

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

(n. 7)

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 MARZO 1995

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

SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, PROFESSOR GIOVANNI CARAVALE, SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEI SETTORI DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione:		Caravale Giovanni, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i>	187, 195, 198, 200, 201
		Duca Eugenio (gruppo progressisti-federativo)	201
		Mammola Paolo (gruppo FLD)	201
		Miccichè Gianfranco (gruppo forza Italia) ..	200
Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	187	Muratori Luigi (gruppo forza Italia) ..	192, 193
	198, 201	Urso Adolfo (gruppo alleanza nazionale) ..	196
Becchetti Paolo (gruppo CCD)	194, 195		201
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	193	ALLEGATO	203

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,10.

Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione.

Ringrazio il ministro dei trasporti ed i sottosegretari presenti. Considero opportuno che innanzitutto il ministro risponda agli interrogativi posti nella seduta del 28 febbraio 1995, anche allo scopo di orientare un'eventuale successiva discussione o le eventuali ulteriori domande sulla base di una traccia già esistente.

Invito i colleghi a contenere la durata dei loro interventi, considerando che l'ordine del giorno della Commissione è particolarmente denso e che alla presente audizione seguirà quella del ministro delle poste.

Do quindi la parola al ministro Caravale.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Nell'accingersi a rispondere ad alcune delle domande rivoltemi nella seduta del 28 febbraio, intendo precisare che ciò mi consente anche di aggiungere qualche parola alla luce degli aggiornamenti e degli approfondimenti che nel frattempo sono stati effettuati.

Comincio dal contratto di programma, uno degli argomenti toccati negli interventi

degli onorevoli Micciché, Biricotti e Boghetta. Dopo un attento esame degli schemi di contratto di programma e di contratto di servizio, ribadisco che l'analisi che abbiamo effettuato conferma la necessità di introdurre, d'intesa con la società delle Ferrovie dello Stato, alcune modifiche ai contenuti degli schemi attuali. Si tratta di modifiche ed integrazioni rese indispensabili, a mio avviso, da una serie di elementi. Il primo è la forte incidenza dell'interesse pubblico in relazione allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Il secondo è la natura di servizio pubblico propria di aspetti essenziali del trasporto ferroviario. Il terzo è il raffronto con analoghe relazioni contrattuali adottate recentemente nel settore postale, in cui è stato sottoscritto dal ministero di vigilanza e dall'Ente poste un contratto di programma che contiene precise prescrizioni sullo svolgimento dei servizi istituzionali resi al pubblico.

Per quanto concerne, in particolare, lo schema del contratto di programma con le Ferrovie dello Stato, credo che questo schema andrebbe modificato anche attraverso l'introduzione di meccanismi di incentivazione. In primo luogo, come ho avuto modo di osservare nel mio intervento del 28 febbraio, dovrebbe essere aggiunta una norma specifica relativa alla vigilanza. Tale norma, pur conservando alla società per azioni l'ampia autonomia gestionale che è garantita dalla normativa comunitaria e da quella nazionale, dovrebbe introdurre un controllo successivo sui risultati, conseguiti nella gestione dell'infrastruttura, nei livelli di sicurezza e di innovazione tecnologica, nello sviluppo degli impianti e del materiale rotabile.

In secondo luogo, dovrebbero essere specificati gli indicatori concernenti l'economicità e l'efficienza della gestione e della realizzazione degli investimenti, nonché il grado di sicurezza e la qualità della circolazione con riferimento ai migliori livelli europei. Dovrebbe inoltre essere integrato l'articolo 8 dello schema di contratto in materia di ristrutturazione della società per azioni, con l'indicazione di criteri che consentano di valutare il grado di efficienza della gestione anche in relazione all'eventuale acquisizione di partecipazioni di controllo in società esterne, perché questa ipotesi è stata ventilata.

Andrebbe altresì avviata una procedura di fissazione dei parametri per determinare il canone d'uso dell'infrastruttura, in armonia con la normativa comunitaria.

Dovrebbero essere, infine, individuate tecniche di valutazione economica degli investimenti, anche in relazione ai rapporti tra redditività finanziaria e risultati economici aziendali.

Per quanto riguarda lo schema del contratto di servizio pubblico, esso dovrà essere integrato per assicurare il pieno rispetto delle norme contenute nel regolamento del Consiglio delle Comunità europee n. 1893 del 1991. A mio avviso, dovrebbero essere apportate, tra l'altro, le seguenti modifiche: in primo luogo, dovrebbero essere introdotti standard specifici di qualità e misure adeguate di tutela degli utenti, in armonia con la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 gennaio 1994 sui servizi pubblici; in secondo luogo, dovrebbero essere aggiunte disposizioni relative alla vigilanza del Ministero dei trasporti — anche qui solo successiva — individuando le sanzioni per i casi di inosservanza del contratto. I corrispettivi erogati dallo Stato dovrebbero avere carattere incentivante ed essere rapportati ai risultati conseguiti.

Per quanto concerne le eventuali sanzioni previste dai contratti (si tratta di uno dei temi sui quali si era concentrata l'attenzione di alcuni componenti la Commissione intervenuti in precedenza), sottolineo che il dibattito sui contratti incentivanti tra Stato e agenzie che forniscono

servizi si impernia proprio sulla definizione di meccanismi che prevedono incentivi e sanzioni. E ciò, si badi, non con intenti dirigistici ma, al contrario, per simulare i meccanismi di mercato (che possono provvedere nel mercato effettivo, sia pure in modo imperfetto, ad incentivi e sanzioni), in situazioni invece dove il mercato è poco presente.

Per quanto riguarda le strutture di vigilanza nelle ferrovie, nell'intento di consentire l'effettivo esercizio dei controlli che ho sommariamente indicato è indispensabile costituire presso il ministero un organo di vigilanza con il compito di valutare la congruità dei cospicui trasferimenti pubblici in relazione ai risultati conseguiti. Come ho già rilevato nella precedente seduta, questi trasferimenti sono di entità notevole (si tratta di circa 15 mila miliardi per anno).

Il problema della vigilanza trascende peraltro quello della corretta esecuzione dei contratti di programma e di servizio. È attualmente in discussione al Senato un disegno di legge, che pare destinato ad una rapida approvazione, sull'istituzione di autorità indipendenti di regolazione dei servizi pubblici. Questo disegno di legge, o meglio il concetto su cui esso è imperniato costituisce un modello che, traendo ispirazione dalla positiva esperienza britannica, affida ad organismi indipendenti dal Governo la regolazione e la vigilanza sulle *public utilities*. Ritengo che tale modello potrebbe ben funzionare anche nel nostro sistema, purché si evitino duplicazioni e sovrapposizioni delle competenze spettanti alle autorità indipendenti e ai ministri. Nel settore dei trasporti, al ministro ed al Governo potrebbero rimanere le potestà generali di programmazione e di definizione dei grandi investimenti, con i relativi controlli, mentre alla nuova autorità indipendente potrebbero essere attribuiti compiti di promozione della concorrenza e di vigilanza sulle tariffe e sulla qualità dei servizi.

Quanto all'alta velocità, uno dei temi toccati dagli interventi citati, sono in corso contatti con le Ferrovie dello Stato per rendere il dispositivo finanziario più tra-

sparente e più prossimo ad un reale *project financing* di livello europeo. I principali obiettivi possono essere così indicati: in primo luogo, i rapporti contrattuali con i *general contractors* per le linee di più imminente realizzazione e priorità (sostanzialmente la Milano-Napoli) devono essere conservati nella loro configurazione attuale, in modo da non determinare rallentamenti e rinvii. In secondo luogo, per quanto riguarda il futuro, è stata invece avviata una riflessione sull'emissione di obbligazioni garantite dallo Stato da parte della TAV SpA. Per conseguire l'obiettivo di contenere l'onere che ricadrà sullo Stato, sono allo studio possibili modifiche e semplificazioni tecniche. In terzo luogo, è anche in corso di esame un complesso di misure che contengano un aumento del capitale di rischio della TAV SpA, attualmente molto ridotto rispetto all'ammontare complessivo dell'investimento (si tratta di 100 miliardi su oltre 20 mila), attraverso meccanismi che comportino un coinvolgimento più diretto nella gestione dei servizi. Tale coinvolgimento, per le linee di meno imminente realizzazione, potrebbe divenire un reale *project financing* attraverso la partecipazione a quote di rischio attinenti all'infrastruttura. Si tratta di definire un modello lievemente modificato di quello che in Inghilterra è il BOT (*build operate transfer*).

Quanto all'aumento tariffario deliberato di recente, esso era stato già previsto nel contratto di servizio stipulato nel 1993; non abbiamo fatto altro che dare esecuzione ad un precedente accordo. Si tratta di un aumento molto modesto in termini reali, compreso tra l'uno e il due per cento, ma sostanzialmente più vicino all'uno per cento, data la situazione valutaria ed i suoi effetti. Le tariffe ferroviarie italiane — va ricordato — sono in media inferiori di un terzo rispetto a quelle di altri paesi europei come Francia, Inghilterra e Germania. In presenza di una pressione del debito come quella esistente nel nostro paese, un limitato aumento delle tariffe appare inevitabile.

Per ciò che concerne il trasporto pubblico locale, il Governo segue con partico-

lare attenzione i problemi legati alle prospettive della sua riforma. Gli impegni prioritari sono stati fissati nel protocollo del 9 marzo 1995, firmato presso la Presidenza del Consiglio tra Governo, associazioni dei datori di lavoro e organizzazioni sindacali dei lavoratori. Con il protocollo, richiamando il verbale d'intesa del 13 dicembre 1994, stipulato con il precedente Governo, l'attuale esecutivo si è impegnato: 1) a varare un decreto-legge per mantenere invariata l'aliquota contributiva del fondo di previdenza autoferrotramvieri, che presenta un elevato disavanzo rispetto al quale era stata avanzata l'ipotesi di un aumento dell'aliquota contributiva (l'impegno è quello di mantenerla invariata); 2) a presentare restanti norme in materia previdenziale per consentire il passaggio all'assicurazione generale obbligatoria; 3) a riprendere l'iniziativa per il riordino del trasporto pubblico locale mediante legge-quadro, sviluppando il confronto con le parti sociali; 4) ad adoperarsi per una rapida approvazione della legge di conversione del decreto-legge n. 28 del 1995.

Sui primi due punti sono in corso presso la Presidenza del Consiglio incontri con le parti sociali; quanto al terzo punto, relativo al riordino mediante legge-quadro, sta per essere definito il testo di riforma, sul quale sarà avviato un confronto tra le stesse parti sociali. I principi di fondo della riforma dovrebbero essere i seguenti: unificare allo stesso livello di governo le responsabilità di programmazione e quelle finanziarie; separare ruoli e compiti degli enti di governo e delle società di gestione; definire tra gli stessi nuovi rapporti, eventualmente attraverso l'adozione di contratti di servizio; studiare la creazione di un'autorità per il trasporto urbano nelle aree metropolitane.

Sull'ultimo punto, relativo all'approvazione della legge di conversione del decreto-legge n. 28, il Senato sta procedendo all'esame del testo già approvato dalla Camera dei deputati ed il Governo è impegnato perché il provvedimento venga rapidamente convertito in legge.

Quanto all'autotrasporto di merci per conto terzi, la vertenza degli autotrasportatori, definita con l'accordo sottoscritto il 17 marzo 1995 (in realtà era il 18, perché era di parecchio passata la mezzanotte) ha posto il Governo di fronte alla necessità di dare una risposta immediata e in larga misura obbligata, a causa degli impegni già sottoscritti dal precedente Governo, ai problemi di una categoria che ormai da anni è alla ricerca di un assetto efficiente in grado di competere sul piano europeo.

Onorando gli impegni del precedente Governo, con un decreto-legge in corso di pubblicazione, sono stati resi disponibili fondi accantonati nella legge finanziaria del 1995 per uno speciale credito di imposta relativo al secondo semestre del 1994. In sostanza, sono stati resi spendibili fondi già stanziati, e questo era uno dei punti dell'accordo stipulato tra il governo Berlusconi e le associazioni sindacali. Il Governo ha però puntualizzato che si tratta di un beneficio che non potrà essere rinnovato, anche per i vincoli comunitari ai regimi di aiuto alle imprese; infatti, per il 1995 non è previsto alcun credito di imposta.

Con misure di sostegno ad una categoria alle prese con una difficile fase di riorganizzazione e razionalizzazione, ho disposto invece un aumento delle « tariffe a forcella », in modo che quelle medie siano in linea con l'inflazione, consentendo nello stesso tempo un aggiustamento del rapporto costi-ricavi per le categorie. Inoltre, come ulteriore misura di sostegno, il Governo ha messo allo studio una speciale riduzione del 10 per cento del pedaggio autostradale notturno; ci siamo impegnati in questa direzione e la misura suddetta ha una sua razionalità, nel senso che tende a decongestionare il traffico diurno incentivando quello notturno.

Il Governo non ha ritenuto di reintrodurre — come richiesto pressantemente dagli autotrasportatori — il sistema di fatturazione IVA « in sospeso », che è stato concesso con il decreto-legge 7 settembre 1994 dal precedente esecutivo, ma poi non confermato all'atto della reiterazione dello stesso con il decreto-legge n. 48 del 1995

per un preciso dissenso emerso in sede parlamentare.

Il ministro delle finanze ha proposto — e la sua iniziativa è stata recepita nell'accordo — un particolare regime di decorrenza dell'obbligo di versamento dell'IVA, consentendo sostanzialmente un ritardo di cinque mesi; ci si augura che in questo lasso di tempo i pagamenti dei servizi prestatati possano essere stati effettuati agli autotrasportatori. Peraltro, tale misura vale come beneficio per gli autotrasportatori, senza penalizzare i committenti.

Ritengo che la mediazione del Governo nella vertenza degli autotrasportatori sia stata complessivamente equilibrata e tale da non pregiudicare la prospettiva, a mio avviso assolutamente necessaria per il futuro, di un diverso approccio ai problemi della categoria. Mi riferisco alla legge n. 68 del 1992, che con il medesimo decreto-legge viene prorogata di tre anni con un duplice scopo: in primo luogo, procedere ad una revisione sostanziale degli obiettivi, tenendo conto anche delle osservazioni dell'Unione europea; in secondo luogo, rendere spendibili i fondi ancora non utilizzati per fini di razionalizzazione del settore, che verranno specificati. A questo scopo viene costituita una commissione interministeriale, presieduta dal sottosegretario Puoti, con la partecipazione dei diversi dicasteri interessati e dei rappresentanti delle categorie, con lo scopo di dare definitiva attuazione a quella politica di modernizzazione del settore che da troppi anni trova un surrogato nella concessione di misure tampone, come appunto il credito di imposta.

Per quanto riguarda la Finmare, vorrei aggiungere poche considerazioni a quanto ho anticipato nell'audizione del 28 febbraio scorso. In primo luogo, in vista della presentazione del piano di riordino, il Governo sta acquisendo le valutazioni dei sindacati e dell'armamento privato, oltreché ovviamente dell'IRI e delle Ferrovie dello Stato per arrivare ad un piano che sia coerente con la razionalizzazione complessiva del settore, nel rispetto della normativa sulla concorrenza.

Per il settore del cabotaggio convenzionato, l'orientamento è di individuare strumenti che consentano di realizzare sinergie ed economie di gestione, riducendo così le esigenze di sovvenzionamento da parte dello Stato e garantendo tuttavia che i servizi seguitino ad essere offerti nel rispetto delle finalità pubbliche. Resta ferma l'esigenza di esplorare tutte le vie per giungere ad una effettiva — totale o parziale — privatizzazione del settore.

Sotto questo profilo sarà compiuta una scelta tra due ipotesi alternative, che sono allo studio, e che saranno sottoposte sollecitamente al concerto del Ministero del tesoro, nonché al vaglio delle Commissioni parlamentari competenti. La prima ipotesi è quella della cessione dell'intero comparto alle Ferrovie dello Stato; tale ipotesi presenta, accanto al vantaggio delle possibili sinergie ed economie di gestione, anche quello di consentire un afflusso di risorse finanziarie alla Finmare, risorse che appaiono indispensabili per il risanamento e la successiva privatizzazione del comparto merci internazionali. Si potrebbe utilizzare il ricavato della vendita di queste società per procedere al risanamento delle due principali società, che si occupano del trasporto merci internazionale, e procedere poi ad una loro privatizzazione.

La realizzazione di tale ipotesi è soggetta ad alcune condizioni; in primo luogo, la cessione del cabotaggio alle Ferrovie dello Stato si inquadra in un più ampio progetto di razionalizzazione delle partecipazioni pubbliche. È stato, infatti, firmato tra l'IRI e le Ferrovie dello Stato un protocollo di intesa che prevede la cessione incrociata di pacchetti azionari tra i due gruppi, e precisamente del cabotaggio Finmare alle Ferrovie e delle telecomunicazioni FS alla STET. A questo fine sono stati siglati, in data 2 dicembre 1994, due preliminari di vendita, la cui esecuzione è soggetta alla definizione dei prezzi di cessione (affidata a Mediobanca per il cabotaggio ed a Solomon & Brothers per le telecomunicazioni) ed alle autorizzazioni di legge, incluse quelle ai sensi della normativa antitrust.

Sebbene formalmente indipendenti, le due operazioni sono finanziariamente legate l'una all'altra, nel senso che i fondi necessari per l'acquisizione del cabotaggio da parte delle Ferrovie dello Stato dovranno provenire dalla cessione del settore telecomunicazioni. Ne segue che eventuali impedimenti all'attuazione di quest'ultima operazione saranno condizionanti per la realizzazione della prima.

In secondo luogo è da verificare la convenienza del passaggio per il settore pubblico nel suo complesso, vale a dire la possibilità che esso permetta consistenti riduzioni dei contributi pubblici al settore senza compromettere le finalità proprie del servizio pubblico.

La seconda ipotesi è quella di accorpare il comparto cabotaggio della Finmare e la divisione navigazione delle Ferrovie dello Stato in una società partecipata per un terzo dall'IRI, per un terzo dalle FS e per un terzo dai privati. Questa ipotesi potrebbe costituire un primo passo verso la privatizzazione del settore, che è indicato, da più parti, come l'obiettivo finale da perseguire. Tale ipotesi avrebbe inoltre il vantaggio di consentire l'afflusso di denaro fresco da parte di investitori privati e di porre il comparto pubblico in condizione di fruire delle capacità gestionali e progettuali della componente privata.

Per il settore trasporto merci di linea, come ho già detto nella precedente audizione, l'orientamento è di procedere ad una privatizzazione, previo risanamento delle imprese, e la loro fusione in un'unica società. Voglio sottolineare che negli ultimi anni, in tale settore, sono stati realizzati significativi miglioramenti di efficienza, e che il perdurare delle perdite è legato soprattutto ad oneri precedenti. Anche in considerazione di questa circostanza si può pensare che la privatizzazione delle società di linea costituisca un traguardo possibile in tempi relativamente ravvicinati.

In questo contesto l'apporto — stimato dell'ordine di 350 miliardi — che lo Stato sarà chiamato ad erogare direttamente, oppure per mezzo del ricavo derivante dalla cessione del cabotaggio, servirà so-

prattutto a ripristinare l'equilibrio finanziario delle società, essendo esclusa la necessità di effettuare consistenti investimenti in capitale reale.

Il Governo è consapevole che la fusione tra le società Italia e Lloyd triestino potrà aprire un contenzioso circa la città sede della nuova entità (Trieste o Genova) e determinerà un esubero del personale di terra; il Governo si impegna ad attuare scelte e a porre in essere ammortizzatori tali da minimizzare l'impatto sociale dell'operazione.

Per quanto riguarda l'Alitalia, grazie alla mediazione del ministro del lavoro e mia, la vertenza del personale di volo sembra rientrata nei binari di un confronto contrattuale, difficile ma non insolubile. Nel corso della mediazione condotta fino ad oggi, è stato sgombrato il campo da alcune questioni considerate pregiudiziali, come il superamento del ricorso da parte dell'Alitalia al *leasing* di aerei e di equipaggi della compagnia australiana Ansett (il cosiddetto *wet-lease*). Soprattutto, abbiamo ottenuto l'avvio di un confronto costruttivo tra la compagnia e i sindacati del personale di volo sugli obiettivi e sui tempi del risanamento economico dell'Alitalia; risanamento che a sua volta condiziona la ricapitalizzazione da parte dell'IRI.

Su questo punto, con il ministro del lavoro, abbiamo dichiarato che la ricapitalizzazione del gruppo sarà realizzata dall'IRI in coincidenza con il completamento del piano di risanamento 1994-1995. In sostanza, l'IRI procederà alla ricapitalizzazione nel momento in cui si raggiungerà il pareggio di bilancio, oppure quando si sarà prossimi a tale obiettivo. Riteniamo, infatti, che vi debba essere una sostanziale contestualità tra il conseguimento degli obiettivi di risanamento e la disponibilità delle risorse necessarie ad un rilancio del gruppo.

Restano aperte le questioni strettamente contrattuali e salariali poste dai piloti. Gli incontri in sede tecnica condotti con il ministro del lavoro hanno consentito di raggiungere alcuni risultati positivi. Esiste quindi una ragionevole base d'intesa. L'interesse del Governo in questa

vertenza — che ha natura contrattuale e riguarda innanzitutto le parti nella loro rispettiva autonomia — è essenzialmente quello di favorire il rilancio della compagnia di bandiera. Relazioni contrattuali stabili e pace sociale sono, come ho già detto, condizioni essenziali per il successo del programma di risanamento.

L'ultimo punto che desidero affrontare riguarda l'ANAV. Non vi sono particolari integrazioni a quanto ho illustrato nella precedente audizione, eccetto due dati informativi. Con la nomina dei direttori esecutivi e del comitato di consulenza, l'assetto dell'amministrazione straordinaria è pienamente ricostruito. Il generale Sicoli, attuale commissario straordinario, mi ha confermato che la continuità della gestione del servizio è pienamente garantita. Ho sollecitato il commissario straordinario a presentare, nel termine fissato nel decreto, la proposta di riforma dell'azienda, in modo da arrivare quanto prima ad un assetto stabile della stessa.

Infine, il commissario straordinario ed il direttore generale mi hanno altresì confermato che la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo è ripresa in un clima costruttivo. Ho rinnovato loro la mia intenzione di seguire personalmente e con grande attenzione una vicenda contrattuale che, per il particolare momento in cui cade, considero di decisiva importanza per l'assetto futuro dell'azienda.

LUIGI MURATORI. Signor presidente, non avevamo apprezzato il ritardo con il quale il ministro Caravale si era presentato per la prima volta alla Commissione trasporti, vale a dire il 28 febbraio, ad un mese e mezzo esatto dal giorno del giuramento. Non abbiamo neppure gradito la fretta che ha caratterizzato quel primo contatto; siamo spiacenti di ribadire che apprezziamo ancor meno i primi atti del Ministero dei trasporti. Adesso abbiamo capito il motivo per il quale il ministro non aveva fretta di venire in Commissione; le ambiguità e le incertezze nel programma del Governo in materia di trasporti, infatti, sono di difficile giustificazione. Nel settore delle ferrovie, per esem-

pio, è stato inserito all'ultimo momento un taglio ai finanziamenti pari a 160 miliardi (mi riferisco alla stangata votata la settimana scorsa da quella eterogenea maggioranza politica che comprende da un lato i nostalgici del post-fascismo e dall'altro un buon numero di deputati di rifondazione comunista). Ma quel taglio ci preoccupa soltanto in parte, dal momento che si riferisce al bilancio per il 1997. L'attuale Governo e l'insolita maggioranza tecnica voluti dal Capo dello Stato, a dispetto degli elettori, saranno costretti a chiudere il loro mandato molto prima, quando finalmente gli elettori potranno esprimere liberamente la propria opinione. Per inciso, ricordo che gli elettori ignorano persino i nomi degli attuali ministri perché non li hanno mai letti nelle liste elettorali (probabilmente un nome lo ricordano, quello del titolare del Ministero delle finanze, che non avevano votato nelle ultime elezioni).

Malgrado le promesse, inoltre, non abbiamo ancora visto il contratto di programma con le Ferrovie dello Stato, documento fondamentale per valutare fino in fondo l'orientamento del Governo. Abbiamo avuto solo scarse indicazioni o fotocopie, più o meno ufficiali, che circolano tra i colleghi, ma che non ci consentono di verificare con certezza assoluta se il Governo intenda muoversi lungo la direttrice sancita dal Parlamento, non solo in questa ma anche nelle precedenti legislature, che in parte è stata disattesa in passato ma che aveva trovato nel Governo Berlusconi conferme e precise scadenze applicative.

Il potenziamento della rete ferroviaria è indispensabile, è un obiettivo che non consente né tagli né ripensamenti, a meno che questo Governo non voglia tornare indietro di decenni e progettare un sistema di trasporto delle merci interamente basato su gomma. Tale politica, voluta tra gli anni cinquanta e settanta per sostenere l'industria automobilistica, si è rivelata erronea. Non vorremmo che ora, nel momento in cui uno dei principali azionisti della più grande industria automobilistica italiana è entrato nel Governo, si voglia danneggiare il progresso delle ferrovie ed ipotizzare, per sostenere il traffico delle

merci, un sistema autostradale allargato a dismisura (di questo evidente conflitto d'interessi certamente la stampa non parlerebbe). Ad ogni modo il prossimo Governo deve dare attuazione al vasto piano di rilancio dell'intera rete ferroviaria, di cui l'economia nazionale ha bisogno.

Vale anche la pena ricordare come il taglio dei 160 miliardi sia in contraddizione con il pensiero da lei illustrato, signor ministro. Registriamo con soddisfazione che almeno nelle dichiarazioni che ha reso davanti a questa Commissione lei ha preannunciato per l'aprile del duemila il completamento dei progetti di alta velocità ferroviaria già approvati e finanziati. È una data piuttosto lontana, anche se — ce ne rendiamo conto — è difficile ipotizzare tempi più ravvicinati, considerati i ritardi accumulati nel corso della precedente legislatura. Eppure uno sforzo di buona volontà dovrebbe essere compiuto perché il progetto possa essere completato almeno per il Natale del 1999, quanto il santo Padre aprirà solennemente l'Anno santo.

UGO BOGHETTA. C'è una relazione tra le ferrovie e l'Anno santo?

LUIGI MURATORI. È questo, infatti, un avvenimento di importanza planetaria che vedrà Roma al centro dell'attenzione. Occorre, pertanto, che i pellegrini ed i turisti che affluiranno in massa nel nostro paese trovino una rete di servizi di trasporto adeguata (non mi riferisco soltanto alle ferrovie, ma anche al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali di Roma e dell'intera penisola). Ma il trasporto ferroviario è di importanza capitale, perché ad esso sarà affidato il compito di rendere possibili i collegamenti tra Roma e gli altri mille centri di grande interesse turistico del nostro paese e far sì, perciò, che l'Anno santo si trasformi in una grande occasione per l'Italia. Le ferrovie dello Stato, però — avremmo voluto sentire qualche parola al riguardo dal ministro —, a Roma, sono chiamate a risolvere anche i problemi della mobilità urbana: al di là delle vane promesse dell'amministrazione

capitolina e di Rutelli, che in campagna elettorale prometteva che Roma avrebbe avuto l'anello ferroviario subito mentre adesso lo rinvia all'Anno santo, avremmo voluto ulteriore conferma al riguardo dal ministro. Non vorremmo, infatti, che trattandosi di problemi lontani, troppo lontani per un Governo di breve durata, si perdesero alcuni mesi.

Dal ministro non è venuta nessuna parola circa le intenzioni del Governo in merito alla privatizzazione della CIT, che è davvero necessaria e non rinviabile, ma che deve essere condotta con criteri di trasparenza, senza favorire alcun soggetto determinato.

Nel corso del suo intervento del 28 febbraio scorso, in questa Commissione, il ministro ha illustrato le strategie del Governo in materia di trasporto aereo e le sue intenzioni in tema di privatizzazione dei servizi aeroportuali, sulla vertenza del personale dell'Alitalia e sulla situazione dell'azienda autonoma di assistenza al volo. Debbo dire subito che, anche per quanto riguarda questo importante comparto del mondo trasportistico italiano, esistono incertezze ed ambiguità che ci lasciano perplessi. Dalle parole del ministro Caravale, abbiamo infatti appreso che, per quanto riguarda l'azienda di assistenza al volo, il Governo attende di conoscere le indicazioni che gli perverranno dal nuovo commissario, generale Sicoli, in materia di trasformazione dell'azienda.

Debbo dire che attendere le indicazioni dei tecnici è, nello stesso tempo, un segno di saggezza ed un pericoloso segnale sulla mancanza di una linea politica. Il ministro ci dice che è sua intenzione attendere anche le indicazioni che gli perverranno da proposte di legge di iniziativa parlamentare: dal canto nostro, posso assicurare che il gruppo di forza Italia non si tirerà indietro e presenterà al più presto un suo progetto autonomo, da confrontare con gli altri gruppi parlamentari. Riteniamo peraltro che la posizione di attesa del Governo e la sua eventuale neutralità in materia rischiano di compromettere un processo di trasformazione che è necessario ed urgente. Del pari insufficienti ci sono

parse le valutazioni del ministro sugli altri due citati problemi del trasporto aereo.

Infine, in questo mio breve intervento, voglio ricordare al ministro e a tutti voi che i problemi della Finmare, del suo piano di risanamento e della sua privatizzazione non potranno essere affrontati e risolti in sede tecnica, ma necessitano di scelte politiche precise, perché la diversificazione delle modalità di trasporto delle merci, di cui si parla da anni, non potrà avvenire senza il rilancio del trasporto marittimo nel suo insieme. Il piano Finmare non aveva trovato il consenso della Commissione, ed è grave che non sia stato ancora sostituito, sebbene i termini siano scaduti da tempo. In materia di trasporto marittimo, il ministro deve chiarirci altresì quali saranno le linee guida della vera riforma del sistema portuale italiano, dopo il sostanziale fallimento di quella soluzione consociativa votata in tutta fretta lo scorso anno. Né abbiamo sentito nulla di concreto a proposito delle zone franche portuali per il rilancio del cabotaggio.

Con preoccupazione ho constatato come nella relazione del ministro non vi sia il minimo riferimento al progetto dei porti turistici fatto proprio dall'ex ministro Fiori, che adesso sembra dimenticato da questo Governo. Gradirei che in una prossima audizione si chiarissero le intenzioni che il ministro ha su tale problema, perché il rilancio della portualità turistica è strettamente connesso con il rilancio del turismo, che rappresenta una delle voci cardine della nostra economia, specie per le regioni del Mezzogiorno, nelle quali rappresenta di fatto l'unica risorsa.

Ci rendiamo conto delle difficoltà di questo Governo che, ancorché appoggiato da una confusa maggioranza politica, nasce con una connotazione di natura tecnica. Ecco perché, più che rimarcare le carenze dell'esposizione del ministro, non possiamo che ribadire un concetto che deve essere chiaro per tutti: occorre un vero Governo politico e per questo diciamo « elezioni subito ».

PAOLO BECCHETTI. Signor ministro, desidero rivolgerle alcune richieste di in-

formazione e di precisazione. Nella sua esposizione, per quanto riguarda l'ANAV, ci ha riferito che sono stati finalmente nominati i componenti il comitato di consulenza: senza malizia, voglio farle osservare che tale comitato esisteva già, per cui sono stati sostituiti i suoi cinque componenti...

GIOVANNI CARAVALLE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Che scadevano...

PAOLO BECCHETTI. La richiesta che le rivolgo è anche in funzione del programma di ristrutturazione dell'ANAV, sul quale, stando alle notizie in mio possesso, si stavano impegnando i precedenti componenti il comitato di consulenza che, come sa, sono di elevato livello culturale (in particolare nel campo del diritto amministrativo) e assolutamente imparziali rispetto alle posizioni politiche, sia del precedente sia di questo Governo. Benché lei sostenga che la sostituzione è avvenuta a causa della scadenza, mi risulta che essa si sia verificata seguendo diversi criteri, sostanzialmente quelli dell'appartenenza. Mi domando, quindi, se i cinque nuovi nominati siano in grado di continuare il lavoro che, secondo quanto mi risulta, i precedenti componenti il comitato di consulenza avevano avviato molto bene.

Sempre con riferimento al programma di ristrutturazione dell'ANAV, vorrei sapere se sia stato studiato ed approfondito il problema, forse di medio termine, del ruolo del direttore generale, che mi sembra essere quasi « incastrato » fra i direttori esecutivi ed il commissario. Le chiedo, cioè, qual è la funzione dei direttori esecutivi, visto che esiste un direttore generale, perché vorrei capire meglio la struttura dell'attuale organigramma dell'ANAV.

Sempre con riferimento alla medesima azienda, desidero sottolineare che essa è oggetto, in questo periodo, di una autentica gragnuola di interrogazioni parlamentari, sulle quali, signor ministro, la invito a fare attenzione. Le ho lette personalmente tutte, perché ho sempre paura quando un unico soggetto si scatena nei confronti di un altro soggetto. All'improvviso, da un

giorno all'altro, con riferimento all'ANAV, sono state presentate numerosissime interrogazioni sulla gestione degli appalti e dei contratti, sulle trattative private, e così via: vi è qualcosa che non mi è chiaro, per cui la invito a vigilare sulla veridicità e sull'attendibilità di tali interrogazioni parlamentari.

Un secondo punto sul quale desidero chiederle informazioni — le assicuro, senza alcuna malizia — riguarda la cessione del cabotaggio della Finmare alle Ferrovie dello Stato. Mi sembra di aver colto — è evidentemente colpa mia, se non ho ben compreso — che vi è l'ipotesi di costituire, in prospettiva, una società mista tra Ferrovie dello Stato...

GIOVANNI CARAVALLE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sono soluzioni alternative.

PAOLO BECCHETTI. Quindi, o vi sarà la cessione alle Ferrovie dello Stato, oppure una società mista.

Per quanto riguarda le nomine relative alle *port authorities*, per le quali sarebbero pronte le terne, vorrei chiederle di assumersi il preciso impegno di sospendere le stesse fino al momento in cui saranno state svolte le elezioni regionali. Mi sembra, infatti, che i cessanti organismi regionali stiano già procedendo a fin troppe nomine, per cui sarebbe opportuno che, per le *port authorities*, il ministro procedesse alle nomine di intesa con le nuove giunte regionali, e non con le vecchie, ormai delegittimate. Si tratta di un dato oggettivo: mi sembra che in Italia, in questo momento, le regioni stiano nominando di tutto e riempiendo completamente i consigli di amministrazione di istituti autonomi case popolari, unità sanitarie locali, e così via. Vorrei dunque pregarla, signor ministro, di tener conto di questo dato di fatto. Va peraltro considerato che, per le giunte regionali, non vige l'istituto della *prorogatio*, per cui esse sono, in questo momento, completamente prive di poteri, compresi quelli di ordinaria amministrazione. Per tale ragione, ritengo che le nomine per le *port authorities* debbano avvenire d'intesa

tra il ministro e la regione soltanto dopo che siano stati eletti i nuovi consigli regionali e nominate le nuove giunte regionali. Credo che questo sia un punto estremamente qualificante; in merito le chiedo una risposta e, se possibile, un impegno preciso perché il concerto con un cadavere — le attuali giunte regionali non sono altro — mi sembra inopportuno.

L'ultima domanda riguarda la proliferazione di società immobiliari o di gestione del patrimonio delle Ferrovie dello Stato (Immobiliare 2000, 2001, 2002, 2003, Lazio 80, 90) che, se non sbaglio, stanno sorgendo come funghi. Ferma restando l'autonomia dell'Ente ferrovie, riconosciuta dalla legge italiana e dalla normativa comunitaria, ma considerato che comunque opera con il denaro che lo Stato eroga per gli aumenti di capitale periodici, vorrei sapere se lei, signor ministro, è a conoscenza non tanto degli scopi delle singole società, quanto del quadro complessivo in cui questa proliferazione si inserisce. Vorrei inoltre sapere se corrispondono al vero le numerose chiacchiere e le interrogazioni parlamentari presentate dal gruppo di alleanza nazionale nella persona del collega Marengo concernenti i componenti dei consigli di amministrazione e i compensi loro attribuiti.

ADOLFO URSO. Il ministro ha concluso il suo intervento parlando di « assetto ricostruito » per quanto riguarda l'ANAV. Temo che questa espressione si riallacci all'osservazione del collega Becchetti: vuol dire che si è ricostruito l'assetto di lottizzazione che in qualche modo era saltato e che le forze politiche che sorreggono l'attuale Governo ovviamente hanno l'obiettivo di ricostruire. In relazione a questo tipo di intervento, anch'io sono preoccupato: il Governo precedente, dovendo nominare un commissario, ha confermato quello che c'era; adesso, invece, si è scelto di nominarne uno nuovo. Credo comunque si tratti di scelte tecniche e non di ricostruzione di assetti.

A mio parere, sarebbe utile che un Governo di tregua o a termine non rimetta in discussione le regole dei diversi settori del

trasporto; è ovvio, infatti, che per un Governo di parentesi, destinato a durare pochi mesi — credo che anche le forze che lo sostengono siano d'accordo su questo —, è inopportuno riscrivere le regole in ogni campo, in tal modo, infatti, si otterrebbe soltanto l'effetto di provocare ritardi nell'elaborazione delle politiche dei trasporti. Avendo di fronte un Governo tecnico e a termine quale quello attuale, se è vero che le forze che lo sostengono vogliono arrivare in breve termine ad una soluzione elettorale, sarebbe opportuno stabilire una tregua anche per i trasporti. Non è opportuno, quindi, che si ricostruisca l'assetto precedente né, tantomeno, che si ridiscutano tutte le regole.

Per quanto riguarda l'alta velocità, il ministro ha affermato che la Milano-Napoli dovrebbe perdere l'attuale configurazione (in un primo momento si parlava solo di tratte intermedie, adesso si parla di tutta la linea). Certamente questa linea può essere interessante nella logica italiana, poiché attraversa l'intera penisola, però nella logica dei paesi europei — e credo che questo possa interessare i colleghi della lega — è la parte meno importante; secondo tale logica, infatti, la tratta più importante è la Torino-Milano-Venezia che arriva fino a Vienna. Essendo meridionale, personalmente sono più interessato alla tratta Milano-Napoli, questa però non ha senso se non si completa velocemente anche l'altra tratta. Per la restante parte si parla di rivedere il sistema delle obbligazioni garantite dallo Stato. Siamo d'accordo, ma invitiamo a fare attenzione perché rivedendo le regole ogni volta a seconda degli interessi, delle posizioni politiche o delle aspettative elettorali si finisce col non avere nessuna regola: ridiscutere le regole continuamente significa vivere in un sistema senza regole, nel quale chi vince può scriverne di nuove. Certamente, per esempio, a noi non piace il sistema del capitale di rischio così come è stato definito dai Governi precedenti, ma nonostante questo non ci siamo sognati, pur avendo la maggioranza politica, di fermare tutto o di rallentare questi processi.

Per quanto riguarda la commissione di vigilanza di cui lei ha parlato, signor ministro, mi sembrava che una commissione di questo genere fosse stata già istituita con decreto ministeriale dal suo predecessore. Vorrei sapere perché non si fa riferimento ad essa: si intende costituirne un'altra o è la stessa? D'altra parte, lei dispone di undici consiglieri economici — capisco che un governo tecnico ha bisogno di tanti altri tecnici — che potrebbero almeno informarla di queste cose.

Il ministro ha oggi integrato le sue considerazioni sul contratto di programma e di servizi delle Ferrovie dello Stato. Vorremmo sapere a cosa sono riferite queste osservazioni, poiché la Commissione non è a conoscenza dello schema di contratto già trasmesso da mesi dal precedente ministro al CIPE, che lo ha approvato. Ci sono quindi state illustrate le osservazioni ad un documento che non conosciamo. Dato che io non mi avvalgo di canali non istituzionali, di cui dispongono invece altri colleghi, non so a cosa siano riferite queste osservazioni. Ritengo che sarebbe istituzionalmente più corretto che il ministro trasmettesse alla Commissione lo schema di contratto approvato dal CIPE integrato dalle sue osservazioni, con le quali potremmo anche trovarci d'accordo. A questo punto la Commissione potrebbe esprimere il suo parere e il contratto di programma potrebbe essere stipulato.

Con riferimento al trasporto pubblico locale, siamo d'accordo innanzitutto sulla necessità di riordino del settore, poiché, avendo discusso recentemente alla Camera ed in questi giorni al Senato il decreto-legge che ripiana parzialmente il deficit delle aziende locali, ne conosciamo bene i problemi di fondo, sui quali la magistratura, non solo quella napoletana, sta cercando di fare luce. Ci sono cause di fondo che, se non rimosse, renderanno praticamente impossibile per lo Stato continuare a ripianare i deficit delle aziende locali, nelle quali sembra che esistano 20 mila addetti in esubero. Il problema occupazionale è certamente difficile da risolvere ma, se non verrà affrontato, sarà molto diffi-

cile sanare a valle quello che non si sana a monte.

Dopo aver lasciato approvare il risanamento delle aziende di trasporto locale, siamo contrari a continuare su questa strada e riteniamo necessario cambiare rotta. Ci dichiariamo perciò disponibili a partecipare alla predisposizione di un piano di riordino del settore.

Quanto all'autotrasporto merci ed al settore aeroportuale, ricordo che il Governo, nell'elaborare la manovra aggiuntiva approvata di recente dalla Camera, ha colpito soprattutto il settore dell'autotrasporto, innescando così una pericolosa spirale di scioperi, che poi fortunatamente è stata disinnescata. Sono intervenuto in Assemblea, insieme ad altri colleghi, chiedendo un intervento del Governo.

Il problema, che non riguarda soltanto la politica dei trasporti ma in generale la politica economica del Governo, sta nel fatto che, se con una mano si toglie e con l'altra si dà, si aumenta soltanto l'andamento inflattivo. Decidere un aumento del prezzo del gasolio, per poi concedere il *bonus*, ridurre il pedaggio autostradale e aumentare l'IVA, significa soltanto non dare sostanzialmente nulla agli autotrasportatori ed aumentare di fatto la spirale dell'inflazione.

Il collega Muratori ha posto un caso di conflitto di interessi ed effettivamente credo che nell'ambito del Ministero dei trasporti esista un conflitto nel settore dei trasporti. Infatti, pur ritenendo che il ministro sia in condizione di garantire l'autonomia della politica dei trasporti, non posso non evidenziare come un conflitto evidentissimo sia emerso, ad esempio, quando si è parlato di politica estera e di accordi con la Slovenia e la Croazia, quando cioè abbiamo dato via libera agli accordi; in quella circostanza non abbiamo avuto in cambio l'indennizzo dei beni dei nostri compatrioti esuli in Italia né un risarcimento morale, anche se abbiamo ottenuto uno sblocco relativamente ad alcune aziende italiane situate in quelle zone. Occorre fare particolare attenzione a questo aspetto perché la famiglia italiana che possiede la maggior parte delle società

editoriali escluse dalla *par condicio* è la stessa alla quale fa capo uno dei ministeri più importanti.

Il problema degli aeroporti riguarda l'ANAV e le società aeroportuali. Ho l'impressione che da qualche parte venga posto un freno alle privatizzazioni e ritengo perciò che anche in questo caso vada fatta la massima attenzione, soprattutto quando entrano in ballo società straniere. Non lo dico per malcelato sciovinismo, ma perché l'intervento da parte di operatori stranieri, nel momento in cui la diminuzione del potere di acquisto dalla lira nei confronti del marco è stimata da alcuni nel 10 e da altri nel 20 per cento, può far apparire le privatizzazioni come svendite; tale intervento può comunque essere considerato come un gioco per far alzare e precipitare la lira e per poi privatizzare. Questo problema riguarda soprattutto le telecomunicazioni, ma potrebbe interessare anche il settore dei trasporti.

Infine, vorrei chiedere al ministro che la fase di ricostruzione, che è a termine e che durerà pochi mesi, sia di tregua e non costituisca un tentativo di creare nuovamente quegli assetti politici ed economici che non torneranno più.

PRESIDENTE. Do la parola al ministro perché possa fornire una prima serie di risposte; se necessario, il resto della replica potrà essere rinviato ad altra seduta.

GIOVANNI CARVALE, Ministro dei trasporti e della navigazione. All'onorevole Muratori, che ringrazio, vorrei far presente che il Governo intende presentare alla Commissione entro la fine del mese il testo del contratto di programma. Poiché mi sono giunte sollecitazioni analoghe a quelle avanzate poc'anzi dall'onorevole Urso, mi sono inizialmente posto nell'ottica di presentare il testo precedente con l'aggiunta delle mie osservazioni. Sono stato tentato di procedere in questa direzione sia perché quel testo aveva già avuto una consistente vicenda, sia per ragioni di pigrizia, perché è molto più semplice prendere un testo preesistente, aggiungere qualche pagina di commento e presentarlo

alle Commissioni parlamentari. Non ho assunto al riguardo una decisione definitiva, ma sono un po' perplesso sulla ragionevolezza di presentare un testo che poi potrebbe essere in qualche modo contraddetto dalle mie osservazioni. La natura di questa presentazione si configurerebbe come una condivisione o come una formale trasmissione di un testo di cui non mi assumo alcuna responsabilità? Se è vera la seconda interpretazione, si potrebbe rilevare una mancanza di attenzione nei confronti delle Commissioni.

Comunque, quale che sia la scelta tra un testo preesistente con l'aggiunta di osservazioni e la predisposizione di un testo che sia organico rispetto a tali osservazioni, la presentazione avverrà entro la fine del mese corrente.

Quanto al rapporto tra strade e ferrovie, affrontato dall'onorevole Muratori e ripreso dall'onorevole Urso, devo dare atto a tutti i componenti del Governo, inclusi quelli che voi avete in mente, di essere stati assolutamente estranei e neutrali nella vicenda degli autotrasportatori: non c'è stato il benché minimo intervento, né diretto né indiretto.

Non è assolutamente nella nostra intenzione tornare indietro. Si può dire che navighiamo a vista e che cerchiamo soltanto di dare segnali di serietà che forse potranno essere recepiti da chi verrà dopo di noi. Mi riferisco all'introduzione di meccanismi che evitino quelle dispersioni — uso un termine volutamente soffice — di energie finanziarie che costituiscono uno dei mali della nostra epoca. In un settore così delicato e fondamentale per lo svolgimento della vita economica del paese e per le sue prospettive, proprio perché vogliamo creare nei trasporti nelle città e tra città e nei collegamenti internazionali un'alternativa consistente e reale al traffico individuale e considerando appunto il rischio di dispersioni di energie finanziarie, il tutto deve avvenire nella massima trasparenza e con il massimo rigore.

L'obiettivo è proprio quello di creare strumenti di controllo e di vigilanza. Tali strumenti, onorevole Urso, esistono; esiste cioè una commissione che tuttavia, per

manca di struttura burocratica e di mezzi di controllo, è praticamente inoperante. Pertanto il mio obiettivo (che potrebbe essere realizzato anche con un piccolissimo prelievo percentuale dai fondi del contratto di programma) è quello di costituire una struttura operante, con gli strumenti tecnici e con il personale necessari ad eseguire un effettivo controllo in questo settore che è così delicato e che credo stia ugualmente a cuore a lei e a me.

Sull'auspicio riguardante l'Anno santo, spero che sia possibile conseguire gli obiettivi con anticipo di qualche mese. Si tratta di un evento straordinario, per il quale sarebbe opportuno trovare il paese pronto a dare prova dei suoi aspetti migliori. Mi auguro che non sia necessario far ricorso ad uno dei regali simbolici che mi sono stati offerti in questo periodo, cioè una bacchetta magica. Ritengo che anche le Ferrovie dello Stato siano interessate ad accelerare i tempi, quindi auspico che ciò sia possibile.

Per quanto riguarda l'ANAV (rispondo così anche alle osservazioni dell'onorevole Urso), non appena insediato il Governo ci siamo trovati di fronte a due fatti importanti: la scadenza degli organismi di amministrazione straordinaria, che stava per verificarsi, e le dimissioni irrevocabili del generale Nardini, per una vicenda che tutti conosciamo, legata ad avvisi che gli erano stati notificati. Trattandosi di dimissioni realmente irrevocabili, ho rispettato la sensibilità del generale Nardini, il quale ha voluto mettersi in condizioni di difendersi con tranquillità da ogni accusa. In considerazione dell'imminente scadenza, senza pensare (vi prego di credermi, essendo io libero da vincoli e lacci di tipo elettorale) ad alcun tipo di lottizzazione o di collegamento con potenziali basi elettorali, ho proceduto al rinnovo non solo dell'amministratore straordinario, ma anche dei due organismi, il comitato di consulenza e i due direttori esecutivi. Ho effettuato un ampio giro di consultazioni per i due direttori esecutivi, ascoltando tutto il settore dell'aviazione civile, le scuole di alta ingegneria, la scuola aeronautica legata all'uni-

versità italiana. Attualmente il comitato consultivo è composto da un ex avvocato generale dello Stato e da quattro professori universitari in materie giuridiche ed economiche, persone di assoluto prestigio e non legate ad alcun orientamento politico specifico.

I compiti che nel decreto di nomina sono stati attribuiti a questo comitato, accanto a quello di svolgere la normale funzione di consulenza, sono quello di seguire la riforma di fondo del settore, quindi di aiutare nell'individuazione di soluzioni (attualmente sono sul terreno le due ipotesi di trasformazione in società per azioni e di trasformazione in ente pubblico economico), quello di seguire la stipulazione del nuovo contratto di lavoro — cosa importante, essendo questo già scaduto da parecchio tempo — e quello di seguire l'inserimento dell'Italia nel meccanismo dell'Eurocontrol, per il quale il nostro paese ha firmato un trattato internazionale che ora è in via di ratifica. Quando ho affermato che abbiamo completato la struttura mi riferivo all'assetto dell'amministrazione straordinaria, non ho detto che l'amministrazione era stata definita in via permanente. L'assetto dell'amministrazione straordinaria adesso è completato; auguriamoci che, nei limiti stabiliti dal decreto, sia poi possibile passare ad una gestione di tipo ordinario.

Ringrazio per l'invito a prestare grande attenzione ai contratti e agli appalti che l'ANAV deve stipulare.

In ordine alla cessione del cabotaggio alle FS, esistono due ipotesi alternative: la cessione pura e semplice del cabotaggio alle FS oppure la costituzione di una società partecipata per un terzo dalle FS, per un terzo dal settore cabotaggio e per un terzo da privati.

Per quanto riguarda la nomina delle autorità portuali e la richiesta di attendere le elezioni, che mi pare ragionevole in queste circostanze, devo tuttavia far notare che vi sono alcune autorità per le quali le regioni da tempo, quindi in una fase addirittura precedente alla fissazione della data delle elezioni, avevano fornito leterne; per queste ultime, mi pare che non

dovrebbero sorgere sospetti di tipo elettorale circa l'indicazione fornita dalle regioni.

Ringrazio per la segnalazione relativa alla proliferazione di società immobiliari e per l'invito ad esercitare una particolare vigilanza sulle nomine. Credo che questo sia un tema di grande importanza ed è uno degli scopi che mi propongo di raggiungere o che propongo venga raggiunto da chi mi seguirà con l'istituzione di un comitato, di un organismo di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato e su tutto l'universo delle società che fanno capo alle FS. Occorre altresì individuare meccanismi di controllo e vigilanza sulle nomine, perché non è possibile che esista esclusivamente il controllo successivo da parte della Corte dei conti, che interviene quando le cose sono state già fatte e quando eventuali misfatti sono stati già realizzati.

In merito all'autotrasporto merci, rilevo che il Governo ha dato esecuzione alla sostanza di un accordo stipulato tra il Governo Berlusconi ed i rappresentanti delle categorie. Per l'IVA non vi è stato alcun inasprimento; vi è stata semplicemente un'agevolazione nei tempi del pagamento. Nella stipula di questo accordo con gli autotrasportatori (ci tengo a dirlo, trattandosi di un aspetto non sufficientemente sottolineato) il Governo, credo per la prima volta, nel 1995 non ha concesso il *bonus* fiscale; ciò costituisce anche un merito delle associazioni degli autotrasportatori, che hanno condiviso tale impostazione. L'accordo è stato raggiunto su linee diverse. L'eventuale concessione di un *bonus* aggiuntivo, a compensazione di un tributo imposto, a torto o a ragione, nella manovra finanziaria, avrebbe costituito, come dicono le persone colte, un *vulnus* alla potestà tributaria dello Stato, perché con ugual diritto, le famiglie avrebbero potuto dire: « Ci fai pagare di più la benzina: dacci adesso un'esenzione fiscale corrispondente alla media dei nostri consumi ». Ciò è stato evitato ed è un merito — io credo — del Governo Dini aver raggiunto questo accordo senza toccare un punto così delicato.

GIANFRANCO MICCICHÈ. L'accordo era stato già fatto dal Governo Berlusconi. Era stato dato un ultimo *bonus* perché promesso dal Governo Ciampi.

GIOVANNI CARAVALLE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Onorevole Miccichè, questa sua affermazione è smentita dal fatto che gli autotrasportatori, a fronte dell'aumento di 80 lire del gasolio, che è avvenuto dopo l'accordo, ci hanno chiesto un ulteriore *bonus*.

GIANFRANCO MICCICHÈ. Di *bonus* non se ne sarebbero dati più. Dopodiché c'è stato l'aumento.

GIOVANNI CARAVALLE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non dicevo che il Governo Berlusconi avesse promesso nuovi *bonus*. Dico che fatto l'accordo, cui abbiamo dato esecuzione, è intervenuta la manovra, che ha comportato un aumento del prezzo del gasolio. Per compensare questo aumento, gli autotrasportatori hanno chiesto al Governo un ulteriore *bonus* fiscale. Ecco, questo *bonus* fiscale ulteriore non è stato dato, proprio per i motivi che indicavo poc'anzi. L'accordo è stato raggiunto su altri terreni. È un merito degli autotrasportatori averlo recepito, con una sensibilità che credo sia costata anche al loro interno, nei rapporti all'interno delle singole categorie. È un merito degli autotrasportatori aver rispettato questa posizione del Governo e perseguito l'accordo su terreni diversi, quelli della ricerca di una soluzione ai problemi di fondo del settore (così come era indicato nell'accordo stipulato dal Governo Berlusconi) delle piccole agevolazioni sui pedaggi autostradali notturni e del differimento del pagamento dell'IVA. L'agevolazione sui pedaggi è un'azione che consente una razionalizzazione, un decongestionamento del traffico diurno.

Per quanto riguarda infine la questione degli aeroporti, il Governo aveva semplicemente manifestato alcune perplessità riguardo alla norma che prevedeva d'imperio la partecipazione minoritaria degli enti pubblici. Ci siamo orientati ad una riflessione maggiore per non vincolarci a questa

norma, che ci pareva fosse inappropriata in relazione a vari casi. Quindi, stiamo riesaminando la materia con un atteggiamento direi più pragmatico, senza dire che la partecipazione pubblica deve essere maggioritaria o minoritaria, ma valutando caso per caso quali siano le condizioni che si determinano nelle singole situazioni.

ADOLFO URSO. Il CIPE è già stato convocato per il contratto?

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sarà convocato appena esso sarà pronto.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro, al quale chiediamo la disponibilità a tornare in Commissione, anche perché molti altri colleghi avevano chiesto di intervenire.

EUGENIO DUCA. Signor ministro, se ci fossero domande precise da porre rispetto alla sua audizione e se queste le venissero inviate per iscritto, lei sarebbe disponibile a rispondere?

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. È un'ottima idea.

PRESIDENTE. Benissimo. Pertanto, tutti i colleghi che volessero porre domande per iscritto, potranno inviarle al ministro, naturalmente prima della prossima audizione.

PAOLO MAMMOLA. Presidente, le chiederei di autorizzare la pubblicazione dell'intervento che avevo preparato in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Mammola.

Ringrazio nuovamente il ministro e i sottosegretari per essere intervenuti all'odierna audizione.

La seduta termina alle 12,35.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 18,35.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

(Intervento dell'onorevole Paolo Mammola)

PAGINA BIANCA

PAOLO MAMMOLA. Intervengo brevemente e su pochi fra i punti toccati nella relazione del ministro Caravale e dai colleghi che hanno parlato prima di me. Lascio perciò ad altri il compito di mettere in evidenza le contraddizioni tra l'azione di un Governo, che è tecnico e quindi provvisorio, ed i programmi, che sembrano invece spaziare come se questo Esecutivo avesse davanti a sé un'intera legislatura. Del resto, questa contraddizione fra ambizioni programmatiche e tempi disponibili l'avevamo notata già nel gennaio scorso durante il dibattito sulla fiducia al Governo.

Qui mi preme soltanto chiarirmi le idee sulle reali intenzioni del Governo in materia di rilancio del sistema ferroviario italiano. È un argomento che è stato affrontato più volte in questo Parlamento, molto prima che noi entrassimo in politica; è un tema antico, quindi, dalle molte sfaccettature, ma che è rimasto tuttora irrisolto per la scarsa determinazione da parte dei ministri che si sono succeduti nell'affrontare i reali nodi legati al settore del trasporto su ferro.

Se rileggiamo gli atti parlamentari scopriamo che, sia dalla prima elaborazione del piano generale trasporti che nel corso dei dibattiti che si sono susseguiti in questa Commissione, ma anche in Assemblea, dopo la IX legislatura, emergeva chiara ed indifferibile l'idea che lo squilibrio che esiste nel trasporto delle merci e delle persone nel nostro paese può essere annullato soltanto attraverso una radicale trasformazione della nostra rete ferroviaria. Ma direi che vi è qualcosa di più che è emerso nel corso di questi ultimi anni e che qui voglio riaffermare con forza, ossia che non potremo entrare a pieno titolo nell'Europa continentale se le nostre infrastrutture ferroviarie non saranno in linea, per efficienza e potenzialità, con quelle degli altri *partners* comunitari. È un punto questo su cui siamo pressoché tutti d'accordo; non esistono contrasti politici apparenti.

Eppure, malgrado questa convergenza di idee, malgrado la prevalenza della gomma nel settore trasporto sia deprecata, osteggiata, considerata inquinante dalla totalità di coloro che si occupano del problema, le nostre ferrovie non riescono a decollare. Non appena l'Italia si ferma per una protesta degli autotrasportatori, quando si fanno i conti dell'altissimo costo energetico che dobbiamo pagare a causa della struttura dei nostri trasporti, tutti invocano treni più efficienti, nel trasporto locale ed in quello per le grandi distanze; ma al momento di passare dalla teoria ai fatti, cominciano i distinguo, le recriminazioni, le diversificazioni degli obiettivi, i sospetti sui mezzi ed il rilancio delle ferrovie è stato così sempre rinviato nel tempo.

Adesso, non è più possibile consentire ulteriori rinvii; il problema deve essere risolto globalmente, perché non si può ipotizzare un sistema di trasporto ferroviario locale efficiente se non si realizza una rete autonoma di grandi comunicazioni, come non è ipotizzabile il rilancio del trasporto delle merci se poi i vagoni ferroviari restano fermi per giorni negli scali di smistamento, non trovando spazio nelle reti intasate dal traffico passeggeri.

La via indicata per realizzare la tanto attesa riforma è quella che è stata intrapresa, con il grande progetto che interesserà l'Italia da nord a sud; un grande progetto che però va completato nei punti essenziali, proprio perché non possiamo più ragionare in termini nazionalistici ed il nostro obiettivo non deve essere soltanto quello di avvicinare Milano a Napoli o Venezia a Torino, ma dobbiamo ragionare con una visione più ampia e convincerci che non esiste integrazione europea se questa è sganciata dal mondo dei trasporti.

L'attuale Governo vuole affrontare il problema con questa ampia visione delle cose? Temiamo proprio di no.

Il ministro ci ha fornito assicurazioni sulle varie fasi dell'attuazione del progetto dell'Alta velocità per quanto riguarda il collegamento Milano-Napoli, ma non ha speso una parola per l'altro grande collegamento previsto dal progetto iniziale, ossia la Torino-Venezia. Crediamo di capire che ancor più lontano nei programmi dell'attuale Governo sia l'altro progetto, la linea Milano-Genova, che è essenziale per creare uno spazio davvero competitivo alle spalle del porto ligure, collegandolo al resto dell'Europa. Preoccupante è il silenzio — il ministro Caravale non ha speso una parola al riguardo — circa il potenziamento, il quadruplicamento veloce delle linee che debbono allacciare l'Italia all'Europa. Mi riferisco in particolare alla Torino-Lione-Parigi ed al valico del Brennero che, per il tratto italiano, costituisce l'elemento di giuntura essenziale per far entrare l'Italia nell'ampia rete ferroviaria veloce dell'intero continente.

È una omissione che evidenzia una sorta di riserva mentale, un particolare atteggiamento politico, confermato anche da taluni atti concreti del Governo (come il taglio di 160 miliardi che è stato inserito *in extremis* alla recente manovra). Non sappiamo se siano i costi dell'impresa a spaventare il Governo o se invece le perplessità e le esitazioni debbano essere attribuite alla volontà di ritardare un progetto che, sia pure con diverse sfumature, non trova d'accordo le sinistre.

Il fatto è che se davvero vogliamo ottenere lo scopo e rilanciare il treno, non possiamo fare altro che adeguare la nostra rete ferroviaria ai tempi ed al progresso. E colgo l'occasione per rammentare agli ambientalisti, che in qualche modo sono fra i più severi critici del progetto AV e che non apprezzano i progetti di ampliamento del piano, che non si può tuonare contro l'uso smodato delle auto e dei camion se poi si impedisce al treno di progredire. Ricordo inoltre che liberare i grandi nodi urbani dal traffico ferroviario a lunga distanza è il metodo migliore per ridurre il traffico di auto ai margini ed al centro degli agglomerati urbani.

Tornando al Governo, vorrei capire meglio quali siano le intenzioni del ministro circa le modifiche da apportare al progetto finanziario per l'Alta velocità. Non vorremmo infatti che queste modifiche si trasformassero poi in ritardi e quindi in ulteriori costi per la collettività

in generale e per le imprese in particolare. Vi è un costo economico che deriva dalle spese per la costruzione delle infrastrutture, ma vi è un costo economico per la collettività che deriva dai ritardi nel settore trasporti, che non sono più tollerabili da una società che si definisce industriale. E vi è anche un costo economico che spesso viene dimenticato, quello che deve subire la nostra industria ferroviaria, di alto livello tecnologico, ma che trova difficilmente spazi all'estero perché non può dimostrare che i suoi prodotti più avanzati vengono comunemente usati dalle ferrovie di casa nostra.

Della necessità di evitare i ritardi mi auguro che Governo, forze politiche ed enti locali si rendano conto nelle fasi delle conferenze dei servizi, strumento essenziale per dirimere i contrasti in sede locale e strumento tanto più efficiente quanto più rapido nelle decisioni.