscenza del disegno di legge finanziaria sebbene sia ancora all'esame del Senato, non sia possibile esprimere una riserva della Commissione sull'ipotesi di soppressione del CIPET in linea con le osservazioni esposte dall'onorevole Corsi.

Nello stesso documento si configura l'unificazione ad un unico livello di governo delle responsabilità di programmazione e di quelle finanziarie. Si potrebbe forse essere ancora più espliciti individuando questo livello di governo nelle

regioni, perché poi in sede di predisposizione del provvedimento legislativo dovremo individuare la norma ...

CESARE CURSI. È precisato dopo ...

PRESIDENTE. Certo, ma tra la prima e la seconda affermazione si potrebbe esplicitare maggiormente questo livello regionale.

CESARE CURSI. D'accordo.

PRESIDENTE. Pregherei dunque il collega Corsi di esplicitare maggiormente nella stesura definitiva del documento questo punto.

ROBERTO CASTELLI. Lei introduce un elemento!

PRESIDENTE. Non introduco alcun elemento. Siamo alla conclusione, dobbiamo passare al voto; naturalmente, possiamo sempre esprimere alcune osservazioni, così come sta facendo il presidente, per dare indicazioni all'onorevole Corsi, purché non si riprenda la discussione in termini generali.

Si pone poi là questione, una volta votato il documento, di quale uso se ne possa fare. Come ha già rilevato l'onorevole Ronzani, a fini interni esso diventa una guida per definire il provvedimento legislativo. Si vorrebbe evitare il rischio - sono d'accordo su questo - che il lavoro svolto nel corso di alcuni mesi con il concorso di tutti i gruppi di questa Commissione non porti tutti i frutti auspicati e finisca in un cassetto come un documento semiconosciuto del Parlamento italiano.

Nell'ambito dell'ufficio di presidenza dovremmo forse entrare nel merito delle iniziative da adottare per evitare questa conclusione. In questo momento mi pare utile esaminare la proposta di chi ha ipotizzato la convocazione di una conferenza stampa nel corso della quale l'ufficio di presidenza possa presentare ai giornalisti le conclusioni di questa indagine. Credo che dovremmo immaginare

anche una sorta di consegna formale di questo lavoro alla Presidenza della Camera, che ci potrebbe aiutare ad ufficializzare all'esterno la conclusione di questo lavoro.

Più che una semplice notifica delle nostre conclusioni – esamineremo la questione in ufficio di presidenza – agli interlocutori ascoltati in questi mesi (che poi sono i soggetti interessati a livello istituzionale, operativo e di utenza), sarebbe forse opportuno in questa sede, nel mentre affrontiamo il testo legislativo, avere un ulteriore incontro con questi interlocutori, affinché il documento possa costituire materia di lavoro e di ulteriore approfondimento da parte loro.

Questo mi parrebbe l'itinerario lungo il quale potremmo muoverci; ovviamente potremo entrare nel merito della questione nella prossima riunione dell'ufficio di presidenza.

ROBERTO CASTELLI. Poiché il presidente ha chiesto all'onorevole Corsi di introdurre ulteriori elementi ...

PRESIDENTE. Si tratta di specificazioni, non di elementi nuovi.

ROBERTO CASTELLI. Desidero precisare che il nostro assenso riguarda il documento così come è; nel caso venisse in qualche modo modificato, ci riserveremo di sospendere il giudizio non per mancanza di fiducia, ma per una questione sostanziale: poiché non siamo contrari alla soppressione del CIPET, se venisse introdotto un elemento specifico su questo punto il nostro giudizio sul documento cambierebbe.

PRESIDENTE. Onorevole Castelli, ripeto, non ho introdotto alcun elemento nuovo. Ho chiesto che venissero meglio specificate le questioni già affrontate.

Per quanto riguarda il CIPET, fermo restando che ogni gruppo mantiene le proprie opinioni, credo si possa porre la questione in questi termini: il CIPET è configurato nella legislazione vigente come l'organo di programmazione nel settore dei

trasporti, mentre il disegno di legge collegato alla legge finanziaria ne ipotizza la soppressione; dobbiamo solo riaffermare la necessità di mantenere un organo di programmazione per questo settore (che sia il CIPET o altro). Non entriamo nel merito in questo documento; mi pare che, impostato in tal modo il problema, non si introduca alcun elemento di novità. Non so se questo sia sufficiente a tranquillizzare l'onorevole Castelli.

CESARE CURSI. Mi sembra che si possa lasciare inalterata l'attuale formulazione, in quanto la legislazione vigente prevede il CIPET; poi, quando giungerà all'esame della Camera il disegno di legge collegato alla legge finanziaria, vedremo. Poiché dunque ad oggi questo Comitato esiste, ne riaffermiamo la funzione di programmazione.

L'altra precisazione chiesta dal presidente è già contenuta nel documento ma forse va specificata; quando si parla di unificazione a livello di governo si intende governo degli enti locali e governo regionale.

PRESIDENTE. Questo concetto è ripreso dopo ed in ogni caso, se le suddette specificazioni creano problemi, l'importante è approvare il documento. Mi pare tuttavia, onorevole Castelli, che almeno la seconda dovrebbe trovarla un po' più sensibile ma, siccome il mondo cambia dalla sera alla mattina... Se il documento, così com'è, merita l'approvazione unanime della Commissione, il presidente ritira tutto quanto ha affermato.

MAURIZIO PIERONI. Signor presidente, gli elementi finali da lei precisati vanno benissimo e quindi non ho altro da aggiungere. Faccio soltanto presente – questo sarà ulteriore oggetto di dibattito, come giustamente ha sottolineato il collega Corsi – che la difesa della programmazione del settore dei trasporti ha due vie per essere conseguita: innanzitutto la difesa del CIPET ed in secondo luogo l'attribuzione al neonato Ministero dei trasporti della competenza globale del

settore, comprese strade, autostrade, viabilità e traffico. Spero che la Commissione trovi una formulazione unitaria per difendere una politica organica dei trasporti al di là delle appartenenze politiche; mi dispiacerebbe se ci dividessimo.

GIORDANO ANGELINI. Bisognerebbe costituire un solo ministero, è una cosa semplicissima!

PRESIDENTE. Lo faremo attraverso una legge; esprimere questo concetto mi pare che non cozzi contro la logica ma in ogni caso, siccome non voglio « cozzare » contro l'onorevole Castelli, mi riservo di riesaminare la questione nel merito.

Pongo in votazione il documento conclusivo dell'indagine, pubblicato in allegato al resoconto stenografico di questa seduta.

(È approvato).

La seduta termina alle 10,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 27 settembre 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO