

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

(n. 1)

## SEDUTA DI MARTEDÌ 21 GIUGNO 1994

*(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)*

**AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, ONOREVOLE  
PUBLIO FIORI, SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEI SETTORI  
DEI TRASPORTI E DELLA MARINA MERCANTILE**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO MARENCO

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Publio Fiori, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della marina mercantile:</b>		Devecchi Paolo (gruppo lega nord) .....	25, 26
Perticaro Sante, <i>Presidente</i> .....	3, 12, 19	Fiori Publio, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i> .....	4, 14
	20, 31, 32, 35, 37	Galletti Paolo (gruppo progressisti-federativo) .....	12
Marenco Francesco, <i>Presidente</i> .....	25, 30, 32, 36	La Saponara Francesco (gruppo progressisti-federativo) .....	19, 20
Biricotti Anna Maria (gruppo progressisti-federativo) .....	23	Lia Antonio (gruppo PPI) .....	30
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista-progressisti) .....	14	Paolone Benito (gruppo alleanza nazionale-MSI) .....	32
Bolognesi Marida (gruppo rifondazione comunista-progressisti) .....	35, 36	Sanza Angelo Maria (gruppo PPI) .....	17, 19
Castelli Roberto (gruppo lega nord) .....	21	Sidoti Luigi (gruppo alleanza nazionale-MSI) .....	28
Caveri Luciano (gruppo misto) .....	16	Sparacino Salvatore (gruppo forza Italia) ..	33
		<i>ALLEGATO</i> .....	39

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 17.**

**Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Publio Fiori, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della marina mercantile.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Publio Fiori, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della marina mercantile.

Ringrazio il ministro, anche a nome dei colleghi della Commissione trasporti, per aver aderito al nostro invito e gli rivolgo il nostro cordiale saluto in occasione della prima riunione della Commissione, con le più vive congratulazioni ed un augurio di buon lavoro per l'alto incarico al quale è stato chiamato.

L'audizione odierna è finalizzata a conoscere gli orientamenti del Governo in materia di trasporti e di navigazione. Sappiamo che il sistema dei trasporti rappresenta un crocevia decisivo per lo sviluppo del paese, perché la mobilità delle merci e delle persone ha costituito, costituisce e costituirà un limite oggettivo alla crescita economica e al raggiungimento di una migliore qualità della vita, un limite che, con il concorso responsabile dei soggetti chiamati a gestire il sistema, dovrà essere progressivamente innalzato nell'interesse della nazione.

I soggetti che concorrono alla vita del sistema appartengono a due categorie: quelli di governo — Parlamento, Governo, regioni ed enti locali — che hanno il dovere di impostare chiare politiche e di controllare la qualità dell'esecuzione e la loro

efficacia per il cittadino e per l'operatore economico e quelli che potrei definire « di attuazione »: questi ultimi a loro volta sono divisibili in tre grandi categorie e cioè pubblici, semipubblici e privati, i quali in concreto realizzano le politiche stabilite dai soggetti di Governo e quindi svolgono una funzione di rilievo sociale perché collegata ad un interesse pubblico.

Spesso nel nostro paese è mancato il coordinamento tra queste due grandi categorie di soggetti, con conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti dal punto di vista dell'efficienza e dell'efficacia del servizio, nonché delle incompatibilità finanziarie che si sono verificate e delle relative gravi ripercussioni: basti pensare al trasporto pubblico locale ed ai suoi riflessi sulla finanza pubblica. Tale coordinamento è oggi più che mai necessario, visti i processi di riorganizzazione e di riforma in atto.

Il Parlamento, anche attraverso l'attività di questa Commissione, collaborerà alla costruzione di un disegno politico, esercitando le proprie prerogative affinché il medesimo sia trasparente, conosciuto e, sia pure nel rispetto delle opinioni di ciascuna forza politica, il più possibile condiviso. Vorrei dire al signor ministro che la presa d'atto non sarà tra gli strumenti che utilizzeremo e mi affido alla sua sensibilità per invitarlo a far sì che, attivandosi anche presso gli altri soggetti che concorrono alla gestione del sistema, i rapporti siano sempre di conoscenza e di reciproca collaborazione. La nostra funzione sarà tanto più costruttiva e positiva quanto più verranno rispettati i tempi necessari per le modalità di svolgimento della nostra attività.

La Commissione ha deciso di iniziare la sua attività istituzionale svolgendo l'audi-

zione odierna perché, pur nella consapevolezza che probabilmente non sarà possibile esaurire nel corso di questa seduta l'insieme dei problemi che abbiamo di fronte, esistono alcuni temi di particolare rilievo rispetto ai quali appare indispensabile acquisire gli orientamenti del Governo.

Il primo è costituito dal processo di completamento della riforma del ministero, sulla base degli atti che devono essere ancora emanati. Il secondo è la non più eludibile riforma del sistema del trasporto pubblico locale, anche per evitare che in questo settore si proceda con le promesse e poi con ripiani successivi. Vi è poi la riforma dell'ordinamento portuale, da compiersi alla luce del richiamo avanzato dalla Comunità economica europea, sulla base della recente legge n. 84 del 1994. Il quarto riguarda il riordino del trasporto marittimo attraverso un piano puntuale riguardante le imprese di trasporto via mare. Vi è quindi la necessità di definire, ai sensi della legge n. 238 del 1993, il contratto di programma e quello di servizio con la società Ferrovie dello Stato, per collocare in un quadro organico gli 8.050 miliardi stanziati dalla legge finanziaria per il 1994 e che diventeranno operativi nel 1995, anche in riferimento ad alcuni progetti specifici quali quello noto sotto il nome di alta velocità. Un sesto tema riguarda le modalità di riassetto delle imprese esercenti il trasporto aereo, considerando che la vicenda relativa all'Alitalia è tuttora aperta. Vanno poi affrontate le linee guida per il settore dell'auto-transporto di cose per conto terzi, nonché gli orientamenti per l'industria cantieristica ed armatoriale.

L'ultimo tema, non certo per rilievo istituzionale, è quello relativo alle nuove responsabilità che il processo di legislazione, di programmazione e di controllo dell'efficacia delle politiche complessive, dovrà affidare alle regioni ed agli enti locali. Dunque, i temi da affrontare sono molti e fanno presupporre un'intensa attività nel corso della XII legislatura.

Do quindi la parola al signor ministro, che ringrazio nuovamente, e ricordo ai colleghi l'opportunità di attenersi il più

possibile ai tempi concordati per i singoli interventi, affinché il rappresentante del Governo abbia tempo sufficiente per intervenire in sede di replica.

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Desidero anch'io ringraziare il presidente ed i membri della Commissione trasporti per aver voluto svolgere l'audizione odierna e chiedo scusa se la scorsa settimana non ho potuto dare la mia disponibilità a causa di impegni relativi alla vicenda del Polo della Malpensa, che fortunatamente si è chiusa in modo positivo. Mi sono permesso di chiedere al presidente un rinvio dell'audizione perché il sindaco di Milano, i rappresentanti delle regioni e le autorità competenti in materia di trasporti ritenevano importante la mia presenza all'incontro con i funzionari ed i dirigenti del gruppo Christophersen, presenza che ritengo sia stata significativa perché, per la prima volta, siamo riusciti a far finanziare dalla Comunità economica europea un programma infrastrutturale di rilievo europeo, che con tutta probabilità sarà fra qualche giorno firmato dai capi dei Governi della Comunità. Voglio anche dirvi che provenendo io da una lunga esperienza parlamentare, ho sempre ritenuto (e questo cambiamento di ruolo non mi ha fatto cambiare idea) che sia estremamente importante un rapporto costante, puntuale e continuativo con il Parlamento e con la Commissione. Pertanto per quanto mi riguarda, approfondirò il mio impegno affinché il Parlamento possa mantenere un controllo permanente sull'attività del Governo ed affinché tutte le scelte che dovremo compiere e le decisioni che dovremo prendere in questo settore maturino all'interno di quest'aula.

Per quanto riguarda il metodo di questo incontro, ho preparato una lunga esposizione dei problemi; avevo pregato gli uffici di predisporre un documento sintetico ma, in verità, come il presidente ha detto, la carne al fuoco è tanta per cui è necessario iniziare a mettere alcuni punti fermi, sui quali poi aprire il dibattito, non soltanto oggi ma anche in futuro. Dunque, se il presidente ed i colleghi sono d'accordo,

farei un'esposizione sintetica, per grandi linee e depositerei il testo della più ampia relazione predisposta, che la presidenza potrà far distribuire ai commissari, per poi eventualmente continuare il dibattito in altra seduta. Questa è soltanto una proposta e, naturalmente, sono disponibile a restare in Commissione tutto il tempo necessario. Ritengo tuttavia più utile che gli elementi contenuti nella relazione siano portati a conoscenza della Commissione e che su di essi i colleghi possano riflettere, eventualmente anche approfondendoli. Sono comunque a disposizione — lo ripeto — per le scelte che il presidente e la Commissione riterranno opportuno fare.

Il punto di partenza di questa mia avventura — come si dice adesso, la filosofia dell'amministrazione — è dato dalla convinzione che l'amministrazione debba porre l'utente al centro dell'attenzione, nel senso cioè che la programmazione deve avere come obiettivo finale quello di garantire all'utente un servizio di trasporti efficace e veloce.

Un'altra considerazione fondamentale è che quella del trasporto è un'attività riguardante tutti i comparti, perché non c'è settore della società nel quale il trasporto non abbia un ruolo determinante. Anzi, direi che un dato centrale nella valutazione del tasso di sviluppo di un paese risulta proprio dal grado di evoluzione e dalle qualità che il sistema complessivo dei trasporti riesce ad avere.

Ho individuato due fasi nell'affrontare le problematiche del Ministero dei trasporti e della navigazione: a breve termine l'obiettivo è incentrato prevalentemente sulla qualità dei servizi, nel senso di elevare al massimo il livello qualitativo dei servizi con le strutture a disposizione; nel medio e lungo termine intendo invece affrontare alcuni problemi che sono essenziali e che riguardano la modernizzazione del sistema attraverso la dotazione infrastrutturale di nuove linee e di nuovi strumenti.

Qual è il dato nel quale ci muoviamo? La prima considerazione è che abbiamo un blocco della mobilità all'interno della città. Di fatto, nei centri urbani vive il 58 per cento della popolazione: ebbene, con il

passare degli anni stiamo assistendo al blocco della mobilità.

La seconda constatazione da fare è che il trasporto delle persone e delle merci su strada ha raggiunto livelli tali da compromettere in futuro ogni possibile tentativo di riequilibrio tra i vari modi di trasporto, esasperando una monomodalità che certamente non giova allo sviluppo del paese.

Collegata a questa vi è la considerazione che, in assenza di interventi di quadruplicazione e di ammodernamento tecnologico della rete ferroviaria, entro solo dieci anni la domanda di trasporto passerà dall'attuale, già bassissimo, 11-12 per cento (che credo ci ponga all'ultimo posto tra i paesi europei) ad appena il 7 per cento.

Quarto punto da affrontare è quello dei valichi alpini. Nel 1967 sono transitati dai valichi alpini 18 milioni di tonnellate di merci; nel 1992 si è passati a 72 milioni e per il 2005 sono previsti 118 milioni di tonnellate. Questo significa che se non ci preoccupiamo di costruire immediatamente nuovi valichi rischiamo di essere emarginati dal contesto europeo.

C'è, quinto punto, il problema della nostra posizione geografica, che è strategica per quanto riguarda il comparto portuale ed aeroportuale. Anche in questo caso dobbiamo registrare un inadeguato sviluppo dei nostri porti. Abbiamo la possibilità di utilizzare il mare come linea di trasporto e non lo facciamo; abbiamo quelle che alcuni tecnici chiamano due grandi autostrade, l'Adriatico ed il Tirreno, ed invece continuiamo ad intasare le nostre autostrade con un sistema di trasporto su gomma che sta raggiungendo il limite massimo della sua capacità espansiva.

Vi è una correlazione diretta tra l'aumento del prodotto interno lordo e l'aumento della domanda di trasporto, quindi parlare di trasporto significa parlare di sviluppo della nostra società. A questo riguardo dobbiamo renderci conto che la congestione in alcuni settori e in alcune aree del paese ha un costo ben preciso; ad esempio, il costo da congestione nelle città ha superato, nel 1992, i 13 mila miliardi; Roma, per fare l'esempio della capitale,

nel 1992 ha avuto costi di congestione pari a 1600 miliardi. L'assenza di nuovi valichi ferroviari nei prossimi dieci anni produrrà, a partire dal 1997, quindi dopodomani, un costo aggiuntivo annuo di oltre 7 mila miliardi, da addebitare all'allungamento necessario degli itinerari.

Per quanto riguarda il contesto europeo non c'è dubbio che ormai i processi evolutivi dell'economia si orientano verso le macrodimensioni. Il conflitto o, se vogliamo, la competizione, la concorrenza è tra macrosistemi, macromercati. All'interno dell'Europa si è costituito un grande spazio comune tra i paesi della CEE e dell'EFTA dando luogo alla SEE, cioè allo spazio europeo, con un mercato di 300 milioni di consumatori; a questo mercato si è immediatamente contrapposto il NAFTA, il grande spazio comune americano che comprende Stati Uniti, Canada e Messico. Questo significa che la scommessa che dobbiamo affrontare è quella di arrivare all'integrazione europea, perché la competizione tra mercati non ha possibilità di riuscita se anche le dimensioni non vengono realizzate; dunque la possibilità di sopravvivere dal punto di vista economico-commerciale è legata alla nostra capacità di dare realmente corpo a questo grande mercato europeo.

Conseguentemente, quando si parla in termini di trasporti è necessario incentivare tutta una serie di grandi disegni che ci consentano di scavalcare le Alpi e di collegarci, con il sistema infrastrutturale, con i paesi a nord delle Alpi. Per ottenere questo risultato sono necessarie — io credo — due strategie. La prima consiste nella realizzazione di una grande area dotata di modalità di trasporto interconnesse, che da Lione si allacci a Torino; mi riferisco alla linea ad alta velocità Torino-Lione, con il nuovo valico del Moncenisio, che rappresenterà una delle opere più importanti di questo secolo — è sicuramente a livello del tunnel sotto la Manica — e di fatto collegherà in termini di grande velocità, quindi di grande risparmio di tempo, la pianura Padana con Lione, Parigi e, attraverso il tunnel della Manica, Londra. È quindi necessaria una serie di collegamenti sotto

le Alpi che ci consenta di creare intermodalità con Francia, Germania, Svizzera ed Austria con l'ampliamento ed il raddoppio dei trafori del Gottardo e del Brennero.

È molto importante anche la seconda strategia, quella che riguarda l'Italia proiettata storicamente, culturalmente e geograficamente verso il sud. È iniziata la partita relativa al futuro punto di riferimento per i paesi del bacino del Mediterraneo, per i paesi dell'Africa: non a caso Malta sta lavorando da anni e sta compiendo uno sforzo importante per realizzare un porto di grandi dimensioni che costituisca punto centrale di riferimento di tutti i traffici provenienti dal sud-est asiatico attraverso il canale di Suez. Si tratta del traffico delle grandi, grandissime navi che rappresentano ormai il futuro del traffico per mare, le navi cosiddette giramondo, che trasportano *containers* e che presentano però la caratteristica di essere molto difficilmente controllabili e manovrabili, richiedendo pertanto porti costruiti appositamente per le loro esigenze.

Da questo punto di vista, credo che il nostro paese disponga di una *chance* estremamente importante, rappresentata da un porto costruito per altri obiettivi, che si riteneva dovesse registrare un grande fallimento di strategia produttiva: mi riferisco al porto di Gioia Tauro che invece, stando alle analisi compiute da alcuni esperti mondiali del settore, è stato ritenuto un porto ideale, per profondità di fondali e per lunghezza delle banchine, per accogliere questo tipo di navi. Pertanto, possiamo attendibilmente cominciare a studiare il modo attraverso il quale Gioia Tauro con la zona dell'interporto possa diventare l'alternativa a Malta e rappresentare nei prossimi anni il più grande porto del Mediterraneo per queste enormi navi.

Quindi è in programma una strategia per il nord con la grande Malpensa, le grandi linee di comunicazione veloce, i trafori, i collegamenti sul versante occidentale e soprattutto su quello orientale, per dare fiato ed ossigeno alle due principali zone portuali, Genova da una parte ed i porti dell'Adriatico dall'altra; zone por-

tuali che possono avere un futuro solo se collegate con il grande mercato di 300 milioni di persone dell'Europa centrale, con un occhio particolare ai nuovi mercati dell'est, sui quali è iniziata una competizione all'interno della Comunità europea. Non ci dobbiamo scandalizzare: la grande partita aperta in questi giorni — partita che sto cercando di seguire incontrando i colleghi ministri dei trasporti, ma non solo loro, dei paesi dell'arco alpino (Francia, Germania, Austria e Svizzera) — riguarda il problema dei collegamenti longitudinali dell'Europa, cioè se tali collegamenti debbano passare a nord o a sud delle Alpi. Vi è già di fatto — questo va detto alla Commissione — un accordo Francia-Germania per creare questa linea longitudinale che passa attraverso Parigi, Strasburgo, Bruxelles fino ai paesi dell'est; poi al di sotto delle Alpi vi è il desiderio di creare una linea veloce che colleghi Marsiglia, Genova, Torino con la diramazione per Lione e dall'altra parte Milano, Venezia, Trieste ed i paesi dell'est. È iniziata, insomma, una grande partita che è politica, che è di sviluppo, ma che vede il nodo dei trasporti come elemento essenziale per il suo esito.

È necessaria dunque una grande strategia di politica dei trasporti, cioè è necessario che il nostro paese si faccia carico di un efficiente e coordinato sistema dei trasporti che concorra a ripristinare ed a correggere l'organizzazione del territorio nazionale, che soddisfi efficacemente la crescente domanda di mobilità con il rispetto delle compatibilità ambientali, che riesca ad abbattere i costi ed i tempi degli spostamenti di merci e di persone, che contribuisca ad integrare il nostro paese nel grande territorio comunitario. Una politica del genere, però, deve puntare prioritariamente a ridurre i costi ed i tempi degli spostamenti perché, quando si parla di trasporto, si parla soprattutto di costi e di tempi, in quanto l'efficacia del trasporto ha due indicatori determinanti: quanto si paga per essere trasportati o per far trasportare e quanto tempo si impiega. Si

tratta quindi di compiere alcune scelte immediate, prioritarie, che rispondano a questi requisiti.

In primo luogo è dunque necessario immediatamente insistere sul trasporto merci e viaggiatori a lunga distanza lavorando su due direttrici: l'ammodernamento ed il potenziamento delle infrastrutture, nonché il risanamento delle gestioni. Occorre trasferire, come ho già accennato, quote importanti di traffici su rotaia e — aggiungo — sulle vie d'acqua. Dobbiamo creare una serie di incentivi e di disincentivi affinché il grande traffico per conto terzi che intasa la comunicazione stradale ed autostradale riesca in qualche modo a trovare sbocchi anche nel trasporto marittimo.

L'importanza strategica del progetto dell'alta velocità — che non intendo mitizzare, perché non vi è motivo di farlo — diventa un elemento importante perché ci collega al sistema ad alta velocità europeo e perché è un sistema che, proprio per la sua caratteristica, determinerà nei prossimi anni una rivoluzione anche con riferimento al traffico aereo. Distanze che oggi nel nostro paese sono percorse soltanto in aereo, con il sistema dell'alta velocità vedranno il treno fare una concorrenza probabilmente imbattibile. Ciò significa — lo vedremo meglio quando parleremo dell'Alitalia — che le nostre compagnie dovranno porsi questo problema e, nel predisporre un piano di sviluppo, dovranno rendersi conto che la tratta Roma-Milano tanto mitizzata probabilmente tra quattro anni non sarà più appetibile per una compagnia aerea perché il viaggio in treno di tre ore Roma-Milano da centro a centro diventerà troppo concorrenziale.

È necessario in questo quadro dare spazio, più che alle domande individuali, a quelle collettive: il trasporto pubblico collettivo deve trovare un'attenzione particolare rispetto al trasporto di tipo individuale, che ha caratterizzato gli ultimi quarant'anni di vita nazionale. È quindi necessario un processo di potenziamento e di rinnovamento tecnologico del sistema ferroviario, tenendo presenti però le esigenze del Mezzogiorno. Infatti, l'impres-

sione che ho avuto – non credo particolarmente originale – è che negli investimenti, nelle proposte, nei progetti che riguardano il trasporto il Mezzogiorno sia stato di fatto sempre penalizzato. In proposito voglio citare alcuni dati: l'indice complessivo delle infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno è inferiore di circa il 25 per cento rispetto a quello delle regioni settentrionali e di circa il 30 per cento rispetto a quello delle regioni centrali, con forti carenze soprattutto per il settore ferroviario.

Allora, nel momento in cui ci poniamo il problema dell'alta velocità e della velocizzazione dei treni con riferimento ai collegamenti con l'Europa, non possiamo dimenticare che, specialmente in relazione alle esigenze della popolazione ed alla possibilità di creare al sud un nuovo polo di sviluppo intorno a Gioia Tauro, sono indispensabili una programmazione ed un progetto di rinnovamento e di velocizzazione delle ferrovie meridionali. Ecco perché nel nuovo programma da sottoscrivere con le Ferrovie dello Stato dovrà essere inserita una precisa indicazione per quanto riguarda il sistema ferroviario del Mezzogiorno.

Vorrei risparmiarvi, poi, tutta una serie di indicazioni contenute nel documento relative all'aggiornamento del piano generale dei trasporti, con la specificazione delle strategie fondamentali; si tratta di elementi abbastanza rituali, che preferisco lasciare a vostra disposizione affinché possano essere consultati con maggiore attenzione. Allo stesso modo, ritengo di lasciare alla vostra lettura la parte relativa al rapporto fra Stato e Ferrovie dello Stato per quanto attiene all'alta velocità (le modalità di concretizzazione di questo rapporto, le leggi e l'atto di concessione, la strutturazione del contratto di programma e del contratto di servizio pubblico); il documento si sofferma anche sulla indicazione delle normative previste a regolamentazione di questa importante procedura.

Ricordo che stiamo rivedendo il contratto di programma per il prossimo anno; dovremo in futuro parlarne nel concreto e

nel merito, per verificare quali siano le indicazioni del Parlamento, cioè le linee che il Parlamento ci suggerisce di inserire all'interno del programma.

Da parte nostra stiamo tentando di individuare un meccanismo per il controllo sulle ferrovie. Siamo infatti in presenza di un rapporto che comporta problemi particolari, poiché il mutamento dell'Ente in società per azioni ha creato qualche difficoltà procedimentale. Stiamo dunque individuando un meccanismo che consenta l'esercizio di una valida forma di controllo, salvaguardando nel contempo la possibilità da parte della società di operare secondo le logiche di efficienza del sistema privato. In altre parole, si tratta di individuare un giusto equilibrio fra l'esigenza dell'azienda di muoversi con grande libertà – come si addice ad una società di diritto privato – ed un'esigenza politica (e, direi, giuridico-costituzionale) del Parlamento di mantenere un'attività di vigilanza e di controllo in modo che nel contratto di programma siano rispecchiati gli indirizzi che il potere politico intende conferire all'attività della società per azioni.

Del tema dell'alta velocità ho già parlato: ho accennato al fatto che si tratta di uno strumento che sicuramente ci collega alla realtà europea. D'altra parte esso ci ha creato e ci creerà grossi problemi, con riferimento al forte impatto ambientale ed ai rapporti con le istituzioni locali. Oggi si dà luogo ad una faticosa procedura, che passa attraverso le commissioni insediate a tutti i livelli (comuni, regioni, province, enti locali). Stiamo portando a termine alcune di queste procedure, devo dire con grande pazienza: per esempio, abbiamo chiuso ufficialmente la Conferenza dei servizi per la Roma-Napoli, con soddisfazione di tutte le autorità locali ed anche degli ambientalisti; stiamo poi tentando di portare a conclusione la Conferenza dei servizi per la Firenze-Bologna e la Bologna-Milano e spero di poter risolvere entro il 15 luglio alcuni problemi ancora esistenti.

In proposito voglio ricordare che una novità interessante – oltre all'aspetto tecnico dei tempi e della rapidità – è costituita anche dal sistema di finanziamento

che è stato seguito. Il volume di questo investimento dovrebbe superare i 30 mila miliardi, uno dei più onerosi che la Repubblica abbia programmato nella sua storia. In realtà sul totale di questa cifra il 40 per cento andrà a carico dello Stato, mentre il restante 60 per cento è lasciato alla TAV, cioè al capitale di rischio ed al capitale di credito. In altre parole con la TAV si è sperimentata un'organizzazione del piano finanziario per cui si prevede un forte contributo dei privati: pertanto gli oneri a carico dello Stato non saranno di 30 mila miliardi, ma pari soltanto al 40 per cento di questa somma.

Un settore molto delicato è quello dell'autotrasporto. In Italia questo comparto è estremamente frammentato: abbiamo 160 mila piccole aziende, moltissime delle quali individuali, che danno lavoro a 500 mila famiglie; queste ultime vivono ormai da anni in uno stato perenne di crisi (da oltre 5 anni godono di un *bonus* fiscale da parte dello Stato perché non sono in grado di far fronte agli aumenti fiscali — come pedaggi e imposte sul gasolio — previsti da leggi dello Stato). Nello stesso tempo il settore agisce in un regime che non voglio definire né protezionistico né corporativo e che tuttavia espone il nostro paese a continui richiami da parte della Comunità europea; infatti, la crisi della domanda e l'esasperazione dell'offerta determinano un mercato molto ristretto nel quale prevalgono gli abusivi, cioè coloro che non sono in grado di dare le necessarie garanzie per il trasporto e soprattutto coloro che non rispettano la forbice delle tariffe.

È in corso un processo di liberalizzazione, che sarà completato — secondo le direttive europee — nel 1997. Il nostro compito sarà quello di accompagnare tutto il comparto alla scadenza della liberalizzazione definitiva attraverso una serie di misure e di ammortizzatori che consentano al settore dell'autotrasporto di non subire scossoni eccessivi. Proprio oggi hanno avuto inizio presso il ministero i lavori di un tavolo di confronto — nato su mia iniziativa — con i sindacati degli operatori del settore, al fine di trovare l'accordo su alcuni punti per presentare al Parlamento

un disegno di legge che agevoli l'ingresso nel mercato liberalizzato — così come previsto dalla Comunità europea — senza contraccolpi pericolosi per l'economia e per i livelli occupazionali del settore.

Come voi sapete, il 28 gennaio 1994 è stata approvata un'apposita legge. Tale legge non è stata però applicata per una serie di difetti endogeni, per una serie di proteste e contestazioni da parte della Comunità europea e perché l'applicazione della stessa richiedeva una situazione finanziaria degli enti e delle compagnie portuali che, nella realtà dei fatti, non esisteva. Se avessimo, ad esempio, potuto costringere gli enti e le compagnie portuali a trasformarsi in società per azioni — come è previsto dalla legge n. 84 del 1994 — i responsabili di queste società si sarebbero dovuti recare in tribunale per far dichiarare il fallimento e l'obiettivo non sarebbe stato quindi raggiunto.

È per questo motivo che ho dovuto chiedere al Consiglio dei ministri l'emanazione del decreto-legge che ha prorogato di sei mesi tutti i termini previsti e che, in sostanza, amplia la possibilità di dar vita ad alcuni ammortizzatori sociali a favore delle categorie portuali che versano in maggiore difficoltà. Tutto ciò si realizzerà attraverso un processo di commissariamento, che ritengo potrà essere limitato a pochissimi porti, con la speranza che effettivamente, con sei mesi in più, gli enti e le autorità portuali potranno liberalizzare realmente l'attività economica e che le compagnie portuali potranno trasformarsi in società per azioni, indirizzandosi verso un regime di libero mercato.

Non voglio a questo punto dimenticare la rilevanza che potrebbe avere un adeguato sistema idroviario. Mi riferisco ovviamente al sistema idroviario padano-veneto. Non vi nascondo, tuttavia, che sto facendo valutare anche la possibilità di dar vita ad un trasporto di persone sul Tevere. Nella sostanza, ritengo si debbano riscoprire le vie d'acqua perché sono ecologiche, a bassi costi e alternative. È infatti evidente che ormai il trasporto su strada ha raggiunto livelli intollerabili.

Sottolineo, tra l'altro, che tra qualche anno in Svizzera non faranno più passare i nostri TIR, avendo quel paese deciso con un referendum di bloccare il passaggio di tali mezzi. Pertanto, o noi ci attrezzeremo per trasferire il trasporto merci e persone sul ferro, oppure saremo costretti a raddoppiare i costi di trasporto perché dovremo incominciare ad utilizzare percorsi alternativi di accerchiamento della Svizzera, rendendo in tal modo ancora più costoso il trasporto attraverso questo sistema.

Un altro tema di grandissima evidenza ed emergenza è quello del trasporto pubblico locale. Le cifre sono francamente preoccupanti. I disavanzi consolidati di esercizio si attestano complessivamente sui 25 mila miliardi. Sottolineo che solo per le aziende di trasporto pubblico su gomma alla fine del 1994 il deficit ammonterà a circa 16 mila miliardi, con un ritmo di aumento di 2 mila miliardi l'anno.

Il personale complessivamente addetto nel settore è pari a 140 mila unità — escluse le Ferrovie dello Stato — con un esubero stimato di circa 20 mila unità. Sottolineo inoltre che il 58 per cento della popolazione che vive in ambito urbano-metropolitano genera spostamenti pari al 60 per cento della mobilità globale. La spesa a carico delle famiglie ammonta a circa 20 mila miliardi l'anno.

Con i lavoratori di questo settore siamo perennemente riuniti attorno al tavolo delle trattative. Vi è, infatti, una profonda esigenza di razionalizzazione e l'urgenza di presentare in Parlamento una legge sul trasporto pubblico locale che dia a tale settore una dimensione nuova, di modo che, finalmente, a livello regionale venga a costituirsi una sorta di *authority*, alla quale facciano capo tutti i vettori del trasporto pubblico locale, eliminando le distinzioni tra il trasporto nazionale delle ferrovie, quello regionale e quello comunale. È necessario istituire un'entità che abbia la capacità di assumersi la responsabilità della gestione del trasporto e dell'ente al quale deve essere affidato. Non vi è dubbio, infatti, che se non procederemo immediatamente ad una riorganizzazione —

anche di carattere finanziario — delle aziende di trasporto pubblico locale nei prossimi mesi non saremo più in grado di controllare il deficit di tali imprese.

Sottolineo che con il decreto-legge che abbiamo approvato dieci giorni fa in Consiglio dei ministri — che di fatto ha rappresentato la reiterazione di un precedente decreto-legge non convertito in legge — abbiamo inserito talune norme negli articoli 7 e 8 del provvedimento. Si tratta delle norme più urgenti, che non si poteva evitare di rendere immediatamente applicabili. In sostanza, abbiamo condizionato l'erogazione di finanziamenti e sussidi al settore, attraverso il controllo e la verifica da parte del ministero di tutta una serie di adempimenti che dimostrino come le aziende abbiano intrapreso la strada dell'efficienza e della capacità economica di tipo privato.

Signor presidente, preannuncio fin d'ora che nei prossimi giorni il Governo presenterà un disegno di legge sul quale è però necessario raccogliere un grande consenso politico e sociale. È a mio avviso opportuno dar vita ad un impegno forte affinché si utilizzino le risorse finanziarie per sanare i debiti pregressi e per sistemare gli esuberi di personale senza creare un grosso scontro sociale.

È inoltre opportuno un grande piano di potenziamento degli impianti fissi. Sottolineo che in Italia abbiamo mediamente una vetustà delle vetture di trasporto pubblico che è al limite della sicurezza. È pertanto necessario svolgere un'analisi attenta del parco macchine a disposizione delle varie aziende locali nel settore.

Vorrei porre in evidenza che vi sono due leggi che debbono essere applicate: mi riferisco alla n. 211 del 26 febbraio 1992 (in materia di accelerazione degli investimenti in questo settore) e alla n. 910, che risale addirittura al 1986. Quest'ultima ci consente di realizzare il potenziamento delle ferrovie in concessione, sostenendo le aree urbane e suburbane delle attuali gestioni governative che vanno trasformate in società di capitali. Nella sostanza, abbiamo tutta una serie di ferrovie che sono

o in concessione a privati o gestite direttamente dal ministero attraverso dei commissari. Sottolineo che abbiamo la possibilità di far partire immediatamente un piano di potenziamento ed ammodernamento, disponendo dei fondi necessari. Le due leggi che ho richiamato mettono infatti a disposizione fondi interessanti, che fino ad ora non sono stati mobilitati. A tale riguardo, vorrei precisare che ho dato disposizione — e questo è uno dei primi obiettivi che mi sono posto nella gestione del ministero — al direttore generale ed ai direttori compartimentali di dare immediatamente esecuzione ad un progetto che renda spendibili tali cifre, con particolare riferimento alle ferrovie del sud ancora non elettrificate, che sono a binario unico e che rappresentano una paralisi permanente dello sviluppo del nostro meridione. Anche tale progetto dovrà essere ricompreso sotto il governo di quella *authority* — della quale abbiamo parlato in precedenza — la quale, a livello regionale, dovrà assumersi la responsabilità della gestione degli impianti fissi e dell'economicità della gestione medesima.

Un accenno alla questione del trasporto aereo. Com'è noto è in corso la vertenza Alitalia. A tale riguardo sono fiducioso perché, avendo avuto modo di parlare anche ieri con i sindacati di settore, posso affermare di aver trovato, in questi trenta giorni di attività come ministro dei trasporti, sindacati estremamente collaborativi e comprensivi. Si è trattato senz'altro di un'ottima collaborazione. Si tratta di sindacati che si rendono conto delle difficoltà del settore e del paese nel suo complesso e che si muovono in una visione globale; una visione che non è soltanto di tutela legittima degli interessi dei lavoratori, ma che li porta a porsi anche al di qua del tavolo, facendosi carico dei problemi di governo del settore e di alcuni picchi dell'amministrazione.

Ho potuto riscontrare questo fatto in particolare all'Alitalia, dove i lavoratori dovranno subire sacrifici, divenuti indispensabili per una serie di ragioni che non sto a specificare, se si vuole salvare la compagnia di bandiera ed i posti di lavoro

che essa rappresenta. Fondamentale per il salvataggio dell'Alitalia non è tanto la ricapitalizzazione, che potrà essere compiuta anche con mezzi propri, in quanto oltre al fatto che l'Alitalia ha beni patrimoniali interessanti, vi è una disponibilità da parte dell'IRI e, tutto sommato, non si tratta di cifre preoccupanti. Il problema dell'Alitalia sta invece nella realizzazione della grande Malpensa (e riprendo il concetto che ho già espresso all'inizio), perché se non diamo alla compagnia di bandiera un aeroporto abilitato al grande traffico internazionale, la condanniamo ad assumere dimensione regionale ed a subire, tra qualche anno, la concorrenza spietata del treno veloce. Il futuro dell'Alitalia e della navigazione aerea è legato alla capacità di organizzare un grande aeroporto, che non sia tale solo perché dotato di molte piste e strutture tecnologiche, bensì perché fornito di un retro-aeroporto in grado di inserirlo all'interno di un tessuto di infrastrutture di trasporto che consentano al passeggero di muoversi con grande velocità nell'*hinterland*, all'interno della regione e nelle regioni vicine. Costruire un grande aeroporto, quindi, non ha senso se non lo colleghiamo con le realtà sociali e infrastrutturali della grande area in cui è immerso.

Vi è poi il problema del trasporto marittimo. Conoscete la grave crisi della Finmare e la volontà del precedente Governo di privatizzarla: su questo tema vi chiedo un attimo di riflessione, perché non so se sia giusto che un paese come l'Italia, praticamente circondato dal mare, rimanga privo di una sua flotta. Certo, le perdite, le inefficienze, la crisi finanziaria e strutturale della Finmare sono spaventose. Dobbiamo allora andare incontro all'esigenza di privatizzazione del settore, per introdurre nella Finmare una forte spinta di economicità, però forse (pongo tale questione in termini dubitativi poiché ne parleremo insieme e mi farà piacere ascoltare il vostro pensiero al riguardo) è il caso che lo Stato rimanga nel settore con una *golden share*, insomma con un sistema che, pur attribuendogli una minoranza del

pacchetto azionario, gli conservi in qualche modo la capacità di decisione su alcune strategie importanti. Non va infatti sottovalutato il fatto che, al di là dei grandi traffici mondiali, le compagnie di navigazione pubbliche svolgono un ruolo sociale essenziale nei collegamenti con le isole e con quelle zone che non possono essere affidate esclusivamente all'imprenditoria privata. Questa infatti, giustamente, vuole occuparsi prevalentemente di traffici redditizi, quindi potrebbe trovare difficoltà nel collegare, specialmente nei periodi invernali, isole o zone del paese che non danno una remunerazione adeguata. Su tale aspetto desidero quindi attirare la vostra attenzione e vorrei che il problema rimanesse aperto, in modo che possiamo trovare insieme la soluzione definitiva per la nostra flotta mercantile.

Nella parte finale del documento che ho consegnato alla Commissione sono indicate le leggi che, in sostanza, rappresentano la sintesi della politica di finanziamento del settore. Ritengo che tale relazione consenta agli onorevoli commissari di avere un quadro completo delle somme a disposizione che possono essere impiegate, permettendo di compiere scelte decisive, anche in vista dell'accordo di programma che dovremo insieme valutare per regolare i rapporti con le Ferrovie dello Stato.

Infine, voglio accennare ad un problema strutturale del Ministero dei trasporti, ossia la necessità di una sua riforma. Abbiamo predisposto uno schema di regolamento (che in questo momento è sottoposto all'attenzione del Consiglio di Stato) il quale rivoluziona, di fatto, la struttura del ministero, creando al suo interno tre grandi dipartimenti: uno per la terra, uno per l'aria ed uno per il mare. Tuttavia, forse questo aspetto interessa un po' meno la Commissione, a parte una considerazione finale: il Ministero dei trasporti ha una dotazione di mezzi per investimenti interessante, però il comparto — chiamiamolo così — di spese per i trasporti è molto più ingente. Se, per esempio, il ministero dispone di 5 mila miliardi in un anno, nel nostro paese la spesa per i trasporti è, invece, di 30 o 35 mila

miliardi. Credo allora che il ministero e la Commissione debbano porsi questo problema, perché è nostro compito creare un sistema che consenta il controllo e la programmazione di tutta la spesa in materia di trasporti. Sarà quindi opportuno esaminare dove si trovino queste risorse e ritengo che la Commissione trasporti sia la sede in cui un lavoro così articolato debba essere ricondotto ad unità. Le direttive di programmazione che il Parlamento emanerà non dovranno limitarsi alle somme a disposizione del Ministero dei trasporti, ma, a mio avviso, dovranno invece riguardare tutti gli stanziamenti che, sotto diversi aspetti, nel bilancio dello Stato sono destinati funzionalmente allo svolgimento del trasporto pubblico.

Ringrazio i commissari per l'attenzione e rimango a disposizione per rispondere ai loro quesiti. (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia, alleanza nazionale-MSI e del centro cristiano democratico*).

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro per la sua esauriente relazione e do senz'altro la parola ai colleghi che intendono intervenire.

**PAOLO GALLETTI.** Intervenendo a nome del gruppo progressisti-federativo, desidero rapidamente indicare alcuni titoli di quelle che riteniamo le scelte prioritarie da attuare per la politica dei trasporti del nostro paese. Basandomi sulla sua relazione, signor ministro, mi permetto di considerare che non mi sembra vi siano molti cambiamenti rispetto al passato, in quanto lei ha accennato alla necessità di aggiornare il piano generale dei trasporti. Tuttavia ci ha posti di fronte ad un elenco interminabile di problemi e di opere da realizzare, senza poi indicare le concrete risorse disponibili, i tempi certi di realizzazione e l'effettivo rapporto costi-benefici per la collettività. Credo si tratti di un problema di metodo non indifferente e che occorra, invece, una forte discontinuità rispetto al passato, realizzata mediante una revisione ed un aggiornamento del piano generale dei trasporti, anche pensando ad un unico ministero che si occupi

dell'intero settore, eliminando quindi l'attribuzione di competenze al Ministero dei lavori pubblici o ad altri settori dell'amministrazione. Ciò anche allo scopo di governare la spesa pubblica del settore, dal momento che, dopo la sua abolizione, siamo privi anche dello strumento rappresentato dal CIPET. È quindi necessario trovare un centro unico di spesa e di controllo della spesa stessa e della sua efficacia. Ovviamente, occorre anche attribuire la necessaria competenza alle regioni ed alle aree metropolitane, che sono alcuni degli enti maggiormente interessati alle problematiche che stiamo discutendo e che, quindi, debbono avere non solo la responsabilità, ma anche la possibilità di utilizzare direttamente risorse per risolvere i loro problemi.

Ritengo sia necessaria una razionalizzazione del trasporto: è vero che vi è una tendenza naturale all'aumento dei traffici, a tutti i livelli, ma è anche vero che spesso il trasporto non paga i suoi veri costi, in quanto esistono le cosiddette « esternalità » — ossia costi esterni alle imprese — che non vengono conteggiate e rendono possibili vere e proprie storture, come spostamenti di merci o di persone che non sarebbero economici per la collettività, ma si rendono possibili proprio perché non pagano il loro costo. Dal momento che, invece, l'istituzione pubblica deve preoccuparsi dell'interesse, appunto, pubblico, occorre rendere chiari i costi effettivi dei trasporti, che devono essere pagati da chi davvero ne usufruisce, se vogliamo perseguire l'interesse pubblico e dell'utente. Questo significa priorità, razionalità, costi reali e aggiornamento. Noi riteniamo *in primis* che ci si debba preoccupare della mobilità nelle aree metropolitane e urbane, che il ministro ha inserito nella sua agenda insieme ad altri cento punti. Il problema riguarda la mobilità integrata nelle aree metropolitane, con vari sistemi di trasporti integrati in forme più razionali, partendo dall'esistente ma anche dai progetti che molte amministrazioni comunali hanno presentato. La questione non è più rinviabile se vogliamo offrire un'alternativa all'uso dell'automobile privata in città, che

ormai non ha più alcuna utilità, determinando disservizi e problemi di salute, con costi aggiuntivi per la collettività oltre ai disagi e ai costi sociali che il ministro Fiori ha giustamente ricordato nella sua relazione. Mi riferisco alla realizzazione di tramvie veloci e di sistemi ferroviari metropolitani e regionali in tutte le aree del paese.

Per quanto riguarda il problema del trasporto ferroviario, dobbiamo indicare chiaramente l'esigenza prioritaria di spostare il trasporto di merci e persone dalla strada alla ferrovia. Aggiungo inoltre che bisogna sfruttare il cabotaggio marittimo per le merci. Tale spostamento deve però essere compiuto con progetti e programmi che rispondano ad esigenze di trasparenza e determinino benefici effettivi per la collettività oltre a presentare un buon rapporto costi-benefici.

Non condivido le considerazioni del ministro circa le difficoltà e le lungaggini che caratterizzerebbero il confronto con gli enti locali sul progetto dell'alta velocità. Tali enti non c'entrano nulla: il problema è rappresentato dai progetti, che non sono adeguati né alla realtà socioeconomica né a quella geografica e quindi sono stati contrastati da comunità consapevoli che chiedono rispetto per l'ambiente e attenzione al rapporto costi-benefici, sia sotto il profilo degli utenti sia sotto quello del trasporto merci, aspetti che i progetti stessi in gran parte ancora non affrontano.

Si sono fatte conferenze di servizi come quella su Roma e Napoli (citata dal ministro) senza disporre dei progetti concernenti i nodi riguardanti le due città. Queste sono procedure assolutamente irrazionali e non possono assolutamente facilitare scelte appropriate! Si compiono forzature a mio avviso intollerabili dal punto di vista della democrazia ed anche insensate dal punto di vista economico. Sono queste le cause vere della mancata realizzazione di tanti progetti che, ove realizzati probabilmente saranno realizzati male.

Il ministro ha rilevato la necessità di sottoporre al Parlamento la questione dell'alta velocità, sia in relazione alle mozioni approvate in Parlamento sia con riguardo

alla legge finanziaria. Ebbene, in tempi brevi e prima di ulteriori atti delle Ferrovie dello Stato, si deve discutere in Parlamento di tutta la situazione della rete ferroviaria, dell'esigenza di quadruplicare le linee, dei contratti di programma e di servizi e delle linee a scarso traffico. Peraltro, mi pare che alla fine di questo mese maturino delle scadenze imposte dalla legge.

UGO BOGHETTA. Sentendo la parte filosofica della sua relazione, signor ministro, avrei poco da eccepire. D'altra parte, ricordo che i suoi predecessori sostenevano esattamente la sua stessa filosofia. Il problema in questo paese è infatti la differenza tra il dire e il fare e tra il dire e il « razzolare ».

Lei poi è entrato nel merito di come si debbano realizzare gli orientamenti generali, che sono — per dirla con Berlusconi — di buon senso. In un paese come il nostro, che ha un trasporto schizofrenico e — come lei ha ricordato — monomodale, il problema è certamente quello di riequilibrare le modalità di trasporto, trasferendone quote da quello su gomma ad altri vettori.

Abbiamo sempre rimarcato in questa sede che si deve tener conto del fatto che l'Italia è una penisola, ma questo non ha comportato alcuna conseguenza; anzi — come lei ha osservato — ciò pesa negativamente sul trasporto marittimo. Si pone quindi l'obiettivo — già ricordato dal collega Angelini in una precedente seduta — di trasferire al Ministero dei trasporti tutte le competenze che riguardano il settore; infatti il Ministero dei trasporti non è tale se i trasferimenti avvengono per l'80 per cento su strada. In tal modo lei è un ministro dei trasporti al 20 per cento, essendo in sostanza titolare di un ministero di serie C. È auspicabile che in questa legislatura si compia quindi un passo in avanti sul piano della razionalità nel governo di un settore così importante per il paese.

Vorrei ora farle qualche domanda, darle qualche consiglio e fornirle alcune infor-

mazioni in più rispetto a quelle che lei ha offerto su come si possa realizzare questo trasferimento...

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Quale trasferimento ?

UGO BOGHETTA. Il riequilibrio delle modalità di trasporto, perché questo non è risultato chiaro dal suo intervento: non è chiaro come, secondo le proposte che lei ha avanzato, si possa realizzarlo.

Esiste un punto nodale che dovremo discutere, se cioè sia possibile raggiungere questi obiettivi con la liberalizzazione del ricorso alla forza-lavoro, privatizzando aziende e mercati. Inoltre, le leggi che possono consentire la realizzazione degli obiettivi insiti nella sua filosofia, dovrebbero rispondere a criteri di massima programmazione, mentre in realtà si va in senso esattamente opposto. È questa la questione che dovremmo approfondire, signor ministro, per valutare se esistano le necessarie consequenzialità o se le filosofie siano invece ideologie destinate a non tradursi in pratica.

Citerò alcuni esempi prima di porle qualche domanda. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, lei ha detto che la situazione è grave, anzi gravissima. Ebbene, vi sono problemi che riguardano la gestione delle aziende, ma ve ne sono altri che riguardano, attualmente ed in prospettiva, la gestione del traffico nelle città. Pertanto non è possibile che le aziende pubbliche di trasporto, pur avendo subito innovazioni tecnologiche ed altro, consentano positivi risultati se non si compie un intervento sulla circolazione urbana. Occorrono peraltro finanziamenti che consentano di risolvere questi problemi. Vorrei allora capire il nesso fra le cose che lei ha detto sulla questione delle aziende e sul riequilibrio dei loro conti e il problema del trasporto nelle città. Si intende o meno limitare il traffico delle autovetture ?

I costi che le aziende devono sostenere, le velocità commerciali e quant'altro derivano infatti dal traffico delle città così

come si presenta oggi. Si pone, ad esempio, anche il problema dei parcheggi. Senza tener conto di tutto questo, i problemi delle aziende diventerebbero solo di bilancio e di tipo ragionieristico, spostando l'obiettivo dalle nuove forme di trasporto dei viaggiatori al risanamento dei bilanci, che è un'altra questione, che pure è giusto affrontare.

Quanto al problema delle ferrovie, signor ministro, (le chiedo, al riguardo, quando e come si intenda ottemperare alla legge n. 238) avremo modo di discuterne nell'ambito del contratto di programma. Ritengo però che in quella occasione non dovremo limitarci ad esaminare soltanto tale aspetto, essendo ancora aperti i problemi dello statuto, della concessione e dell'organizzazione interna delle ferrovie. Si tratta di questioni che non potranno essere trattate in un momento successivo.

In particolare, occorre chiedersi se la nuova organizzazione delle ferrovie, nel modo in cui è stata strutturata, sia efficace ed efficiente. A me sembra che la trasformazione dell'Ente ferrovie dello Stato in SpA non abbia prodotto risultati apprezzabili.

Lei, signor ministro, ha confermato l'avvocato Necci nel suo incarico di presidente, mentre avrebbe dovuto attendere la discussione sulla trasformazione dell'ente in SpA e sul contratto di programma, trattandosi di passaggi che dovrebbero svolgersi a ragion veduta, sulla base di dati.

Per quanto concerne la questione dell'alta velocità, lei si è interessato alla Banca nazionale delle comunicazioni, ma credo dovrebbe approfondire la questione dell'Alta velocità sul piano finanziario, perché quanto lei ha affermato sul suo finanziamento è apparso come uno di quei discorsi che si fanno quando si vuole fare bella figura, mentre le fidejussioni, il pagamento degli interessi e il canone sono problemi da trattare nell'ambito di un progetto finanziario, senza limitarsi al discorso schematico e poco realistico del 40 e del 60 per cento.

Sempre sulla questione dell'alta velocità, lei ha affermato che esiste il problema del trasporto delle merci sulle lunghe di-

stanze, sostenendo nel contempo che occorre affrontare il problema del trasporto dei passeggeri nelle aree metropolitane e nei centri urbani. Ebbene, rispetto a tali esigenze, l'alta velocità fornisce una risposta strabica, riguardando i passeggeri e non il traffico merci, se non sotto forma di effetto indotto.

La questione, signor ministro, è che questo progetto è stato copiato dal modello francese e trapiantato in Italia, paese completamente diverso dalla Francia, e non solo per la lingua, che è forse la differenza minore. Occorre allora riconsiderare le esigenze cui si deve dare risposte e se il progetto dell'alta velocità sia in grado di fornirle.

Vorrei inoltre informarla, signor ministro, se nessuno l'ha ancora fatto, che il precedente Parlamento approvò quasi all'unanimità una mozione sull'alta velocità, chiedendo verifiche e precisi passaggi. Ora, poiché condivido quanto lei ha affermato circa i rapporti con il Parlamento, credo che prima di intraprendere qualsiasi iniziativa in materia di alta velocità occorra attendere che tali passaggi parlamentari si compiano, perché altrimenti l'attuazione del progetto si tradurrebbe soltanto nella costruzione di linee ferroviarie. Il collega Galletti ha parlato della linea Roma-Napoli, in ordine alla quale non è stato deciso nulla, visto che non se ne conosce ancora la localizzazione di arrivo e di partenza nelle due città. Che tipo di alta velocità si può attuare in queste condizioni? Se vogliamo essere seri, dobbiamo dire che quel progetto non esiste!

La conferenza dei servizi è stata effettuata al solo fine di realizzare binari, come richiesto dai *general contractors*. Ora, questo è un modo vecchio di procedere ed io le chiedo, signor ministro, di non ripetere quanto in passato è stato fatto da altri, se veramente vuole cambiare pagina, a prescindere dalla prima o dalla seconda Repubblica.

Nel concludere, mi soffermerò brevemente sulla questione dell'Alitalia, in ordine alla quale si pone un problema di fondo: è possibile, nel settore del trasporto aereo, procedere ad una completa deregola-

lamentazione fornendo al tempo stesso un servizio sicuro e garantendo il lavoro ed un giusto salario ai lavoratori del settore? Prima di ragionare su che cosa si debba fare per l'Alitalia, si dovrebbe riflettere su questo problema, con riferimento non solo all'Italia ma anche alla situazione europea. Anche per tali ragioni, credo che in questa Commissione debba svolgersi, alla presenza del ministro, una discussione stringente sul piano di riassetto dell'Alitalia.

LUCIANO CAVERI. Nel rispetto dei tempi che abbiamo prefissato, mi soffermerò brevemente su due considerazioni generali e su quattro questioni concrete che però hanno valenza generale.

Quanto alle due considerazioni di ordine generale, rilevo che vi è un comparto dei trasporti, che non è stato ancora citato, che ha però una sua importanza e forse negli anni è stato trascurato: mi riferisco al settore del trasporto con fune, ossia al settore funiviario. Vorrei ricordare al ministro che in Italia vi sono circa 2800 impianti di risalita, che occupano 12 mila dipendenti e producono un fatturato annuo di 700-800 miliardi, che sale a 7-8 mila miliardi se si considera l'intero indotto, particolarmente prezioso perché legato al turismo invernale.

Ritengo che nel passato il Ministero dei trasporti, che dovrebbe essere capofila nella difesa di questo settore, abbia agito con molta superficialità: infatti, nelle scorse legislature, allorché si è discusso della celebre legge sulla piccola e media impresa, si è persa l'occasione di prevedere agevolazioni contributive sugli investimenti nel settore. Altre occasioni preziose sono state trascurate in sede di approvazione della legge-quadro sul turismo.

È anche possibile che quello di cui sto parlando sia un settore squisitamente regionale, nel senso che, come dimostra il modello sviluppatosi in Trentino Alto-Adige, dove le provincie hanno competenza esclusiva in materia, una forte regionalizzazione potrebbe essere salutare anche al fine di semplificare le procedure.

La seconda considerazione di carattere generale che intendo svolgere riguarda il

trasporto pubblico locale e la necessità di un riordino complessivo del settore. Credo che il problema si ponga, da un lato, sul piano normativo, avvertendosi la necessità di una chiara legge di indirizzo e di principi, che ripartisca le competenze accentuando le responsabilità delle regioni e, dall'altro, sul piano delle risorse, che devono essere certe, tempestive e adeguate, affinché non si viva più nell'indeterminatezza che ha caratterizzato in questi anni il settore.

Passando alla prima questione concreta e specifica, che però ha una valenza generale, voglio sottolineare che nella scorsa legislatura questa Commissione ha votato una risoluzione in cui si chiedeva la smilitarizzazione del tratto ferroviario Aosta-Chivasso, l'unico tratto ferroviario contraddistinto da una gestione completamente militare, effettuata dal genio ferrovieri. Le regioni Valle d'Aosta e Piemonte chiedono infatti la smilitarizzazione ed anche la modernizzazione della linea per migliorare il servizio ed i livelli di sicurezza.

Il caso della linea Aosta-Chivasso è esemplificativo e consente di constatare che esiste un « venticello » soffiato dalle Ferrovie dello Stato circa l'inutilità di certe linee laddove manchi una loro forte redditività: dove non c'è *business* le Ferrovie dello Stato tendono a defilarsi.

Questo atteggiamento è assolutamente paradossale, perché le Ferrovie dello Stato sono un servizio pubblico che non può basarsi solo su una fredda logica di redditività.

La seconda questione riguarda i valichi alpini: se anche venissero realizzati, con i ritardi che conosciamo, tutti i valichi in progettazione — credo che il ministro abbia la piena consapevolezza di ciò — essi non sarebbero sufficienti. Per tale ragione la Valle d'Aosta ha lanciato da tempo, incontrando un certo disinteresse da parte del Ministero dei trasporti, l'ipotesi di un tunnel ferroviario tra Aosta e Martigny, proprio su quella direttrice svizzera che è divenuta assai importante per la decisione assunta in quel paese mediante un referendum, di un blocco sostanziale dei trasporti pesanti a partire dal 1996. Esiste un

progetto di fattibilità studiato dall'università di Venezia ed interamente pagato dalla regione e ritengo che il ministero si debba interessare a questo tracciato, che non è alternativo all'itinerario del Fréjus, inserendolo nei suoi progetti.

Alla luce degli incontri che il ministro ha avuto con le autorità francesi, credo che vada rilanciata l'ipotesi di un traforo ferroviario nel Monte Bianco. Purtroppo da tempo si ipotizza, pur essendo contrarie le regioni di confine e cioè la Savoia e la Valle D'Aosta, un raddoppio del traforo stradale. Siamo contrari a quest'ultima soluzione e riteniamo che non ci si debba fermare ai trafori già programmati ma se ne debbano immaginare altri.

Una terza questione riguarda la realizzazione di piccole metropolitane nelle zone di montagna. Il ministero è già in possesso di un progetto di metropolitana alpina nella zona turistica di Cervinia. Come è noto, le zone turistiche sono sempre più intasate dal traffico, soprattutto nei fine settimana; per rispettare la natura, quindi, le risorse destinate alla costruzione di metropolitane non dovrebbero più essere concentrate esclusivamente nelle grandi città ma dovrebbero essere destinate anche alle zone di montagna, come già accade in Svizzera da centinaia di anni e più di recente in Francia. A tale proposito è stato presentato ed è in fase di avanzata di realizzazione un progetto di treno alpino tra Cogne ed Acque Fredde.

Per quanto riguarda i trasporti aerei, il ministro ha fatto bene a ricordare l'importanza delle grandi strutture aeroportuali. Ritengo però che occorra un'attenzione particolare anche agli aeroporti di terzo livello; nel caso di Aosta, dove la struttura è in fase di realizzazione, stiamo aspettando le attrezzature per la radioassistenza. Le linee aeree di portata regionale avranno in futuro una grande importanza e non saranno concorrenziali con altre fasce di mercato.

Ho cercato brevemente di svolgere quelle considerazioni che ritenevo opportuno presentare all'attenzione del ministro

e che auspico possano essere approfondite ad una ad una nel corso dei lavori della Commissione.

ANGELO MARIA SANZA. Signor ministro, anche a nome dei deputati del gruppo del partito popolare italiano giudico molto puntuale la sua valutazione relativa alla tematica dei trasporti. Lei ha ben fotografato l'emergenza del paese, così come i « veterani » di questa Commissione hanno via via denunciato negli anni passati. Dalle sue parole emerge una strategia che suona come una sfida in un comparto così importante per la vita nazionale.

In questa sede, nelle scorse legislature, non è stato possibile raggiungere con soddisfazione gli obiettivi che i precedenti ministri avevano fissato e che poi, strada facendo, hanno mostrato limiti di attuabilità. Mi auguro che d'ora in poi questa Commissione, piuttosto che ostacolare il lavoro del Governo, possa aiutare il ministro a raggiungere gli obiettivi posti e a superare le difficoltà che egli stesso ha evidenziato.

Vorremmo che i problemi del settore potessero essere superati anche grazie alla nuova organizzazione del ministero. Mi permetto di avvisare il ministro del fatto che probabilmente egli incontrerà più difficoltà nei rapporti con i suoi colleghi di Governo di quante ne avrà con i membri di questa Commissione, anche se appartenenti ad aree diverse della maggioranza. Desidero altresì denunciare un pericolo di fronte al quale potrà trovarsi: nel corso degli anni la politica dei trasporti è stata gestita quasi sempre dal Ministero del tesoro, che ha fatto sudare le famose sette camicie ai ministri dei trasporti perché non si sono mai trovati i finanziamenti per il raggiungimento degli obiettivi fissati. Ho perciò apprezzato che il ministro abbia evidenziato lo stretto legame tra lo sviluppo dei trasporti e lo sviluppo della società, descrivendo tra i vari scenari un'Italia del nord autorevolmente inserita nel contesto europeo ed un'Italia peninsulare in funzione di raccordo con il sistema mediterraneo; in questo contesto è apparso molto significativo il richiamo al porto di

Gioia Tauro per la valorizzazione delle risorse spese dal paese per quella struttura.

Sono sempre state espresse posizioni favorevoli al trasferimento del traffico su rotaia e su vie d'acqua. Purtroppo sono anche state molte le difficoltà incontrate: la rotaia è sempre stata considerata un'area di gestione di soggetti forti. Alcuni anni fa il sindacato svolgeva un ruolo predominante in quest'ambito per cui si è verificata una moltiplicazione dei livelli occupazionali senza un'adeguata risposta sul piano della qualità del servizio. La cultura d'azienda che mi sembra di percepire nell'intervento del ministro con riferimento alle Ferrovie dello Stato, all'Alitalia ed alle società ferroviarie minori che dipendono direttamente dal Ministero dei trasporti rappresenta oggi la strada giusta da percorrere.

Come rilevato da un collega intervenuto poc'anzi, la Commissione ha sempre cercato di aiutare i ministri dei trasporti ad esercitare la vigilanza sulla società delle Ferrovie dello Stato, purtroppo con scarsi risultati. Eppure un sistema ferroviario che non sia incentrato su tale società rende difficile organizzare il progetto dell'intermodalità e del cabotaggio. Vorrei perciò, anche come meridionale, esprimere apprezzamento al ministro per aver evidenziato la diversità esistente nel sistema della rotaia tra il centro nord ed il centro sud.

Le battaglie combattute in questa Commissione hanno sempre visto porre in secondo piano gli investimenti per le infrastrutture nel Mezzogiorno e questo è accaduto per una ragione molto semplice: perché (risponderebbero le Ferrovie dello Stato) se una società per azioni deve rispondere ad una logica di costi e ricavi, deve anche considerare che i costi per il Mezzogiorno sono alti rispetto ai ricavi, che si riducono. Ma noi dobbiamo perseguire l'unità nazionale, specialmente su questi temi. Ci riempiamo spesso la bocca con parole auliche quali « qualità della vita »: bene, a proposito di qualità della vita, dico a lei, che è stato sottosegretario di Stato per la sanità, che sanità e tra-

sporti sono servizi da offrire ai cittadini di un paese senza differenza di provenienza territoriale.

Cosa voglio dire con questa riflessione? Che se non avremo una società per azioni Ferrovie dello Stato disponibile ad un progetto organico da porre in essere sul territorio del nostro paese, difficilmente potremo realizzare quella qualità dei trasporti alla quale lei con tanta lena mi pare si predisponga.

Allora si attrezzi subito — desidero dirglielo, signor ministro — per controllare e vigilare sulle Ferrovie dello Stato, perché di accordi di programma e di contratti di programma in questa Commissione ne abbiamo parlato per anni, ma non ne abbiamo mai visto traccia tra gli scenari che si ponevano in essere quando i programmi venivano offerti, tanto dal ministro *pro tempore* quanto dal commissario-presidente delle Ferrovie dello Stato, in occasione della verifica trimestrale o semestrale da noi effettuata sui risultati.

Dunque, dalle Ferrovie dello Stato parte, a mio avviso, uno scenario del trasporto nazionale su rotaia che va complessivamente raccordato nel quadro della problematica dei valichi alpini, dell'alta velocità, operando una saldatura tra ferrovia nazionale e ferrovia cosiddetta locale.

La ferrovia locale trova difficoltà nell'averne una sua collocazione per una serie di motivi che mi permetto di denunciare. Intanto la molteplicità dei soggetti che spesso ricadono sullo stesso territorio: ad esempio, un'area come quella napoletana si avvale di cinque o sei soggetti preposti nella gestione della rotaia ma, paradossalmente, la rotaia metropolitana meglio utilizzata è affidata alla gestione delle Ferrovie dello Stato, le quali ritengono (in base alle valutazioni della loro dirigenza) di non avere il compito di gestire il sistema metropolitano in qualsiasi area del paese esso venga collocato, mentre invece dovrebbero portare la grande rete ferroviaria a contatto con il sistema metropolitano.

Ho quindi apprezzato la sua indicazione di *authorities*, perché, se non realizziamo tali *authorities*, quali sorta di società ferroviarie regionali, rischia di restare un

sogno tutto il discorso del sistema a due scenari (quello nazionale affidato alle Ferrovie dello Stato e quello locale affidato appunto ad *authorities* locali). Tale sistema dovrebbe recuperare la capacità di programmazione degli enti locali — il presidente della nostra Commissione può supportarci in merito — in chiave di realizzazione delle ferrovie leggere regionali o, meglio ancora, di ferrovie metropolitane, attraverso la definizione puntuale da parte di regione e ministero del sistema dei trasporti.

Ministro, mi sia consentito dire con franchezza che lei deve porre subito mano alla costituzione di queste *authorities* locali, per pervenire sia alla creazione dei soggetti che sono preposti alla gestione di queste ferrovie locali sia alla trasformazione in società di queste ferrovie del Ministero dei trasporti. Se questo non avrà luogo, il sistema ferroviario regionale resterà un sistema da « figli di nessuno ». Attualmente infatti esso non dipende in modo organico, sotto il profilo della programmazione, dal Ministero dei trasporti, che, richiamandosi all'articolo 117 della Costituzione, fa riferimento alla volontà degli enti locali, che però non sono in grado di venirle incontro suggerendole una razionalizzazione; di conseguenza, queste ferrovie sopravvivono alla giornata, appesantendo i costi del Ministero dei trasporti e giustificando l'intervento annuale del Ministero del tesoro, che riduce ciclicamente del 20 per cento i costi previsti in bilancio per le ferrovie locali.

PRESIDENTE. Onorevole Sanza, le ricordo quale sia il tempo a sua disposizione !

ANGELO MARIA SANZA. Faccio soltanto un'ultima riflessione e concludo.

PRESIDENTE. Ricordo che sono iscritti a parlare ancora dieci deputati.

ANGELO MARIA SANZA. Vorrei che il ministro raccordasse a questo scenario istituzionale — ho visto che le ha ricordate — due normative utili a realizzare questo

programma: la legge n. 910 del 1986 e la legge n. 211 del 1992. Questi due provvedimenti, che hanno esaltato il ruolo della ferrovia locale del nostro paese, possono essere adeguatamente rivisti ed utilizzati per la realizzazione di quello scenario che il ministro ha, appunto, recuperato.

L'ultima considerazione che desidero fare, raccogliendo l'invito del presidente, riguarda il discorso del contratto di lavoro. Infatti, in qualità di parlamentari ci giungono sollecitazioni dal mondo sindacale perché venga rivisto il contratto di lavoro degli autoferrotranvieri. È un tema molto serio e problematico. Se si viene incontro solo ad una parte delle esigenze di questo comparto, tutti i suoi progetti di utilizzazione delle scarse disponibilità finanziarie esistenti rischiano infatti di essere messi seriamente in crisi, ministro. L'ho voluto denunciare perché si tratta di uno dei problemi sui quali questa Commissione richiamerà presto l'attenzione del Governo; l'ha già fatto con il ministro del lavoro ma credo sarà anche necessario avere in merito il parere autorevole del ministro dei trasporti.

FRANCESCO LA SAPONARA. Poiché lei ha precisato, presidente, che vi sono ancora 10 iscritti a parlare, vorrei sapere di quanto tempo dispongo.

PRESIDENTE. Cinque minuti !

FRANCESCO LA SAPONARA. Perfetto. In premessa dichiaro che i commenti che farò riguarderanno non il ministro ma la qualità del documento che egli ci ha presentato, documento che ritengo sia di estrema modestia nel definire la politica dei trasporti. Sono abituato da qualche anno ad esaminare i documenti che provengono dal Ministero dei trasporti e dall'ex Ministero della marina mercantile e ritengo che oggi il ministro oltre a fare un elenco puntuale — non interverrò su singoli aspetti, sui quali peraltro vi sarebbe molto da dire, come hanno già fatto alcuni colleghi che mi hanno preceduto e faranno altri che parleranno dopo di me — avrebbe potuto meglio utilizzare questa occasione per illustrare quale sia il programma di

politica dei trasporti del suo ministero. Questa Commissione si occupa di trasporti e telecomunicazioni ed è consapevole che nei prossimi dieci o venti anni non soltanto si giocherà la partita della qualità della vita (come diceva poco fa l'onorevole Sanza) in relazione alla questione della circolazione delle persone e delle merci, ma anche in relazione a quella delle telecomunicazioni. Probabilmente i suoi collaboratori, signor ministro, non hanno ritenuto di dover spendere neppure poche righe su questo problema che è fondamentale per l'industria, per l'innovazione tecnologica e ai fini della presenza italiana almeno in campo europeo.

**PRESIDENTE.** Prossimamente ascolteremo il ministro delle poste e delle telecomunicazioni !

**FRANCESCO LA SAPONARA.** Chiedo scusa. Ritengo che, quando si parla di politica dei trasporti, prima di accennare a questo o quel problema, bisogna definire che cosa fare, perché farlo, come farlo; il che significa definire con una certa coerenza un quadro dei problemi finanziari, dei tempi, delle modalità amministrative e di gestione della politica dei trasporti e poi porre per quanto possibile le decisioni di politica dei trasporti in coerenza con altre politiche che influenzano direttamente il settore e che, se non coordinate in una politica di piano, fosse anche il piano di un sistema capitalista, di economia di mercato o mista (comunque la si voglia definire), si rischia che ogni problema resti isolato e che si facciano soltanto delle petizioni di principio riguardo a questo o quell'aspetto, alla scarsa percentuale di traffico sulla rete ferroviaria rispetto a quella stradale, al trasferimento o al trasporto a lunga distanza, non ricordando, come invece ha fatto qualche collega, che la quasi totalità degli spostamenti di passeggeri avviene in aree urbane. Ciò significa che nel piccolo elenco di cose che il ministro ci ha fatto balzano agli occhi incoerenze molto rilevanti.

Definire la politica dei trasporti, signor ministro, è qualcosa di un po' diverso dal

fare un elenco di opere; peraltro, l'elenco da lei fatto mi sembra assolutamente parziale, oltre al fatto che non viene indicato con quali risorse economiche quelle opere dovrebbero essere realizzate: dipendiamo dalla legge finanziaria annuale o dalle leggi pluriennali di spesa? Il documento da lei presentato non è altro che un elenco di opere pubbliche e qui il trasporto non c'entra assolutamente nulla perché, se non si interviene sui problemi, sulle difficoltà, sui motivi (in quanto la gestione dei trasporti in Italia è vista in termini di assoluta dipendenza rispetto al sistema industriale ed a moduli organizzati di vita), continueremo a subire nel settore dei trasporti tutte le contraddizioni del sistema industriale e di gestione della vita ordinaria urbana ed extraurbana.

Quello da lei presentato, come dicevo, è un modesto, o meglio, un pessimo documento di politica delle opere pubbliche: tutta la letteratura economica sull'intervento dello Stato nel settore pubblico ed in quello privato da oltre sessant'anni fa riferimento allo strumento delle opere pubbliche per sviluppare una politica di crescita e di ripresa economica. Basti citare i contributi teorici di I. M. Clark e della Tennessee Valley Authority, oltre a tante altre significative esperienze internazionali.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO MARENCO

**FRANCESCO LA SAPONARA.** Questo Governo ed il suo ministero potrebbero usare la dimensione finanziaria cui accennava il ministro per rilanciare un grosso pacchetto di opere pubbliche finalizzate alla ripresa economica dell'intero impianto produttivo, privilegiando naturalmente i settori tecnologicamente avanzati, espressione con la quale — lo ricordiamo — si intendono quelli a basso livello di occupazione; settori dei quali abbiamo misurato anche per le rilevanti spese sostenute in tutti i piani di ristrutturazione delle ferrovie dello Stato, le notevoli differenze tra l'impianto produttivo italiano e quello europeo.

Fare politica dei trasporti significa rendere coerente l'intervento nelle infrastrutture secondo le modalità che si intendono seguire per il controllo nella gestione del trasporto stesso; significa anche fare un discorso complessivo che non può essere limitato a questo o quel pezzo di infrastruttura o di azienda. È assurdo fare il discorso di Gioia Tauro (il ministro forse non lo sa ma io nel 1979 mi sono occupato di Gioia Tauro con la società Bonifica); perché il ministro non ci dice qualcosa su Cagliari, per esempio, sul grande porto intermodale di Cagliari e sulla folle spesa che per tanto tempo è stata sostenuta a Cagliari?

Pochi mesi fa sono stato una settimana a Malta e so che cosa significhi questo discorso. Il discorso complessivo da fare è capire come una logica di intervento nelle opere pubbliche sia funzionale non soltanto al miglioramento della circolazione di merci e passeggeri in Italia, ma anche alla ripresa dell'economia italiana e dell'assetto industriale.

Una parola soltanto sull'Europa. Il ministro dovrebbe sapere che ormai esiste un dibattito in Europa, avviato per lo meno a metà degli anni ottanta, sulle grandi reti europee. Per impulso francese — vi faccio grazia dei particolari, che certamente conoscete meglio di me — tale dibattito riguarda non soltanto la rete ad alta velocità, ma anche la rete trasporti, quella delle telecomunicazioni e tanti altri settori sui quali i contributi della Comunità europea e gli indirizzi di politica industriale, che naturalmente privilegiano i grandi interessi, i monopoli, le industrie franco-tedesche, sono una ricorrente testimonianza dell'attenzione della Comunità verso questo settore. Arriviamo perfino al piano Delors di qualche mese fa, tutto incentrato sulle grandi reti di comunicazione. Quindi, sarebbe stato anche più utile un riferimento a questo collegamento europeo, visto che vi sono stati interventi critici sul tema dell'alta velocità. Tra l'altro, il collegamento europeo non significa soltanto la realizzazione della Torino-Lione deciso qualche giorno fa, ma anche vedere

tale collegamento come linea di passaggio per il transito verso i paesi dell'Europa orientale.

Ribadisco che quello presentato dal ministro è un documento estremamente carente dal punto di vista sia della politica dei trasporti sia dei contenuti. Dopo averlo letto ed approfondito riteniamo quindi di poter fare non soltanto interventi puntuali sui singoli elementi richiamati dal ministro e che saranno oggetto di discussione in questa sede, ma anche di tentare di definire in modo alternativo una complessiva politica dei trasporti, che — lo ripeto — non deve riguardare singole infrastrutture o aziende, ma è qualcosa di ben più complesso che dà al ministro l'occasione, grazie alla riunificazione desiderata da vent'anni da tutte le componenti della società civile e politica, e in particolare dai sindacati confederali, di gestire in modo unitario la politica dei trasporti nell'ambito del Ministero dei trasporti e della navigazione (pessimo titolo prescelto da Sabino Cassese). Tuttavia, signor ministro, lei deve essere più attento nel definire questa politica e deve probabilmente rinnovare per intero il quadro dei suoi collaboratori.

ROBERTO CASTELLI. Se mi è consentita una breve premessa, debbo constatare che purtroppo persiste l'antico vizio dei miei colleghi vecchi e nuovi di fare controrelazioni anziché domande. Questo ci costringe a torturarci vicendevolmente, mentre, per quanto mi riguarda, anche oggi sono qui per ascoltare ciò che pensa il ministro e non tanto ciò che pensano i miei colleghi, con i quali avremo modo di confrontarci in pratica quotidianamente. Quindi, cercherò per parte mia di stare in quest'ambito e non farò considerazioni — anche se tante se ne potrebbero fare — limitandomi a rivolgere soltanto alcune domande al ministro. La prima è di carattere del tutto generale e riguarda l'uso dei decreti-legge. Sia io personalmente sia il gruppo al quale appartengo ci siamo sempre espressi contro l'uso eccessivo di questo strumento e riteniamo che nelle passate legislature ad esso si sia fatto

ricorso in maniera addirittura perversa. Chiedo quindi al signor ministro di prendere una posizione ufficiale sulla questione e di darci una risposta qui in Commissione su come il nuovo Governo — ed in particolare il ministro dei trasporti — intendano atteggiarsi rispetto al problema. Per quanto ci riguarda, riteniamo che i decreti-legge debbano veramente essere riportati entro i loro limiti costituzionali ed essere adottati, quindi, soltanto nei casi di effettiva necessità ed urgenza.

La seconda questione che vorrei sollevare riguarda i trafori. Noi siamo perfettamente d'accordo su quanto è stato detto, ma domandiamo al ministro come mai nella politica attuale sia privilegiato il Fréjus, quando in realtà la stragrande maggioranza dell'interscambio merci avviene non lungo la direttiva est-ovest, ma in senso nord-sud; i dati in proposito ci dicono che oggi l'interlocutore principale del nostro paese è la Germania. Logica vorrebbe, quindi, che nell'ambito dei trafori venisse privilegiato, per esempio, quello del Brennero. Come mai, invece, è stata data priorità al Fréjus?

La terza domanda riguarda il trasporto pubblico locale. Si parla di una cifra di 16 mila miliardi di deficit, che si discosta dai dati che i precedenti Governi avevano denunciato, nel senso che è leggermente superiore. La questione è ancora più preoccupante, quindi, perché evidentemente la cifra che viene oggi enunciata è aggiornata. In proposito vorrei pregare il ministro — e credo che sia una richiesta che potrebbe soddisfare tutta la Commissione — di farci pervenire cifre disaggregate. Credo che sarebbe molto interessante andare a verificare in che modo si siano accumulati questi deficit e soprattutto quali aziende ne siano responsabili. Se non entreremo nel merito e non potremo analizzare i dati disaggregati, non saremo in grado di assumere le opportune decisioni circa i provvedimenti da adottare.

La quarta domanda riguarda l'Alitalia ed in particolare la Malpensa. Il fatto che la compagnia di bandiera oggi si accorga che è necessario lasciare Linate e rientrare all'aeroporto della Malpensa ricorda la

vicenda di San Paolo fulminato sulla via di Damasco. Con il progetto Leonardo tutto il traffico internazionale veniva in pratica concentrato sullo scalo di Roma; che fosse una scelta sbagliata era nei fatti, perché i dati sul traffico dicevano chiaramente che il movimento era concentrato nel nord. Purtroppo per diverse legislature si è ritenuto *ope legis* che i collegamenti con l'Italia peninsulare equivalessero a portare il traffico a Roma. Così i cittadini del nord hanno finito col privilegiare per i voli intercontinentali gli aeroporti di Zurigo, di Francoforte e perfino di Amsterdam; ora ci si accorge che è stata una politica completamente sbagliata e che così sono stati persi milioni di passeggeri. Evidentemente qualcuno ha sbagliato in questo caso: ma chi paga? Lo domando al signor ministro perché in realtà mi risulta che il probabile responsabile sia invece stato promosso. Credo che un nuovo Governo ed una nuova attività di direzione del paese debbano dimostrarsi innovativi anche in questa circostanza, andando ad individuare i responsabili ed evitando — nel caso in cui esistano — di affidare loro altri incarichi.

Vorrei inoltre chiedere quali infrastrutture si pensa di creare per la Malpensa nei tempi più rapidi possibili, dal momento che oggi l'aeroporto è praticamente una cattedrale nel deserto, cioè assolutamente irraggiungibile se non ricorrendo ad autoveicoli su strada. In sostanza non esiste alcun collegamento. Ora, se è chiaro che una scelta trasportistica di carattere aeroportuale deve comunque essere effettuata tenendo conto dei numeri — ciò vale anche per la Malpensa —, credo che in questo momento sia più importante andare a verificare i sistemi in grado di consentire ai passeggeri di raggiungere Milano. È un punto assolutamente fondamentale, sul quale richiedo una risposta.

Non vorrei intrattenermi in questo momento sul problema dell'alta velocità. È noto che il nostro gruppo ha una posizione non del tutto coincidente con quella dei precedenti Governi, ma proprio per evitare una controrelazione credo che sul tema specifico produrremo un documento che sarà possibile consultare.

Devo dire che, contrariamente a quanto ho sentito affermare da alcuni colleghi in precedenza, per la prima volta oggi ho potuto ascoltare un ministro dei trasporti indicare linee programmatiche. Dico ciò non perché la mia parte politica sia passata dall'opposizione al Governo: posso infatti affermarlo con soddisfazione. In precedenza avevamo sempre assistito all'enunciazione di principi. Desidero quindi complimentarmi con il signor ministro per la sua esposizione di linee programmatiche precise: saranno criticabili — questo fa parte della valutazione che ciascuno di noi vuole dare —, ma ci sono. Di questo la ringrazio, prendendone atto — lo ripeto — con soddisfazione.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Vorrei svolgere alcune osservazioni sulla legge n. 84 di riforma dei porti, anche perché mi sembra debba essere chiarita meglio la posizione del Governo.

In ordine a questa disciplina sono state rilasciate diverse dichiarazioni da parte di ministri, di sottosegretari e di esponenti politici, ma credo che oggi ci troviamo nella sede opportuna per chiarire il destino della normativa in questione.

La disciplina è stata citata dal ministro piuttosto brevemente — in maniera corretta, per carità —, ma non si è capito bene dove si andasse a parare. Ricordo che è stata varata dopo lunghissimi anni di immobilismo e dopo un dibattito estenuante che ha impegnato il Parlamento per diverse legislature. Contiene una serie di regole e di indirizzi che dovrebbero puntare ad ammodernare i porti e ad elevarne la competitività. È ovvio che essa è stata varata tenendo conto della realtà dei porti attuali, di quello che c'è sulla piazza e non pensando certo a liquidare l'esistente (non sarebbe possibile, salvo creare disoccupazione e problemi gravissimi), ma piuttosto guardando al futuro e ad un rilancio della portualità.

Vorrei citare brevemente alcuni elementi che costituiscono l'ossatura portante della legge, poiché ritengo che su di essi il Governo debba chiarire la propria posizione.

Per esempio, i decreti attuativi della legge consentono la nomina di una *port authority*. Noi avevamo indicato in questo istituto un elemento di forte collegamento dei porti con il territorio. Ci sembrava che andasse incontro alle esigenze della portualità, anche sulla base dei modelli tanto spesso richiamati dei porti del nord Europa, in cui esiste appunto un forte collegamento fra porti e territorio. La *port authority* diventava così nella nostra concezione — e ricordo che abbiamo votato a favore di questa legge — l'organismo di programmazione, di controllo e di coordinamento della portualità.

Un elemento essenziale, quindi, di fronte alla molteplicità di modelli che esistono nei nostri porti attualmente e di fronte all'immobilismo (quando parlo di « immobilismo », mi riferisco ad un periodo che va dal 1885 in poi). Ci troviamo di fronte ad una situazione non più accettabile! La situazione è tale anche perché crediamo che un organismo di programmazione reale, collegato con il territorio, sia un elemento assolutamente positivo e propositivo.

Per quanto riguarda la *port authority*, vorrei ricordare al ministro — anche su questo sarebbe opportuno avere un chiarimento — che le terne erano state indicate dalle realtà locali e che vi sarebbe dovuta essere una scelta da parte del ministro, di intesa con la regione. Vorremmo sapere se tale criterio rimanga valido, perché a nostro parere è del tutto qualificante e rientra in quel processo di decentramento che rappresentava un elemento significativo della legge, in contrapposizione ad un accentramento che in questi anni — vivaddio! — non ha creato produttività nei porti, come è facilmente dimostrato dalla crisi della portualità. Diciamo quindi no all'accentramento e sì al decentramento, attraverso il meccanismo di nomina della *port authority*.

Un'altra questione che riteniamo assolutamente rilevante è quella della trasformazione delle compagnie. Sapevamo che sussistevano taluni elementi di non modernità nei porti, determinati anche dall'organizzazione del lavoro attraverso le compagnie e che vi era inoltre la necessità di

privatizzare i porti. Avevamo, però, bisogno — ne abbiamo bisogno tuttora e per sempre — di coniugare gli elementi della trasformazione e dell'ammodernamento dell'organizzazione del lavoro con alcune regole. Delle regole devono essere garantite sia alle imprese concessionarie delle aree sia per il lavoro.

Ho fatto tale affermazione anche perché ritengo che il lavoro non debba essere destrutturato...*(Commenti del ministro Fiori)*.

Mi scusi, signor ministro, ma le ritengo questioni estremamente importanti, trovandoci a ridosso della presentazione di decreti e dell'assunzione di decisioni in materia! Vorremmo pertanto sapere quale sarà il destino di questa legge.

Dicevo che abbiamo un problema essenziale per la trasformazione delle compagnie e per determinare il necessario ammodernamento del settore. A tale riguardo, ricordo che la legge aveva individuato una fase di transizione come garanzia per il lavoro e per la mobilità da un lavoro all'altro. Questo era il fine della transizione!

Lei, signor ministro, ha parlato della possibilità di aumentare i prepensionamenti. Le voglio ricordare che ciò va benissimo — personalmente sono d'accordo —, ma che rimane aperto un problema.

Se vogliamo davvero tutelare il lavoro attuale nei porti — senza creare disoccupazione nel settore, pensando ad una occupazione futura, che è poi « tutta scritta nei cieli » —, è opportuno avere ben chiaro il fatto che in molti porti vi sono esuberanti e che vanno risolti. È allora evidente che nasce un problema: non in tutti i casi sussistono le condizioni per i prepensionamenti! Rimane quindi — lo ripeto — la necessità di una transizione, intesa come diritto al lavoro. Questo è un elemento che considero fondamentale e sacrosanto.

Vi è, poi, da affrontare una questione legata alla CEE, che è stata sollevata in questa sede anche dal presidente della Commissione. Mi pare che tale questione venga usata molto e in maniere anche molto diverse, perché sappiamo, ad esem-

pio, che l'intervento della CEE è stato provocato e richiesto!

Vorrei, tra l'altro, sapere dal ministro se la prassi è nel senso che la CEE invii documenti e lettere al Governo attraverso le ambasciate, se essi vengano firmati da un funzionario o da un commissario e se questa lettera sia un qualcosa di ufficiale o di ufficioso. È un po' una « velina di proposte » che una parte della portualità italiana — cito l'utenza — ha avanzato più volte. Sottolineo tra l'altro che tale lettera risulta essere un po' contraddittoria; se non vado errato, infatti, essa contiene una premessa nella quale si afferma che, in sostanza, non vi sarebbero le condizioni per un pronunciamento, in mancanza dei decreti attuativi. In tale documento si aggiunge però un discorso del genere: « attenzione, vi è la possibilità e la necessità di decidere di attivare le procedure previste dal Trattato CEE per il rispetto del diritto comunitario ». Si fa una affermazione di tal genere nello stesso momento in cui si sostiene che ci troviamo ancora in un alveo di incertezza perché mancano i decreti! Mi pare quindi che vi sia una certa confusione al riguardo.

Signor ministro, vorrei sottolineare che lei, in una brevissima parentesi sulla questione della liberalizzazione dell'autotrasporto, ha fatto riferimento alla data del 1997. È quindi evidente che, quando lo si vuole, si trovano i tempi necessari a consentire una transizione. Per quanto riguarda l'autotrasporto, lei faceva riferimento ad una transizione da governare, perché altrimenti vi sarebbero dei problemi. Io credo che questa transizione fosse esattamente quella che era stata individuata nella legge: si prefigurava un governo della transizione per dare regole certe al mercato del lavoro nei porti — sottolineo che quest'ultimo è un lavoro molto delicato perché ha molto a che fare con la sicurezza — ed alle imprese. Sottolineo che nella legge queste ultime sono configurate come le titolari di un progetto di privatizzazione, con regole precise (peraltro non si tratta di nulla di particolare). Ci sembrava che vi fosse quindi un equi-

librio tra il mondo del lavoro e quello dell'impresa, a beneficio del rilancio della portualità.

Ribadisco che non so gli effetti che verranno prodotti nel Governo dalla lettera inviata dalla CEE. Non vorremmo che tale documento producesse l'effetto di una epurazione del mercato del lavoro. Questa non ci sembrerebbe la via più idonea da seguire, anche perché ci troveremmo a lavorare in un settore nel quale si preannunciano già ipotesi future. Tutto ciò ci sembrerebbe abbastanza complicato.

Allo stesso modo, ci parrebbe molto complicato e non accettabile la precarizzazione del lavoro della portualità.

Un'altra questione che le volevo porre è relativa al commissariamento. Sottolineo che l'unico atto che questo Governo ha compiuto relativamente alla portualità è stato la reiterazione del precedente decreto emanato dal governo Ciampi. Viene, però, prevista una innovazione significativa: il commissariamento! A tale riguardo, lei ha però fatto riferimento soltanto a pochi porti. Sarebbe opportuno comprendere se si tratti o meno di pochi porti e, eventualmente, le ragioni di tale misura. Dalla lettura del decreto sembrerebbe trattarsi di una questione molto diffusa. Questi sei mesi di nomina commissariale preoccupano perché rappresentano un periodo molto lungo e perché si tratterebbe, tra l'altro, di un incarico rinnovabile alla scadenza dei sei mesi! Sottolineo che una misura di tale genere potrebbe anche suonare come la volontà di fatto di congelare la legge. Sottolineo infatti che un commissariamento che dura *sine die* rischia di prolungarsi nel tempo, quando in un periodo di tal genere si potrebbero fare molte cose. Ci troviamo infatti di fronte ad un commissario con pieni poteri che risponde solo al ministro e che è esattamente il contrario di quella figura dell'autorità portuale dotata di collegamenti nel territorio come avviene nei porti del nord Europa. Pertanto, questo commissario avrebbe tutto il tempo necessario per decidere liberamente sui porti, affidando le concessioni senza problemi ed esautorando di fatto i poteri reali dell'autorità portuale (se

quest'ultima non dà le concessioni, non si comprende quale ruolo possa avere).

Vi sono quindi taluni problemi sulla durata e sui luoghi nei quali si intende attuare il commissariamento. Sottolineo, ad esempio, che vi sono enti ed aziende meccaniche che non presentano pareggi di bilancio. Nella sostanza, vorrei una risposta ad alcuni quesiti. Dove si applicherà il commissariamento e quale ruolo e fine avrà tale misura? Dove non c'è pareggio di bilancio, dove vi sono deficit o dove altro? A questo punto, come si collocherà l'autorità portuale? La vogliamo fare, la vogliamo realizzare con i meccanismi che avevamo detto? Noi auspichiamo naturalmente che non si ricorra ad essi perché ci sembra che l'impianto complessivo abbia un senso profondo e significativo.

Tornando alla questione della CEE, vorrei osservare che non si capisce come mai quest'ultima si accanisca sempre con le leggi italiane e molto meno con quelle francesi e spagnole. Tra l'altro nella CEE si parla ripetutamente dell'associazione del lavoro portuale come un elemento sul quale misurare il pluralismo. Sappiamo che quello dell'associazione del lavoro portuale è un esempio unico in tutta l'Europa e nel resto dell'Europa non si sollevano obiezioni. Vi è, insomma, qualcosa che non quadra. Credo sia necessario un chiarimento ed un serrato confronto con il ministro; auspichiamo che quest'ultimo sia disponibile ad ascoltare le nostre proposte ed i chiarimenti che a nostra volta intendiamo produrre rispetto alle questioni che conosciamo e ci auguriamo infine che la legge di cui ho parlato venga lasciata in vigore, perlomeno per quanto riguarda gli organismi fondamentali.

PRESIDENTE. Desidero richiamare tutti i colleghi ad una maggiore sinteticità, nei limiti del possibile, in modo da consentire a tutti i colleghi iscritti di svolgere i loro interventi.

PAOLO DEVECCHI. Signor ministro, nella sua relazione introduttiva, che mi è sembrata abbastanza esauriente, anche se necessariamente sintetica, lei ha esplorato

i temi fondamentali del settore dei trasporti. Ritengo però che debbano essere fatte alcune considerazioni e puntualizzazioni.

Il collega Castelli riteneva, poc'anzi, di non doversi addentrare nell'argomento del treno veloce: io invece ritengo che tale questione meriti una disquisizione. Siamo sicuri, in primo luogo, che questo paese abbia necessità di un treno veloce? Mi riferisco, in questo caso, a linee in cui si possano raggiungere i 300 chilometri orari. Siamo sicuri, cioè, che i cittadini italiani abbiano bisogno di muoversi a fortissima velocità, oppure probabilmente hanno solo bisogno di muoversi? Per quanto mi riguarda, credo che si debba cominciare a far muovere la gente. Ritengo che la direttrice di cui il ministro parlava, che va da est ad ovest del paese, nella situazione attuale abbia dimostrato di raccogliere traffico grosso modo per 90 chilometri. L'uso medio di quella linea è, ripeto, per 90-100 chilometri e non esistono indicatori che possano far pensare che, qualora fosse velocizzata, potrebbe raccogliere traffico per tratte superiori. È evidente che, nel momento in cui venisse velocizzata, non si potrebbe mantenere lo stesso numero di fermate, perché, in sostanza, o si ha una linea veloce oppure una che prevede fermate in tutte le stazioni.

L'unica linea in cui, probabilmente, l'alta velocità potrebbe avere ragione d'essere è la dorsale nord-sud. Anche a questo proposito, però, credo che se la linea storica Milano-Roma fosse liberata dagli impegni di carico il treno attuale, il 450, potrebbe recuperare mezz'ora sul tempo di percorrenza: in sostanza si passerebbe, all'incirca, dalle quattro ore alle tre ore e mezza. Ciò renderebbe la linea abbastanza concorrenziale rispetto all'uso dell'aereo: come ha giustamente ricordato il ministro, prendendo l'aereo occorrono tre ore di viaggio da un centro cittadino all'altro. Siamo sicuri, allora, che per recuperare mezz'ora siano giustificati i notevolissimi investimenti necessari a creare il treno veloce? Diverso problema è che, invece, nel nostro paese vi sia la necessità di raddoppiare le linee, rendendo doppi i binari semplici e quadrupli quelli doppi,

per liberare le linee storiche e porle al servizio della gran massa di pendolari, che sono poi quelli che hanno maggiore necessità di muoversi.

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

PAOLO DEVECCHI. In ogni caso, non dobbiamo farci grandi illusioni, poiché gli indicatori segnalano che il recupero di traffico dalla strada avverrà in termini percentuali minimi: dall'attuale 11 per cento si potrà arrivare al 15 o 16 per cento, nell'ipotesi più ottimistica. Ciò proprio per la situazione obiettiva del nostro paese, che ha relazioni estremamente brevi; inoltre tutti sappiamo quanto incidano pesantemente sui costi di trasporto le rotture di carico. Bisogna allora riflettere bene sull'opportunità di intraprendere scelte di quel tipo, che poi andrebbero a condizionare profondamente lo sviluppo del paese: lei comprende bene, signor ministro, che quando si sceglie una direzione si ipotizzano le scelte per trenta o quaranta anni. Riassumendo, quindi, è senz'altro necessario raddoppiare le linee e probabilmente sarebbe sufficiente ipotizzare linee veloci che raggiungano i 200 chilometri orari; ciò rappresenterebbe già un salto qualitativo enorme rispetto all'attuale situazione.

Un altro punto sul quale intendo intervenire riguarda il sistema idroviario padano-veneto. Anche a questo proposito ritengo che si debba essere estremamente franchi, per cui voglio riferire una realtà della quale sono stato testimone, insieme a tanti altri: volendo credere che il Po fosse navigabile sono stati gettati, appunto nel Po (ma, evidentemente, in seconda battuta anche nelle tasche di qualcuno), tonnellate di soldi. Nel retroterra bresciano intere colline sono finite nel Po, ma nel passaggio si sono tramutate in biglietti da centomila. Bisogna riconoscere, allora, che il Po non è navigabile. Nel momento in cui si volesse parlare seriamente di sistema idroviario padano-veneto (ed è fuorviante citare l'esempio del sistema renano, in cui vi è una situazione completamente diversa) bisognerebbe fare in modo che il naviglio off

*shore*, di altura, possa entrare nel fiume, senza, evidentemente, avere rotture di carico alla foce. Esistono attualmente soltanto due esempi di utilizzazione della navigabilità del fiume, da parte di una gasiera e di un'impresa di trasporto del cemento di Trieste. Se si vuole rendere navigabile il fiume è necessario costruire un canale a parte, in cui il corso sia irreggimentato tutto l'anno, altrimenti si finisce per fare dichiarazioni demagogiche, mentre le cose vanno dette come stanno realmente. L'alveo del Po negli ultimi anni si è abbassato di tre metri e l'unico effetto positivo che ha prodotto (a parte la creazione della conca di Cremona, la quale poi è diventata inservibile e si è dovuta creare l'avanconca per riportarla al livello dell'alveo nuovo: quest'ultima attualmente è diventata a sua volta inservibile, per cui bisognerà creare l'avanconca dell'avanconca) è che il dislivello a Isola Serafini è diventato di nove metri, per cui l'ENEL può trarre più energia, perché è aumentato il salto dell'acqua. Credo, tuttavia, che tale risultato sia una minima cosa rispetto al disastro provocato. Il Po, allora, non è navigabile e credo che non debbano essere gettate risorse in tale direzione. Diverso sarebbe, ovviamente, se si volesse pensare seriamente di creare un canale che andasse dal mare a Cremona e fosse navigabile senza, ripeto, rotture di carico.

Per quanto riguarda il trasporto locale, signor ministro, francamente la cifra da lei citata è superiore alle mie aspettative: credevo che il disavanzo si aggirasse intorno ai 13 mila miliardi, invece è superiore di qualche migliaio di miliardi, ma, evidentemente, in questa situazione i miliardi hanno ormai perso la loro esatta connotazione. A questo proposito credo, però, che il Governo debba, per così dire, mostrare gli attributi di cui sono convinto sia dotato. Nell'ambito del trasporto locale (evinco questi dati dal conto nazionale dei trasporti) esistono aziende di trasporto pubblico che producono deficit — perché, ovviamente, non c'è azienda al mondo che non produca passivi —, ma entro limiti tutto sommato accettabili. Per intenderci, le faccio l'esempio della mia città: l'a-

zienda di Bergamo con i proventi da traffico copre il 38 per cento dei costi e vi sono 2,5 addetti per veicolo, compreso il personale impiegatizio e di officina. Ebbene, esistono altre aziende in cui vi sono sei addetti per veicolo e viene coperto soltanto l'8 per cento dei costi. Francamente le dico, signor ministro, che questa situazione non può più funzionare, le sacche di privilegio nel nostro paese non devono più esistere, altrimenti non è cambiato niente. È necessario cambiare registro, altrimenti l'anno venturo mancheranno ancora 20 mila miliardi: allora, nel nostro paese, o ognuno si attrezza a stampare biglietti da centomila in cantina, oppure non ci sono più soldi per nessuno. È qui che il Governo deve far vedere quello che ha, è per questo che il paese gli ha dato fiducia.

Per quanto riguarda il suo accenno alla riqualificazione del porto di Gioia Tauro, signor ministro, le dico francamente che quando sento citare questo nome mi prende un malessere, come accade ad altre centinaia di migliaia di persone che abitano nelle mie zone. Non mi riferisco a Gioia Tauro in sé, ridente e simpatica località mediterranea, ma alle scempiaggini compiute in quella zona, soprattutto a spese di chi vi abita. Il buonsenso vuole che quando si compiono errori ci si renda conto che sono stati fatti e si eviti di ripeterli: non vorrei che questo Governo, intendendo rilanciare quelle zone, possa compiere, non per colpe proprie ma probabilmente per situazioni oggettivamente difficili, passi falsi. Non vorrei che, mirando a progetti di questo tipo, si possa prendere involontariamente una sbandata che porti fuori strada (e quando un'automobile va fuori strada al 99 per cento rischia di sfasciarsi). Chiedo pertanto che si valutino attentamente riqualificazioni di questo tipo, perché credo che il paese non apprezzi che si ripropongano queste cose.

Per quanto riguarda gli impianti a fune, su cui si è già soffermato il collega Caveri, credo si debba prestare attenzione al settore. Il versante nord delle Alpi è diviso in tre Stati, che *grosso modo* hanno ognuno 600 chilometri della catena montuosa; ma

il versante sud è tutto nostro, e sono 1.800 chilometri. Gli impianti a fune meritano attenzione perché producono quel turismo che, alla fine dei conti, mette in moto l'economia. Otteniamo grandi risorse dal turismo invernale ma anche da quello estivo, pertanto questo settore merita un'attenzione che non ha mai avuto. Cominciando con misure anche minime si dimostrerebbe buona volontà verso un settore che merita di essere incentivato.

La mia ultima considerazione si esprime con una domanda alla quale do una risposta, sperando che coincida con la sua. Sento ripetutamente parlare, da parte di persone in ambito governativo, sperando che si tratti solo di teorizzazioni accademiche, di esplorazioni mentali che non hanno fondamento, del ponte sullo stretto di Messina. Voglio davvero sperare che si tratti di ipotesi senza fondamento perché questo paese non ha bisogno di gettare — perché la memoria ce lo deve insegnare — le poche risorse che credo non esistano neanche più in un'opera che non servirebbe a nessuno, se non a richiamare qualche turista desideroso di fotografarla. I proventi derivanti dalla costruzione del ponte non servirebbero neanche in minima parte a coprire i soli costi di gestione e di manutenzione di un'opera di quel tipo. Credo che la Sicilia, la Calabria, il paese non abbiano bisogno di queste opere. Lei deve dare conferma, signor ministro, dell'esistenza o meno di una possibilità anche remota di costruire un'opera di questo tipo in futuro, per quanto è di sua competenza. Ritorna il discorso di Gioia Tauro: credo che il Governo abbia la possibilità di operare bene, ma è importante che non si faccia fuorviare da situazioni che rischierebbero di fare intraprendere strade sbagliate.

**LUIGI SIDOTI.** Signor ministro, la sua relazione non è stata altro che la constatazione di fatto delle difficoltà in cui si viene a trovare la politica dei trasporti. A mio parere ha dimostrato poca originalità sui programmi futuri. Comunque, sono d'accordo con lei quando afferma che occorre, se non proprio preferire, almeno

potenziare il trasporto su rotaia e quello marittimo, non a discapito ma a preferenza del trasporto su gomma. Per vent'anni i Governi che si sono succeduti hanno compiuto scelte volte a favorire l'industria dell'automobile che tanti danni hanno causato alla politica dei trasporti e che lei nella sua relazione ha in qualche modo evidenziato.

Sono d'accordo con lei nel preferire il trasporto marittimo; sono invece fortemente contrario all'utilizzo di navi di grosso cabotaggio perché le esperienze passate hanno già dato risultati fortemente negativi. La politica dell'utilizzo di grandi navi da trasporto è già stata seguita quando vi fu la cosiddetta guerra del petrolio con la chiusura del canale di Suez: le grandi industrie armarono grandi navi credendo — e in questo sbagliavano — che il grande mezzo, nel trasportare massicce quantità di prodotto, potesse agevolare il trasporto dal punto di vista economico. Alla lunga, invece, ci si accorse che questa politica era sbagliata poiché la grande nave — oltre ai pesanti costi di produzione e di gestione — è molto lenta e implica quindi tempi molto lunghi e i tempi, nel commercio, significano utili. Inoltre erano assai pericolose per l'ecologia dei mari: un eventuale disastro di una nave così grande poteva provocare, come ha provocato, grandi disastri ecologici. Il rischio è talmente grande che occorre riflettere molto attentamente prima di compiere questa scelta.

L'utilizzo di mezzi più piccoli, invece, accorcerebbe certamente i tempi di copertura delle distanze, realizzando una politica economica più snella, ed eviterebbe la costruzione di porti — che oggi non abbiamo — adatti a ricevere navi così grandi, con un forte dispendio di energie economiche. La nave relativamente piccola è facilmente governabile, ha un basso costo di gestione e tempi di percorrenza veramente brevi rispetto a quelli della grande nave: il rapporto fra i costi e i tempi inciderebbe favorevolmente su quello fra i costi e i benefici.

Sempre a proposito di grandi porti e di dispendio economico ingente, il ministro

ha accennato al porto di Gioia Tauro. Quella zona ha una forte valenza turistica. La costruzione di un porto così grande sconvolgerebbe senza dubbio la costa di Gioia Tauro, provocando un grandissimo impatto ecologico negativo, che porterebbe ad un depauperamento del già povero flusso turistico di quelle zone. Credo quindi che la scelta non sia stata molto felice, né dal punto di vista dei luoghi né da quello della politica generale.

Lei inoltre, nella sua breve relazione, ha esaurientemente delineato una politica dei trasporti che privilegia il nord ed il centro-nord, accennando soltanto minimamente al sud. Infatti, si è limitato ad affermare, al riguardo, che si deve rivolgere attenzione ai paesi del Mediterraneo per quanto riguarda gli scambi commerciali e quindi i trasporti.

Il ministro si è poi dilungato sul modo in cui deve svilupparsi la politica dei trasporti verso il nord Europa, tracciando, a mio avviso, una netta linea di demarcazione tra il nord d'Italia con il resto dell'Europa da una parte, e, dall'altra, il resto dell'Italia e i paesi del Mediterraneo.

Ritengo che questa sia una mortificazione per la politica meridionalistica che il Governo dovrebbe attuare e sollecito il ministro a rivedere l'atteggiamento del Governo nei confronti della politica dei trasporti, di quella commerciale e dei flussi commerciali, che dal nord dovrebbero spostarsi verso il sud.

Nella relazione del ministro non vi è, inoltre, alcun accenno al ponte sullo stretto di Messina, mentre da decenni si discute di questa grandissima opera, sulla quale tutto è stato detto e si è ormai certi della sua realizzabilità dal punto di vista tecnico. Tra l'altro, vi sono stati moltissimi interventi a favore di tale realizzazione, il cui costo (si tratta di un fatto importante) potrebbe essere, per il Governo, pari a zero, perchè capitali privati e stranieri potrebbero essere convogliati in questa grande opera, la quale potrebbe essere data in concessione per consentire il recupero dei capitali investiti. Ci troveremmo così ad avere una grandissima opera che arrecherebbe al sud, ed in particolare alla

Sicilia e alla Calabria, un enorme beneficio, favorirebbe la celerità degli scambi tra l'Italia e la Sicilia e rappresenterebbe senza dubbio un'occasione di riscatto socio-economico, oltre che culturale, per la Sicilia e la Calabria. Tra l'altro, proprio nella situazione di disagio causata dalla mancanza di lavoro che affligge l'Italia, va considerato che una grande opera di questo tipo porterebbe, secondo quanto sostengono gli esperti, 10 mila posti di lavoro per un periodo di dieci anni, e questo non è niente in un'Italia in cui di lavoro si muore.

Inoltre il ministro ha parlato (insisto ancora su questo aspetto perché, da meridionale, ho notato una sorta di linea di demarcazione tra il nord e il sud) di Milano, Torino e Genova, tracciando una sorta di linea ideale di congiungimento di queste zone con il nord dell'Europa, mentre non ha assolutamente menzionato, per esempio, il potenziamento dei porti siciliani, in particolare di quello di Catania, punto nevralgico per i rapporti con i paesi africani ed in generale con gli Stati ai quali lo stesso ministro ha affermato che occorre rivolgere attenzione.

Lei inoltre, signor ministro, non ha accennato affatto all'aeroporto di Catania, che è il terzo in Italia per volume di traffico. Si tratta pertanto di una grandissima struttura che accusa gravi carenze pur avendo un'ottima capacità di ricezione dell'utenza. Ricordo che, con riferimento a tale aeroporto, da decenni si chiede ai Governi che si sono succeduti, per esempio, il raddoppio della seconda pista, laddove per la cocciutaggine (ritengo che solo questa possa essere la spiegazione) del veto posto dalle Ferrovie dello Stato, le quali non dovrebbero fare altro che spostare di qualche centinaio di metri o di qualche chilometro la linea che cinge l'aeroporto di Catania, non si riesce a realizzare questa grande opera che, insieme alla ristrutturazione dei servizi attorno all'aeroporto, arrecherebbe un grande beneficio dal punto di vista commerciale, turistico e imprenditoriale allo stesso scalo e quindi alle zone della Sicilia orientale che su quell'aeroporto fanno perno.

A differenza di altri colleghi intervenuti, sono d'accordo con il ministro circa la politica del trasporto ferroviario da attuare potenziando le strutture per ottenere la grande velocità.

Mi consenta tuttavia, signor ministro, di rilevare che anche lei, così come hanno programmato i suoi predecessori, prevede di fermare l'alta velocità a Napoli. Vorrei allora chiederle perché l'alta velocità dovrebbe fermarsi a Napoli e non arrivare fino in Sicilia. Non crede, signor ministro, che anche questa regione faccia parte dell'Italia?

Ho inteso soltanto accennare rapidamente ad alcuni problemi che noi del sud avvertiamo; invitiamo pertanto il Governo a prestare attenzione a questi problemi, della cui soluzione il meridione ha certamente bisogno.

ANTONIO LIA. Sono soddisfatto della circostanza che, in una Commissione che è sempre stata contraddistinta da una maggioranza di meridionali, si cominci finalmente a parlare di Mezzogiorno.

Premesso che mi colloco all'opposizione rispetto a questo Governo, non ho compreso bene il modo in cui ha parlato l'onorevole Devecchi; spero pertanto che il ministro non segua il suo suggerimento sul no a Gioia Tauro e al ponte sullo stretto di Messina; vorrei allora sapere che tipo di maggioranza vi sia in questo Governo. Forse il collega Devecchi preferiva Bernini, che attuava una politica prevalentemente per il Veneto e per il nord (sei interporti nel Veneto e neanche uno in Sicilia)...

FRANCESCO MARENCO. E tu lo votavi sempre! Alzavi due mani!

ANTONIO LIA. Portavo avanti le mie battaglie di meridionale.

Condivido comunque quanto ha affermato l'onorevole Sanza, ma non posso fare a meno di rilevare, pur parlando da una posizione di opposizione, che il ministro si è sforzato di tracciare alcune linee che

intende portare avanti guidando il suo dicastero. Dipenderà poi dalla Commissione se si procederà o meno alla valorizzazione del Mezzogiorno, perché generalmente le cose si fermano in Commissione.

Vorrei aggiungere che mai, dal 1987 ad oggi, avevo ascoltato un ministro parlare del Mezzogiorno; tutti anzi hanno sempre affermato che nel meridione vi sono rami secchi da tagliare. Finalmente, invece, si fa un accenno al Mezzogiorno!

Mi auguro che i contratti di programma, che non sono mai stati mantenuti, questa volta possano essere osservati e che il ministro e tutti i parlamentari che parlavano questo linguaggio possano effettivamente mantenere questo impegno. Ritengo che parlare di Alta velocità nel sud sia un'utopia. In Puglia abbiamo ancora linee ferroviarie con un solo binario. Sono dieci anni che facciamo una battaglia per migliorare le strutture e riteniamo che prima di affrontare nuovi progetti occorra procedere all'elettrificazione e al raddoppio delle linee già esistenti.

Al ministro vorrei chiedere di far sì che le linee ferroviarie nazionali siano equiparate tra nord, centro e sud, soprattutto se sia vero — ed io credo che lo sia — quanto egli ha affermato questa sera e cioè che il sud è creditore per il 25 per cento rispetto al settentrione.

Passando rapidamente ad un altro argomento, sono d'accordo sulla politica dei trafori e dei valichi di frontiera, perché ritengo importante il collegamento con l'Europa. Giudico però altrettanto importante una politica che tenda a conquistare il bacino del Mediterraneo. Mi preoccupa che Malta stia organizzando un ponte, costruendo un grande porto: noi già abbiamo nel Mezzogiorno, oltre a quelli siciliani, due grandissimi porti e cioè quelli di Brindisi e Taranto. Il primo non può servire soltanto per le centrali a carbone o le industrie chimiche, poiché ha una riconosciuta portata europea e quindi deve essere potenziato come ponte per i paesi africani e del Medio oriente.

Ritengo che debba essere affrontata anche la questione relativa agli interporti; in Italia quello più a sud è a Napoli, dopo non ve ne sono altri, mentre ben sei ne sono stati previsti nel Veneto di Bernini. Senza quelle strutture che consentano di sviluppare le potenzialità economiche non è possibile riequilibrare il sud al nord. Finalmente il Parlamento, il 19 gennaio 1994, ha varato la riforma del sistema portuale, rompendo il monopolio dei porti di Genova, La Spezia, Trieste e, in generale, dei porti del nord. Purtroppo c'è già chi vuole rivedere quelle decisioni, spero non a danno del Mezzogiorno. Anche su tale questione chiedo l'interessamento del ministro.

Per ciò che riguarda gli aeroporti, condivido l'impostazione per cui all'alta velocità nel nord deve corrispondere il potenziamento delle linee aeree al sud. Non comprendo quale turismo possa svilupparsi nel Mezzogiorno senza aeroporti adeguati per accogliere voli *charter* ed internazionali. Anche questo è un settore al quale occorre prestare la massima attenzione.

Abbiamo combattuto molte battaglie in questa sede per affrontare il tema delle ferrovie in concessione. I finanziamenti stanziati dalle leggi n. 910 del 1986 e n. 11 del 1992 non sono stati utilizzati anche se sono state svolte le gare e sono stati dati gli appalti; ad esempio, i 350 miliardi disponibili per le ferrovie del sud-est non sono stati spesi, anche se quella cifra ieri avrebbe permesso di realizzare molto più di quello che consentirebbe oggi. Non comprendo neppure perché nonostante gli accordi di programma abbiano sempre previsto il raddoppio e l'elettificazione della ferrovia Bari-Lecce — ne ha parlato anche Pannella — non se ne sia ancora fatto nulla. Le Ferrovie dello Stato sono passate da una mano all'altra, da Ligato a Schimberni a Necci, e nessuno è riuscito a gestire questo ente: i ministri fanno certi programmi e loro ne fanno altri per conto proprio. Mentre gli accordi di programma prevedono raddoppi ed elettrificazioni, il presidente della società Ferrovie dello Stato si permette di fare un accordo — l'ho

già denunciato in occasione dell'esame della legge finanziaria dello scorso anno, votando contro — e di acquistare per 100 e più miliardi il 51 per cento della società SOGIMI, creata dalla fusione tra le società Marozzi e Sita, entrambe fallite o in via di fallimento. La SOGIMI destinerà il sud a camminare sempre su gomma — le Ferrovie non hanno i soldi per il raddoppio ma li hanno per acquistare questa società! — anche perché abbiamo appreso che entrerà nel programma delle ferrovie del nord-Milano. Se Necci manovrasse gli scambi ferroviari come le Ferrovie dello Stato, chissà quali incidenti provocherebbe! Mi domando perché la SOGIMI, sorta per certi scopi, si occupi delle ferrovie del nord-Milano. Forse deve risanare i debiti di quegli enti?

Concludendo, assumo come positivi gli intendimenti del ministro, che ringrazio perché è stato il primo a parlare del sud. Valuto positivamente anche l'onestà della sua relazione, che mi riservo di leggere con più attenzione. Lo invito perciò a continuare su questa strada perché in questa sede ci sono coloro i quali, come Devecchi, auspicano interventi solo al nord del Po, ma anche tanti commissari giovani che guardano al futuro del paese e che guardano al Mediterraneo come ad uno sbocco per creare nuove vie di sviluppo. Esprimo quindi la mia soddisfazione, ripromettendomi poi, con il tempo, di andare a verificare le cose per poter dare il mio plauso se i progetti che il ministro intende portare avanti saranno completati.

PRESIDENTE. Apro una breve parentesi sull'ordine dei lavori, ritengo sia difficile riuscire a completare la discussione questa sera, essendovi ancora nove iscritti a parlare ed essendo quasi le 20. Poiché il ministro, molto cortesemente, ha dichiarato la sua disponibilità ad essere nuovamente presente in Commissione per ascoltare gli interventi dei colleghi che ancora intendano prendere la parola e per svolgere la sua replica, mi sembra opportuno seguire questo schema, anche per non strozzare la discussione. Pertanto darei la parola ancora a due colleghi, rinviando gli

ultimi sette e la replica del ministro a giovedì o venerdì prossimi.

FRANCESCO MARENCO. Piuttosto che venerdì, credo sarebbe più opportuno tenere seduta giovedì.

PRESIDENTE. Concorderemo successivamente la data di questo incontro.

BENITO PAOLONE. Prendo la parola, presidente, solo per una brevissima riflessione. Ho seguito questo dibattito, anche se in apparenza con distrazione, e, devo dire, affettuosamente, al di là di ogni plagio. Io sono un deputato che appartiene al gruppo alleanza nazionale-MSI e che non lo fa per comodità; ritengo così di poter dire, a differenza di come ho sentito da taluni, che questa è una formidabile relazione, nel senso che è provocatoria. Per ciascuno di noi, nel bene e nel male, non può che essere una proposta provocatoria, che però mette in campo tutto o quasi tutto, perché il tutto è sempre relativo. La mia osservazione, allora, è una: io ho partecipato per circa 25 anni alla attività politica in una regione a statuto speciale, dove nel chiedere di esibire un piano dei trasporti ho rischiato di diventare matto; infatti non c'era mai niente e per quanto costasse un grande sforzo economico affidare a studiosi questo piano, alla fine non c'erano neanche le linee, neanche le idee; adesso stranamente sono qui, in una situazione delicata — e credo che questo valga per tutti, perché ho sentito alcuni di voi dire cose incredibili — ed è veramente grave che il discorso resti in aria. La riflessione che faccio è questa: lei, ministro, che appartiene ad una coalizione di governo, presenta provocatoriamente un indirizzo su tanti campi nel settore dei trasporti; le nozze non si fanno con i fichi secchi, si fanno con i confetti ed anche in questo caso è vero: noi dobbiamo sapere se si crede a questa condizione fondamentale dei trasporti, e mi sembra di sì, per quello che è stato indicato. Allora bisogna vedere come venga avvertito e sostenuto da questa Commissione un problema come quello dei trasporti, così centrale nella vita, nello svi-

luppo, nell'economia della nazione, se cioè si tratti di un fatto chimerico o di una questione fondamentale.

È giusto che debba esservi un approfondimento sulla relazione, tema per tema, per esaminare quale sia il problema del trasporto su gomma, aereo o marittimo, e per verificare in quale modo questi elementi si compenetrino, ma una riflessione va fatta: quella che lei ha presentato è una cosa seria proprio perché consente che si facciano questi discorsi, al di là dei vari aspetti particolaristici.

Tra i vari punti ce n'è uno centrale. Io non discuto di nord, centro o sud, ma discuto della mia nazione e sia per il nord che per il centro e per il sud il discorso è comune: come fare a tirar fuori questo paese ed a farlo vivere modernamente, secondo prospettive non stupide e non di subordinazione sistematica per territori già penalizzati. Dunque, ogni discorso deve essere portato al massimo di possibilità, specialmente per l'area meridionale.

Allora, se vogliamo venirci fuori, signor ministro, abbiamo bisogno di capire che i discorsi per i quali qualcuno si permette, forse strumentalmente (e fa bene dal suo punto di vista, se fossi da quella parte farei altrettanto), di evidenziare alcune contraddizioni all'interno della maggioranza — lo dico per la componente della quale faccio parte —, alcuni contrasti circa l'interpretazione che le diverse forze di maggioranza danno puntualizzando, nell'ambito della politica dei trasporti, le esigenze del nord rispetto a quelle del centro o, peggio ancora, del sud, costituiscono un grave errore. Nella condizione unitaria di questa nazione bisogna infatti sapere che l'azione dei trasporti nel sud è fondamentale non per proiettare il sud in quanto tale — il collega Sidoti parlava poco fa della Sicilia — ma il paese nella sua interezza. La Sicilia è un punto di riferimento ed è una vergogna — che dichiarerò in Parlamento quanto interverrò, perché le stesse cose che dico in questa sede le ripeterò in Assemblea — pensare che si possa temere la posizione di Malta, che è un pezzo di terra buttato nel Mediterraneo, rispetto a terri-

tori formidabili come la Sicilia o la Calabria nella proiezione verso il Medio Oriente ed i paesi dell'Africa settentrionale. Il processo non deve nascere per elargizioni ma perché c'è la possibilità di fare del Mezzogiorno una forza trainante, attraverso i trasporti ed altri interventi che consentano di valorizzare quel territorio, la sua cultura, il suo turismo, la sua proiezione di civiltà e di equilibrio nella politica dell'Europa, attraverso l'Italia, verso i paesi del Medio Oriente e dell'Africa settentrionale. Non si scherza, dunque, quando si parla del meridione come *container*, come proiezione di una grande cosa.

Io dico a taluni, anche tra noi, che bisogna conoscere cosa sia lo snodo di Bicocca in quell'area della Sicilia orientale, cosa significhi la proiezione di un aeroporto, problema che non può essere risolto tecnicamente affermando che le ferrovie devono andare altrove. Può darsi, ma non è quella la soluzione perché le pendenze non lo consentirebbero; dunque questi problemi vanno studiati attraverso un approfondito confronto con il Governo.

Parliamo ora del ponte: i colleghi non dicano più sciocchezze, il ponte non costa una lira. Non costa una lira e bisogna finirlo con le stupidità! Si fa una gara d'appalto internazionale a costo zero, si dà in concessione, si fa un'opera formidabile, si riducono le velocità: bisogna credere in questo progetto, perché qua c'è gente nuova che non intende scherzare né fare demagogia. Non è possibile non capire che in termini economici significherebbe porre fine alla politica delle elargizioni! Quindi questa politica è una scelta.

Mi perdoni il tono. Dico sempre che il mio temperamento mi tradisce, ma è una provocazione stabilire cosa dobbiamo fare. Lo dobbiamo fare insieme, al di là delle differenze di carattere ideologico. Dobbiamo stabilire che ciascuno può dare il suo contributo per il raggiungimento dell'equilibrio e dello sviluppo di una società partendo da punti di vista diversi e non dobbiamo arrivare a scontrarci su queste cose. Di fronte ad un problema di questo genere dobbiamo fare fronte comune per

verificare quali siano le soluzioni, altrimenti come vogliamo elevare il tono della gente?

Ho parlato forse troppo, ministro, e me ne scuso. Ma ritengo che o questo Governo, il Governo che io sostengo, la scommessa la fa davvero o, per quel che mi riguarda, in questa ed in altre sedi, non in termini di contrasto e di stupidità ma in termini di concorso e di contributo, vorrò verificare quali siano i limiti, quali le condizioni, quali le capacità di investimento per modificare nella sostanza questo processo. Forse qualcuno vorrebbe che non si realizzasse, ma la scommessa deve essere fatta da tutti, perché, poi, l'alternanza in politica può consentire a tutti di compiere lo sforzo e di alternarsi nella conduzione della cosa pubblica; quindi insieme bisogna far crescere questa nazione, della quale facciamo parte tutti, quelli di Milano come quelli di Pantelleria. E nessuno scherzi più, perché non credo si debbano subire offese e mortificazioni a causa della stupidità. Uno come me, ad esempio, è stanco di vivere nella stupidità complessiva di ragionamenti che non hanno senso e non stanno né in cielo né in terra, perché se si andassero ad approfondire le cose si scoprirebbe che la verità è molto diversa.

La ringrazio, quindi, profondamente e con convinzione, al di là di ogni schematica questione di appartenenza. Io appartengo a questa nazione e la rappresento tutta. Colgo allora l'occasione di dirle grazie per avere provocatoriamente messo sul tappeto una serie di problemi e lo faccio a nome di tutti. Non so cosa accadesse prima, ma questo lo sto vedendo qui, in parallelo a quello che ho vissuto per 25 anni altrove.

SALVATORE SPARACINO. Signor ministro, abbiamo ascoltato con attenzione la sua apprezzabile relazione, che offre molti spunti di riflessione e ci consente, al di là delle domande che certamente ciascuno di noi può porre e ha posto, di trarre delle riflessioni che intendiamo sottoporre alla sua cortese attenzione.

È certamente un momento importante quello in cui si va ad assumere un ruolo

centrale in un sistema di trasporti integrato che, comprendendo il trasporto su gomma, su ferrovia, su aria e su acqua, certamente consente di esaminare nella sua complessità il problema dei trasporti. La conformazione geografica della nostra nazione ci induce a dover purtroppo esaminare punto per punto le diverse questioni dei trasporti nei vari settori così come sono stati enunciati dal ministro.

Il progetto Malpensa è certamente importante e costituisce un necessario collegamento con l'Europa. Anche l'Alta velocità è un progetto interessante, che va realizzato per restare al passo con i tempi e per dare uno spazio di proiezione al sistema dei trasporti.

Tuttavia, nel momento in cui si esamina nella sua globalità il problema dei trasporti, si comprende che esso ha una dimensione nazionale e mi pare che guardando dal sud verso questa politica si riscontri un momento di attenzione forse non sufficiente. Parlare soltanto del porto di Gioia Tauro come punto di attenzione di una politica dei trasporti nel sud concorrenziale anche con l'estero mi sembra davvero poco. Gli investimenti nel settore costituiscono evidentemente non solo un problema aritmetico, di dare e di avere, ma anche un problema sociale e di impostazione filosofica delle questioni, cioè guardare in grande alle cose.

Vorrei ricordare a molti amici che forse si chiudono troppo in certe settorialità ed in alcuni localismi che, nel momento in cui grandi intelligenze del nord — la nostra storia ce lo insegna — hanno guardato ad un progetto di sviluppo dell'Europa, tale progetto, onorevole ministro, è passato sempre attraverso una grande idea guida, quella dello sviluppo dal nord al sud. Mi consenta di ricordare i Normanni: nel momento in cui dai grandi popoli del nord si è avuta la brillante capacità di guardare alla reale dimensione delle cose, si è guardato a questo processo di sviluppo dal nord al sud. Lì le cose sono andate bene ed allora perché non trarre insegnamenti dalla storia?

Del resto, le vie lungo la direttrice est-ovest credo siano abbastanza precluse,

in quanto altre nazioni europee sono meglio attrezzate di noi e credo che la concorrenzialità da questo punto di vista — ecco il contributo pratico nell'affrontare questi problemi — non possa sopravanzare gli altri aspetti; probabilmente ci difenderemo al meglio, ma non risolveremo in questo modo i nostri problemi. Al sud si sono sentite tante cose: credo che l'Italia, nel momento in cui dal nord guarda verso il sud, verso gli spazi fisici che al sud ci sono, indubbiamente contribuirà a risolvere i problemi dell'intera nazione, a cementare quell'unità nazionale che noi auspichiamo.

L'alta velocità arriverà a Napoli? Guardiamo piuttosto ai raddoppi ferroviari, e basterà citarne uno per tutti: nel 1967 il raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Messina si ferma a Termini Imerese; da Termini Imerese verso Cefalù, verso Sant'Agata il binario è unico. È una linea primaria, importante e non si comprende come mai ancora non si riesca a completarla. Ma questo è solo uno dei numerosi problemi. Il ponte sullo stretto di Messina — è stato qui richiamato — non pone un problema di risorse che vanno impegnate da parte dello Stato: è fin troppo ovvio comprendere che non è così, lo Stato non deve impegnare un bel niente nel consorzio internazionale di imprese. Se venisse realizzato, certamente avremmo creato l'ottava meraviglia del mondo, cosa che darebbe grande prestigio al nostro paese e che sotto il profilo economico costituirebbe un grande richiamo turistico molto importante per tutto il sud.

Quanto al sistema dei trasporti per ciò che concerne l'Alitalia, debbo dire di non essere affatto d'accordo su ciò che è stato qui richiamato: mi riferisco al progetto Leonardo su Roma giudicato come un progetto « a perdere » nel bilancio economico tra il flusso di traffico e gli altri fattori. Personalmente ritengo che anzi tale progetto vada potenziato. Se dobbiamo guardare « alla grande », onorevoli colleghi, dobbiamo mirare alle cose da fare, non possiamo guardare in modo settoriale a questo tipo di problematica.

Nel momento in cui si va a decongestionare il nord, nel momento in cui si creano le condizioni reali di presenza nell'Italia centro-meridionale, indubbiamente si aiuta anche l'economia del nord che soffre di problemi di congestione. Lei, signor ministro, ne parlava come di uno dei punti del suo programma: si tratta di studiare come decongestionare, ma bisognerebbe farlo partendo da lontano e basandosi su alcune direzioni guida per varare materialmente dei provvedimenti che siano esecutivi delle volontà politiche e degli indirizzi che ci siamo posti.

Avremo modo certamente di tornare su questi argomenti; oggi abbiamo voluto sottoporre alcune brevi riflessioni alla sua cortese attenzione affinché — partendo dalla sua relazione, che giudichiamo estremamente positiva anche per l'economia dei lavori di questa Commissione — si possa portare avanti un progetto in un momento corale, in un momento in cui certamente l'unità nazionale, l'unità dei bisogni e degli intenti debbono unire piuttosto che dividere. Dobbiamo cercare le ragioni che ci uniscono piuttosto che quelle che ci separano.

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola all'onorevole Bolognesi, vorrei far presente che il ministro giovedì prossimo sarà impegnato in un'audizione al Senato, per cui probabilmente terremo seduta venerdì mattina della prossima settimana.

**MARIDA BOLOGNESI.** Vorrei chiedere chiarimenti e porre alcune domande al ministro, in particolare su questioni riguardanti il trasporto marittimo e la riforma portuale. Dalla sua relazione si comprende che il ministro in tema di trasporto marittimo manifesta una volontà di riflessione e di rimessa in discussione del programma di riordino della Finmare, ma mancano gli elementi per comprendere verso quale direzione dovrebbe andare tale ripensamento, cosa pensi il Governo della flotta pubblica e se questo profondo ripensamento (uso le parole del ministro) significhi, ad esempio, cominciare a valutare una proposta di legge con la quale si

chiede l'istituzione di una Commissione d'inchiesta, proposta di legge che ho ripresentato all'inizio di questa legislatura, con la cui approvazione si può cercare di far luce su navi vendute e poi nuovamente noleggiate a costi altissimi da noi stessi o su tanti altri lati oscuri della nostra flotta, che si pensava con società in attivo di smembrare e di vendere. Poiché, signor ministro, vi è da parte sua un giudizio negativo, forse tale giudizio significa rottura con questa gestione, con questo progetto riguardante la flotta pubblica e significa rilancio anche in vista di un potenziamento della stessa? Vorrei anche comprendere cosa pensi il ministro sul futuro di questo segmento del mondo del lavoro. Vorrei inoltre sapere se questo profondo ripensamento sia teso ad un rilancio in termini competitivi della nostra flotta pubblica.

Mi sembra che la relazione del ministro ometta di trattare approfonditamente la questione della cantieristica, un aspetto che potrebbe invece essere collegato al futuro del trasporto marittimo. In proposito vorremmo sapere quale sia la posizione del Governo e, per esempio, come sia orientato rispetto alle scelte della Fincantieri. L'azienda potrebbe occupare spazi di mercato internazionale (navi di piccola stazza, traghetti veloci e così via), ma probabilmente esistono motivazioni oscure che ci impediscono di capire perché ci si accontenti di « vivacchiare » (penso alla vicenda — che abbiamo discusso durante la scorsa legislatura — delle navi irachene) piuttosto che tentare un rilancio sul mercato internazionale, sulla base delle esigenze che esso comporta (riconversione, diversificazione produttiva). Vorrei capire se il Governo intenda assumere indirizzi in questo senso.

Un'altra domanda: il profondo ripensamento della questione della flotta pubblica rappresenta anche una volontà di aprire il capitolo della sicurezza sul mare? In proposito, se si dà un giudizio negativo della flotta pubblica, vorrei sapere quale sia la valutazione di quella privata, dal momento che da anni a questa parte i grandi e i piccoli incidenti riguardano il trasporto

privato e non certo quello pubblico. Ad anni dalla tragedia della *Moby Prince*, per esempio, non soltanto siamo lontani dalla verità nella ricostruzione della vicenda, ma non abbiamo neppure cominciato a discutere su una ipotesi di piano per la sicurezza di chi lavora e di chi viaggia in mare. Ecco perché su questo punto vorrei che il ministro ci fornisse qualche approfondimento. In sostanza, cosa si intende pianificare o modificare in rapporto al rilancio della cantieristica ed alla sicurezza sul mare?

Altri colleghi hanno ricordato gli anni di discussioni per la riforma portuale, una scelta difficile, che certamente nella sua realizzazione normativa — la legge n. 84 — non è piaciuta alla mia parte politica. Noi pensavamo ad una profonda riforma dell'articolo 110 del codice della navigazione e ad un controllo pubblico potenziato, ma bisogna dire che quella legge ha rappresentato un importante punto di equilibrio — lo ha ricordato prima di me l'onorevole Biricotti — fra interessi di vario tipo. Con questa disciplina è stata individuata una mediazione tra esigenze diverse, riguardanti il mondo del lavoro, le compagnie, l'organizzazione del lavoro portuale. Nel corso del tempo il settore portuale aveva favorito la creazione di professionalità ed il raggiungimento di un'elevata qualità del lavoro: la caduta della domanda di trasporto non va certo attribuita ad una scarsa qualità delle prestazioni nei nostri porti — secondo il mio punto di vista —, ma deve essere ricondotta piuttosto alla crisi mondiale.

La legge n. 84, in definitiva, ha significato il faticoso raggiungimento di un punto di equilibrio. Oggi, signor ministro, nella sua relazione lei dice poco, facendo intendere in realtà molto: parla di commissariamenti in generale — non, quindi, soltanto per alcuni porti — ed in attesa di una modifica dell'assetto complessivo. Io vorrei capire che cosa si voglia indicare con l'espressione « modifica generale »: significa stravolgere — dopo averla « congelata » — quella legge di riforma così faticosamente approvata?

È una preoccupazione che certamente non riguarda i punti deboli di questa disciplina: vi è per esempio una eccessiva rigidità nei tempi e nelle modalità di attuazione della riforma — come lei ha ricordato — e vi sono altri elementi che possono essere considerati punti deboli. In realtà questa inquietudine riguarda gli elementi forti della legge, i punti di equilibrio: mi riferisco ai prerequisiti (ripiano dei deficit e prepensionamenti) ed ai requisiti della riforma, come la necessità di salvaguardare i livelli occupazionali in una continuità di rapporto, con riferimento sia alle compagnie sia ai lavoratori dipendenti degli enti e delle aziende del settore.

In sostanza, un obiettivo della riforma era la modernizzazione, cioè il rilancio dei porti, con il raggiungimento di un equilibrio fra interessi diversi e con un fortissimo collegamento con il territorio. Mi sembra che questo Governo abbia adottato fra i suoi indirizzi anche il principio del decentramento: ma contro questa linea cozza il decreto che avete varato, che impone un « podestà » (chiamo così il commissario da voi designato) con poteri non si capisce se limitati o speciali, il quale può essere addirittura rinnovato nel proprio incarico (in un anno con una proroga si riesce a fare molto di più di una riforma dei nostri porti: se ne può cambiare il volto).

La mia inquietudine diventa ancora maggiore — e vorrei che lei ci desse qualche chiarimento in proposito — dal momento che alcune voci ci informano sul fatto che probabilmente questi « podestà », commissari straordinari, speciali e con ampissimi poteri, saranno probabilmente dei militari...

FRANCESCO MARENCO. Sempre meglio di Giurgola!

MARIDA BOLOGNESI. Quello che vorrei sapere è se essi saranno ufficiali delle capitanerie. L'ipotesi mi inquieta non perché le capitanerie non abbiano giustamente funzioni e ruoli importantissimi, ma perché esistono limiti precisi alle loro competenze: e non mi sembra che possa

essere addirittura invasa l'area delle competenze che noi in base alla riforma ritenevamo dovessero essere attribuite alle collettività ed agli enti locali. Comunque non mi sembra che un potere di gestione economica e di riforma dei porti debba spettare agli organi militari: la divisione dei compiti deve essere rispettata.

In proposito vorrei ottenere risposte precise, signor ministro, perché le motivazioni addotte mi sembrano onestamente più che pretestuose: che la richiesta delle utenze — avanzata anche in questa Commissione nelle diverse audizioni — torni sotto forma di velina, di lettera della CEE firmata da un funzionario (dopo che si era cercato di « tirare la giacchetta » dalla propria parte e si era poi raggiunto un punto di equilibrio) può far sorridere, ma può anche dare la drammatica impressione della riproposizione di metodi vecchissimi. In sostanza, rientra dalla finestra quello che era uscito dalla porta o che, almeno, era sembrato risolversi con la ricerca di un ragionevole ed onesto punto di equilibrio. Quindi, la lettera della CEE esiste, ma più che altro ci sembra un pretesto per consentire al Governo di mettere mano alla controriforma della legge n. 84. Ci inquietano il futuro del lavoro portuale, la possibilità che il fronte del porto possa diventare ancora una realtà e che si sperimentino proprio in un settore così delicato una precarizzazione, una flessibilità, una concorrenzialità selvaggia che possono essere il preludio per un ritorno al passato di nefasta memoria.

Vorrei quindi un chiarimento del ministro su questi punti, specificamente sui

poteri dei commissari, sulla configurazione di questi organi e sui porti che saranno oggetto di commissariamento (nel decreto si parla di commissariare tutti i porti, mentre a voce il ministro sembrava aver sostenuto qualcosa di diverso).

Come si pensa, infine, di salvare i livelli occupazionali mettendo in concorrenza — addirittura in maniera sfacciata — le potenzialità e le professionalità che si sono espresse nei nostri porti?

Il futuro dell'Europa per noi è rappresentato da un rilancio della qualità e non dal deprezzamento, condotto magari a favore di alcuni soggetti. L'unica possibilità di autentico rilancio per la nostra portualità è costituito dalla ricerca dell'equilibrio fra i diversi interessi.

**PRESIDENTE.** Ringraziando il responsabile del dicastero dei trasporti e della navigazione e tutti i colleghi intervenuti, informo che la documentazione cui il ministro Fiori ha fatto riferimento verrà pubblicata in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 20,20.**

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA*

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia alle 23,45.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

(Documentazione prodotta dal ministro dei trasporti  
e della navigazione, onorevole Publio Fiori).

PAGINA BIANCA

AUDIZIONE DELL'ON. MINISTRO ALLA IX COMMISSIONE  
TRASPORTI - CAMERA DEI DEPUTATI

(Roma, 21.06.1994 ore 17.00)

## I N D I C E

1. Premessa	pag. 1
2. I temi della politica dei trasporti	pag. 2
3. Le criticità attuali del sistema	pag. 3
4. Il contesto europeo e la posizione dell'Italia	pag. 5
5. Le linee della politica generale dei trasporti	pag. 7
a) Mezzogiorno	pag. 9
6. Piano Generale dei trasporti : aggiornamento ed individuazione di azioni prioritarie	pag.11
7. Il rapporto Stato-Ferrovie dello Stato S.p.A	pag.12
a) Alta Velocità	pag.15
8. Trasporto merci - interporti e sistemi portuali	pag.17
9. Trasporto Pubblico locale	pag.20
10. Trasporto aereo	pag.23
11. Trasporto Marittimo	pag.25
12. La politica di finanziamento del settore	pag.26
13. La riforma del Ministero dei Trasporti e della Navigazione	pag.28

## PREMESSA

Gli argomenti che porterò alla Vostra attenzione hanno lo scopo di illustrare gli aspetti essenziali della "filosofia" con cui intendo affrontare la vasta problematica dei trasporti e, nel contempo, di dare conto delle decisioni adottate su alcuni temi specifici in questi primissimi giorni di Governo.

Debbo innanzitutto avvertire che l'approccio rispetto al quale sarà impostata la politica del dicastero che sono stato chiamato a guidare è in linea con la domanda di nuovo e di concreto che sta muovendo con vigore dal Paese e che ha dato legittimità a questo nuovo Parlamento. Un cambiamento di ottica e di rotta si impone nell'affrontare le problematiche del trasporto. Esse fin qui hanno sofferto dei limiti derivanti da una logica settoriale, che va decisamente abbandonata.

Il capovolgimento di impostazione cui si ispira la mia filosofia deriva dalla convinzione che l'utente dei trasporti è il sistema paese e quindi il cittadino (nelle sue varie espressioni: lavoratore, artigiano, imprenditore, commerciante, professionista, ecc.) che quotidianamente sopporta i costi economici e sociali della mobilità.

Certamente la crisi politica ed economica attraversata dal Paese negli ultimi anni ha paralizzato le iniziative necessarie a migliorare l'efficienza e l'efficacia del sistema, che io individuo in una corretta programmazione ispirata al criterio del coordinamento fra i vari modi di trasporto.

Nel frattempo i singoli comparti si sono continuati a muovere, dove più dove meno, secondo autonome logiche di sviluppo e ciò ha provocato sovrapposizioni di iniziative, che si sono tradotte in sprechi di risorse ed energie, lasciando sostanzialmente insoddisfatte le istanze della collettività di godere di una maggiore e migliore mobilità.

Sia chiaro che quando parlo di programmazione nel settore dei trasporti non intendo indulgere ad alcuna posizione ideologica, ma debbo ricordare che questo settore si configura come un "sistema a rete" e, perciò, bisognoso di programmazioni coerenti.

## I tempi della politica dei trasporti

Gli economisti e i tecnici dei trasporti sanno bene che una programmazione strategica risponde a logiche di lunghissimo periodo. In altri termini, almeno per quanto riguarda la creazione delle infrastrutture ed il conseguente sviluppo dei servizi, le decisioni che andremo ad assumere nei prossimi mesi saranno viste nei loro effetti ultimi dai nostri figli. Non di meno non possiamo tardare a fare le nostre scelte oggi, sapendo tuttavia che esse condizioneranno la mobilità, l'evoluzione della struttura produttiva e gli stessi stili di vita degli uomini e delle donne che vivranno dopo il 2020.

Intendo comunque muovermi per fare politica dei trasporti su due moduli temporali diversi.

A breve termine saranno affrontati i problemi urgenti dei servizi tra i quali vedo prioritari quelli della mobilità, della sosta e del controllo del traffico nelle aree urbano-metropolitane ed i problemi dei servizi del trasporto marittimo ed aereo.

A più lungo termine andranno invece sciolti i nodi della modernizzazione del sistema, sotto il profilo delle dotazioni infrastrutturali lineari e puntuali, per lo sviluppo dell'alta velocità ferroviaria, dell'intermodalità, delle condizioni base, cioè che permetteranno di allinearci agli standard europei.

Naturalmente le tematiche che oggi tratterò hanno ancora bisogno dei necessari approfondimenti per arrivare a stabilire le priorità, i tempi ed i modi di attuazione nonché un quadro certo delle risorse finanziarie, non solo pubbliche ma anche imprenditoriali che è necessario attivare.

### Le criticità attuali del sistema

In assenza di azioni organiche e mirate l'assetto dei trasporti del Paese rischia di cadere in uno stato di patologia irreversibile:

- il blocco della mobilità dell'urbano, il blocco cioè dei servizi all'interno delle aree in cui vive oltre il 58% della popolazione del Paese, non è più una ipotesi utopica. Molte grandi e medie città hanno vissuto tale esperienza e le due variabili: inquinamento e congestione diventano sempre più vincoli reali ad ogni processo di vivibilità e di crescita dei nostri sistemi urbani;

- il trasporto delle persone e delle merci su strada ha raggiunto livelli tali da compromettere in futuro ogni possibile tentativo di riequilibrio tra i vari modi di trasporto esasperando una caratteristica non certo propria di un Paese industrialmente avanzato: la monomodalità;

- in assenza di interventi di quadruplicamento e di ammodernamento tecnologico della rete ferroviaria entro solo 10 anni la domanda di trasporto su ferrovia passerà dall'attuale 11-12% ad appena il 7%;

- nel 1967 attraverso i valichi alpini sono transitati 18 milioni di tonnellate di merci, nel 1992 circa 72 milioni di tonnellate, nel 2005 (con una crescita modesta del PIL) sono previsti 118 milioni di tonnellate; senza la costruzione di nuovi valichi rischiamo davvero di essere emarginati dal contesto europeo, rischiamo di annullare ogni possibile concorrenzialità dei nostri prodotti all'interno dell'Unione Europea;

- la nostra posizione geografica strategica sia per il comparto portuale che aeroportuale, rischia purtroppo di rimanere solo una realtà geografica e non geoeconomica: la gestione dei nostri porti, l'organizzazione del nostro sistema aeroportuale, il cabotaggio sono tutte tematiche e al tempo stesso problematiche che devono con la massima urgenza essere affrontate e risolte.

Questo convincimento di uno stato davvero patologico dell'assetto trasportistico non ci preoccupa solo per le emergenze che crea nel settore, ma ci preoccupa soprattutto per la forte incidenza che genera nell'intera economia del Paese: e per i vincoli che potranno determinarsi sulla scelta delle strategie per il futuro in quanto:

- c'è una correlazione diretta tra aumento del PIL e aumento della domanda di trasporto; questo rapporto biunivoco preoccupa perché se

la domanda non trova una offerta efficiente blocca automaticamente la crescita del PIL ;

- un terzo del consumo energetico nazionale è da addebitarsi al trasporto su strada; può un Paese a forte dipendenza energetica sopportare tale vincolo strutturale?

- il costo da congestione nelle città ha superato nel 1992 i 13.000 miliardi (solo Roma ha avuto costi di congestione pari nel 1992 a 1600 miliardi) ;

- l'assenza di nuovi valichi ferroviari nei prossimi dieci anni produrrà a partire dal 1997 un costo aggiuntivo annuo di oltre 7000 miliardi da addebitare all'allungamento degli itinerari;

- le attività del terziario concorrono per oltre il 60% nella formazione del PIL, tali attività sono strettamente legate alla efficienza del sistema delle comunicazioni;

- la produzione dei paesi industrializzati avanzati ha un comune denominatore: la organizzazione "just in time". L'organizzazione just in time (a scorta zero) impone una rete di trasporto efficiente.

Queste analisi oggettive ed il convincimento sullo stato di emergenza impongono un nuovo approccio nella costruzione di una politica dei trasporti, un approccio non più settoriale, non più provinciale, non più slegato dalle reali esigenze del cittadino, non più momento marginale delle strategie del Paese , ma affidato ad un Piano organico ed intersettoriale.

## Il contesto europeo e la posizione dell'Italia

Non vi è chi non veda che i processi evolutivi dell'economia e della società si orientino verso dimensioni sempre più ampie: le macrodimensioni.

Occorre rendersi conto che certe produzioni, soprattutto nel campo delle tecnologie avanzate, in quei settori cioè che "tirano" lo sviluppo, hanno bisogno di mercati sempre più allargati. Oggi le singole realtà nazionali in Europa, anche le più grandi, come la Francia, la Gran Bretagna, la Germania e l'Italia sono realtà dimensionali divenute troppo anguste per le predette produzioni.

E' per questi motivi che sta prendendo concreto avvio lo Spazio Economico Europeo (SEE formato dai dodici paesi che aderiscono alla CEE e dai setti Paesi del Nord Europa che costituiscono l'EFTA).

Un mercato di oltre trecento milioni di consumatori. A questo ha fatto immediato riscontro, anch'esso con difficili problemi di avvio, il NAFTA (il grande mercato Nord americano che comprende gli Stati Uniti, il Canada ed il Messico) con pari numero di consumatori.

Occorre rendersi conto (ed il Parlamento nazionale credo debba dare complessivamente una risposta omogenea ed adeguata) che se nei prossimi anni non riuscissimo ad integrare strettamente, con una funzione concretamente valida, il territorio nazionale nel sistema europeo che andando oltre il richiamato SEE si spinga al collegamento più stretto con l'Est europeo (fino ad includervi anche l'intero territorio russo), l'Italia risulterà fortemente emarginata dai programmi di sviluppo ed ammodernamento dell'Europa e gravemente penalizzati saranno tutti i suoi cittadini.

Ho avuto modo già di toccare con mano la realtà di grandi strutture e di grandi disegni che si stanno creando in Europa, al Nord delle Alpi, in senso orizzontale e che uniscono la Spagna, la Francia, la Germania, l'Austria e si inoltrano nell'Est europeo.

Così come sono sotto gli occhi di tutti le realizzazioni e le iniziative adottate dalla Gran Bretagna, in senso longitudinale, per collegarsi a questi sistemi orizzontali.

Io penso concretamente a due strategie strettamente connesse anche sul piano temporale: la creazione di una vasta area strutturata, e

dotata di modalità di trasporto interconnesse, che da Lione si allacci a Torino, al sistema portuale dell'alto Tirreno ed attraversando tutta la Lombardia (con l'utilizzazione spinta dell'idrovia padana, del sistema aeroportuale milanese, dei collegamenti con la Svizzera e con l'Austria attraverso le Alpi) arrivi a rivitalizzare i sistemi dei porti dell'alto Adriatico (Venezia, Trieste, Monfalcone) per organizzare lo sbocco sul mare dei paesi dell'Est europeo nei quali, nei prossimi decenni, più forte sarà la crescita economica.

In secondo luogo, ho avuto sempre chiara ed ho sempre lamentato sia le occasioni perse dal nostro Paese che la funzione essenziale di raccordo svolta dall'Italia centro meridionale ed insulare con i paesi del Bacino mediterraneo e del Medio Oriente.

Anche questi Paesi nei prossimi anni saranno quelli che per primi entreranno nell'area dei paesi sviluppati.

Ad essi dobbiamo rivolgere una particolare, costante, attenzione per porre in atto tutte le iniziative politiche ed economiche al fine di fare dell'Italia il punto più attrezzato di collegamento del Bacino mediterraneo con l'Europa centrale. Molto ampie, ad esempio, sono le previsioni di sviluppo dei traffici petroliferi con il Nord Africa. Malta, al riguardo, si sta attrezzando per fare la concorrenza ai porti meridionali della Penisola. Ma crescerà tutto l'interscambio delle merci. In questa crescita, vedo, finalmente, le possibilità di sviluppo del porto di Gioia Tauro le cui modalità sono specificate nella parte relativa ai problemi della mobilità nel Mezzogiorno.

Sono convinto, dunque, che i trasporti possano costituire la struttura di efficaci strategie internazionali nel Mediterraneo. Non è questa una "fuga in avanti", bensì una ponderata visione, non più affannata ad inseguire soluzioni di breve periodo (pur necessarie) di quadri di riferimento non miopi.

## LE LINEE DELLA POLITICA GENERALE DEI TRASPORTI

Il comparto dei trasporti, vitale per ogni economia, assume rilevanza per il nostro Paese per la funzione strategica e di supporto che esso riveste nel rilancio dei settori produttivi che, investiti da una trasformazione rapida negli ultimi anni e dopo un periodo di "assestamento", tendono oggi ad una ripresa.

La trasformazione delle materie prime in prodotti finiti recanti un alto valore aggiunto (caratteristica delle grandi capacità mostrate dalle attività produttive nazionali soprattutto in questa critica fase congiunturale) postula un efficiente e coordinato sistema dei trasporti nel quadro anche di una spinta ed accelerata terziarizzazione del sistema economico.

In questo contesto diverse sono le funzioni che vengono assegnate al settore dei trasporti sono in particolare quelle di :

- concorrere a ripristinare e correggere l'organizzazione del territorio nazionale.
- soddisfare efficientemente la crescente domanda di mobilità sotto il vincolo delle compatibilità ambientali ;
- abbattere costi e tempi degli spostamenti di merci e delle persone ;
- contribuire ad integrare il nostro Paese nel grande territorio comunitario.

La politica di intervento nel settore deve puntare prioritariamente a ridurre i costi e i tempi degli spostamenti che presentano un differenziale negativo per il nostro sistema economico rispetto agli altri Paesi europei; obiettivo che può essere raggiunto attraverso interventi di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture e delle reti che, associati ad una corretta gestione dei servizi, assicurino la massima efficienza del sistema.

Sarà necessario verificare, per i diversi settori, tutte le opportunità che consentano di attribuire in modo sempre più rilevante ai privati la responsabilità sia della realizzazione degli interventi che delle gestioni delle attività creando modalità e condizioni di finanziamento dei progetti non più basati unicamente sulle risorse pubbliche. Occorre in particolare avviare, in breve tempo, un radicale processo di risanamento delle gestioni, in quanto per troppo tempo si è

operato come se "costruire" fosse sufficiente per potenziare l'offerta dei servizi, trascurando le gestioni ed accendendo in tal modo delle serie ipoteche sulla capacità del sistema di rispondere alle esigenze quantitative e qualitative delle domande di servizi di trasporto.

Particolarmente urgente - come specificherò più puntualmente nella fase successiva della relazione - ritengo debba essere l'intervento nel comparto del trasporto viaggiatori e merci a lunga distanza e nel trasporto pubblico urbano lavorando su una duplice direttrice: quella dell'ammodernamento e del potenziamento delle infrastrutture, e quelle del risanamento delle gestioni.

Occorre trasferire quote importanti di traffici (merci e passeggeri) dalla strada verso la rotaia, allineando la situazione italiana a quella degli altri Paesi europei, senza trascurare, ma anzi opportunamente sfruttando le possibilità di utilizzazione delle vie d'acqua, lungo le coste del Tirreno e dell'Adriatico, per un più economico trasferimento delle merci lungo la penisola, nonché della rete idroviaria presente nell'area settentrionale.

Importanza strategica riveste per il Paese il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria che oltre alla direttrice Milano-Napoli va decisamente sostenuto, con priorità alla direttrice trasversale Torino-Milano-Venezia e alla Genova-Milano, per consentire di moltiplicare la capacità di traffico sulla rete liberando quote d'offerta per un migliore utilizzo del sistema sia per quanto riguarda il movimento merci che relativamente al traffico locale.

Non senza trascurare che i processi di potenziamento e il rinnovamento tecnologico del sistema ferroviario unitamente a quelle delle altre concessionarie dei grandi servizi pubblici (Alitalia, Autostrade, Tirrenia) saranno seguiti con particolare attenzione e controllo per creare nel più breve tempo possibile quelle sinergie tecniche ed economiche tra i diversi sistemi capaci di restituire efficienza al settore.

L'ottica è quella di spostare la politica di intervento dalle domande individuali ai fabbisogni prioritari del Paese, tanto sul versante delle imprese quanto delle famiglie. In questo modo si vuole che lo Stato riprenda il suo ruolo di programmatore, dal momento che negli ultimi anni ha potuto solo soddisfare interessi settoriali, per giunta quelli più forti ed aggressivi, creando la convinzione da parte dei cittadini di essere relegati al ruolo di soggetto contribuente senza una adeguata considerazione delle loro necessità quali cittadini - utenti.

### a) Il mezzogiorno

La politica generale di intervento nel settore dei trasporti, come brevemente delineata nei suoi tratti essenziali, per le risorse necessarie al conseguimento degli obiettivi prefissati e per i notevoli effetti sulla occupazione che può indurre, soprattutto nei settori a forte investimento (alta velocità, metropolitane, interporti) porta alla convinzione che è un problema centrale nella politica economica del Paese ed in quanto tale non può prescindere dalla verifica degli effetti che soprattutto nel Mezzogiorno potranno determinarsi con maggiore enfasi. Ho tratteggiato nel capitolo "Il contesto europeo e la posizione dell'Italia" la strategia del collegamento attraverso il Mezzogiorno del Bacino Mediterraneo con il Centro Europa.

L'indice complessivo delle infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno è inferiore di circa il 25 % rispetto a quello delle Regioni settentrionali e di circa il 30% rispetto a quello delle Regioni centrali, con forti carenze soprattutto per il settore ferroviario. E' necessario attivare una politica di intervento che sia in grado, in primo luogo, di migliorare gli standard qualitativi dei servizi ed allo stesso tempo i livelli di accessibilità fra le varie parti del Paese con l'obiettivo di rendere compiuta la politica di un sistema multimodale per uno sviluppo diffuso del territorio. Questa linea di politica dei trasporti per il Mezzogiorno finalizzata ad un rafforzamento delle infrastrutture ed ad un miglioramento dei livelli di mobilità sul territorio è giustificata dal fatto che abbiamo da "recuperare" un "sistema di trasporto Paese" capace di giocare su due fronti :

- di grande apertura verso l'esterno l'Europa ed il Mediterraneo.
- di forte integrazione con il resto della rete nazionale.

Pertanto oltre agli sforzi che stiamo facendo per realizzare un sistema ferroviario Alta Velocità, abbiamo bisogno di migliorare e velocizzare il sistema infrastrutturale del Mezzogiorno in particolare, la grande direttrice tirrenica da Napoli a Reggio Calabria - Messina tanto ferroviaria quanto autostradale, altrimenti si corre il rischio che le distanze risultino "accorciate" solo per una parte del Paese.

L'impegno con le Ferrovie dello Stato, da definire nel prossimo contratto di programma, deve avere tra le priorità l'obiettivo di potenziare il sistema ferroviario nel Mezzogiorno non solo sulla direttrice tirrenica ma anche sui collegamenti trasversali funzionali ad una rete di trasporto integrata.

Pertanto ho già dato istruzioni ai miei uffici ed alle Ferrovie dello Stato di presentarmi in tempi brevissimi i piani di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie secondarie del Sud al fine di accelerare le procedure di spesa delle risorse già stanziato e che attendono essere utilizzate.

In pari tempo ho dato incarico di definire un piano per la realizzazione di un complesso di infrastrutture retroportuali in particolare per il trattamento delle merci attraverso l'intermodalità stradale e ferroviaria e per il cabotaggio finalizzate al porto di Gioia Tauro che considero la via prioritaria per attivare forti correnti di scambio con i Paesi del Bacino del Mediterraneo. Il sistema portuale di Gioia Tauro, opportunamente potenziato nelle sue infrastrutture retroportuali, deve essere ben raccordato alla rete di trasporto nazionale ciò per consentire di abbassare il baricentro dello sviluppo economico del Paese e creare in tal modo le precondizioni affinché Regioni come la Basilicata e la Calabria, siano in grado di spingere le loro azioni di sviluppo sempre più verso l'interno per arrivare nel lungo periodo ad una "saldatura" tra le due direttrici quella tirrenica e quella adriatica.

Ho sollecitato infine scelte operative per il collegamento infrastrutturale nello Stretto di Messina, che è rimasto per lungo tempo un problema aperto e sul quale mi riprometto di ottenere in breve tempo una decisione che, naturalmente, per la rilevanza del problema, non potrà che essere assunta a livello di Governo.

## Piano Generale dei Trasporti: aggiornamento ed individuazione di azioni prioritarie

Il riferimento base per qualsiasi processo di pianificazione dei trasporti è costituito dal Piano Generale Trasporti approvato con DPR del 10.4.1986 e dal successivo aggiornamento approvato con DPR del 28.8.1991.

Il Ministero intende provvedere con tempestività al suo secondo aggiornamento che, oltre ai progetti strategici del primo aggiornamento, dovrà contenere la formalizzazione delle azioni necessarie da un lato a liberare tutte le potenzialità di ciascun modo di trasporto, dall'altro a dare sostegno all'opera di una complessiva modernizzazione del sistema.

Le strategie fondamentali saranno:

- programmare gli investimenti in relazione alle risorse;
- avviare il risanamento delle gestioni delle aziende e dei servizi;
- impostare una politica unitaria in materia di scelte tariffarie per le varie modalità dei trasporti;
- favorire le concorrenzialità dei gestori di servizi nell'ambito della stessa modalità di trasporto, in linea con le normative europee, ove non si tratti di servizi di chiara natura sociale;
- avviare un procedimento di controllo sulle aziende di trasporto in trasformazione come le F.S. S.p.A., la Finmare e l'Anas per garantire che tali processi avvengano nel rispetto delle direttive comunitarie;
- formulare un programma "sicurezza ed ambiente" finalizzato ad internalizzare questi due fattori estremi nei processi di funzione e valutazione delle politiche di intervento;
- affrontare un processo di riordino delle normative che regolano alcuni servizi quali, ad esempio, il trasporto aereo (recepimento mai avvenuto delle norme ICAO) i trasporti merci su strada, l'organizzazione portuale, la riforma del trasporto pubblico locale.

Il progetto sarà portato naturalmente alla approvazione del CIPE per definire le compatibilità intersettoriali e finanziarie.

## Il rapporto Stato-Ferrovie dello Stato S.p.A ed Alta velocità

Con la trasformazione delle Ferrovie dello Stato in società per azioni, sulla base del trattato della Legge n. 359 dell'8 agosto 1992, si è determinato un mutamento sostanziale nella impalcatura istituzionale del rapporto tra Stato ed impresa ferroviaria.

La piena applicazione della disciplina del diritto civile ha comportato la definizione di un sistema di relazioni contrattuali, con lo scopo di separare il ruolo di indirizzo strategico assegnato allo Stato e la responsabilità gestionale posta in capo al management dell'impresa ferroviaria.

Il disegno istituzionale del rapporto tra Stato ed impresa ferroviaria, coerente con la normativa comunitaria, si poggia su tre istituti :

**l'atto di concessione**  
**il contratto di programma**  
**il contratto di servizio pubblico**

L'approvazione dell'atto di concessione , intervenuta con decreto ministeriale n. 225 T del 26 novembre 1993, ha determinato la definizione del sistema di relazioni contrattuali tra Stato ed FS, recependo pienamente gli indirizzi fissati dalla normativa comunitaria in materia di risanamento, efficienza e tendenziale liberalizzazione dei sistemi ferroviari europei.

Il contratto di servizio ed il contratto di programma, siglati il 29.12.1992, sono stati individuati nella loro struttura logica, determinando, rispettivamente negli articoli 14 e 15, gli oggetti del loro ambito e nell'art.19 i poteri di indirizzo e di vigilanza da parte del Ministro dei Trasporti.

In particolare l'articolo 14 disciplina l'istituto del contratto di servizio pubblico : (quantità e qualità dei servizi, prezzo delle prestazioni e modalità di determinazione, ecc.).

L'articolo 15 disciplina l'istituto del contratto di programma, che anche se non previsto dalla normativa comunitaria, viene utilizzato allo scopo di integrare l'atto di concessione ed avente per oggetto la definizione oltre che dei criteri di gestione e reciproci obblighi, le modalità di trasferimento di risorse dello Stato, nonché i contenuti del piano di ristrutturazione della Società concessionaria e

delle relative modalità di attuazione e contribuzione.

Il contratto di programma in vigore ha valenza provvisoria e stiamo lavorando, per poter rispettare, sulla base delle disposizioni previste dal nuovo atto di concessione, le scadenze che ci devono consentire di passare dall'attuale contratto di programma provvisorio a quello definitivo, con validità fino al 2000, salvo rinnovo concordato alla scadenza e nel quale dovranno essere ben definiti le scelte strategiche che dovranno collegarsi agli obiettivi fissati nelle politiche generali di cui già ne ho parlato innanzi. Attendo da parte vostra tutte quelle indicazioni che possono contribuire a migliorare i contenuti gli obiettivi per poter arrivare in Parlamento con un programma che trovi il consenso di tutte le forze politiche.

Analogamente, e con gli stessi tempi, si sta procedendo per il contratto di servizio pubblico.

La definizione dei nuovi strumenti di rapporto contrattuale tra Stato ed FS S.p.A., in coerenza con quanto è previsto dall'atto di concessione in vigore, costituisce uno strumento per il consolidamento del percorso di risanamento e di sviluppo delle ferrovie italiane, per delineare un quadro di gestione economica, efficiente ed attenta allo sviluppo delle quote di mercato dell'impresa ferroviaria, in coerenza con gli indirizzi fissati dall'Azionista nel Piano d'Impresa 1993-1995.

L'art. 19 disciplina, invece, i poteri di indirizzo e di vigilanza. *"Il Ministro dei Trasporti esercita potere di indirizzo e di vigilanza sull'esercizio delle concessioni per garantire il rispetto delle norme di legge e di regolamento della concessione ai fini della costante attuazione dell'interesse pubblico."* Sono sottoposte alla vigilanza del Ministro dei Trasporti :

- l'adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione ;
- la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ;
- il regolare funzionamento dei servizi ;
- il corretto esercizio delle funzioni esercitate ;
- gli investimenti finalizzati al potenziamento ed allo sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile.

I poteri di vigilanza intendo che siano utilizzati nella logica di divisione di compiti dello Stato. E' convinzione di tutti che bisogna

distinguere lo Stato programmatore e controllore dal ruolo dei gestori.

Perranto nell'ambito dell'attuale assetto della F.S. S.p.A di cui lo Stato è nel contempo azionista e concedente, stiamo individuando un meccanismo che consenta lo svolgimento di funzioni di vigilanza che costituiscano una valida forma di controllo, pur salvaguardando la possibilità della Società di operare secondo le logiche di efficienza di tipo privatistico.

### a) Alta velocità

Uno dei punti centrali della politica ferroviaria delle FS è la realizzazione di un sistema ad Alta velocità che risponde a diverse esigenze:

– il trasferimento su ferrovia di una quota rilevante dell'attuale domanda di trasporto gravitante su strada; la strada oggi trasporta l'85% delle persone e l'80% delle merci.

Si tratta di una condizione che non ha niente di fisiologico in quanto privilegia in misura assolutamente preponderante, una modalità, quella stradale che nel suo insieme genera effetti di maggior costo energetico, maggior incidentalità e forte impatto ambientale spesso mal pagato da chi lo genera con il trasporto privato.

La convinzione di realizzare un grande sistema Alta velocità si accresce ancor più quando ad esso assegniamo il ruolo di struttura di integrazione economica e sociale tra gli Stati membri ed allo stesso tempo attraverso la velocizzazione e qualificazione dei servizi sul resto della rete, consenta uno spostamento della domanda dal sistema stradale in particolare per il trasporto delle merci.

La costruzione di una rete efficiente di collegamento tra le grandi aggregazioni urbane, i grandi impianti Alta Velocità Torino-Venezia, Milano-Napoli e Milano-Genova si interconnettono infatti con i sistemi portuali più importanti del Paese (quello ligure e quello veneto che per volume di traffico sono tra i più importanti del Mediterraneo) gli impianti interportuali di Torino-Milano, Verona-Padova, gli aeroporti internazionali di Genova-Torino-Venezia, e Milano-Malpensa.

Sul piano dei lavori, unitamente alla Milano-Napoli, è mia ferma intenzione cantierare i lavori della tratta Milano-Genova in quanto c'è la necessità e l'urgenza di collegare il sistema portuale ligure con il sistema economico della Padania e più in generale con quello europeo. Si consideri che nell'area della Padania si movimentano circa il 67% dell'intero volume di merci del Paese ed oltre il 16% di quello della U.E.. Non meno rilevante è la motivazione che la realizzazione della tratta consente di migliorare i livelli di redditività di rilevanti investimenti pubblici e privati realizzati per il sistema portuale genovese in particolare per il porto di Genova e di Voltri. Non dare contestualità attuativa alla Milano-Genova - unitamente alla Milano-Venezia - significa limitare in modo rilevante la potenzialità

del progetto Alta Velocità.

Il tema fondamentale del progetto ferroviario è quello legato al finanziamento della nuova rete ferroviaria ad Alta velocità ed al montaggio giuridico-finanziario del progetto, che ha consentito un notevole coinvolgimento di capitale privato nell'iniziativa.

Le esigenze finanziarie per realizzare il sistema sono infatti superiori a 30.000 miliardi, che se fatte gravare solo sul bilancio pubblico avrebbero richiesto un "cadenzamento" della realizzazione dell'intero sistema in un arco temporale almeno di 15 anni.

Lo Stato, attraverso FS, oltre che la copertura degli oneri finanziari connessi con i capitali privati, apporta il 40% delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere e lascia a TAV l'onere di reperire il restante 60% sotto forma di capitale di rischio e di capitale di credito.

Le risorse apportate dallo Stato a copertura del 40% del fabbisogno complessivo e che trovano copertura nel contratto di programma, per il 36% circa sono trasferite sotto forma di finanziamento, da restituire dopo l'estinzione del debito nei confronti del mercato finanziario.

E' prevista una remunerazione del finanziamento parametrata all'andamento del progetto; il ritorno atteso dall'investimento in questione viene collocato, secondo le stime attuali, tra il 3% ed il 5% che può consentire allo Stato di recuperare in termini di potere di acquisto risorse equivalenti a quelle fornite.

Le risorse non apportate sotto forma di finanziamento sono erogate dallo Stato attraverso la partecipazione di FS, accanto ai privati, al capitale sociale di TAV; esse dunque si configurano come vero e proprio capitale di rischio.

### Trasporto merci - interporti e sistemi portuali

Le problematiche concernenti il trasporto merci sono numerose ed articolate. L'autotrasporto sia nazionale che internazionale abbisogna di un generalizzato ammodernamento di carattere legislativo che riguardi sia l'assetto amministrativo del settore (albo degli autotrasportatori; autorizzazioni conto terzi e licenze conto propri) che la disciplina vera e propria dell'autotrasporto (disciplina tariffaria e dei fermi) e consenta di superare il costante stato di crisi fonte di reiterate vertenze che negli ultimi anni hanno tenuto l'amministrazione sotto costante minaccia di "fermi" nazionali. E' necessario mettere mano in modo incisivo sulle norme vigenti per arrivare a definirne le condizioni per un "Testo unico" di settore.

Occorre creare condizioni sane per l'applicazione dei principi di liberalizzazione graduale del sistema tariffario e dare altresì attuazione alle direttive comunitarie per gli aiuti dello Stato alle imprese che devono essere finalizzati ad una riduzione della sovraccapacità dell'offerta di trasporto ed una conversione al trasporto combinato.

Tale politica, per la quale stiamo definendo i più opportuni strumenti legislativi ed amministrativi, deve essere legata saldamente alla problematica della intermodalità e in generale degli interporti, di cui è necessario arrivare a disporre sul territorio nazionale in termini di rete, di un complesso organico di strutture e servizi integrati allo scopo di agevolare il processo di ristrutturazione ed organizzazione delle imprese di autotrasporto ed allo stesso tempo agevolare il processo di trasferimento delle merci da parte delle imprese produttive che tendono ad inserire sempre più massicciamente la logistica nei loro processi di riorganizzazione.

La loro realizzazione in parte già avviata, grazie alla Legge 4 agosto 1990 n. 240, va accelerata, realizzando dei montaggi giuridici, economici e finanziari a tempi e costi certi ed anche garantendone la piena funzionalità sotto il profilo gestionale. Il Decreto Legge del 30.5.1994 n. 326 contenente misure urgenti in materia di parcheggi e di trasporti va in questa direzione.

La piena operatività delle strutture interportuali e la loro efficiente connessione anche con la rete portuale è la condizione per il rilancio anche del cabotaggio marittimo nell'ottica di un riequilibrio modale del traffico merci che richiede un adeguato sfruttamento delle componenti marittime.

Questa strategia può essere agevolata dai processi di

trasformazione in atto di tutti gli aspetti normativi e legislativi che si sono venuti a determinare con l'entrata in vigore della legge 28.1.1994. La nuova classificazione dei porti e la connessa normativa relativa ai piani regolatori portuali e di realizzazione di nuove opere, l'istituzione delle Autorità portuali per un governo manageriale che superi concettualmente ed operativamente il sistema degli Enti ed Aziende portuali, lasciando agli operatori privati i compiti gestionali attualmente svolti dagli Enti citati. Le nuove norme in materia di prestazioni dei lavoratori portuali e svolgimento delle operazioni portuali e della concessione di aree portuali e territoriali consentono di guardare al futuro con maggiore positività, considerando le opportunità di una più forte concorrenza nella gestione delle attività.

Occorrerà, peraltro, superare alcuni problemi di coordinamento in ordine alla successione delle norme che disciplinano l'attuale ordinamento con una compiuta definizione di passaggi chiave che facciano da ponte tra il passato ed il futuro. In particolare nel processo di trasformazione delineato dalla legge va tenuto nel debito conto la difforme articolazione delle realtà portuali su cui si va ad incidere prevedendo tempi e modalità flessibili di adeguamento delle situazioni operative. L'aver previsto, infatti, tempi e modalità di intervento rigidamente definite sta provocando nei porti situazioni fortemente negative che cominciano a dar luogo a fenomeni di paralisi delle attività portuali.

Dall'altra parte l'emanazione dei previsti provvedimenti attuativi in via amministrativa ha tempi tecnici che mal si conciliano con l'immediata entrata in vigore dell'intero complesso normativo della riforma: si citano, ad esempio, i decreti ministeriali ex artt. 16 (Operazioni portuali) e 18 (Concessione di aree e banchine), la cui emanazione è prevista in 30 giorni dall'entrata in vigore della legge, ma che, invece, essendo dei veri e propri "regolamenti", abbisognano anche dell'acquisizione del parere del Consiglio di Stato, cui sono attualmente sottoposti.

Di particolare difficoltà, inoltre, si sta rivelando quella parte della legge riferita alla copertura finanziaria degli oneri (1000 miliardi) derivanti dai deficit pregressi degli enti portuali: in proposito si è già dovuto intervenire con decretazione d'urgenza (decreti - legge n. 100 e n. 134 reiterati, rispettivamente con i decreti legge n. 231 e n. 257) che, però, avendo differito i termini delle effettive previste entrate per finanziare le pregresse situazioni debitorie degli enti portuali, sta creando situazioni di esposizione e quindi di insolvenza verso il sistema bancario.

Da tale situazione ho maturato la convinzione di commissariare gli Enti portuali in attesa di una modifica generale della legge n. 84/94 anche in relazione alle osservazioni che la U.E. ha formulato sulla nuova normativa.

Ho inoltre provveduto alla reiterazione del D.L. n. 231 del 14.04.1994 in cui, nell'ottica di assicurare la trasformazione delle Compagnie Portuali in Società esercenti attività di impresa, ho previsto misure più efficaci per assicurare il passaggio dall'attuale al nuovo sistema organizzativo della portualità differendo al 1° gennaio 1995 il termine entro il quale le Compagnie Portuali dovranno procedere obbligatoriamente alla trasformazione in imprese.

Di interesse nazionale è altresì la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, (previsto dalla legge 29 novembre 1990 n. 380) di cui è stato approvato il tracciato di rete ed il relativo piano pluriennale di attuazione. Per dare corso all'attuazione del programma di interventi che prevede una spesa complessiva di 4.900 mld occorre prevedere quote di finanziamento che consentano l'avvio degli interventi necessari a dare una prima funzionalità al sistema ed in pari tempo stiamo mettendo mano ad una progettualità del sistema. Un altro punto che ho fatto inserire nell'agenda dei lavori, è quello degli approfondimenti necessari per una corretta e concreta verifica delle possibilità di rendere navigabile il Tevere. Confido che i risultati di queste verifiche siano tali da poter trasformare questo programma in un progetto concreto su cui chiamare a concorrere il pubblico ed il privato per la sua attuazione.

## Trasporto pubblico locale

La mobilità nelle aree urbano-metropolitane, come già sottolineato in premessa, è uno dei punti più deboli del sistema dei trasporti del nostro Paese.

Pochi dati per evidenziare lo stato di crisi del settore.

- Il 58% della popolazione che vive in ambito urbano-metropolitano genera spostamenti pari al 60% della mobilità globale.
- La spesa a carico delle famiglie è di circa 20 mila mld/anno.
- I disavanzi consolidati di esercizio si attestano complessivamente su 25.000 miliardi. Solo per le aziende di trasporto pubblico su gomma a fine '94 il deficit sarà di circa 16.000 mld con un ritmo di aumento di 2.000 mld/anno.

A fronte di una spesa così rilevante si è avuto un calo dei prodotti da traffico (passeggeri trasportati di circa 20%).

- Il personale complessivamente addetto nel settore, escluse le FS, è pari a 140.000 unità con un esubero stimato di 20.000 unità.
- La estensione di sistemi di trasporto urbano di massa, metropolitane, ad oggi è di 85 km !

La crescita della mobilità è avvenuta unicamente alla componente automobilistica, con tutti gli effetti negativi di inquinamento e congestione.

Sul piano dei provvedimenti normativi e legislativi poco o nulla è stato fatto negli ultimi 10 anni.

Appena insediatomi nel Dicastero, uno dei primi provvedimenti, che mi sono trovato a firmare, è stato il decreto legge 25 maggio 1994 n. 312 che sostituiva il decreto legge 13 gennaio 1994 n. 22 recante "Interventi urgenti a sostegno dell'economia" che all'art.7 prevedeva "Misure urgenti nel settore del trasporto pubblico locale".

Oggi pertanto ci troviamo a governare il trasporto pubblico locale con provvedimenti solo di emergenza nel quadro di intervento di sostegno all'economia.

Il punto di svolta della politica per il trasporto pubblico locale deve essere caratterizzato da interventi normativi e finanziari che non siano più di "sostegno" al settore, ma in grado di riportare nel corso di questa legislatura il settore in condizioni di normalità.

L'obiettivo di raggiungere le normalità, da ritenersi comunque ambizioso, è dato dalle seguenti opzioni:

- orientare la domanda sul trasporto pubblico che deve caratterizzarsi per un servizio di efficienza e di qualità;
- avviare un progetto di risanamento e riorganizzazione delle aziende di trasporto pubblico locale;
- destinare risorse finanziarie per rendere le aziende meno sottocapitalizzate con conseguenti riduzioni dell'incidenza del costo del lavoro che oggi è tra i più elevati d'Europa.

La condizione perchè si possa arrivare ad una programmazione unitaria del trasporto locale, capace di eliminare sovrapposizioni e duplicazioni che contribuiscono all'aumento distorto dei costi del settore, deve essere il trasferimento alle Regioni delle competenze di tutte le modalità di trasporto a scala locale.

L'unificazione allo stesso livello delle responsabilità di pianificazione e di quelle finanziarie porta in tal modo le Regioni a programmare la qualità e la quantità dei servizi sulla base delle risorse finanziarie disponibili con una netta separazione dei ruoli e dei compiti degli enti di governo da quelli delle società di gestione.

Le risorse finanziarie disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale a livello regionale saranno costituite sia dai trasferimenti dello Stato che non dovranno essere erogati nei confronti delle Regioni secondo il criterio della spesa storica, ma sulla base delle quantità e delle qualità dei servizi prodotti ed effettivamente venduti sia dalle entrate regionali derivanti dall'autonomia impositiva.

Questo indirizzo di risanamento e riorganizzazione del settore ha bisogno di tre necessari presupposti :

- un forte consenso sul piano politico e sociale;
- un impegno adeguato per fronteggiare le emergenze finanziarie.

- un piano di potenziamento degli impianti fissi;

Riguardo a quest'ultimo punto lo strumento per conseguire l'obiettivo di potenziamento e ammodernamento del sistema di trasporto ad impianto fisso è l'accelerazione degli investimenti previsti dalla legge 26 febbraio 1992 n. 211 riguardanti la realizzazione dei sistemi di trasporto urbano rapido a guida vincolata.

Allo stesso tempo l'impegno finanziario a valere sulla Legge 22 dicembre 1986, n. 910, che contiamo finalmente di attivare, grazie alle misure del ricordato D.L. del 30.05.1994 n. 326, superando ritardi e vincoli, consentirà il potenziamento delle ferrovie in concessione sostenendo quelle aree urbane e sub-urbane delle attuali gestioni governative che vanno trasformate in Società di capitali.

Il progetto di potenziamento delle infrastrutture deve soddisfare una logica di sistema e le risorse allocate sulla base di piani ed utilizzando quelle tecniche di trasporto che presentano i minori costi per la collettività.

Questo obiettivo richiede sul versante della pianificazione che ci si orienti sempre più a progetti complessivi di intervento, eventualmente, sotto il governo in una Authority per la mobilità, a livello regionale, che sia in grado di raccordare investimenti pubblici e privati nei diversi segmenti dell'offerta. A questo proposito voglio sottolineare come questa convinzione ormai tenda a diffondersi. La testimonianza è data dal fatto che la maggior parte dei progetti per la realizzazione di opere di trasporto rapido di massa prevede il concorso delle imprenditorie private.

## Trasporto aereo

Tra le prime emergenze che ho dovuto affrontare, si colloca quella relativa al risanamento e rilancio dell'Alitalia.

Ho potuto constatare, nelle risultanze di bilancio, nei servizi e nelle linee di sviluppo della Società, una grande inadeguatezza.

Poichè si tratta della Compagnia di bandiera, la crisi societaria sta seriamente creando problemi attuali e in prospettiva nel trasporto aereo in Italia.

Problemi attuali che concernono il grave deficit della Società, talune difficoltà nei servizi di linea, difficoltà nella gestione del personale con la individuazione di forti posizioni di esubero, nonché aree di non corrispondenza economica tra tipologia della flotta e politica dei servizi.

Sul servizio in prospettiva gravano forti preoccupazioni per effetto della imminente concorrenza dei vettori europei nonché di quella di nuovi e più moderni sistemi di trasporto terrestri.

Ho valutato il piano proposto dall'attuale management dell'Alitalia e l'ho collocato sotto attento monitoraggio.

Se debbo improntare il mio operato alle esigenze di finanza pubblica, di equilibrio dei conti della Società, delle esigenze circa la qualità dei servizi nonché dei problemi occupazionali di settore, non direi il vero se non dicessi che sono preoccupato.

Il nuovo management, fiduciosamente, mi afferma di non avere necessità per tutto l'anno in corso di ricapitalizzazione. Il sindacato, a seguito degli incontri con l'Azienda, chiede ulteriori impegni a carico del bilancio dello Stato per maggiori prepensionamenti (e rientra nei compiti del sindacato) nonché "robuste ricapitalizzazioni". (e qui non riesco più a seguirlo)

Sto seguendo con sensibilità il problema e sarà mia cura riferirne in Commissione non appena vi saranno sicure indicazioni di movimento.

Per quel che concerne le strutture aeroportuali punto centrale per il miglioramento del sistema è il completamento dell'aeroporto di Malpensa. L'importanza strategica di tale nodo

aeroportuale risiede oltre che negli effetti positivi per la compagnia di bandiera, anche nella necessità di evitare le fughe di traffico su altri bacini europei. La realizzazione del sistema aeroportuale Malpensa, meglio il nuovo Polo Malpensa 2000, in quanto programma di interventi che non riguarda solo il potenziamento dell'aerostazione ma: collegamento ferroviario della F.N.M.; collegamento F.S.; raccordi tra la linea Alta Velocità e le stazioni aeroportuali; raccordi autostradali e stradali, è da ritenersi un eccezionale risultato sul piano politico - diplomatico.

Sul piano politico in quanto il progetto nella sua fase di elaborazione e di attivazione delle procedure per la sua approvazione ha trovato una vigorosa e fattiva collaborazione da parte di tutte le istituzioni: locali, nazionali e della Unione Europea.

Sul piano diplomatico in quanto proprio la U.E., attraverso la Commissione CHRISTOPHERSEN, ha ritenuto il progetto del Polo della Malpensa tra quelli più approfonditi e studiati sul piano delle progettazioni ed allo stesso tempo di grande respiro quale strumento di integrazione di sistemi a livello europeo. Il progetto, infatti, è stato tra quelli ammessi prioritariamente a finanziamento, aspetto questo di grande rilevanza, che ci ha consentito di accelerare le procedure per il completamento del quadro finanziario.

Per quanto di mia competenza, nei prossimi giorni, attraverso provvedimenti specifici attiverò una rimodulazione delle risorse già disponibili al fine di avviare i lavori per il completamento del tratto ferroviario Saronno-Malpensa. Allo stesso tempo per la realizzazione dei lavori relativi al potenziamento dell'aeroporto saranno fissati i termini per la conferenza dei servizi.

Il problema degli aeroporti non riguarda solo il potenziamento e il miglioramento di infrastrutture e sistemi di controllo, ma anche la necessità che gli stessi siano adeguatamente inseriti nelle reti di trasporto delle grandi città italiane. Di questo aspetto abbiamo cominciato ad occuparci, con riferimento proprio, in particolare, al problema della Malpensa. Ho assunto l'impegno di attivare le risorse finanziarie necessarie per realizzare gli interventi previsti.

Sul piano delle gestioni, l'indirizzo che ho dato è che in breve tempo si possa arrivare ad una gestione integrata di tutti i servizi all'interno delle singole realtà aeroportuali.

## Trasporto marittimo

Il comparto del Trasporto Marittimo sta subendo, come è noto, momenti di difficoltà sia per fattori interni ad esso sia e, soprattutto, per situazioni internazionali che non ne favoriscono né l'attuale consistenza né, a maggior ragione, lo sviluppo.

Compito del Governo, quindi, in questa fase, è quello di approfondire ulteriormente la complessiva opportunità per il sistema economico nazionale, del mantenimento (e del livello) di una flotta commerciale ed in particolare di quella pubblica, i cui risultati, soprattutto in questi ultimi anni, sono da considerare senz'altro negativi e tali da indurre ad un profondo ripensamento del sistema.

La Finmare ha presentato un programma di riordino (in tal modo viene configurato dal D.L. 13 gennaio n.22 ed i successivi 18 marzo 1994, n. 184 e 25 maggio 1994, n. 312) nel mese di febbraio 1994 che è stato da me valutato e collocato sotto attento monitoraggio.

E' mia intenzione colmare il divario che attualmente esiste tra la nostra marineria e quella degli altri Paesi della U.E. armonizzando le norme capaci di migliorare la competitività delle nostre flotte.

Analogamente dovrà operarsi nel settore delle costruzioni navali. In tale settore bisognerà tener conto di precisi indirizzi di carattere comunitario e mondiale (OCSE). In questo quadro dovranno essere esattamente determinate le indicazioni di efficienza ed economicità di una dimensione competitiva della cantieristica nazionale.

Sarà dunque mio compito verificare le possibilità di reperire, in ossequio alla recente legge n. 132/94 attuativa della VII, Direttiva CEE, le risorse finanziarie necessarie a preservare la produzione italiana nel mercato mondiale.

## La politica di finanziamento del settore

Gli investimenti nel settore dei trasporti allo stato attuale risultano prevalentemente subordinati a quelle che sono le risorse che annualmente vengono assunte dalle leggi finanziarie.

Il programma degli interventi in corso di realizzazione sia per gli investimenti che per il risanamento delle gestioni, trova pertanto le sue risorse nella legge finanziaria '94 oltre che in provvedimenti di spesa specifici approvati negli anni passati:

### Comparto aeroportuale:

- Legge 449/1985 e Legge 67/1988 ha stanziato 2115 miliardi per gli aeroporti di Milano e Roma
- Legge 385/1990 ha stanziato 980 miliardi per l'ANAV

### Comparto autotrasporto :

- Legge 240/1990 stanziava 700 miliardi per la realizzazione degli interporti e 600 miliardi per incentivi all'intermodalità.

### Comparto trasporto urbano e regionale

- Legge 910/1986 stanziava 5000 miliardi per l'ammodernamento delle Ferrovie Concesse.
- Legge 211/1992 stanziava 4250 miliardi per la realizzazione di reti su ferro per il trasporto rapido di massa (da verificare la copertura finanziaria).

### Comparto Marittimo

- Legge 383/1990 ha stanziato 53 miliardi per l'intervento in favore dei servizi internazionali di linea svolti dalle Società Lloyd Triestino e Italia.
- Legge 234/1990, 237/1993 e 132/1994 hanno stanziato 40 miliardi per gli interventi di acquisto di navi all'estero e L. 15 miliardi per aiuti in favore dell'armamento privato.
- Decreto Legge 312/1994 L. 43 miliardi a favore delle società Lloyd Triestino e Italia operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali.
- Legge 856/1986 e 160/1989 L. 375 miliardi per sovvenzioni di esercizio alle sei società a capitale pubblico del gruppo Finmare che assicurano i collegamenti con le isole.

- Legge n. 132/94, che ha convertito il decreto legge 564/93, ha stanziato 300 miliardi in limiti di impegno per proseguire, nel triennio 1994/1996, gli interventi a sostegno delle imprese navalmeccaniche e armatoriali per la costruzione e la trasformazione di navi, in attuazione della VI Direttiva (167/87) e della VII Direttiva della Unione Europea (684/90).

### **Comparto idroviario**

- Legge 380/1990 ha stanziato 100 miliardi per gli investimenti capaci di garantire la navigabilità del sistema Idroviario Padano Veneto.

Mi ripropongo perciò in primo luogo di verificare sul piano operativo la adeguatezza e le finalità degli impegni di spesa assunti, ed in pari tempo di ricostruire un quadro organico degli interventi per investimenti e risanamento delle gestioni da sottoporre al Parlamento all'atto della approvazione della legge finanziaria unitamente a idonei provvedimenti legislativi di accompagnamento.

L'obiettivo è quello di operare sul fronte delle criticità per arrivare a creare condizioni di normalità per il settore dei trasporti ed allo stesso tempo le condizioni per coinvolgere anche capitali privati negli investimenti che si vanno a realizzare almeno in alcuni settori (porti, interporti, sistemi di trasporto rapido di massa etc.)

## La riforma del Ministero dei trasporti e della Navigazione

La recente, opportuna, unificazione nel Ministero dei Trasporti delle competenze relative ai tre settori terra, aria, mare, prevista dalla Legge n. 357 del 24.12. 1993, impone di addivenire ad un razionale disegno in cui ciascun modo di trasporto concorra, secondo le proprie specificità e le proprie virtualità, alla composizione di un quadro armonico che, articolato in dipartimenti per l'assolvimento dei compiti strumentali, potrà sviluppare in maniera più adeguata le funzioni di indirizzo e coordinamento della programmazione in una logica intersettoriale, capace di raccordarsi con adeguati strumenti e strutture con le Regioni e le altre autonomie locali. La riforma del Ministero resta, peraltro, ancora da affinare, integrare e definire anche alla luce dei suggerimenti e delle indicazioni formulate da varie parti e sottoposte alle valutazioni del Consiglio di Stato e del Cnel. E' un compito al quale mi sono dedicato con impegno e sul quale conto di riferire quanto prima più compiutamente in commissione.

Il nuovo modello organizzativo, al quale intendiamo riferirci, consentirà comunque di introdurre meccanismi di allocazione delle risorse tra i vari modi di trasporto che rispondano a programmi unitari ed integrati, con maggiori possibilità di controllo sugli obiettivi delle politiche dei trasporti anche attraverso opportune strutture di vigilanza specifica (Authority):

Il settore dei trasporti assorbono - come noto - complessivamente circa 1/4 del PIL e il controllo della spesa ha un rilevanza strategica per l'economica del Paese.

Tutto il controllo può avvenire, a nostro avviso, solo attraverso una programmazione unitaria degli investimenti nei vari settori dei trasporti e delle infrastrutture da realizzare sotto il vincolo delle risorse effettivamente disponibili secondo gli obiettivi della politica economica nazionale e non per sommatoria di opere.

Con questa nuova impostazione intendiamo fare in modo che l'allocazione delle risorse pubbliche sui progetti avvenga, all'interno di un quadro complessivo funzionale a perseguire gli obiettivi di soddisfacimento della domanda ai minori costi economici per la collettività, solo quando i loro contenuti siano definiti in modo certo e nella misura sufficiente alla piena realizzazione.

La certezza dei tempi e costi di realizzazione della spesa dovrà impedire che i capitali investiti rimangano per troppo tempo

immobilizzati e quindi improduttivi. Sul piano normativo e procedurale saranno dunque attivati i meccanismi necessari per accelerare le spese per tutti gli investimenti programmati nel quadro però di piani definiti, funzionali ed inseriti in una logica di sistema.

In particolare, il ruolo dello Stato sarà prioritariamente orientato a funzioni di programmazione indirizzo e controllo, chiamando le Regioni ad esercitare un ruolo più determinato rispetto alla gestione dei diversi segmenti di trasporto che insistono sui loro territori e per i quali si prevede di assegnare loro la responsabilità di una gestione unitaria segnatamente per i servizi di trasporto locale.

Indispensabile strumento per una razionale politica di programmazione dei trasporti è l'avvio di un processo globale di informatizzazione con l'integrazione dei sistemi dei tre settori di attività del Ministero (Trasporti terrestri, Aviazione civile, Navigazione marittima ed interna.)

La realizzazione di un sistema informatico di governo costituirà l'elemento fondamentale ed unificante dell'intero sistema di gestione informatico nonchè lo strumento conoscitivo e decisionale per mantenere coerenza tra i programmi operativi dell'intera Amministrazione, per lo sviluppo razionale ed omogeneo delle risorse umane e per l'utilizzo di quelle finanziarie