COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

(n. 2)

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 LUGLIO 1994

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

SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, ONOREVOLE PUBLIO FIORI, SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEI SETTORI DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SANTE PERTICARO**

INDICE

PAG.

Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Publio Fiori, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione:

Perticaro Sante, *Presidente* 73, 75, 78, 80, 85, 87, 93

Angelini Giordano (gruppo progressisti-federativo) 86

Becchetti Paolo (gruppo CCD) 79, 85

Canesi Riccardo (gruppo progressisti-federativo) 81

Caruso Mario (gruppo alleanza nazionale-MSI) 89

Castelli Roberto (gruppo lega nord) 80, 81

Duca Eugenio (gruppo progressisti-federativo) 79, 83, 86, 86, 87, 92, 93

PAG.

Fiori Publio, *Ministro dei trasporti e della navigazione* 73, 75, 81, 83, 87, 92, 93

Fonnesu Antonello (gruppo forza Italia) 91

Galletti Paolo (gruppo progressisti-federativo) 91

Lia Antonio (gruppo PPI) 87, 93

Marenco Francesco (gruppo alleanza nazionale-MSI) 85, 86, 87

Muratori Luigi (gruppo forza Italia) 88

Savarese Enzo (gruppo forza Italia) 81

Taurino Giuseppe Maria (gruppo progressisti-federativo) 88

Urso Adolfo (gruppo alleanza nazionale-MSI) 82, 83

Sulla pubblicità dei lavori:

Perticaro Sante, *Presidente* 73

ALLEGATO 95

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che da parte del gruppo di rifondazione comunista-progressisti è pervenuta la richiesta che la pubblicità dei lavori della seduta sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Publio Fiori, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'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 navigazione.

Prima di proseguire la fase degli interventi dei deputati, già iniziata nella seduta del 21 giugno scorso dopo l'esposizione del ministro dei trasporti e della navigazione, do la parola all'onorevole Fiori, che ringraziamo per la sua presenza, affinché possa rispondere alle domande già formulate durante la scorsa seduta.

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. La ringrazio, signor presidente. Ho preparato le risposte ai quesiti avanzati dai deputati seguendo l'ordine alfabetico degli oratori. Comincerò pertanto dalle domande poste dall'onorevole Anna Maria Biricotti, che ha chiesto approfondimenti in relazione alla legge n. 84 del 1994 con riferimento alla creazione di una *port-authority*.

La legge n. 84 del 1994, emanata allo scopo di istituire autorità portuali per un governo manageriale capace di superare gli enti e le aziende portuali aprendo ai privati, soprattutto per gli aspetti gestionali, presenta alcuni punti certamente critici ed ambigui, perché in fase ancora di transizione. Non vi è dubbio che la *port-authority* resta il punto centrale della riforma e che il suo collegamento immediato, per i compiti di programmazione che a questa figura vengono assegnati, esalti il ruolo di collegamento con il territorio di riferimento.

Come si è detto, la fase di transizione è risultata più difficile del previsto per la difforme articolazione delle autorità portuali: ciò ha indotto ad alcuni commissariamenti laddove i punti di crisi erano più evidenti. Inoltre è da sottolineare che i tempi tecnici dei provvedimenti attuativi in via amministrativa non si conciliano facilmente con i tempi della riforma. Ad esempio, i decreti ministeriali ex articolo 16 (operazioni portuali) ed ex articolo 18 (concessione di aree e banchine), la cui emanazione è prevista entro trenta giorni, essendo dei veri regolamenti hanno bisogno anche dell'acquisizione del parere del Consiglio di Stato; è quindi necessario un notevole prolungamento dei tempi di attuazione.

Il punto debole della riforma resta certamente quello relativo alla disciplina dei prepensionamenti ed alla risoluzione degli esuberi del personale delle compa-

gnie portuali. I diversi provvedimenti che sono stati adottati per gli esuberi trovano difficoltà a divenire operativi per la mancanza di copertura finanziaria degli oneri (1000 miliardi), derivanti dai deficit pregressi degli enti portuali. Si è anche dovuto intervenire con decretazione d'urgenza (decreti-legge nn. 100 e 134, reiterati con i decreti-legge nn. 231 e 257) che, avendo differito i termini delle previste entrate per finanziare i deficit degli enti portuali, sta creando situazioni di insolvenza bancaria. In tale complesso e problematico quadro è stata predisposta un'ulteriore modifica della legge n. 84 del 1994, da inserire nella reiterazione del decreto-legge n. 231.

Per agevolare il processo di risanamento e di riorganizzazione del sistema portuale si è ritenuto opportuno provvedere temporaneamente al commissariamento degli enti: entro la fine di quest'anno si deve infatti poter arrivare alla trasformazione delle compagnie portuali in società per azioni, evitando che – a causa dei deficit che molte compagnie hanno accumulato – nel momento stesso in cui si realizza la trasformazione in SpA esse siano costrette a portare gli atti in tribunale per la dichiarazione di fallimento.

Inoltre, stiamo valutando tutte le osservazioni – e questa è forse la parte più significativa dal punto di vista giuridico – formulate dai servizi della commissione concorrenza delle Comunità europea. Uno dei punti fondamentali di queste osservazioni riguarda l'obbligo del ricorso a personale organizzato in compagnie o gruppi per lo svolgimento delle operazioni portuali. I servizi della commissione ritengono infatti che le nuove norme relative all'ampliamento del personale per la fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo (articoli 17 e 21 della legge n. 84 del 1992) siano suscettibili di mantenere di fatto il monopolio dell'ex compagnia, con evidenti conseguenze per le libere prestazioni di servizi e la libera circolazione dei lavoratori. Anche per tale motivo il decreto servirà per un'attenta riflessione.

Già in questi giorni abbiamo preso iniziative nei confronti di Bruxelles: mi auguro che prima della fine del mese sia possibile concludere un riesame ed un riassetto di questa situazione per presentare al Parlamento le modifiche alla legge, in modo che il commissariamento possa essere limitato ad un brevissimo tempo. Potremmo tentare di introdurre questa modifica legislativa in Commissione per arrivare entro settembre alla riforma della legge sui porti ed immediatamente dopo alla nomina delle autorità portuali, ponendo così fine all'esperienza del commissariamento.

Per quanto riguarda le questioni poste dall'onorevole Boghetta, egli ha domandato innanzitutto come si realizzerà il trasferimento tra le diverse modalità di trasporto. Nella relazione sono indicati gli indirizzi attraverso i quali è possibile alleggerire il traffico dalla modalità stradale a ferroviaria e marittima.

Prima condizione è il forte ammodernamento della rete ferroviaria anche nel Mezzogiorno, soprattutto sui corridoi adriatico e tirrenico, ed in Sicilia, onde evitare che l'attuale squilibrio fra domanda ed offerta si accentui ulteriormente. L'offerta di autotrasporto, infatti, contrariamente a quanto si possa immaginare, è concentrata – anche se polverizzata – soprattutto nel Mezzogiorno, mentre la domanda è concentrata nel settentrione. Questa opera di riequilibrio ci richiede uno sforzo su due fronti: agevolare il processo di riconversione, anche con incentivi, degli operatori trasportatori in trazionisti e sviluppare strutture intermodali capaci di alimentare il trasporto ferroviario ammodernato ed il cabotaggio potenziato.

La liberalizzazione dei mercati ci chiede di accelerare ulteriormente la politica di intervento. Con questa logica e questo indirizzo saranno adottati i provvedimenti necessari volti a potenziare il trasporto ferroviario attraverso l'accordo di programma, migliorando in pari tempo il cabotaggio soprattutto nelle strutture portuali, come nel caso già citato di Gioia Tauro. In questo modo potremo far fronte alla concorrenza che viene da paesi più organizzati.

Per il trasporto pubblico locale ho già avuto modo di fornire gli elementi di chiarimento. Per quanto riguarda il problema di gestione del traffico, sono d'accordo che debbano essere adottate da parte delle amministrazioni locali misure più organiche e meno contingenti.

Per il problema del traffico, fermo restando l'insufficienza della capacità di offerta, soprattutto dal punto di vista stradale, occorre sottolineare che non siamo ancora pervenuti ad una gestione integrata delle diverse funzioni connesse al settore. Mi riferisco in particolare ad una gestione coordinata del trasporto pubblico e privato e, per quest'ultimo, dei semafori, della sosta, dei parcheggi e della segnaletica attraverso un'unica unità operativa. A questo proposito penso ad una politica coordinata con la Presidenza del Consiglio per la gestione della mobilità soprattutto con riferimento alle grandi aree urbane.

In ordine al quesito relativo alle Ferrovie dello Stato (trasformazione in Spa, contratto di servizio, contratto di programma, eccetera) nella relazione sono stati indicati i punti più importanti che disciplinano i diversi aspetti. Mi corre l'obbligo di aggiungere in questa sede che il contratto di programma in vigore ha valenza provvisoria e la sua scadenza si è avuta il 30 giugno. A questa data avremmo dovuto elaborare gli atti necessari per passare dall'attuale contratto di programma provvisorio a quello definitivo con validità fino al 2000; non sarebbe stato giusto e onesto portare l'atto più importante già elaborato ad appena un mese dal mio insediamento. La Commissione, tuttavia, ha risolto il problema, perché è stato fissato un termine preciso ...

PRESIDENTE. Se il Senato ce lo consente.

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Se il Senato ce lo consente, in modo che entro un termine prefissato sarà possibile risolvere anche questo problema, cogliendo significativamente i limiti dell'attività e delle iniziative delle Ferrovie dello Stato ed istituendo così un controllo effettivo sulle scelte politiche che devono essere realizzate dalle stesse Ferrovie.

Ritengo che un contratto di programma definito abbia bisogno di attente valutazioni per essere messo a punto in modo corretto. Ho proposto una proroga dell'accordo di programma provvisorio ancora per sei mesi, allo scopo di corredare tutte le opzioni che stanno emergendo dalle linee politiche che stiamo portando avanti con valutazioni di tipo quantitavo e di analisi economico-finanziarie.

Per l'alta velocità il progetto finanziario nella sua impostazione e articolazione, anche se schematicamente, è riportato nella relazione. Vorrei solo aggiungere che in questi giorni, come è a voi ben noto, si è tenuto un serrato dibattito sull'argomento; in quella sede ho avuto modo di ribadire che il modello finanziario messo a punto, anche se è soggetto ad osservazioni di ordine tecnico-finanziario, va giustificato dal fatto che è la prima esperienza calata in un sistema quale quello italiano, che si affaccia e chiede il concorso di privati in opere di così elevato contenuto tecnico ed economico-finanziario. Ritengo comunque che affinamenti debbano essere apportati per altre opere che andremo a « cantierare », con particolare riferimento al problema delle garanzie. La Ragioneria generale dello Stato ha rilevato – a mio avviso giustamente – che forse le Ferrovie dello Stato hanno ecceduto, in merito alla TAV, nelle garanzie da parte dello Stato. Quando un imprenditore privato ha la garanzia del risultato, ci si trova di fronte ad un intervento privato e di mercato (tra virgolette); evidentemente, se si ha la garanzia di avere un risultato economico perché vi è un intervento dello Stato, la mancanza del rischio determina una caduta della privatizzazione dell'intervento. Da questo punto di vista per i prossimi contratti abbiamo intenzione di apportare modifiche.

È stato posto anche il quesito se l'alta velocità riguardi solo il traffico viaggiatori o anche quello merci. I paesi europei, tranne la Francia, hanno optato per la promiscuità dei traffici. Conseguentemente

l'Italia non poteva non tener conto di tale orientamento, insieme ai paesi dell'Unione europea che spingono per nuove linee in un'ottica di traffico misto. Pertanto sono state adottate soluzioni tecniche idonee ed è stato organizzato un programma di esercizio che consente l'effettuazione nelle sole ore notturne di circa 40 treni merci.

L'inserimento urbano dell'alta velocità per quanto riguarda le città di Roma e Napoli è stato oggetto sia della progettazione di massima dei nodi stazione sia dei relativi studi di impatto ambientale pubblicati nel novembre 1992. Per il prossimo 18 luglio è prevista la pubblicazione, a seguito delle richieste di approfondimento progettuale emerse dal confronto con gli enti centrali e locali, dei progetti di massima e dello studio di impatto ambientale del nodo ferroviario di Roma, mentre il 21 luglio vi sarà la pubblicazione relativa al nodo di Napoli.

In sostanza il 18 e 21 luglio si aprirà la procedura per la realizzazione dei due più importanti – probabilmente – nodi delle città di Roma e Napoli, già finanziati e che pertanto potrebbero cominciare ad avere attuazione non appena vi sarà l'accordo con le amministrazioni locali.

Il nodo di Roma è stato inoltre oggetto di un accordo tra regione Lazio, provincia di Roma, comune di Roma e Ferrovie dello Stato Spa, stipulato il 7 febbraio 1994 e finalizzato al potenziamento della rete ferroviaria nell'area romana.

Per quanto riguarda la penetrazione urbana di Napoli nella linea di alta velocità, la logica seguita è rispondente agli obiettivi previsti nell'ambito del piano regionale dei trasporti. Infatti la soluzione individuata prevede l'attestamento della linea alta velocità sulla stazione di Napoli Centrale nonché la realizzazione di una nuova « Stazione di Porta » finalizzata a soddisfare il traffico dell'area metropolitana e a specializzare i flussi di traffico decongestionando la stazione di Napoli Centrale.

La sicurezza è una priorità irrinunciabile nel trasporto aereo e non può né deve essere in alcun modo soggetta al tipo di regime di mercato, vale a dire di monopolio o deregolamentato.

Il controllo sul puntuale e meticoloso rispetto delle regole di sicurezza nel trasporto aereo è affidato (e rispondo ad un'altra domanda formulata) per legge ad organismi dello Stato quali Civilavia e Registro aeronautico (RAI), che rispondono direttamente al ministro dei trasporti. Quanto alle garanzie sui posti di lavoro e sul livello delle retribuzioni in un regime deregolamentato, esse derivano dalle scelte che opera il mercato, quindi dalla capacità competitiva degli operatori del settore. Qualità e prezzo sono i fattori di successo nella competizione in atto.

Quanto più si saprà rispondere alle aspettative del mercato con riguardo a queste due esigenze, tanto più aumenteranno i posti di lavoro e nel tempo, una volta consolidato il primato, anche i livelli delle retribuzioni.

In Italia partiamo con molto ritardo e dobbiamo far presto per recuperare posizioni competitive. Nel 1997 il mercato del trasporto aereo in Europa sarà totalmente liberalizzato; sappiamo per esperienza di altri paesi che la deregolamentazione del trasporto aereo favorisce le concertazioni tra i vettori più forti ed elimina i più deboli sotto l'aspetto patrimoniale, tecnico-operativo o di mercato.

A questo proposito, avrete letto sui giornali che vi è stata la soluzione della vertenza Alitalia, soluzione che, tuttavia non è ancora definitiva. La scelta compiuta infatti dall'Alitalia all'inizio della trattativa è stata di non coinvolgere sul tavolo delle trattative tutti i sindacati, lasciandone fuori alcuni, il SULTA e la CISNAL. L'ANPAV in un primo tempo era stata tenuta fuori, ma successivamente è stata inserita nella trattativa. Debbo dire con molta franchezza che la linea del Governo è stata invece sempre quella di suggerire alla dirigenza dell'Alitalia di dar vita ad un tavolo di trattative comprendente tutte le realtà sindacali. Da questo punto di vista le notizie di oggi sono che il presidente dell'Alitalia sembra abbia convocato anche gli altri sindacati separatamente, su tavoli diversi, per domani e per dopodo-

mani. Questa informazione, però, non ha ancora avuto un riscontro formale. Naturalmente, nella prossima occasione, informerò la Commissione dell'andamento delle trattative.

All'onorevole Bolognesi, la quale ha affrontato i temi del rilancio del settore marittimo e della sicurezza in mare, rispondo che il piano prevede un programma di riordino della Finmare, presentato nel febbraio 1994. Essendomi insediato successivamente, ho provveduto a collocare sotto attento monitoraggio le soluzioni previste. Resta ferma l'intenzione di colmare il divario che attualmente esiste tra la nostra marineria e quella dei paesi dell'Unione europea.

Questa Commissione ha approvato il decreto-legge n. 312 apportando profonde modifiche, per altro condivisibili, rispetto al testo originario. Occorre però tenere presente che, qualora la legge di conversione mantenesse invariato il testo così approvato, si verificherebbe un grave pregiudizio per l'operatività della Società italiana di Genova e per il Lloyd triestino di Trieste, che hanno assoluta ed improrogabile necessità di procedere all'immediata ricapitalizzazione, in quanto ogni ritardo – inevitabile con il testo attuale – comprometterebbe la prosecuzione delle attività fin dal corrente esercizio.

Si è quindi proposto un emendamento al Senato che consenta, nelle more della presentazione di un piano organico da parte della nuova dirigenza Finmare, l'immediata capitalizzazione delle due società impegnate nel settore dei trasporti marittimi su linee internazionali.

Per quanto riguarda la Fincantieri, è certamente noto alla Commissione che si va avviando a soluzione la nota vicenda irachena. La società oggi registra inoltre un buon risultato di bilancio per il 1993, grazie anche alla forte ristrutturazione avviata, che sta consentendo un *mix* produttivo sempre più orientato verso tipologie di navi ad alto valore aggiunto, come quelle da crociera, che si colloca al primo posto nella scala mondiale.

Le prospettive della Fincantieri sono legate, oltre che alla ripresa del mercato mondiale, anche alle potenzialità dell'armamento nazionale, che resta il cliente più importante. Occorre certamente dare vigore alle linee della politica di rilancio della portualità per uno sviluppo anche del cabotaggio, come da noi auspicato, in modo da inserire questo settore nel nascente *European transport network*.

In ordine alla sicurezza della navigazione ed alle procedure per l'ottimizzazione della salvaguardia della vita in mare, vengono seguiti i provvedimenti e le misure periodicamente adottati in campo internazionale. Per tale motivo l'amministrazione italiana segue con costante presenza le riunioni internazionali presso l'IMO e l'Unione europea, allo scopo di confrontare gli argomenti ivi trattati con le esigenze che scaturiscono dai traffici mercantili nell'ambito nazionale.

In tale contesto vengono pertanto valutati ed armonizzati gli aspetti più importanti della sicurezza e l'Italia, alla luce della propria esperienza, presenta sue proposte innovative che, valutate positivamente, faranno parte integrante delle direttive contenenti norme obbligatorie per gli Stati aderenti.

Circa lo specifico caso della *Moby Prince* sono in via di definizione proposte di modifica alla normativa internazionale, che quanto prima verranno presentate nelle sedi competenti. In attesa che in ambito internazionale vengano proposte e recepite le istanze dell'amministrazione italiana, sono state intensificate le ispezioni non programmate su navi passeggeri e da carico, dirette principalmente all'accertamento della professionalità degli equipaggi, che rappresenta uno degli aspetti essenziali per garantire la sicurezza della vita umana in mare.

Per quanto riguarda il problema dell'alta velocità, l'onorevole Bolognesi aveva anche chiesto quale fosse l'idea del Governo in merito al punto d'arrivo della rete ad alta velocità. In proposito debbo dire che nessuno ha mai affermato che la rete ad alta velocità debba terminare a Napoli. In questa prima fase l'obiettivo è quello di realizzare tre direttrici per poi valutare la fattibilità tecnica ed economica della rea-

lizzazione di ulteriori linee ad alta velocità. Tale fattibilità potrebbe concretarsi in una rimodulazione della partecipazione tra pubblico e privato.

Nella realizzazione del loro attuale complesso sistema di linee veloci, anche i francesi hanno inizialmente attuato la sola tratta Parigi-Lione. Vista poi la risposta ampiamente positiva della clientela (dopo l'entrata in servizio della linea Parigi-Lione la quota di mercato servita dall'automobile è scesa dal 23 al 18 per cento, quella dell'aereo dal 42 all'8 per cento, mentre la quota del mezzo ferroviario è salita dal 35 al 74 per cento) hanno ampliato la loro rete a quasi tutto il territorio nazionale.

Non è comunque pensabile affiancare all'attuale rete ferroviaria principale una nuova rete ad alta velocità; tale intervento, infatti, esorbiterebbe da qualsiasi logica. Non bisogna poi sottovalutare come la realizzazione della tratta ad alta velocità Torino-Milano-Napoli trasmetterebbe positivi benefici sulle linee tradizionali non servite direttamente.

A titolo di esempio, si pensi alla forte diminuzione dei tempi di percorrenza verso le regioni del sud: il collegamento Roma-Bari verrebbe coperto in 3 ore e 40 minuti, anziché in 4 ore e 37 minuti; per il collegamento con Reggio Calabria sarebbero necessarie 4 ore e 50 minuti rispetto alle attuali 6 ore e 56 minuti. Infine, il collegamento Roma-Palermo verrebbe coperto in 8 ore e 55 minuti anziché in 11 ore e 1 minuto.

Una politica di velocizzazione dell'attuale rete sulla principale direttrice, oltre che sui corridoi adriatico e tirrenico, è la priorità che si assegna nel nuovo contratto di programma.

Signor presidente, consegno le risposte relative agli ulteriori quesiti formulati nella seduta del 21 giugno scorso.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prima di dare la parola ai colleghi e dopo aver ascoltato le sue risposte, vorrei porle io stesso, signor ministro, una questione pratica relativa al decreto-legge n. 312. Tale provvedimento, recante norme di sostegno all'economia, contiene disposizioni sul trasporto pubblico locale, sul contratto di programma con le Ferrovie dello Stato e relative alla Finmare.

Avendo acquisito la sua opinione in merito alla Finmare, ossia che vi è la possibilità di modificare il decreto-legge n. 312 al Senato sulla base di un emendamento proposto dal Governo, che provocherebbe il riesame del provvedimento, così modificato, da parte della Camera, si pone una questione che avevamo già affrontato nella seduta del 1° luglio scorso, questione che sottopongo alla sua attenzione come un caldo invito a nome di tutta la Commissione.

In quella seduta l'onorevole Sanza aveva chiesto che cosa accadrebbe qualora il decreto-legge in questione non venisse convertito; egli per altro suggeriva che i commi 7 e 8 dell'articolo 6 del decreto-legge, contenente le norme relative alle Ferrovie dello Stato, l'articolo 7, disciplinante il trasporto pubblico locale, l'articolo 8 contenente disposizioni sulle ferrovie concesse in gestione governativa e l'articolo 9 recante norme sulla questione Finmare, fossero stralciati dal decreto originario per costituire un decreto a parte, organico, riguardante la materia dei trasporti (le norme citate spaziano infatti dalla questione mare, ai trasporti pubblici locali, alle ferrovie). Si ipotizzava quindi di approfondire in quel contesto alcune tematiche precise.

Lei, signor ministro, accogliendo questa sollecitazione disse che condivideva la richiesta prospettata – ossia di reiterare separatamente le disposizioni del decreto-legge riguardanti i trasporti – e in qualche modo accedeva alla richiesta rivoltale, preannunciando che, nell'eventuale reiterazione del provvedimento, gli articoli riferiti ai trasporti sarebbero stati riformulati, nel senso di riprodurre il parere che questa Commissione si accingeva a votare, che abbiamo effettivamente votato e che è stato poi sottoposto all'attenzione dell'Assemblea.

Dal momento che su tale decreto-legge si sono aperte questioni molto delicate, volevo solo, dal punto di vista istituzionale, ricordare l'impegno di cui ho parlato.

Ricordo ai colleghi che intendono porre domande di svolgere interventi brevi, contenuti nel limite di cinque minuti.

PAOLO BECCHETTI. Devo anzitutto rilevare che la periodica presenza in questa sede del ministro per riferire, spiegare e rispondere è una rivoluzione sul piano del metodo, della quale mi dichiaro particolarmente soddisfatto, soprattutto in considerazione del fatto che egli eredita questioni gravi e complicate. Il problema della legge sulla portualità, su cui ieri ci siamo scontrati in Commissione e che oggi abbiamo cominciato a discutere in Comitato ristretto, nasce da una certa misconoscenza o dal non voler ricordare che i gravi esuberi del personale delle compagnie portuali derivano da una gestione dissennata del lavoro portuale. Molti colleghi che hanno operato nel settore conoscono perfettamente la situazione. Alcune compagnie portuali destinavano una squadra di venti persone ad operazioni di discarica, ma il lavoro effettivo veniva poi svolto solo da cinque persone; tra l'altro (è un fenomeno ancora più perverso), nemmeno queste ultime lo svolgevano, perchè magari avevano un banco al mercato o lavoravano al negozio della moglie, e così vendevano la giornata base lavorativa.

Questi sono dati inconfutabili, noti, che negli anni passati hanno portato le compagnie portuali alla situazione che tutti conosciamo.

EUGENIO DUCA. Conosco un porto dove questo non è mai avvenuto !

PAOLO BECCHETTI. Ad Ancona ?

EUGENIO DUCA. Sì, e ti invito quindi a non generalizzare.

PAOLO BECCHETTI. La situazione che ho descritto, però, caro collega, è molto generalizzata e posso fornirti la necessaria documentazione a sostegno di quanto ho detto. Erano anni in cui non si poteva fare nulla per evitare che si verificasse tale situazione, che è un dato di fatto, acquisito: venti portuali in squadra, di cui cinque destinati a lavorare, molti dei quali, ripeto, avevano un banco al mercato ! Quando lo vorrai, ti farò nomi e cognomi.

Questo succedeva non solo nei porti del centro Italia, ma dappertutto, anche al nord. Non faccio discorsi discriminatori, quindi. Il problema che ho evidenziato è grave e serio. Con il decreto-legge che stiamo esaminando è stata molto opportunamente sottoposta a revisione la legge n. 84 sulla portualità che, come ho già detto ieri, è frutto del consociativismo, essendo stata approvata dalla Commissione trasporti in sede legislativa (il che è una rarità assoluta).

Vi è poi il problema della vertenza per l'Alitalia, rispetto al quale occorre chiarire un dato. Abbiamo presentato in Assemblea un emendamento con cui chiedevamo che i prepensionamenti riguardassero non 800 persone ma 1200. Qualcuno ha al riguardo avanzato delle illazioni; è vero, tale emendamento è stato presentato da me e dal collega Baccini, che siamo deputati del Lazio, ma noi non consentiamo a nessuno di fare illazioni su questo punto. Se occorre procedere alla ristrutturazione dell'Alitalia, essa deve essere effettuata bene, cioè mettendo sotto tutti i punti di vista l'azienda in condizioni di divenire competitiva sul mercato europeo.

Ho partecipato al convegno-dibattito che si è tenuto presso la Confindustria sul problema dell'alta velocità e non vorrei che al riguardo si ripetesse una vicenda che negli anni passati ha spesso impedito un autentico sviluppo del nostro sistema modale ed intermodale. Quanto alle posizioni degli ambientalisti, sono pienamente d'accordo sul fatto che la tutela dell'ambiente sia prioritaria anche rispetto al tema dell'alta velocità, purchè essa diventi un metodo di governo e non il fine ultimo o l'unico fine. Se intendiamo entrare in Europa con un sistema di alta velocità che attualmente dispone solo di 240 chilometri, contro una media di oltre mille chilometri in tutta l'Europa, credo che vogliamo fare le nozze con i fichi secchi !

Si pongono, comunque, alcuni quesiti, ai quali il ministro ha dato poc'anzi qual-

che risposta. A me, in particolare, interessa sapere come è costituito il capitale sociale della TAV Spa e quale sarà realmente l'intervento da parte dello Stato. Vorrei cioè sapere se lo Stato porrà in essere un intervento iniziale che tenderà ad azzerarsi, con la restituzione allo Stato stesso del capitale sociale della TAV Spa. Questo discorso si riflette, naturalmente, anche sugli altri progetti di cui il ministro ha parlato, come quello riguardante il ponte sullo stretto di Messina, sul quale credo vi sia poco da ironizzare, come invece qualcuno ha fatto. Su tale argomento bisogna discutere serenamente, con obiettività ed equilibrio; altrimenti andremo verso un sistema intermodale squilibrato verso il nord ed il centro-nord. Dobbiamo ricordare che esiste un sud, il quale ha la necessità di infrastrutture molto importanti. Io sono un uomo del centro d'Italia, vivo e sono nato a Roma, non ho interessi elettorali nel sud, ma ritengo che stiamo andando verso una intermodalità squilibrata a favore del nord. E qui tocco il tema degli interporti, che è stato trattato nell'ultimo decreto-legge, il cui iter è in corso. Credo che il ministro vorrà tenere conto dell'esigenza di un riequilibrio complessivo del sistema intermodale e degli interporti.

Vorrei richiamare un ulteriore aspetto. Plaudo senz'altro al commissariamento; mi sembra che il ministro abbia seguito un metodo giusto, e cioè che nei porti che presentano bilanci in pareggio si debbano tendenzialmente confermare (per evitare un intervento punitivo) i presidenti degli enti autonomi portuali o delle autorità esistenti.

Vi è un'ultima questione sulla quale vorrei porre un quesito al ministro. Desidero qualche chiarimento sul motivo per cui la Banca nazionale delle comunicazioni faccia gola a tante altre banche (l'Istituto San Paolo, per esempio). Vorrei capire le ragioni profonde (che credo di dover condividere) per le quali il ministro Fiori si oppone all'ipotesi che la banca citata, che svolge una specifica funzione nel campo delle comunicazioni, sia assorbita da altre banche.

PRESIDENTE. Questo non rientra nelle nostre competenze !

ROBERTO CASTELLI. Ringrazio innanzitutto il ministro Fiori per le puntuali risposte che ha fornito e svolgerò un intervento brevissimo su due questioni ben precise, la prima delle quali riguarda l'alta velocità.

Vi è un problema che continuo a non capire perché, pur avendolo sollevato molte volte, non ho mai ricevuto risposte soddisfacenti che spero il ministro Fiori possa darmi. Uno dei capisaldi dei difensori dell'alta velocità ed uno degli argomenti sostenuti spessissimo dall'avvocato Necci (che io ho sempre condiviso) è l'affermazione per la quale l'alta velocità avrebbe dovuto essere attuata non tanto secondo la vecchia logica della realizzazione da parte dello Stato di infrastrutture importanti laddove vi fossero carenze sociali ed economiche, quanto come risposta ad una ben precisa domanda di mercato. Un *business*, quindi, al quale dovevano partecipare i privati (proprio perchè non si trattava di un intervento di carattere infrastrutturale), concepito come elemento motore per l'economia depressa. La lega nord ha sempre contestato il modello finanziario che è stato portato avanti e, dopo l'autorevolissimo intervento del ragioniere generale dello Stato, dottor Monorchio, si è visto che la nostra posizione non era poi così sbagliata. Se questo è vero e condivisibile non riesco francamente a capire perché si parta ancora dalla tratta Roma-Napoli. Non si tratta della solita questione nord-sud. Basta prendere in considerazione alcuni dati; si è ultimamente detto che non bisogna più parlare di alta velocità, ma di potenziamento e quadruplicamento dei binari ed in tal senso è stato anche approvato un emendamento nel corso dell'esame dell'ultima legge finanziaria. La Roma-Napoli è già quadruplicata e ha una potenzialità giornaliera di 300 treni a fronte di una potenzialità giornaliera di 200 treni della Milano-Bologna, che oltre tutto non è quadruplicata ma ancora su due binari. Alla luce di quanto esposto non riesco quindi a capire

l'intervento prioritario sulla Roma-Napoli. Si tratta di concetti sui quali, quanto meno per una questione di principio, siamo tutti d'accordo. Non intendo sollevare questo problema in modo pretestuoso; sono sincero nel dire che non riesco a capire una simile priorità. A meno che la questione non si riduca banalmente al fatto che per quanto riguarda la Roma-Napoli si è riusciti a concludere la conferenza dei servizi mentre ciò non è avvenuto in altri casi. In questo caso, tuttavia, non ci troveremmo di fronte ad una programmazione, ma alla scelta di andare nella direzione in cui si incontra meno resistenza. Non credo possa essere questa una logica da applicare a *business* di decine di migliaia di miliardi. Se intendiamo portare avanti una seria programmazione non possiamo semplicemente addurre una ragione del genere per giustificare questa decisione.

La seconda questione riguarda il ponte sullo Stretto di Messina. Innanzitutto, a mio avviso non bisogna parlare di ponte ma di collegamento tra il continente e la Sicilia. Esiste infatti un progetto, che ha tutti i crismi della serietà, quello del tunnel, di cui, non si capisce perché, non si parla più; forse perché uno dei padri di tale progetto è un signore che sta a Hammamet. Non sempre, tuttavia, è vero che *talis pater talis filius*; il progetto in sé è a mio giudizio degno di attenzione e di essere valutato da parte della Commissione, del Parlamento e del Governo, considerato che anche da un punto di vista finanziario presenta presupposti più solidi di quelli dello stesso ponte. Detto questo, è chiaro che quest'opera, che non è sicuramente tra le prime necessità del paese, potrebbe a mio avviso essere presa in considerazione solo nell'ottica del tunnel sotto la Manica, ossia dell'intervento gestito solo da privati...

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Solo così è previsto.

ROBERTO CASTELLI. Sì, però non sulla falsa riga della TAV. Si dice infatti che nella TAV i privati abbiano un'incidenza del 60 per cento, ma basta fare i conti per osservare come la loro incidenza reale arrivi sì e no al 7-8 per cento. Ciò è immediatamente dimostrabile.

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ti posso chiedere un appunto su questo argomento ?

ROBERTO CASTELLI. Certamente. Credo quindi che la questione dello Stretto di Messina vada affrontata innanzitutto in modo che l'opera non gravi a carico dello Stato e in secondo luogo parlando di collegamento e non solo di ponte perché esistono alternative altrettanto degne.

RICCARDO CANESI. Non aggiungerò nulla alla questione dell'alta velocità, sulla quale sono già intervenuti altri colleghi.

Nell'ottica del potenziamento della rete ferroviaria del paese, che più volte il ministro ha sottolineato, vorrei sapere cosa intenda fare per migliorare la rete ferroviaria tirrenica, specificamente quella che prende il nome di Pontremolese. Come lei sa, sono stati appaltati una serie di lavori e sono stati investiti circa 800 miliardi; il prossimo anno saranno concluse alcune opere, riguardanti però solo brevi tratti. L'opera non sarà quindi funzionale perché esisteranno solo un piccolo tratto da Santo Stefano Magra al porto di La Spezia ed una galleria che è costata la bellezza di 220 miliardi (la cosiddetta galleria Serena), tra la Liguria e la Toscana, bloccata perché non esiste il troncone verso nord. Esistono numerose dichiarazioni, documenti elaborati negli ultimi quindici anni dalla Comunità europea e dal Governo italiano, nonché leggi finanziarie sull'utilità di quest'opera, che favorirebbe sicuramente non solo i porti di La Spezia e di Livorno (che sono tra i più dinamici ed importanti del paese) ma tutta la costa tirrenica e delle isole, alleviando il traffico della dorsale appenninica centrale. Cosa intende fare il Governo per cercare di far giungere in porto quest'opera ?

ENZO SAVARESE. Signor ministro, la ringrazio innanzitutto per la relazione, che

ho trovato compiuta ed estremamente interessante. Più che svolgere, come hanno fatto molti colleghi, una sorta di controrelazione, vorrei avere qualche chiarimento sugli intendimenti del ministro e del Governo in materia di trasporti aerei, con riferimento all'*authority*. Come ricordava prima il ministro, la sicurezza in Italia è gestita sia da Civilavia sia dal Registro aeronautico italiano. Vorrei sapere se sia intendimento del ministro dare vita, come accade in altri paesi europei, ad una sola autorità del trasporto aereo che contemperi le diverse esigenze, nonché quale sia l'avviso del ministro sulla partecipazione ad Eurocontrol, ossia al sistema di controllo del traffico aereo europeo.

Ho notato con piacere che si parla del progetto Malpensa, che purtroppo si chiama Malpensa 2000; dico purtroppo perché per la funzionalità del sistema del trasporto aereo (non soltanto quindi dell'Alitalia) il progetto Malpensa è essenziale. Come il Governo intende dare seguito allo sviluppo di tale progetto, che non riguarda solo il trasporto aereo, ma anche quello ferroviario e su gomma ? Come intende contemperare le esigenze del traffico aereo del terzo livello, non particolarmente sviluppato in Italia ma necessario per uno sviluppo armonico di Malpensa ?

Vi è un'ultima considerazione con riferimento al riassetto della compagnia Alitalia. In altri paesi come la Francia, la Germania, la Spagna e recentemente il Portogallo, si sono verificati notevoli interventi di capitale da parte del Governo attraverso le banche o gli azionisti di riferimento. Vorrei sapere se, in presenza di un piano di riassetto serio, il ministro non ritenga che in qualche modo l'azienda debba comunque essere ricapitalizzata giacché i suoi mezzi non sono sufficienti a far fronte agli investimenti necessari per l'acquisto degli aerei e il rinnovo della flotta.

ADOLFO URSO. Nel corso della precedente seduta il ministro Fiori si è soffermato sulla politica per il Mezzogiorno; poi, in alcune dichiarazioni rilasciate in sede non parlamentare, ne ha specificato i punti essenziali, quale quello del ponte sullo Stretto di Messina (che giustamente il collega Castelli ha definito collegamento).

Ritengo che questa logica vada approfondita (chiedo al ministro di farlo) in una prospettiva immediata, tanto più che egli ha parlato di un prolungamento della direttrice ad alta velocità sulle tratte Napoli-Reggio Calabria, Napoli-Bari e Napoli-Palermo. Sarebbe opportuno conoscere le previsioni che sono state fatte in tal senso, perché non vorrei che accadesse quanto è avvenuto in Francia, dove sono state realizzate per prime le direttrici più importanti (le direttrici Napoli-Roma o Napoli-Milano possono essere paragonate per importanza a quella Parigi-Lione), dimenticando poi tutte le altre tratte che sono rimaste promesse da realizzare nel corso degli anni. Non va dimenticato che incentivare in questo paese il trasporto a due velocità significa di fatto accentuare un'economia a due velocità, con il sud che precipita sempre più verso il Medioriente e il nord che si aggancia all'Europa.

Ha ragione il collega Castelli quando afferma che si tratta di un problema di rapporto tra il continente e la Sicilia, se non addirittura, a mio parere, tra Italia e Mediterraneo. Nell'ambito di un discorso più generale di un'Italia agganciata all'Europa occorre concepire un sistema di trasporti che renda giustizia anche alla Sicilia e alla Calabria. Voglio qui ricordare che quando si fa riferimento agli investimenti per Gioia Tauro non si sottolinea abbastanza che dal punto di vista economico la Calabria è l'ultima regione italiana e che, proprio per questo, merita maggiore attenzione al fine di stimolare un processo economico che in quella zona si è completamente bloccato. Forse qualche possibilità in tal senso potrebbe essere offerta dal mondo arabo, con il quale è giunto il momento di stringere rapporti più stretti. Peraltro lo stesso ministro ha dichiarato, fuori di qui, che per la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina è possibile far ricorso a capitali esteri, quindi anche a capitali del mondo arabo, che manifesta grande interesse al miglioramento del sistema dei trasporti.

Il discorso vale per il ponte sullo Stretto di Messina ma anche per il porto di Gioia Tauro che, se ben sviluppato, può fare concorrenza a Malta, insieme con gli altri due grandi porti italiani del sud, quelli di Taranto e di Cagliari, che vanno anch'essi sviluppati.

Concordo sull'ipotesi di impiegare i treni ad alta velocità, specie in orario notturno, che faciliterebbero lo scambio delle merci, oltre che favorire il collegamento con i paesi europei. Vorrei tuttavia chiedere al ministro se sia stato compiuto uno studio sull'impatto che tale ipotesi ha sull'intero sistema aereo. Precedentemente egli, rispondendo alla domanda di un collega, ha fatto presente che da quando è stata istituita la tratta ad alta velocità Parigi-Lione è diminuito notevolmente il percorso su gomma, ma è addirittura crollato – dal 42 all'8 per cento – quello aereo. Possiamo quindi immaginare che la realizzazione della tratta Roma-Milano influirà negativamente sul trasporto aereo, anche se in Italia il trasporto su gomma è maggiore rispetto alla Francia.

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Certamente.

ADOLFO URSO. Probabilmente i collegamenti aerei saranno rivoluzionati da questo nuovo sistema di trasporto. Vorrei dunque sapere se l'Alitalia e le altre compagnie aeree operanti in Italia abbiano preso coscienza di questa ipotesi.

A questo punto vorrei ricordare che nei giorni scorsi siamo stati oggetto di critica per le modifiche inserite nel decreto-legge riguardante il ripiano delle aziende di trasporto locale. A mio parere il sistema dei trasporti va guardato non più con l'ottica tipica della prima Repubblica (quando ci si limitava a ripianare i debiti magari agevolando proprio quelle aziende che producevano maggiori deficit) e nemmeno con una logica regionalistica per cui ciascuno difende solo quello che viene fatto nella propria regione o nella propria città; occorre avere il coraggio di ragionare in termini di sviluppo nazionale, per cui se è sbagliato ripianare i debiti delle aziende, è corretto investire nelle infrastrutture del Mezzogiorno per agganciarlo al resto dell'Italia, producendo occupazione e ricchezza e realizzando un sistema di trasporti integrato.

EUGENIO DUCA. Signor ministro, lei ha iniziato la sua relazione con due apprezzabili manifestazioni di volontà: la prima è l'intenzione di stabilire un rapporto costante con questa Commissione e la seconda è che la maturazione delle scelte avvenga all'interno di quest'aula. Ho parlato di manifestazioni di volontà apprezzabili, ma esse sono state immediatamente smentite, in particolare dal decreto sui porti e dai commissariamenti.

Anche l'onorevole Becchetti faceva riferimento a zone più critiche e lei, nel rispondere alla collega Biricotti, ha confermato il commissariamento nelle zone più critiche. A questo punto vorrei sapere il motivo per cui sia stata commissariata l'Azienda mezzi meccanici del porto di Ancona, il cui unico difetto è quello di avere il bilancio in attivo. Tale decisione è stata assunta due anni fa, a seguito di uno sciopero generale dell'intera città, sindaco in testa, perché il presidente piduista, nominato dal Governo romano, aveva fatto « tante belle cose ». Non penso al doppio lavoro, al quale il collega Becchetti sembra imputare la responsabilità della crisi dei porti, ma a ben altre cose dovute ai soliti « maneggioni », che esistevano già da prima e che oggi stanno aumentando, con la differenza che quelli che facevano il doppio lavoro vanno puniti, mentre per i « maneggioni » come Poggiolini viene deciso il condono, caro signor ministro e caro onorevole Becchetti !

Pertanto, signor ministro, le chiedo di rispondere possibilmente oggi stesso sulla situazione della citata Azienda dei mezzi meccanici del porto di Ancona (sulla quale ho presentato anche un'interrogazione) affinché i colleghi conoscano esattamente i termini della questione. A me sembra che qualcuno stia scherzando con il fuoco e voglia creare un brutto clima nei porti; spero che non si giunga a tanto perché, quando si toccano interessi senza alcun

parametro oggettivo ma solo per bramosie centralistiche e di potere, vi è il rischio che qualcuno reagisca.

Fatta questa breve premessa, vorrei rivolgerle alcune domande sulle ferrovie e sulla possibilità di un recupero del nostro sistema ferroviario che, a mio parere, non si ottiene con l'alta velocità o con il ponte sullo Stretto di Messina, ma velocizzando l'intera rete ferroviaria. Le ricordo, signor ministro, che a suo tempo il Parlamento ha approvato un piano di potenziamento e sviluppo che comprendeva gran parte dell'intera rete (adriatica, tirrenica, alcune cosiddette trasversali) e poneva la questione delle linee secondarie.

Nella sua audizione del 21 giugno ed anche nelle risposte che oggi ho avuto modo di ascoltare non sono state fornite particolari indicazioni sulle linee cosiddette secondarie, e le priorità che oggi lei ha indicato non comprendono neanche le cosiddette trasversali, che poi trasversali proprio non sono: se infatti ne esaminassimo il percorso ci accorgeremmo che sono quasi linee nord-sud, o viceversa sud-nord. Io ritengo che l'accordo di programma abbia disatteso quegli indirizzi. Le volevo chiedere se intenda recuperarli con il prossimo contratto di programma.

Anche la seconda domanda riguarda le Ferrovie, che stanno attuando anziché un piano di impresa un piano di smembramenti successivi senza alcun controllo. E quando parlo di controllo non mi riferisco ad un controllo di gestione: la gestione compete ovviamente a chi gestisce il vettore e le ferrovie; sarebbero però necessari almeno alcuni indirizzi ben precisi, ad esempio sulla vicenda della Banca nazionale delle comunicazioni o sullo smembramento di interi settori, considerato anche che gli smembramenti stanno portando ad un'azienda sempre più piccola e con un minor numero di treni. Probabilmente si è sbagliato anche in alcuni investimenti. Si è puntato magari a grandiosi investimenti e a ridurre il numero dei treni, e quindi del personale, per arrivare ad economie di bilancio, laddove si tratta invece di organizzare meglio il personale e di moltiplicare anziché ridurre il numero dei collegamenti.

Attraverso la riduzione del personale e i susseguenti prepensionamenti grandi risorse di professionalità e di ricchezza stanno andando distrutte, risorse che poi magari vanno ad alimentare in molti casi anche fenomeni di lavoro nero. Mi riferisco alla questione della manutenzione e delle officine addette a tale funzione. Tra l'altro, fortunatamente, le Ferrovie oggi, attraverso una serie di ristrutturazioni, stanno spendendo meno perché provvedono alle riparazioni al proprio interno piuttosto che ricorrere alle riparazioni esterne. Si è, cioè, completamente rovesciato da questo punto di vista il *gap* negativo che aveva caratterizzato gli anni passati. Malgrado ciò si continua a parlare di tagli (meno diecimila, meno ventimila e così via). Noi riteniamo che il Parlamento e il Governo debbano fornire alle Ferrovie un indirizzo anche per quanto riguarda la manutenzione, anche perché le ricordo che questa (e mi collego alla terza domanda) ha una particolare rilevanza anche nella questione della sicurezza. La sicurezza infatti sta diminuendo anche nelle ferrovie in misure esponenziale.

E vengo alla terza domanda. Nella sua audizione non ho trovato alcun richiamo alla questione della sicurezza dei trasporti. Si tratta invece di un problema a mio avviso molto importante, non solo perché tra morti e feriti registriamo un bilancio da guerra, con un costo, sul piano economico, che può essere paragonato al bilancio di un piccolo Stato (non certo dello Stato italiano, ma comunque abbastanza consistente), ma anche perché vi è una totale assenza di organi di controllo. Noi abbiamo in animo (e si potrebbe anche discuterne insieme in Commissione) di avviare una vera e propria vertenza sulla sicurezza, un vero e proprio sforzo del Parlamento attorno ai temi della sicurezza dei trasporti.

Si deve partire dalla considerazione che in Italia, diversamente che in altri paesi, mancano strutture statali in grado di intervenire, vigilare e controllare che i pa-

rametri indicati dallo Stato come garanzia per la collettività vengano applicati. Chi stabilisce, ad esempio, la velocità di una linea metropolitana o di una linea ferroviaria ? Chi stabilisce quanti chilometri può percorrere un vettore ferroviario o una metropolitana ? Oggi, o lo si stabilisce all'interno della stessa azienda che esplica quel servizio o non se ne occupa nessun altro. Potremmo quindi avere il caso di una linea metropolitana il cui materiale, pur essendo in grado di percorrere un milione di chilometri prima di essere soggetto a revisione totale, magari ne ha già percorsi un milione e quattrocentomila senza che nessuno si sia sognato di fermare quelle vetture per sottoporle a revisioni cicliche. Questo può accadere anche per le ferrovie statali.

PAOLO BECCHETTI. Quanto è imparziale questo presidente: a me che sono del suo partito dà cinque minuti, a te dodici !

EUGENIO DUCA. Ho superato il tempo a mia disposizione ?

PRESIDENTE. I vari gruppi hanno tempi diversi.

EUGENIO DUCA. Se ho superato il tempo a mia disposizione, mi fermo. Io sono rispettoso delle regole, onorevole Becchetti.

PRESIDENTE. Finisca pure il concetto, onorevole Duca.

EUGENIO DUCA. Ho finito. Volevo soltanto richiamare l'attenzione del ministro sulla questione della sicurezza.

FRANCESCO MARENCO. Presidente, mi auguro di essere molto breve anche perché lavoriamo tutti da stamane.

Onestamente debbo esprimere il mio vivo apprezzamento per la relazione del ministro. È stata ampia ed articolata e vi è stata una chiara esposizione degli orientamenti programmatici del Governo. Certo, si può essere d'accordo o meno sulle linee programmatiche di questo Governo, ma non si può dire, comunque, che la relazione sia stata parziale, non sia stata precisa o che non abbia affrontato i singoli problemi.

In particolare, ritengo che la relazione del ministro Fiori sia stata molto precisa per quanto concerne, ad esempio, un settore importante della nostra nazione quale appunto quello dei trasporti. L'analisi relativa al tema della riqualificazione dei trasporti ritengo sia stata puntuale. Lo stesso vale per la parte in cui lei, ministro, ha fatto riferimento all'attenzione che il Governo intende dare al sistema marittimo nazionale. Potrei citare alcuni passi interessantissimi, mai ascoltati prima d'ora in Parlamento, circa la necessità (io mi permetto di dire: l'urgenza) del riordino da parte dello Stato delle sue proprietà nell'ambito dell'armamento. Pensiamo, ad esempio, ai porti. Lei ha dato dimostrazione di grande conoscenza. Mi passi la battuta: mi sono perfino meravigliato. Evidentemente lei si è preparato, ministro. Lo era già, ma si è ulteriormente preparato, perché ha argomentato come se questa fosse la materia alla quale si è sempre interessato. Ha fatto riferimento alla necessità (e io credo che i colleghi concordino su questo) di rivedere la legge di riforma della portualità.

È stata posta sul tappeto una serie di temi importantissimi che non possono essere oggetto di toni e livelli bassi. D'altra parte ognuno di noi dà e impasta, per così dire, la farina del suo sacco, ed io faccio la mia parte.

In particolare, ministro, ho dovuto prendere atto, per quanto concerne il sistema dei trasporti, anche delle sue ulteriori precisazioni (a mio avviso opportune) a proposito del sistema alta velocità. In quest'aula (e poi lo ha ribadito anche con dichiarazioni ufficiali) ho sentito parlare del progetto dell'alta velocità. E per quanto concerne la parte meridionale del nord (voglio definire così la mia Liguria), lei ha fatto un preciso riferimento al raddoppio della tratta (che ormai è cosa fatta, visto che i finanziamenti sono stati messi in cantiere) Genova-Ventimiglia, che non solo sarebbe da velocizzare ma ap-

punto anche da raddoppiare. Per quarant'anni tutti i Governi ne hanno sempre parlato e dibattuto ma non hanno mai fatto niente: questo è il primo Governo che pone in cantiere un problema che era sul tappeto da tempo ma che sembrava dimenticato.

Volevo collegarmi anche alle sue importanti dichiarazioni, ministro. E al riguardo la prego di farsi partecipe nel modo dovuto, come ella sa fare molto bene, con tutto il Governo al fine di spazzare, ove vi siano, le nebbie padane o padano-piemontesi da quel chiacchiericcio circa un certo interesse da parte della FIAT al collegamento Torino-Lione, che spingerebbe il Governo a tralasciare altri importanti impegni quali la Genova-Milano o, se vuole, la Milano-Genova. Credo che su questo lei sia stato molto chiaro. Ed è ormai pacifico che vi è il suo impegno e ovviamente quello del Governo – perché lei parla come ministro – ad avviare la realizzazione della tratta Genova-Milano. Torno a ripetere, signor ministro, che la realizzazione della tratta Genova-Milano – che si può chiamare alta velocità, ma che io chiamerei terzo valico – è resa obbligatoria dalla necessità di rendere fruttiferi gli investimenti pubblici e privati fatti in questi ultimi anni in tutta l'area del porto di Genova, dove finalmente si iniziano a riscontrare forti segnali di ripresa. Io lo definirei terzo valico e mi risulta che gli studi siano già in una fase avanzata. Il terzo valico, che possiamo anche chiamare alta velocità, ad ogni modo la tratta Genova-Milano deve rappresentare lo sbocco naturale della portualità ligure, ma anche di quella nazionale verso la Padania e verso il nord Europa.

Mi spiace fare polemica, però quando mi si tira per i capelli sono costretto ad essere polemico. Ho sentito poc'anzi un collega, che tra l'altro è una persona sempre molto pacata nei suoi giudizi, alzare il timbro della voce sulle questioni concernenti i porti ed i commissariamenti e quasi fare delle velate minacce. Voglio dire – parlo per me perché il ministro non ha certo bisogno della mia difesa – che, per quanto concerne le minacce, caro collega, io provengo da una città portuale e so cosa significhi il porto, perché ci ho lavorato. Io porto sulla mia pelle gli effetti di quanto è scaturito dalle minacce verbali di certuni...

EUGENIO DUCA. Guarda, Marenco, che riferivo che le minacce erano vostre, non mie.

FRANCESCO MARENCO. No, tu hai detto ci troverete...

GIORDANO ANGELINI. Forse ti sei sentito minacciato...

FRANCESCO MARENCO. Io ho capito benissimo, anche perché sono uso ad ascoltare sempre quello che voi dite, dal momento che la mia lunga militanza mi ha portato a stare sempre molto attento a quanto veniva dalla vostra parte al fine di evitare ciò che purtroppo mi è anche successo. Direi che in quest'aula ci sono persone che portano sulla loro pelle i segni di quanto è scaturito da minacce in un recente passato. Ne portiamo i segni sulla nostra pelle ! Abbiamo ancora i segni !

Non credo siano più i tempi di fare minacce, ma di ragionare. Allora, a proposito dei commissariamenti, credo il Governo abbia fatto benissimo ad attuare determinati commissariamenti perché non sono stati fatti contro qualcuno, bensì nell'interesse generale, visto e considerato che dal decreto – i cui effetti si estenderanno per sei mesi – dovrà scaturire quanto previsto dalle leggi a proposito della portualità italiana per una migliore gestione dei porti stessi.

Caro collega, sacche di quel socialismo reale che hanno perpetuato per troppo tempo, per troppi anni – tu sei più giovane di me, però te li dovresti ricordare –, in molti porti, anzi in quasi tutti i porti italiani, una burocrazia – la definisco così – stalinista molto negativa, fatto che è andato a discapito solamente...

EUGENIO DUCA. Mi sembrava che mancasse Stalin !

FRANCESCO MARENCO. ...dei comunisti.

EUGENIO DUCA. D'Alessandro era stalinista !

FRANCESCO MARENCO. D'Alessandro è uno che è diventato commissario anche sulla base di tante dichiarazioni positive espresse dalla CGIL, CISL e UIL...

A proposito di questo, volevo dire che sono finiti i tempi in cui Berta filava e la vostra Berta non fila più...

EUGENIO DUCA. Esatto. Fila quella di Poggiolini ! Quella ora cammina ! Quella di Craxi adesso cammina !

FRANCESCO MARENCO. ...tant'è vero che avete perso le ultime elezioni...

EUGENIO DUCA. Perché sono tutti stalinisti !

FRANCESCO MARENCO. Io a provocazione rispondo nel modo dovuto !

PRESIDENTE. Dal momento che parecchi colleghi hanno chiesto di parlare, per garantire a tutti di poter intervenire, vi pregherei di attenervi ai tempi previsti.

ANTONIO LIA. Signor presidente, dall'ultimo incontro del 21 giugno scorso, nel corso del quale il ministro ci ha presentato il suo progetto per i trasporti, ad oggi si sono verificati molti fatti. Ebbi modo di fare le mie valutazioni positive su quanto il ministro disse allora. In venti giorni, però, sono emerse alcune questioni che stanno cambiando l'azione che il ministro voleva realizzare.

Ho letto in un'intervista che il ministro intende rilanciare le Ferrovie del sud in quanto intende puntare ad un sistema di trasporti che unificherà il nord ed il sud dell'Europa e farà dell'Italia la cerniera del sistema attraverso il Mezzogiorno. Però, da quando ho letto l'intervista in cui venivano espressi questi concetti, non ho riscontrato un'azione conseguente. Il ministro ci ha dato assicurazioni circa la disponibilità finanziaria per quanto concerne le ferrovie in concessione. L'altro giorno ho ricevuto risposta a due interrogazioni nelle quali si dice che, a cinque anni di tempo dalla data di stipulazione del contratto, che risale al 24 novembre 1989, ad oggi ancora non sono iniziati i lavori di ammodernamento delle Ferrovie del sud-est. Questo ritardo mi preoccupa, così come mi preoccupa il fatto che si insista sempre di più sull'alta velocità. Si tratta di un sistema strabico perché va da Salerno al nord, non prendendo in considerazione il lato adriatico, che pure è una parte importante del paese.

L'integrazione del nord e del sud – come la descrive il ministro nell'intervista che ha rilasciato – è un'idea molto bella, però, una cosa sono le affermazioni del ministro, apprezzabili, altra cosa sono gli interventi effettivamente realizzati. Ho regalato al ministro una *brochure* contenente riproduzioni di dipinti dell'Ottocento dei porti della Puglia. Si tratta di nove bellissimi porti, perché i porti sono sempre stati fonte di ricchezza per la Puglia. Ebbene, dopo venti anni di lavoro abbiamo finalmente varato una legge di riforma portuale nella quale si tiene conto anche della Puglia, inserendo nella riforma portuale i porti di Brindisi, Bari e Taranto. Mi sembra giusto che sia finito un certo monopolio ! Oltretutto, se dobbiamo guardare, come dice il ministro, al Mezzogiorno che è orientato verso il canale di Suez, non ci sono porti più vicini al canale di quelli di Brindisi, Bari e Taranto. Eppure è di oggi un articolo, riportato su un giornale di Brindisi, nel quale si parla della delusione esistente tra gli operatori del settore in quanto sembra che l'attività portuale di Brindisi debba sparire, così come quella di Bari e Taranto.

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ti chiedo scusa, ma... ?

ANTONIO LIA. Vorrei capire se le notizie che i giornali riportano siano vere o false. Anche se si trattasse di notizie tendenziose, bisogna tener conto del fatto che creano non poca preoccupazione tra la gente.

Continuerò a far parte del Comitato ristretto sui porti, però vorrei che il ministro si impegnasse a fare in modo che il provvedimento in questione non venga né stravolto né modificato. Sarebbe ridicolo che ciò avvenisse ad ogni cambio di Governo. Ci sono voluti vent'anni per porre in essere tale provvedimento e ci vorranno altri venti anni per modificarlo. Se questa è la logica seguita, credo che l'Italia non entrerà mai nel sistema portuale mondiale.

Oltre a questo, volevo ricordare al ministro che per la Puglia non chiediamo la quadruplicazione dei binari, ma la realizzazione dell'elettrificazione della rete. Questa operazione è iniziata nel 1989 e, secondo quanto dicono i tecnici, forse si potrà vedere qualche risultato nel 1996, mentre del doppio binario sembra che non si parli proprio più (questo, almeno, è quanto hanno detto alcuni alti funzionari del ministero in un convegno tenutosi qualche giorno fa a Lecce).

Vorrei far riflettere i colleghi della Commissione sul fatto che forse laddove si parla del quarto, del quinto, del sesto binario si può aspettare ancora qualche tempo. Se infatti vogliamo integrare il sud con il resto d'Italia, dobbiamo metterlo in condizioni di entrare nel sistema dei trasporti.

Alla mia domanda se il trasporto su strada ferrata riuscirà a prevalere sul trasporto via gomma, il ministro ha risposto che è un obiettivo a cui tiene molto. In Puglia, però, ancora oggi continua a prevalere il trasporto via gomma. Vorrei perciò chiedere al ministro se tirerà le orecchie a Necci per fargli capire che certi affari devono cessare per poter recuperare l'uso della ferrovia, per non penalizzare ancora una volta la nostra regione.

LUIGI MURATORI. Signor ministro, voglio innanzitutto complimentarmi con lei, da una parte per l'azione svolta da quando si è insediato ad ora – che spero rappresenti solo l'inizio di una azione più incisiva e corposa –, dall'altra per il metodo, utilizzato finora, della consultazione con tutte le forze politiche presenti in quest'aula. La invito perciò a proseguire su questa strada.

Non le starò a chiedere se la TAV inizierà sul tratto Roma-Napoli, Milano-Genova o Milano-Torino: quello che mi auguro è che lei possa portare al più presto a compimento l'apertura dei cantieri e, per dare un segnale al paese, possa finalmente iniziare un'opera di cui si parla dal 1984. Vorrei però porle un quesito relativo alla privatizzazione della Società aeroporti di Roma di cui sentiamo parlare frequentemente. Le sarei grato se potesse darci un panorama del programma di privatizzazione degli aeroporti di Roma, relativamente ai quali si registrano situazioni censurate dalla Comunità europea, non ultima quella relativa alla società di *catering* che li gestiva, che ha fin qui operato in regime assolutamente monopolistico, in contrasto con la legislazione europea che impone un mercato di tipo concorrenziale.

La ringrazio ancora per il lavoro fin qui svolto e spero che questo stile e questo sistema di frequenti consultazioni con la Commissione proseguano nel tempo.

GIUSEPPE MARIA TAURINO. Nella sua relazione, signor ministro, tra le priorità da affrontare lei ha indicato il potenziamento dei valichi alpini per permettere ai nostri prodotti di raggiungere meglio i mercati del nord. Ma perché l'apertura di un nuovo valico e il notevole impegno finanziario richiesto abbiano un collegamento con il resto del paese, andranno progettati e realizzati in periferia interventi per l'intermodalità. Occorre cioè permettere ai prodotti agricoli ed industriali di prendere il treno. Se ciò non avverrà in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale, si realizzerà, come è successo in passato e come lei ha denunciato, un intervento geografico-settoriale, che impegna solo al nord risorse economiche che appartengono all'intero paese.

Il contesto europeo che lei ha disegnato comprende sicuramente i paesi del nord, ma non si può dimenticare che a medio termine i vantaggi economici maggiori si otterranno se si sarà presenti sui mercati

oggi poveri ma ad alto potenziale per i nostri movimenti di esportazione. Mi riferisco in primo luogo all'Albania, ma anche alla Grecia e a tutte le nazioni del medioriente. Questi mercati devono essere aggiunti a quelli del centro e dell'est europeo che lei ha individuato. Non bisogna dimenticare che la crisi del corridoio balcanico ha di fatto annullato il flusso di merci e persone in quell'area, determinando per il presente, e probabilmente per il prossimo futuro, un grosso *handicap* nel soddisfare le esigenze comunitarie di interscambio. Ciò comporterà uno spostamento massiccio di traffico in direzioni alternative, creando situazioni di oggettiva difficoltà soprattutto in quelle aree periferiche scarsamente dotate di infrastrutture come la mia regione, la Puglia.

Dalla sua relazione, signor ministro, sembra sia ben chiaro quali investimenti per i trasporti si intenda realizzare al nord, ma risultano solamente dichiarazioni di intenti i programmi di intervento per il sud. Oggi rivendicare funzionalità, efficienza e progettualità dei trasporti nel meridione non significa più chiedere interventi di tipo sociale, ma rappresenta una scelta di strategia economica a cui l'Italia tutta e la Comunità europea non possono rinunciare.

Lei ha fatto riferimento a Gioia Tauro, ma la nostra nazione è una penisola inserita nel Mediterraneo ed i punti di interscambio via mare possono essere tanti. Occorre partire dai porti già esistenti e procedere al loro attrezzamento in termini di infrastrutture di supporto, in modo che ogni approdo abbia una propria economicità e sia produttivo per l'area in cui è inserito.

Tornando al tema di fondo della sua audizione, alla necessità cioè di trasferire quote importanti di traffico dalla strada alle rotaie, nel progettare gli interventi sarebbe opportuno tener conto, oltre che dei traffici lungo le direttrici est-ovest, anche di quelli lungo le direttrici nord-sud. Pertanto, se nel meridione non è prevista l'alta velocità, si proceda almeno alla velocizzazione delle tratte, concludendo l'intervento di raddoppio dei binari da tempo programmato e le opere di elettrificazione.

Per fare un cenno alla mia regione, la Puglia, non riesco a comprendere le ragioni per cui le Ferrovie non intendono completare il raddoppio del binario tra Bari e Lecce. Questo mancato intervento produrrà il rallentamento del traffico sulla direttrice Bologna-Bari-Brindisi-Grecia, quando, invece, questa tratta è stata definita di interesse strategico per la Comunità europea (decisione del Consiglio della Comunità europea del 29 ottobre 1993 riguardante la realizzazione di una rete transeuropea di trasporto combinato).

Nella sua relazione, signor ministro, avendo lei dichiarato di voler affrontare le problematiche del trasporto in una logica non settoriale, mi sarei aspettato una dovizia di particolari relativamente agli interventi da fare al sud analoga ai dettagli progettuali esposti per il nord. Probabilmente il progetto globale è ancora a livello di bozza; sono perciò convinto che a lavori consolidati avremo una ripartizione delle risorse da destinare ai trasporti distribuita sul territorio nazionale, che tenga anche conto delle direttive della Comunità europea che, per taluni aspetti, ritengono la Puglia in posizione privilegiata per assicurare l'interscambio fra le nazioni.

MARIO CARUSO. Signor ministro, non voglio correre il rischio di svolgere una controrelazione, ma neppure di sottacere ciò che appare almeno evidente. Ho letto con attenzione la sua relazione, resa in occasione del nostro precedente incontro, e mi ha colpito la frase iniziale nella quale lei prospetta la cosiddetta « filosofia dei trasporti ». Lei ha parlato della necessità di riuscire ad avere trasporti efficaci, veloci ed efficienti, in una sola parola. Signor ministro, debbo dirle che per metà della Sicilia, e soprattutto per la provincia che rappresento, una frase come quella risulta del tutto fantasiosa, in quanto non si tratta di raddoppiare o di triplicare, ma almeno di realizzare ! Dalle nostre parti mancano, ad esempio, il binario e la tratta ferroviaria. Laddove esistono, tali strutture sono state abolite, non prima di avere esperito

però l'ultimo appalto per il rifacimento di alcuni pezzi ! Mi riferisco alla tratta ferroviaria Selinunte-Agrigento, che rappresenta l'unico mezzo ferroviario e forse addirittura l'unico mezzo esistente di collegamento abbastanza rapido tra la provincia di Trapani e quella di Agrigento. Dal punto di vista stradale le due province sono collegate soltanto con un viadotto che – guarda caso ! – viene interrotto soltanto in estate per collaudi e prove di carico, in modo tale che il turismo proveniente dalla parte orientale della Sicilia si fermi soltanto nella Valle dei Templi e soltanto al complesso turistico di Macaudo di Sciacca, non potendo così raggiungere il complesso archeologico di Selinunte.

Signor ministro, come potrà constatare da tali dati, in quelle zone siamo ancora al miraggio: altro che alta velocità, non vi è neppure la bassa; anzi, non vi è proprio la velocità né un collegamento ! Pensi che per andare da Marsala a Palermo – un tratto ferroviario di appena cento chilometri – ci vogliono quattro ore e per andare da Palermo a Messina ce ne vogliono sei ! Non vedo quindi per quale ragione, per esempio, il ponte o comunque il collegamento sullo stretto di Messina dovrebbe per questo solo motivo significare uno straripamento dal trasporto su gomma a quello ferroviario. Questo rappresenterebbe, casomai, un motivo di più per incentivare il trasporto su gomma.

Signor ministro, credo che a questo punto sarebbe il caso di pensare allo svolgimento di un sondaggio, per esempio da parte della *Demoskopea*, per chiedere cioè quale mezzo di trasporto preferirebbero i siciliani della parte ovest dell'isola, nel momento in cui *ipso facto* fosse in atto il ponte di Messina o comunque il collegamento. Io ritengo che aumenterebbe il trasporto su gomma.

Signor ministro, in Sicilia ciò che ci serve non sono certo le industrie, ma soprattutto i collegamenti ! La Sicilia deve e può diventare, grazie ad un sistema viario ferroviario, aeroportuale e marittimo, una piattaforma di interscambio tra l'Africa e la parte ovest dell'Asia; e certamente tra l'Italia ed il nord Europa. Se tutto ciò venisse collegato ad una segmentazione verticale della Sicilia in termini interportuali e alla possibilità che l'aeroporto di Trapani – su tale argomento ho presentato un'interrogazione, signor ministro – non fosse destinato, per così dire, soltanto all'addestramento dei gabbiani, che sono ospiti permanenti di quell'aeroporto, ma fosse veramente usato in quanto tale, avremmo l'opportunità – accoppiando tale progetto ad una zona franca e, magari, ad un porto franco – di non chiedere più nulla al nord e di non essere più messi nella condizione di chinare pietosamente la testa nell'attesa che ci elargiscano qualche elemosina. Evidentemente, ciò eliminerebbe la necessità di essere collegati all'Italia. Signor ministro, questo famoso collegamento tra Messina e Reggio Calabria darebbe forse la possibilità di avvicinare l'Italia alla Sicilia, ma non avvicinerebbe forse la Sicilia all'Italia ! Ciò può sembrare paradossale, ma assomiglia un po' a quell'invito a pranzo che la cicogna rivolse alla volpe, invitandola a mangiare in una bottiglia a collo lungo, che poi venne ricambiato dalla volpe, la quale invitò la cicogna a mangiare in un piatto ! Conclusione: tutti e due muoiono dalla fame, ma dal punto di vista del galateo sono perfettamente in regola !

Vorrei fare ora un appunto di carattere politico.

Signor ministro, devo dirle che personalmente non condivido la filosofia dei prepensionamenti e dei salvataggi a tutti i costi. Mi adeguo, perché comprendo che non è possibile lasciar morire di fame delle persone e che una soluzione deve essere trovata, ma il prepensionamento o il salvataggio a tutti i costi in effetti a che cosa assomiglia o con che cosa coincide ? Con il fatto che al salvataggio non corrisponde poi l'identificazione di chi ha provocato l'« affondamento » ! È invece necessario, caro signor ministro, che sia noi sia le generazioni che verranno sappiano chi sono stati i responsabili di tale « affondamento ». Vorrei dire alle tante persone – anche ai deputati – che strillano indignate, proclamandosi colpite dal fatto che si parli di « colpi di spugna », che questi ultimi li

stiamo già dando: non alla Tangentopoli, ma alla « affondopoli », alla « disastropoli ». Si danno colpi di spugna quando i signori che hanno amministrato alcuni enti, i boiardi di Stato, vengono trasferiti impunemente da un ente ad un altro, pur avendo affondato un primo, un secondo e un terzo ente! Si tratta di una vera catastrofe nazionale.

Signor ministro, è necessario che tali fatti siano conosciuti e risaputi, affinché queste persone vengano cancellate dall'anagrafe politica, economica e finanziaria della nazione. Signor ministro, dico questo perché siamo molti in quest'aula ad avere ancora sulla propria pelle i segni concreti delle minacce che ci venivano opposte nel momento in cui denunziavamo questi fatti, nelle apposite aule e nel momento opportuno.

PAOLO GALLETTI. Vorrei porre una brevissima domanda al ministro in relazione allo stato di attuazione dei progetti individuati con le leggi nn. 211 e 910. Nel decreto attualmente in discussione – che riguarda anche la questione dei parcheggi – è stata abolita la commissione di alta vigilanza e se ne è nominata una nuova. Non è però chiaro quale sia il termine entro il quale si giudicheranno i progetti presentati dagli enti locali, in particolare delle grandi aree metropolitane di tutto il paese, che aspettano da tempo questi interventi strutturali come interventi per cambiare radicalmente di segno i piani del traffico delle stesse aree metropolitane.

Signor ministro, nella sua risposta al mio intervento – che era di carattere generale – non sono stati chiariti i problemi relativi ai tempi ed ai fondi: è pertanto necessario un ragguaglio in proposito prima dell'esame della prossima legge finanziaria, ai fini della realizzazione delle opere necessarie nelle aree metropolitane.

ANTONELLO FONNESU. Signor presidente, signor ministro, sono l'unico parlamentare sardo e mi corre l'obbligo di parlare dei collegamenti da e per la Sardegna, che reputo sinceramente essere l'unica vera isola italiana.

La rivendicazione di base che i sardi avanzano è stata da troppo tempo quella della continuità territoriale, quanto meno in termini di garanzie di trasporto e di tariffe.

Non intendo tuttavia incentrare il mio intervento su tale questione, ma fare alcuni accenni alle soluzioni che potrebbero essere individuate in particolare per il trasporto dei passeggeri (si tratta di un trasporto costantemente insufficiente, come certamente le risulterà, signor ministro).

Vorrei distinguere due tipi di trasporto passeggeri. Il primo è quello via mare: occorrerebbe cercare di privilegiare e di intensificare le linee naturali di traffico. Ad esempio, poiché la tratta Genova-Cagliari non giova alla problematica dei collegamenti per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, occorrerebbe, invece, intensificare le linee naturali di traffico, vale a dire la Genova-Porto Torres e la Civitavecchia-Olbia. Tale obiettivo potrebbe essere conseguito soprattutto seguendo due metodologie: quella della velocizzazione del trasporto (rispetto alla quale si sta operando, ma che necessita comunque di un'intensificazione) e quella della frequenza dei collegamenti.

Signor ministro, lei saprà certamente che il sistema dei traghetti per la Sardegna funziona con una sosta nei porti che è perfettamente inutile. I traghetti, infatti, restano dodici ore fermi nei porti, provocando soprattutto l'occupazione delle banchine ed intasando la stessa funzionalità dei porti.

Mi risulta inoltre che gli equipaggi della Tirrenia potrebbero forse essere sufficienti per garantire anche un doppio collegamento – intendo riferirmi ad un traffico continuativo e senza soste – proprio perché in certi casi risultano essere di consistenza anche doppia rispetto a quelli dell'armatoria privata.

La seconda necessità, per quanto riguarda il collegamento passeggeri via mare, è quella della strutturazione dei porti. Mi auguro che venga presa in seria considerazione l'esigenza di rendere fruibile per il trasporto passeggeri anche lo

scalo industriale di Porto Torres che, come lei sa, non è mai stato utilizzato in modo davvero consistente per scopi industriali, mentre potrebbe essere egregiamente adibito a collegamento passeggeri: naturalmente il tutto richiede una riorganizzazione dei collegamenti interni nell'isola.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri via aerea, ritengo che occorra intanto prevedere una pari dignità fra i tre aeroporti sardi. Lei saprà certamente che gli aeroporti di Cagliari e di Olbia, per una serie di motivazioni, sono privilegiati rispetto a quello di Alghero, i problemi del quale necessitano di una soluzione. Mi riferisco anzitutto ad una regolare concessione ad una altrettanto regolare società di gestione, che è già costituita e che potrebbe preludere alla fine del monopolio ATI, con tutte le conseguenze che ne derivano.

La seconda esigenza degli aeroporti sardi, in particolare quello di Alghero, è relativa ad una più ampia rete di collegamenti diretti con gli aeroporti italiani. Negli ultimi sei mesi è stata decisa una ristrutturazione del sistema dei collegamenti, cercando di accentrare sull'aeroporto di Roma Fiumicino tutti i voli con l'isola. Si è creato un sistema di collegamento periferico che, partendo da quell'aeroporto, allunga notevolmente i tempi. Credo che questo aspetto vada rivisto, soprattutto se si vuole creare nell'aeroporto di Alghero – come si è ipotizzato – un centro di assistenza ai velivoli, che comporterebbe la possibilità di far funzionare collegamenti diretti anche con aeroporti di minore importanza, utilizzando tale occasione per effettuare l'assistenza tecnica.

L'ultima questione in materia di trasporto passeggeri via aerea è collegata all'opportunità di consentire, almeno per quanto riguarda il periodo estivo e per agevolare ulteriormente i flussi turistici, collegamenti internazionali diretti con alcuni aeroporti esteri, evitando che si debba per forza passare per Alghero e quindi per Milano o Roma.

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Se mi è consentito, vorrei fornire una risposta all'onorevole Duca non per quanto riguarda il merito ma sul metodo dei nostri rapporti.

Lei, onorevole Duca, si è lamentato – e dal suo punto di vista ciò mi sembra legittimo – delle scelte che ho compiuto per il porto di Ancona. È possibile che per il porto di questa città, per quello di Genova e per altri io abbia sbagliato; vorrei però dirle che non ha mai fatto parte della mia metodologia politica il muovermi in funzione del potere. Le darò in seguito le spiegazioni necessarie; vorrei però che lei riflettesse su un dato politico-giuridico: c'è una legge dello Stato che mi impone di operare i commissariamenti.

EUGENIO DUCA. Signor ministro, una legge le imponeva di fare le nomine delle autorità portuali; poi avete deciso di adottare un decreto in Consiglio dei ministri per non rispettare una legge. È una cosa ben diversa !

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* C'è una legge sostanziale – come dice la Costituzione – che mi obbliga a nominare dei commissari; pertanto, nell'ambito del mio potere discrezionale e operando delle valutazioni individuali – perché il potere-dovere è stato conferito al ministro dei trasporti – ho effettuato e quasi ultimato la nomina di tali commissari.

Posso aver sbagliato, ma la prego di credere che il mio comportamento si è sempre ispirato al principio di dare un servizio allo Stato e di nominare commissari che agevolassero il raggiungimento dello scopo prefissato dal decreto-legge, consistente nell'accelerare la trasformazione degli enti e delle compagnie portuali e di giungere, nel più breve tempo possibile – mi auguro entro settembre –, alla costituzione delle autorità di porto.

Le dico tutto ciò perché quando parliamo del merito possiamo affermare tutto quello che vogliamo, perché ogni idea è accettabile e legittima; per quanto riguarda il metodo, invece, la prego di

riflettere un po' di più. Nel toccare i comportamenti individuali le sarei grato se fosse più cauto e cercasse di farsi carico anche dei compiti che spettano alla controparte rispetto ad un provvedimento legislativo, quale è il decreto-legge, che impone alcuni obblighi.

EUGENIO DUCA. Signor ministro, lei ha parlato di interventi nelle zone più critiche: qual è la zona critica che ha individuato ? Quella in cui ci sono i bilanci in dissesto ? È così ?

PUBLIO FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Quando avrò ultimato i commissariamenti, le darò una risposta precisa.

Vorrei poi dire all'onorevole Lia che l'articolo apparso sulla stampa è frutto di pura invenzione. Il giornale, in buona fede, ha ritenuto che ci fosse stato un cambiamento da parte del ministro solo perché non ho provveduto ad effettuare il commissariamento nei porti di Bari e di Brindisi; ciò però dipende dal fatto che il capo di gabinetto mi ha fatto presente che, trattandosi di consorzi di diritto privato, non è nel potere del ministro nominare un commissario.

Non si tratta ancora di un parere definitivo; se così sarà, non potrò commissariare quei porti. Se invece si deciderà che si tratta di enti pubblicistici nei quali si può intervenire con il commissariamento, mi comporterò di conseguenza perché nulla è cambiato rispetto alla decisione di costituire anche a Bari ed a Brindisi delle *port-authority*.

ANTONIO LIA. La ringrazio.

PRESIDENTE. Ringrazio a mia volta tutti i colleghi che sono intervenuti ed il ministro Fiori, anche per la disponibilità a differire di due settimane lo svolgimento della sua replica. Nel frattempo il ministro ci farà pervenire le risposte scritte alle questioni sollevate quest'oggi, in modo che se ne possa tener conto nel dibattito che avverrà in sede di replica.

Avverto altresì che il testo delle risposte fornite per iscritto dal ministro Fiori ad alcuni dei colleghi intervenuti nella seduta del 21 giugno scorso verrà pubblicato in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 18,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Stenografia alle 22,15.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

(Testi di risposte fornite per iscritto dal ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Publio Fiori).

PAGINA BIANCA

ON. CASTELLI

QUESITO

Uso dei decreti legge
Maggiore chiarezza sul deficit di circa 16 mila mld del trasporto pubblico locale.
Quali infrastrutture si pensa di creare per Malpensa?
Come mai è stata data priorità al traforo del Fréjus e non a quello del Brennero?

RISPOSTA

L'uso del Decreto Legge, certamente che non condivido, spesso si rende necessario per poter dare risposte immediate ed urgenti a situazioni che negli ultimi tempi si sono abbastanza incancrenite.

Con l'avvio dell'attività parlamentare farò ogni sforzo per riportare alla normalità l'attività del Dicastero che presiedo. Infatti sono allo studio disposizioni di legge per regolamentare alcuni settori come il Trasporto Pubblico Locale, autotrasporto merci etc.

Le relazioni Nord-Sud come è stato possibile notare dalle evidenze che ho dato nelle diverse sedi, commissioni parlamentari, dibattiti devono essere migliorate e potenziate attraverso una velocizzazione del sistema ferroviario e del cabotaggio. Questo però non deve significare che dobbiamo trascurare l'obiettivo principale che è quello del collegamento con l'Europa. Come ormai è noto la saturazione di capacità degli attuali valichi, che compremette seriamente il nostro interscambio in Europa.

Per il trasporto pubblico locale, di cui si chiede contezza della formazione dei deficit consolidato del settore di 16.000 mila mld., Vi informo che esso aumenta con una progressione quasi geometrica per la difficoltà da parte degli Enti locali a fronteggiare gli oneri finanziari.

Ho chiesto di sviluppare un quadro disaggregato Regione per Regione evidenziando le cause che hanno generato i deficits delle singole aziende. Emerge che gran parte del dificit è stato accumulato dalle Grandi Aziende pubbliche soprattutto nelle aree del Mezzogiorno unitamente a quelle del Lazio.

Il dato è che l'80% circa del deficit concentrato in queste aree è dovuto soprattutto ad un rapporto squilibrato tra personale dipendente e mezzi disponibili. Queste aziende sono state concepite più come momento di occupazione che di servizi. Ho stimato che sono circa 20.000 gli addetti in esubero e che per il loro prepensionamento unitamente al risanamento occorrono circa 30.000 mld. E' mio impegno portare all'esame di questa Commissione le cause ed i provvedimenti operativi per poter avviare a soluzione questo annoso problema. I provvedimenti che fino ad oggi sono stati utilizzati e come ho già avuto modo di poterVi illustrare sono stati adottati in condizioni di emergenza e di sostegno all'economia.

Circa il progetto Malpensa, in parte finanziato dallea U.E., ho avuto modo di riferire nella relazione presentata in occasione della scorsa seduta del 21 u.s.

Circa il collegamento ferroviario con l'aeroporto si sottolinea che recentemente è stato assunto l'impegno di realizzare il collegamento entro i termini stabiliti dalla U.E. e che è stato adotatto un provvedimento ad hoc con cui sono state stanziate le risorse finanziarie nell'ordine di 450 mld.; il fabbisogno necessario per procedere quindi alla realizzazione delle opere con procedure snelle e nel rispetto della normativa comunitaria e della massima trasparenza.

I nuovi valichi ferroviari identificati dal Piano Generale dei Trasporti e dal Master Plan Comunitario sono :

- Brennero
- Fréjus
- Gottardo
- Sempione.

L'Asse Torino-Lione (Fréjus) e l'asse Verona-Modena (Brennero) rappresentano due itinerari fondamentali e sui quali esistono studi tecnico-economico finanziari.

La priorità per il Fréjus è determinato anche dalle scelte degli altri Paesi europei.

La realizzazione di un itinerario Sud Europeo Bordeaux-Barcellona-Manfredonia-Lione e Torino-Venezia-Trieste con proseguimento verso l'Est porrà il sistema ferroviario italiano in condizioni favorevoli per i prevedibili flussi Est-Ovest. Ciò anche per evitare che la rete italiana rimanga esclusa dalle "nuove" grandi vie di

comunicazioni internazionali.

Per il Brennero sulla linea attuale sono in corso notevoli lavori di potenziamento con la realizzazione di nuove gallerie a sogoma C. Recentemente è stato concluso lo studio di fattibilità che prevede la costruzione di una nuova linea Monaco-Verona.

ON. CAVERI

QUESITO

Perchè il settore del trasporto con fune-settore funiviario è sempre stato trascurato?
Smilitarizzazione del tratto ferroviario Aosta-Chivasso per migliorare il servizio. Come mai quando non c'è business la F.S. non interviene?
Proposta della Regione Valle d'Aosta di un tunnel tra Aosta e Martigny, ma c'è un grande disinteresse da parte del Ministero dei Trasporti.
Metropolitana alpina nella zona turistica di Cervinia.
Attenzione particolare verso gli aeroporti di terzo livello: stiamo aspettando le attrezzature per la radioassistenza.

RISPOSTA

Il settore del trasporto fune e funiviario riveste rilevanza soprattutto nelle zone montane e con finalità al miglioramento e potenziamento dei servizi di trasporto per il settore turistico. Queste modalità di trasporto anche se non trascurate dalle politiche regionali, molto spesso non risultano integrate con sistemi di trasporto di superficie terrestre tali da realizzare sistemi integrati di mobilità.

Nella politica dei trasposti del Paese e soprattutto in fase di aggiornamento del P.G.T. sarà dedicata una attenzione specifica a questi interventi che presentano un doppio vantaggio: essere poco costosi e di buon richiamo di capitale privato. Le competenze attuali nel settore del riordino dei trasporti sono espletate attraverso la M.C.T.C. per le sole questioni attinenti la sicurezza dell'esercizio ai sensi del D.P.R. 753/80.

Per la smilititarizzazione della linea Chivasso-Aosta c'è stato un incontro il 27 gennaio u.s. Ho preso atto della discussione delle risoluzioni (7-00200 e 7-00220 della IX Commissione della Camera) che si concluse con un impegno rivolto al Governo a non procedere al rinnovo della convenzione che permette l'affidamento delle linee al genio ferrovieri.

D'intesa con la F.S. ed il Ministero della Difesa sono state individuate alcune linee non solo in Piemonte, ma anche in Toscana ed Emilia Romagna come Ministero tutte le problematiche di natura

sociale ed economico-finanziaria per una adeguata risoluzione.

Per gli aeroporti di terzo livello, ritengo che sia necessario definire il ruolo e le funzioni di ciascuna struttura nell'ambito della politica aeroportuale e di trasporto aereo del nostro Paese, non trascurando di valutare il supporto che questi strutture possono dare anche al fine della protezione civile. In questo quadro stiamo definendo le priorità ed interventi per il funzionamento degli aeroporti.

In riferimento al traforo Aosta-Martigny, si chiarisce che l'infrastruttura in questione dovrebbe riguardare in dettaglio il raddoppio ed elettrificazione della linea Chivasso -Ivrea-Aosta e nuova linea Aosta-Martigny con relativa galleria di valico sotto il Gran S. Bernardo.

Questo asse figura sullo schema direttore delle linee e grande velocità della Comunità Europea, così come l'altro grande asse che serve il Piemonte, ossia la linea ad alta velocità Lione-Torino-Milano.

Gli interventi conducono ad un triplicamento della capcità di trasporto ferroviario tra il Piemonte e il Nord dell'Europa.

Si ritiene che i tre assi ferroviari del Moncenisio, del Sempione e del San Gottardo saranno in grado di assorbire tutta la domanda di trasporto prevista negli anni futuri.

RISPOSTA PER L'ON.LE CAVERI:TRAFORO AOSTA-MARTIGNY

In riferimento all'oggetto si chiarisce che l'infrastruttura in questione dovrebbe riguardare in dettaglio il raddoppio ed elettrificazione della linea Chivasso-Ivrea-Aosta e nuova linea Aosta-Martigny con relativa galleria di valico sotto il Gran S. Bernardo.
A tal proposito si evidenzia che proprio per migliorare i rapporti commerciali tra la Regione Piemonte , la Regione Valle d'Aosta e la Svizzera è stata costruita all'inizio di questo secolo, da parte dell'Italia e della Svizzera, la linea ferroviaria del Sempione e negli anni '60 il traforo stradale del Gran S. Bernardo e relativo collegamento per Aosta e Martigny.
Per migliorare la linea del Sempione sono previsti interventi sia da parte italiana che da parte svizzera.
Per la parte italiana, detti interventi, oltre al completamento dello Scalo di Domo II situato a Beura (vicino a Domodossola), consistono nell'elettrificazione della linea Novara-Domodossola e nell'adeguamento dell'intera linea del Sempione (da Novara a Brig) per i trasporti intermodali (adatta al passaggio si semi rimorchi dell' altezza allo spigolo di mt. 4 pari alla massima sagoma stradale consentita).
Da parte svizzera, tramite il traforo di base del Loetschberg e la nuova linea a grande velocità tra basilea e Berna, la linea del Sempione verrà messa in collegamento diretto con la rete ICE (Inter City Express) e quella intermodale tedesca.
Il tempo di percorso tra Torino e Basilea potrà così essere ridotto a 3 ore e mezzo mentre Francoforte potrà essere raggiunta sempre da Torino in meno di 6 ore.
Questo asse figura sullo schema direttore delle linee a grande velocità della Comunità Europea, così come l'altro grande asse che serve il Piemonte, ossia la linea ad alta velocità Lione-Torino-Milano.
Gli interventi menzionati conducono ad un triplicamento della capacità di trasporto ferroviario tra il Piemonte e il Nord dell'Europa.
Si ritiene che i tre assi ferroviari del Moncenisio, del Sempione e del San Gottardo saranno in grado di assorbire tutta la domanda di trasporto prevista negli anni futuri.
Inoltre le FS stanno approfondendo le tematiche relative alla previsione quantitativa dei flussi di traffico attraverso le Alpi, anche nell'ambito del CAR (Comiato delle Ferrovie Alpine) costituito per la promozione dei trasporti ferroviari attraverso le Alpi fra FS, SBB (ferrovie svizzere), OBB (ferrovie austriache), SNCF (ferrovie francesi) e DB (ferrovie tedesche), allo scopo di definire una strategia concordata relat. amente agli interventi da intraprendere.

ON. DEVECCHI

QUESITO

E' necessario far viaggiare i cittadini a 300 km/h? Sono veramente necessari urgenti investimenti sulla Milano-Napoli per recuperare solo mezz'ora?
Situazione del sistema idroviario padano-veneto.
Qual è la reale situazione di deficit del Trasporto pubblico locale?
Porto di Gioia Tauro : sì alla sua realizzazione ma con attente valutazioni e rispetto dell'ambiente.
Maggiore attenzione per gli impianti a fune.
Vi è la possibilità della realizzazione dello Stretto di Messina?

RISPOSTA

Le nuove linee ad alta velocità fortemente integrate con la rete ferroviaria esistente costituiranno un complessivo potenziamento.

In termini economici ci sarà la possibilità di razionalizzare la movimentazione sia passaggeri che merci, sulle linee tradizionali e la conseguente crescita dell'offerta con un correlato miglioramento del servizio.

L'Alta Velocità, insomma, proprio perchè configurata come un "sistema" realizzerà un "effetto rete" che diffonderà sensibili benefici al complesso dei servizi offerti.

Il potenziamento complessivo della rete ferroviaria, ad esempio sulla Roma-Napoli, porterà una crescita di offerta da 72 a 102 convogli giornalieri mentre sulla Milano-Bologna si passerà dagli attuali 74 ai futuri 126 treni/giorno.

Per quanto concerne l'asse Milano-Napoli, che rappresenta appena il 5% dell'estesa delle linee delle Ferrovie dello Stato, è opportuno ricordare che su di esso viene movimentato circa il 30% dell'intero traffico F.S. di passaggeri e circa il 20% dell'intero traffico merci.

Ciò comporta per le F.S. l'impossibilità, senza la realizzazione dell'intervento A.V., di poter implementare quote di traffico aggiuntive a causa dell'ormai raggiunto livello di saturazione sulla

linea storica, già oggi oltre i limiti massimi della potenzialità della stessa (circa 200 treni/g). Il mancato raddoppio della direttrice costituirebbe un freno non solo alla mobilità ferroviaria delle persone e delle merci, ma anche all'espansione economica del Paese ed all'auspicata integrazione del Mezzogiorno con la velocizzazione delle linee non esistendo, attesa l'ormai saturazione del corrispondente asse autostradale, soluzioni di trasporto alternative.

Come é noto, è stato approvato il tracciato relativo al sistema idroviario padano-veneto. La legge 380/90 non ha indicato i finanziamenti per la sua realizzazione limitandosi ad individuare alcuni fondi per interventi protuali a carattere di urgenza.

Al fine di poter realizzare interventi anche graduali, aventi però una propria funzionalità, stiamo lavorando sulla possibilità di fare ricorso ai pochi fondi attualmente disponibili per la redazione di progettazioni esecutive relative ad interventi capaci di dare piena funzionalità al sistema e definire costi e tempi di realizzazione certi.

Per quanto riguarda il deficit del T.P.L. ho già risposto all'On. Castelli.

Porto di Gioia Tauro: punto significativo di valorizzazione delle risorse spese dal Paese. Per Gioia Tauro c'è stata richiesta di concessione demaniale marittima per atto formale delle banchine commerciali ed aree retrostanti per realizzazione terminale per merci containerizzate "La Spezia Contanainer Terminal" S.p.A.

Con nota n. 5180799 del 12.4.1994 è stato partecipato il benestare di questo Ministero alla Capitaneria di Porto di Reggio Calabria ai fini del rilascio alla La Spezia Container Terminal S.p.A. di apposito atto di sottomissione ex art. 38 Cod. nav. inteso alla anticipata occupazione da parte della suddetta Società delle aree demaniali marittime e delle banchine del porto di Gioia Tauro interessate alla preventivata gestione di un terminal per merci containerizzate.

In questo senso è stato già avviato un corso di formazione per 260 addetti. L'obiettivo è quello di realizzare una politica congiunta Porto di Genova e Gioia Tauro con il potenziamento delle rispettive retroportualità in modo da puntare ad una concreta riorganizzazione e sviluppo del cabotaggio che per il trasporto merci rappresenta il naturale complemento alle politiche già avviate per il trasporto ferroviario per una diversione modale dalle strade agli altri modo di trasporto cioè ferrovie e mare per arrivare ad una forte integrazione di

sistemi.

Per quanto riguarda gli impianti a fune ho già risposto all'On. Caveri.

Per il ponte sullo Stretto di Messina, come ho avuto modo di affermare, si tratta di arrivare ad una decisione, una scelta a favore o contro il ponte va fatta ed al più presto!

Per l'importanza dell'opera e per le risorse che impegna ogni decisione investe il Governo ed il Parlamento. Ho sollecitato l'ENAS, F.S. e Ministero dell'Ambiente a dare al più presto i pareri di rispettiva competenza.

Non v'è dubbio che nel momento in cui si ritiene di approfondire sotto l'aspetto politico e finanziario l'argomento, raccogliendo anche alcune sollecitazioni pervenutemi dalla Commissione competente del Senato, il programma di interventi sarà portato all'esame del Parlamento.

ON. GALLETTI

QUESITO

Quali sono le risorse disponibili, i tempi di realizzazione e l'effettivo costo/benefici per la collettività in relazione al P.G.T.?
Necessità di un centro unico di spesa e di controllo.
Mobilità aree urbane e metropolitane.
Confronto Enti locali e A.V. :progetti non adeguati né alla realtà socioeconomica né a quella geografica.
Come si può indire la Conferenza di servizi senza disporre dei progetti concernenti i nodi delle città di Roma e di Napoli?
Discussione al Parlamento di tutta la situazione della rete ferroviaria e dell'esigenza di quadruplicare le linee, contratto di programma e di servizi e linee a scarso traffico.

RISPOSTA

Per il Piano Generale dei Trasporti, nella passata legislatura furono avviate le procedure sul piano amministrativo e trovato l'impegno di risorse per il 2° aggiornamento.

Una metodologia di intervento per lo sviluppo delle attività è già stata elaborata e gli uffici ne stanno valutando la rispondenza rispetto alle linee di politica dei trasporti che ho avuto modo di indicare. Sul piano tecnico dei costi/benefici per la collettività ritengo che un buon piano capace di definire in modo corretto e coerente delle scelte differenziate sul ruolo e sulle possibilità di sviluppo dei singoli settori di trasporto e di dare avvio, con adeguati strumenti tecnico-finanziari ed un riordino funzionale delle singole modalità penso rappresenta per la collettività vantaggi difficilmente stimabili.

Sul piano sociale e politico un buon Piano Generale di settore costituisce un progetto di riferimento sul quale misurare oltre che la politica nazionale di intervento anche quella locale per i raccordi che sarà in grado di creare.

Sul fondo unico di spesa e di controllo la linea politica espressa è chiara e decisa. La spesa complessiva è la seguente :

	Spesa corrente	Spesa e capitali	Totale
Trasporti eNav.	2745	2472	5217
Tesoro	15002	16938	31940
LL.PP.	87	245	332
Interno	0,05	0	0,05
Difesa	0	25	25
TOTALE	**17834**	**19680**	**37514**

Indubbiamente la costituzione del Fondo Unico rappresenta lo strumento per un riordino nel settore cui si deve accompagnare sul piano amministrativo la riforma del Ministero dei Trasporti.

Per le problematiche dei nodi ferroviari sulla tratta Roma-Napoli (A.V.) ho già avuto modo di rispondere all'On. Bolognesi.

Per la mobilità nell'area urbano metropolitane dove per anni si è continuato ad operare con il solo sistema di trasporto pubblico di superficie, occorre procedere con un adeguato supporto legislativo e finanziario agli investimenti in impianti fissi. Le leggi che sono state emanate negli anni scorsi per il potenziamento dei sistemi rapidi di massa hanno accumulato notevoli ritardi sul piano delle procedure e delle spese effettive per la realizzazione delle opere.

Con la Legge 910/86 si sono stanziati 5.000 mld. per l'ammodernamento e potenziamento delle ferrovie concesse, ma ancora risultano da spendere 3.500 mld. Stiamo per questo definendo le opere che possono essere immediatamente "cantierate" tenendo conto anche delle risorse disponibili con la legge 211 che riguardano sistemi ad impianti fissi nelle aree urbane.

Un punto che stiamo definendo è la verifica per procedere con commissione sia per l'esecuzione delle opere che della spesa per i due settori di intervento.

Per il contratto di programma e per gli investimenti da definire ho già dato risposta all'On. Boghetta.

All'atto della discussione del contratto di programma ritengo che il dibattito politico "naturalmente" si avvii a fare il punto anche sulla sistemazione complessiva delle F.S.

ON. LA SAPONARA

QUESITO

Notizie relative al Piano Delors.
I collegamenti europei non significano soltanto realizzazione della linea A. V. Torino-Lione.
Porto intermodale di Cagliari e la folle spesa sostenuta.

RISPOSTA

All'interno del libro bianco "Delors" viene evidenziato, tra l'altro, come uno dei cardini del programma per il rilancio degli investimenti sia il potenziamento delle infrastrutture nei seguenti settori :

- trasporti
- energia
- telecomunicazioni
- ambiente

Per quanto attiene al settore dei trasporti grande spazio occupa la realizzazione della rete europea ad Alta Velocità, come già delineato nel 1990 dal Consiglio dei Ministri dei Trasporti CEE che ha ritenuto la realizzazione di una Rete Europea ad Alta Velocità come un importante strumento di integrazione tra gli Stati membri.

La Rete Europea si sta già concretizzando in una zona rilevante del Continente Europeo che comprende la Francia Settentrionale, il Belgio, l'Olanda, la Germania Occidentale e l'Inghilterra Orientale. Il progetto, che prende il nome "PBKAL" (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London) è stato approvato nel 1989 dai Ministri dei Trasporti della Comunità e sta procedendo alacramente. A questa rete, che collega diversi Stati della Comunità, vanno aggiunte le varie tratte ad Alta Velocità già realizzate, o in corso di realizzazione, all'interno dei singoli Paesi, in particolare in Francia, in Germania e in Spagna. In tali Stati è già in esercizio una rete ad Alta Velocità che supera globalmente i 1.700 km ed entro il 1994 raggiungerà i 2.500 km.

In relazione alle nuove esigenze l'Italia deve provvedere : al potenziamento dell'asse Ovest/Est che attraversa la Pianura Padana ed

a quello del sistema a servizio degli assi Nord-Sud che insistono sul centro dell'arco alpino.

Solo in tal modo vengono assolte le funzioni di integrazione del sistema ferroviario italiano con il sistema europeo ad Alta Velocità, corrispondono al principio comunitario della garanzia del collegamento con le regioni periferiche, e di crescita infrastrutturale premessa per la crescita economica dei Paesi interessati.

Un nuovo asse Ovest-Est : (Lione) - Torino - Milano - Venezia - Trieste - (Lubiana), oltre a rispondere ad esigenze di mobilità della direttrice padana, si configura come infrastruttura fondamentale per un nuovo assetto a livello europeo dei collegamenti tra Est ed Ovest.

Senza questo asse, i traffici Ovest-Est europei si svolgerebbero a Nord delle Alpi, tagliando fuori da tale opportunità la parte meridionale dell'Europa. Tale evenienza farebbe accentuare la sua posizione geografica marginale, ne impedirebbe un più consistente sviluppo del trasporto su ferro e sarebbe pregiudizievole per un ulteriore crescita economica di tale zona se non a prezzo di forti incrementi dei traffici su strada con conseguenti maggiori costi ed inquinamenti ambientali.

L'asse Nord-Sud, attraverso la parte centrale della catena alpina, si svilupperà in territorio italiano a valle del sistema svizzero Gottardo/Lötschberg - Sempione. Al riguardo la Svizzera considera, al momento, prioritaria la costruzione di una nuova linea di valico attraverso il Gottardo, con apertura di cantieri entro il 1996. Per l'Italia si tratta di realizzare una nuova linea atta a consentire la prosecuzione verso sud dei traffici in arrivo dalla Svizzera e diretti sia su Milano che oltre. In quest'ultimo caso sono da prevedere appositi itinerari tangenziali al nodo da realizzare ex-novo e/o da potenziare.

I traffici ferroviari sugli assi Nord-Sud ed Est-Ovest si potranno giovare in futuro anche del "Nuovo Brennero" con la realizzazione di una galleria di base a servizio di un nuovo collegamento Monaco-Verona. Nel frattempo, sono in corso notevoli interventi per l'ammodernamento dell'attuale linea Innsbruck - Brennero - Verona sia in termini di incremento della potenzialità dell'asse (che verrà portata a circa 230 treni/giorno) che in termini di adeguamento al transito di rotabili in gallerie a gabarit C, che consentono di trasportare camion alti fino a 4 metri su carri ferroviari.

Ciò premesso, l'ordine di priorità dei potenziamenti, conseguente alle esigenze di pianificazione del trasporto (scontata

l'attuazione dell'ammodernamento della attuale linea Innsbruck - Verona nonchè la realizzazione dell'asse Torino - Venezia) è il seguente:

- nuova linea Torino-Lione ;
- nuova linea di adduzione al nuovo valico del Gottardo;
- nuova linea di valico del Brennero ;
- quadruplicamento A.V. Venezia - Trieste e nuova linea Trieste - Lubiana.

Con nota n. 5180415 del 29 marzo 1991 è stato partecipato alla Capitaneria di Porto di Cagliari il benestare di questo Ministero ai fini del rilascio del richiesto titolo concessorio al Consorzio per l'Area Industriale di Cagliari per l'affidamento in concessione della gestione e dell'esercizio del nuovo porto industriale e per containers di Cagliari.

Allo stato attuale l'atto di cui sopra non è stato ancora rilasciato in attesa della determinazione dei canoni inerenti l'utilizzazione delle aree demaniali marittime e degli specchi acquei interessati della concessione in argomento.

A tale riguardo è stata anche interessata l'Avvocatura Generale dello Stato con nota n. 5182982 del 17.12.1993 , da ultimo sollecitata con telex n. 5181050 del 28 aprile 1994, ai fini dell'individuazione dei criteri ai quali è da fare capo per la quantificazione dei canoni inerenti la prevista stipula.

ON. LIA

QUESITO

Elettrificazione della ferrovia Bari-Lecce e servizi sostitutivi (Società Sogin/Sita)
Questione interporti : quello più a Sud è a Napoli.
Interventi legge 910/86 e 211/92

RISPOSTA

Relativamente al raddoppio è stato recentemente attivato il tratto Bari Torre a Mare-Mola di Bari e sono in corso i lavori di completamento sul tratto Brindisi-Tuturano e si prevede il completamento entro il 1994.

Per il tratto Bari C.le-Bari Torre a Mare, attualmente in fase di avanzata progettazione, potrà tuttavia essere realizzata solamente se verrà assicurato il finanziamento delle opere necessarie allo spostamento alla stessa quota della futura linea F.S. anche di quella delle ferrovie in concessione Bari-Mungivacca nel tratto in parallelo.

Nella stesura del Contratto di Programma gli interventi di raddoppio dispongono di finanziamenti per 3065 miliardi.

Il 7 ottobre 1993, le Ferrovie dello Stato hanno acquisito per l'importo di L. 80 miliardi , il 55% della SOGIN, che, tra le altre, controlla il 100% della SITA e partecipa al 49% la Viaggi e Turismo Marozzi.

La SOGIN ha chiuso il bilancio consolidato 1993 con un utile netto di circa 15 miliardi di lire, a fronte di ricavi per circa 200 miliardi.

L'acquisizione da parte della SOGIN rientra nella strategia di sviluppo di un sistema di alleanze "a rete", che si integri pienamente con le F.S.

L'attuazione della L. 240/90 Capo I, riferita alla realizzazione di infrastrutture interportuali sono già avviati interventi con il concorso dello Stato per un volume di investimenti di 482 mld e sono : Orbassano, Rivalta, Scrivia, Segrate-Lacchiarella, Parma, Padova, Verona, Bologna, Livorno Guasticce, Marcianise-Nola.

Per quanto concerne lo schema di piano quinquennale, questo va inteso come un insieme di localizzazioni possibili, nell'ambito del quale individuare la rete logistica integrata e razionale da realizzare.

E' evidente come questa dovrà prevedere le realizzazioni di infrastrutture al Sud, a completamento della rete strategica in corrispondenza dei corridoi plurimodali.

Gli interventi di ammodernamento ex lege 910/86 sono già da tempo avviati mentre per quelli sui trasporti rapidi di massa (L.211/92) si è attualmente nella fase di valutazione delle domande per l'ammissione ai contributi.

Con riferimento, in particolare, agli interventi sulle Ferrovie del Sud Est si fa presente che sono attualmente in corso di esecuzione alcuni richiamati interventi relativi ad opere civili ed a rinnovo dell'armamento.

Sono in corso di esame alcune progettazioni esecutive, mentre le rimanenti progettazioni esecutive previste non sono state ancora presentate dal concessionario dei lavori che è stato ripetutamente sollecitato.

Allo stato attuale l'importo dei lavori già avviati o per i quali sono in corso di stipula i relativi contratti supera i 100 miliardi di lire in lavori.

ON. SANZA

QUESITO

Porto di Gioia Tauro: punto significativo per la valorizzazione delle risorse spese dal Paese per quella struttura
Interventi di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie Concesse.
Sollecitazioni dal mondo sindacale perchè venga rivisto il contratto di lavoro degli autoferrotranvieri.

RISPOSTA

Per quanto riguarda il Porto di Gioia Tauro ho già risposto, al riguardo, all'On. Devecchi.

Quanto alla rivisitazione degli interventi attualmente in corso di ammodernamento delle ferrovie concesse, si fa presente che detta rivisitazione è stata già in parte definita ma la sua attuazione è subordinata alla risoluzione delle problematiche connesse con l'ottenimento del finanziamento per la copertura degli oneri dovuti alla revisione prezzi contrattualmente prevista.

In tale eventualità sarà possibile eseguire tutti gli interventi previsti e non sarà quindi necessario rivisitare in senso riduttivo gli interventi medesimi. Inoltre si sta avviando un organico programma di interventi che punta a realizzare, utilizzando anche le risorse assegnate dalla legge 211 sistemi integrati per gli impianti fissi nelle grandi aree urbane.

L'obiettivo è poter realizzare sistemi integrati di trasporto esaltando al massimo la funzionalità delle singole opere.

Per quanto riguarda il contratto degli autoferrotramvieri , in data 3.6.1994 si sono riprese le trattative.

L'avvio delle trattative è avvenuto congiuntamente al Ministro del Lavoro e della Previdenza sociale con l'intesa di procedere ed avviare a soluzione tutte le problematiche che attualmente investono, anche per le incidenze che si hanno sulla finanza pubblica, il settore dei trasporti.

Sono state istituiti tre "tavoli tecnici" di confronto per :

- riordino del regime previdenziale degli autoferrotramvieri;
- riordino del C.C.N.L.;
- riordino , ai fini del risanamento e del rilancio del trasporto pubblico locale.

ON. SIDOTI

QUESITO

Perchè l'Alta velocità dovrebbe fermarsi a Napoli e non arrivare in Sicilia.?
Aeroporto di Catania
Nella relazione non c'è alcun cenno allo Stretto di Messina.

RISPOSTA

Per quanto riguarda il problema dell'A.V. che dovrebbe fermarsi a Napoli , ho già risposto all'On. Bolognesi.

In riferimento a richieste relative allo spostamento della linea ferroviaria Catania-Siracusa nel tratto che corre a ridosso dell'aeroporto Fontanarossa di Catania, anche recentemente tecnici delle F.S. hanno avuto un incontro con rappresentanti del Comune di Catania, e contatti, in via breve, con il personale tecnico dell'amministrazione aeroportuale. L'esame delle ipotesi progettuali prospettate da questi ultimi ha evidenziato che l'allungamento previsto di una pista aeroportuale incontra la linea ferroviaria Catania-Siracusa in corrispondenza degli impianti ferroviari di Catania Acquicella, per i quali esistono anche ipotesi di ampliamento. Inoltre, bisognerebbe intervenire anche in corrispondenza delle radici dei fasci di binari della vicina stazione di Catania Bicocca, con conseguente necessità di radicali interventi in corrispondenza di quest'ultima stazione ed in particolare di tutto l'importantissimo scalo merci.

L'intervento necessario per il prolungamento della pista, dunque, non comporterebbe la realizzazione di una semplice variante, ma impiegherebbe la dismissione degli impianti ferroviari esistenti e la conseguente necessità di ricostruzione previo reperimento di aree alternative per la loro ricollocazione e ampliamento.

I costi connessi con un'operazione di questo tipo risultano estremamente elevati, oltre 200 miliardi, per cui si ritiene economicamente poco proponibili le ipotesi di spostamento della linea ferroviaria come oggi prospettata e comunque sarebbe necessario reperire il finanziamento a carico dello Stato.

Per quanto concerne la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, ho già risposto all'On. De Vecchi.

ON. SPARACINO

QUESITO

Potenziamento progetto Leonardo su Roma considerato un progetto "a perdere" nel bilancio economico.
Come mai non si riesce a completare il raddoppio della linea Palermo-Messina che si ferma a Termini Imerese; da Termini Imerese verso Cefalù, verso Sant'Agata ?

RISPOSTA

Progetto Leonardo: l'interesse dell'Alitalia per la creazione a Malpensa di un polo aeroportuale internazionale ed intercontinentale non è di oggi, dal momento che la compagnia di bandiera già da tempo ha lamentato la lentezza con cui si procedeva nell'attuazione del progetto di Malpensa 2000.

Il progetto Leonardo è stato realizzato dall'Alitalia con l'intento di neutralizzare almeno in parte le fughe di traffico verso gli aeroporti del Nord Europa come compagnie concorrenti, favorite dalla mancanza di un hub a Malpensa e quindi in grado di offrire alternative alla clientela del Nord-Italia.

Col progetto Leonardo l'Alitalia si è proposta di offrire a detta clientela facilitazioni sia su Linate, come aeroporto di origine sia su Fiumicino, come aeroporto di transito verso destinazioni intercontinentali.

Il bilancio economico del progetto è da valutarsi in relazione al ruolo strategico che è in grado di esecitare unitamente al polo della Malpensa.

Relativamente ai lavori sulla linea Palermo - Messina si informa che è stato recentemente attivato il tratto a doppio binario S. Filippo - Terme Vigliatore (18 km) ed è in corso il raddoppio dei tratti Messina - Villafranca e Terme Vigliatore - Patti che si prevede di ultimare nel 1998.

Con il completamento dei tratti anzidetti, l'estesa raddoppiata si porterà a circa il 45% dell'intero percorso Palermo - Messina.

Per il completamento del raddoppio dell'intera linea occorrono

notevoli finanziamenti valutati nell'ambito della progettazione di massima già esistente.

Gli interventi sui due tratti citati, Messina - Villafranca e Terme Vigliatore - Patti, compresi nell'attuale Contratto di Programma, verrebbero finanziati anche dall'Unione Europea in ambito FERS .

Per l'ottenimento di detto cofinanziamento si ritiene determinare anche il sostegno in ogni sede, ed in particolare presso la Commissione dell'Unione Europea di Bruxelles, delle istituzioni regionali e locali nonchè delle forze politiche.