

con l'elmetto, con dei cuscini per premunirsi in caso di eventuali incidenti. Roba da pazzi! Solo in Italia accadono queste cose: « pendolini » che si fermano in mezzo ai campi (come è avvenuto due mesi fa), costringendo i passeggeri a rimanere chiusi nei vagoni per ore, senza che venisse loro detto nulla circa i motivi del guasto di turno. Tutti i giorni ne capitano di tutti i colori! Penso anche agli episodi non ripresi dalla stampa e dai telegiornali, perché ovviamente voi glielo proibite.

Signor ministro, penso che l'accoppiata « Burlando-Cimoli » sia alquanto discussa, alquanto strana, direi un'accoppiata iellata, al punto tale che — io non sono superstizioso e non me ne frega niente se un gatto nero attraversa la strada o la croce rossa e tutte le stupidaggini di questo genere — io comincio a pensare che lei « mena gramo », signor ministro. Lei è una persona che « mena gramo », è una persona iellata: da quando lei è ministro ne sono capitate di tutti i colori! Le Ferrovie dello Stato tutti i giorni registrano un incidente. È una cosa incredibile! Una persona comune, una persona normale... Signor ministro, sto parlando con lei! Dicevo che una persona normale, con un minimo di dignità, rassegnerebbe le proprie dimissioni! È stato richiesto da più parti in questo Parlamento, ma lei giustamente dirà « me ne fotto, me ne frego, io sto seduto sulla mia poltrona »...

PRESIDENTE. Onorevole Rizzi...

CESARE RIZZI. Faccia pure come crede, signor ministro!

PRESIDENTE. Onorevole Rizzi, le risulta molto difficile usare un linguaggio minimamente più educato?

CESARE RIZZI. È meglio usare un linguaggio del genere piuttosto che fare quello che fanno i ministri!

Signor ministro, chiedere le dimissioni è il minimo che possiamo fare nei suoi confronti. L'amministratore delegato qual-

che settimana fa ha più volte dichiarato nel corso di diversi telegiornali che si è ridotto lo stipendio. Certo che togliere da uno stipendio di un miliardo cinquanta o cento milioni non è la stessa cosa che ridurre di centomila lire lo stipendio al povero disgraziato lavoratore che guadagna un milione al mese! Che Cimoli riduca il suo mandato, che rimandi il suo mandato, che dia le dimissioni! Mi rivolgo all'amministratore delegato e a lei, signor ministro, perché ne avete combinate di tutti i colori! Lo ripeto: siete due persone iellate, menate gramo tutte e due, andatevene a casa!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tuccillo.

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, c'era il rischio questa mattina che prevalesse una legittima ondata emotiva rispetto agli avvenimenti di ieri e che il dibattito « deragliasse » da un'attenta disamina della politica dei trasporti a questioni di carattere...

ENZO SAVARESE. Sono i treni che deragliano!

GUSTAVO SELVA. Deragliano i treni, non i dibattiti!

DOMENICO TUCCILLO. Mi sembra che, al di là di qualche intervento di sapore folcloristico, tutto sommato il dibattito abbia centrato i punti nodali e critici del sistema. Insieme al collega Paissan chiediamo che al più presto un dibattito che superi le stesse Ferrovie dello Stato e abbracci l'intera politica dei trasporti.

Esprimendo, a nome del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo, la solidarietà ai familiari delle vittime, in particolare a quelli della persona scomparsa, vogliamo ricordare, per una corretta ricostruzione delle vicende e delle posizioni assunte, come in più occasioni abbiamo sottolineato il problema della sicurezza del trasporto ferroviario. Non c'è dubbio infatti, come ha affermato anche l'onore-

vole Boghetta, che si è creata una discrasia fra il peggioramento della manutenzione, legata certamente all'esodo di tanti dipendenti delle ferrovie, ed il ritardo nell'entrata in funzione di alcune tecnologie e di alcuni sistemi di automazione. Dunque probabilmente vi è stata una certa sottovalutazione degli aspetti legati alla sicurezza, come abbiamo avuto occasione di rilevare in altre circostanze drammatiche verificatesi nel corso di quest'anno, così come rispetto ad altri passaggi importanti, quali l'azzeramento e la sostituzione del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato. A questo proposito si è avuta l'impressione di un'operazione per certi versi di facciata, che non individuava le reali responsabilità di chi ha condotto l'azienda fino ad oggi, e sembrava voler scaricare su di un semplice avvicendamento di persone problemi più radicali di carattere strutturale.

Ci hanno destato molte perplessità anche i licenziamenti proposti alla prima riunione del consiglio di amministrazione, quasi si volesse dare un'immagine di efficienza, o di efficientismo, da parte dei vertici delle ferrovie; ci sembrava infatti che ciò non andasse nel senso della ricostruzione di un clima aziendale all'interno delle ferrovie, che è un punto fondamentale per la ripresa ed il rilancio dell'azienda.

Siamo d'accordo con l'onorevole Boghetta quando afferma che l'efficienza dei vertici aziendali si ricostruisce a partire dai ferrovieri fino a chi opera all'interno delle ferrovie, anziché attraverso il contributo di improbabili esperti da raccogliere per il mondo; riteniamo infatti che non si sia operato abbastanza in questa direzione da parte delle Ferrovie dello Stato.

Ci ha destato un moto di sconcerto leggere questa mattina sui giornali la dichiarazione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato il quale, rispetto alla tragedia accaduta ieri, asserisce, con un bel po' di faccia tosta, che le ferrovie italiane sono le più sicure d'Europa, sottovalutando o minimizzando quanto affermava anche l'onorevole Paissan a pro-

posito di un impatto, anche simbolico, che certi episodi hanno sull'opinione pubblica con tutta la loro evidenza drammatica. Pertanto, al di là del dato statistico, vi è un'immagine complessiva che ne esce compromessa.

Questa mattina avevamo la preoccupazione che si verificasse, anche in concomitanza di un fatto così crudele e fatale, una discussione emotiva e che non vi fosse quel giusto distacco, pur se partecipato, che potesse evitare discorsi semplicistici in funzione di facili strumentalizzazioni.

Siamo consapevoli che vi è un'enorme difficoltà in questo settore, che tra l'altro è nodale e strategico, che vi sono cattivi retaggi del passato, più volte denunciati dallo stesso ministro. Ci sono incrostazioni di interessi consolidati che non sono facili né da rimuovere né da smantellare; c'è un deficit di cultura d'azienda e c'è anche una carenza di finanziamenti alla quale in qualche modo si sta cercando (si è cercato di farlo già con la finanziaria) di porre riparo. Ci sono ritardi storici accumulati nel settore; ci sono spinte talvolta contrastanti — è un dato di fatto — anche all'interno della stessa maggioranza che sostiene il Governo quando si tratta di discutere alcuni punti nodali di riforma sui quali dobbiamo intervenire.

Di fronte a tutto questo, però, siamo anche consapevoli della centralità che riveste il sistema dei trasporti per il nostro paese e per la competizione nel sistema europeo. Siamo altresì consapevoli del fatto che i trasporti pesano maledettamente sul bilancio dello Stato e che non sempre, comunque non adeguatamente, abbiamo ricadute in positivo dell'enorme sforzo finanziario a cui siamo costretti a richiamare il paese.

Ricordo bene le dichiarazioni programmatiche del ministro Burlando all'inizio della legislatura in Commissione. Furono dichiarazioni che con grande chiarezza e lucidità centrarono i problemi e raccolsero l'attenzione di molti commissari, anche oltre la stessa maggioranza. Di questo va dato atto al ministro, così come gli va dato atto dell'intenzione di far corrispondere a questa lucida visione dei problemi

le risoluzioni che bisognava mettere in campo. L'intenzione di attivare questo percorso indubbiamente c'è stata, spesso tra l'altro ostacolata anche dall'esplosione improvviso di emergenze settoriali che qua e là hanno costellato il nostro percorso. Tuttavia, con la stessa onestà e con la stessa correttezza, va rilevato anche da parte nostra che i risultati fino ad oggi raggiunti lasciano aperti i nodi fondamentali non sciolti che avremmo dovuto affrontare e risolvere, giusta proprio le precise determinazioni illustrate dal ministro Burlando nella sua dichiarazione programmatica.

Allora la vera emergenza, detto con la coscienza di chi poi percepisce questa drammatica vicenda col sangue ancora caldo versato ieri e in altre occasioni, oggi non può che essere quella di una lucida consapevolezza politica di porre fine ad una serie di esitazioni, di tentennamenti, di ripensamenti che ci sono stati nel corso di questo tempo e che non hanno consentito che si addivenisse ai risultati a cui pure si doveva addivenire.

Sotto questo aspetto riteniamo che oggi vada innestata una marcia nuova, vada accelerato questo cammino, in un clima di collaborazione e di dialogo forte tra il ministro e la maggioranza, ma anche tra il ministro e il Parlamento e le Commissioni parlamentari. Riteniamo che una correzione di rotta vada fatta anche rispetto ad eventi recenti che si sono verificati e che non hanno registrato questa disponibilità al dialogo tra Governo e Commissione parlamentare e che quindi all'interno di questa impostazione nuova le cose che si devono fare vanno fatte, senza oscillare, per così dire, tra un trattativismo paralizzante e un decisionismo che potrebbe anche essere improduttivo se non venato di qualche striatura di arroganza.

Con questi propositi, con queste speranze e con questo auspicio, noi riteniamo di poter successivamente, nel dibattito più generale sul settore dei trasporti, interloquire positivamente con il ministro e portare avanti l'azione del Governo e di questa maggioranza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Malfa.

GIORGIO LA MALFA. Signor Presidente, nel mio intervento intendo in primo luogo associarmi, a nome del partito repubblicano, al cordoglio espresso da tutti i gruppi alle vittime del grave incidente ferroviario di Firenze; in secondo luogo esprimere la preoccupazione per il ripetersi di questi episodi ed infine chiedere al Governo di svolgere, nelle forme più solenni, un accertamento sulla situazione delle Ferrovie dello Stato, intendendo per solenne il ricorso ad una commissione la più autorevole possibile, che possa dar conto al Parlamento ed all'opinione pubblica della condizione obiettiva di questo settore importante.

Esprimo altresì la preoccupazione, aggravata da molti interventi che ho ascoltato, che si vada, anziché verso l'ammodernamento del sistema ferroviario, ad una paralisi completa, ossia che si fermino i pochi ammodernamenti che sono stati avviati nel corso di questi anni (treni veloci e così via; ho sentito degli interventi francamente inaccettabili).

Concludo il mio intervento affermando che noi non vediamo motivo alcuno per chiedere le dimissioni del ministro dei trasporti in questa circostanza. Naturalmente, comprendendo che invece la posizione dei colleghi dell'opposizione possa essere diversa, esprimo grave preoccupazione politica per l'atteggiamento che gruppi della maggioranza hanno assunto su questo tema, certamente aprendo un problema politico non indifferente. In questo momento ritengo che la questione delle Ferrovie richieda uno sforzo di unità, non certo una polemica politica di questo genere.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ringrazio in

primo luogo tutti coloro che sono intervenuti. Credo che in queste circostanze uno dei massimi beni che dobbiamo difendere sia quello del rispetto tra noi e sono cosciente di dire che in alcuni interventi questo rispetto credo sia mancato.

Ho passato la notte a Firenze, come era mio dovere, e questa mattina, giunto a Roma, ho chiesto al Presidente della Camera se ritenesse opportuno che io potessi avere un colloquio con voi e non voglio ricevere alcun atteggiamento pietistico. Ciò che io ho detto e dirò, cioè, corrisponde esattamente al mio pensiero, che non è per nulla inficiato dal fatto che io abbia lavorato questa notte. Considero questo modo di porgere le cose — non la polemica politica, né la richiesta di dimissioni — un atteggiamento che squalifica chi si esprime con quella modalità (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo e di rinnovamento italiano*).

Conosco ciò che è accaduto a Firenze ieri sera con grandissima precisione; non sono affatto poco lucido. Non ho voluto esprimere un giudizio perché penso che competeva ad altro organo dello Stato farlo, ma conosco ciò che è successo — lo ripeto — con grandissima precisione; naturalmente per ciò che è stato possibile ricostruire.

Onorevole Stajano, non sono voluto intervenire con dettagli, ma le cose non stanno come si potrebbe immaginare e come lei ha detto. Non è vero, cioè, che i meccanismi automatici intervengono, appunto, automaticamente. Non è così e lo ha spiegato l'onorevole Boghetta.

La nostra rete è fatta di tratti in cui ci sono i codici e tratti in cui non ci sono. Quindi, il sistema di ripetizione del segnale a bordo deve essere inserito nei tratti in cui i codici ci sono e disinserito manualmente nei tratti in cui, invece, i codici non ci sono, pena il fatto che il sistema scatterebbe in quei tratti.

Quel treno è transitato presso un marciapiede in cui i codici non ci sono e, quindi, i macchinisti che ve lo hanno portato hanno correttamente disinserito il

sistema di elevazione dei codici. Mi rendo conto che il meccanismo è complicatissimo, ma i ferrovieri che guidano i treni questo sistema — come chiamarlo? — «a buchi», fino a quando non sarà completato il dispositivo che si sta installando, devono inserirlo e disinserirlo. Se non lo si reinserisce, naturalmente, esso non può funzionare.

Le notizie che abbiamo dicono che sono state poste in essere le procedure corrette circa il colore dei semafori. Debbo dire con molta onestà che anche i leader delle organizzazioni che difendono i macchinisti non hanno sollevato alcuna obiezione sul funzionamento. Certo, si tratta di un funzionamento drammaticamente complesso; in questo senso, ha ragione l'onorevole Boghetta. Dalle notizie che abbiamo assunto e anche dall'opinione acquisita da chi per anni ha fatto il macchinista, abbiamo dedotto che il sistema, così com'è, avrebbe funzionato in modo corretto.

Ci sono tanti motivi per i quali si può attaccare il Governo ed il ministro; vi pregherei, però, di farlo per i motivi giusti. Ripeto: penso di conoscere con moltissima esattezza ciò che è successo e credo che in nessun modo la stanchezza abbia condizionato la mia esposizione. Mi fermo soltanto di fronte a un fatto, legato ad un duplice aspetto. Anzitutto, credo spetti al magistrato l'individuazione di eventuali responsabilità. In secondo luogo, non oggi ma in tutti questi due anni, debbo dire che non mi è mai andata bene l'idea di nascondermi semplicemente dietro agli errori di singole persone; credo non si tratterebbe di un atteggiamento giusto, anche perché gli errori umani possono spiegare episodi rari mentre episodi tanto frequenti, che ovviamente non possono essere cancellati dalle statistiche, non possono che essere spiegati in un altro modo. Tutto questo non deve fare venire meno il senso di responsabilità. Guai se noi, specialmente in questo periodo di transizione e fino a quando non avremo modificato il sistema, giustificassimo l'idea che possa venire meno il senso di responsabilità! Quest'ultimo, anzi, deve

essere più forte quando — come dire? — il mare è in tempesta, quando ci sono difficoltà. Si tratta, del resto, di una regola che vale in tutti i sistemi civili.

Credo, in sostanza, che debbano essere individuate cause più di fondo. Non so, tra l'altro, negli anni in cui queste cause di fondo si sono manifestate, quanti dibattiti si siano svolti in Parlamento e quali esiti abbiano avuto, perché non facevo parte di questo consesso. Ciò che vorrei dire — rispondo in particolare all'onorevole Tassone — è che io mai — dico mai, quindi non mi riferisco soltanto a questa occasione — in occasione di altri incidenti mi sono nascosto dietro le responsabilità di singoli individui anche perché, tra l'altro, ho moltissimo rispetto per chi lavora. Ho spiegato quindi perché non si sarebbe attivato il sistema di sicurezza ed anche come quest'ultimo funzioni: si tratta non di un sistema completamente automatico ma di un sistema nel quale l'automatismo si attiva se inserito e che quindi, ancora una volta, carica di enormi responsabilità... Del resto, non si può fare altrimenti, fino a quando non saranno concluse tutte le opere che si stanno realizzando.

Non voglio — per così dire — distribuire le responsabilità con il Parlamento: il Governo si assume tutte le sue responsabilità. Ho solo detto che, rispetto a tutto il lavoro di verifica che stiamo svolgendo e che continueremo a svolgere, laddove il Parlamento lo richieda, avrò accesso. So benissimo che il Parlamento può attivare i suoi autonomi canali; non spetta a me, ma è demandato alle decisioni di quest'Assemblea. Ho detto semplicemente che, siccome è nostro interesse favorire una grandissima trasparenza, se il Parlamento riterrà di dover verificare insieme a noi, siamo favorevoli a che ciò possa accadere.

Credo sia sbagliato contrapporre l'esperienza dei lavoratori ad esperienze più avanzate della nostra in altre parti del mondo. Perché dovremmo contrapporre...? Sono d'accordo sulla conferenza di organizzazione; quando l'onorevole Boghetta ha proposto questo strumento, a

nome del Governo ho risposto positivamente. Penso che dai lavoratori possa venire un contributo importante; laddove è stato possibile, in settori del trasporto — come dire? — noti, il Governo che qui rappresento ha fatto sì che si arrivasse addirittura ad un coinvolgimento nella gestione e ad una partecipazione azionaria: l'ha fatto questo Governo!

UGO BOGHETTA. Dei sindacalisti!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. No, si è arrivati ad una partecipazione azionaria dei lavoratori, che riceveranno il 20 per cento delle azioni e che si faranno rappresentare come ritengono. Gli azionisti si fanno rappresentare all'interno dei consigli di amministrazione nel modo che ritengono più opportuno: questo è un criterio giusto, perché si tratta di una decisione che non possiamo prendere né io né lei, ma che compete a coloro che deterranno il 20 per cento delle azioni.

Tuttavia credo che occorra un atto di umiltà. Voglio riprendere brevemente il filo dell'esposizione precedente. Vi sono decisioni che un Governo può assumere sulla base di indirizzi politici: per esempio, la verifica sull'alta velocità, che ha prodotto un buon risultato, è un chiaro indirizzo politico. Non credo però di essere in grado politicamente di scrivere il regolamento di condotta di un macchinista: non si può chiedere ad un ministro di farlo! Non gli si può chiedere di stabilire quali di quegli articoli della Treccani, come l'ha chiamata lei, vadano applicati e quali no.

Certo, io ho firmato un decreto con il quale ho delegato l'azienda a definire i comportamenti di guida dei macchinisti. Perché, siamo forse noi a stabilire come un pilota dell'Alitalia debba condurre l'aereo? Mi pare evidente che si deve delegare all'azienda il compito di decidere come il macchinista debba guidare il treno e come il pilota debba guidare l'aereo: non si può fare altrimenti. Non si tratta di evitare una responsabilità, ma quando si è creata l'azienda, le compe-

tenze direzionali sono state trasferite dal ministero all'azienda stessa. Quindi non vi è dubbio che debba essere quest'ultima a stabilire le regole di condotta.

Quanto ho sostenuto in questa sede non contrasta con il ragionamento della conferenza di organizzazione. Il Governo deve fornire indirizzi sulle questioni in ordine alle quali può giocare un ruolo: è un indirizzo politico, per esempio, definire come costruire il quadruplicamento dell'alta velocità; non è invece un indirizzo politico definire un codice di comportamento.

Si può tuttavia fare una scelta di umiltà e pensare che, oltre al contributo dei lavoratori, possiamo usufruire dei contributi di paesi che hanno sviluppato un sistema ferroviario migliore del nostro. Ce ne sono! Perché allora essere contrari a questa scelta? Perché volerla contrapporre all'altra? Io incontro spesso i ministri dei trasporti degli altri paesi, i quali riconoscono che vi sono settori del nostro sistema nei quali siamo più avanzati e su di essi ci chiedono un contributo. Perché non dobbiamo fare altrettanto? Del resto, nel nostro paese non possiamo chiedere a nessuno un contributo sul modello organizzativo aziendale del ciclo di formazione, del ciclo di *training*, dell'attenzione alla formazione permanente in un'azienda ferroviaria, perché le Ferrovie dello Stato sono l'unica azienda del settore, visto che finora si è compiuta una scelta monopolistica.

Se l'opinione pubblica è scossa, dov'è l'originalità, dov'è lo scandalo di questa idea o di questo tentativo di vedere se sia possibile ottenere un aiuto da paesi che forse hanno qualcosa da insegnarci, perché hanno attivato una quantità maggiore di meccanismi tecnologici? Forse lo hanno fatto a scapito dei lavoratori, ma non è detto che dobbiamo copiarli. Vediamo!

Mi sembra si tratti di un tentativo da fare, perché io credo che nulla vada lasciato intentato prima di giungere ad un'analisi di quello che è successo. Allo stesso modo vi possono essere realtà

italiane che, in diversi settori, hanno applicato modelli organizzativi che possono risultare utili.

Quante volte avete sostenuto che l'uscita di 80 mila dipendenti può aver arrecato un danno qualitativo irreparabile a quest'azienda? Se è così, perché rifiutare l'idea di un qualche apporto dall'esterno, se è stato recato un danno qualitativo irreparabile all'azienda, se essa non ritrova più in sé i meccanismi organizzativi?

I casi sono due: o la colpa è di singole persone oppure si è perso un modello organizzativo capace di gestire un'azienda di questa complessità. Forse bisogna, come dire, immettere un po' di competenza anche con apporti qualitativi...

ENZO SAVARESE. Specifici!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Certo. Devono essere specifici. Vuoi che prendano un sociologo?

UGO BOGHETTA. Nel consiglio d'amministrazione si poteva già fare!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sulla qualità di chi è stato chiamato a dirigere l'azienda vi possono essere opinioni diverse. Io ho le mie. Secondo me Dematté è una persona di grandissima qualità; secondo me non si possono mettere nel consiglio d'amministrazione le competenze tecniche che, come dire, devono insegnare al macchinista come si guida un treno: nel consiglio d'amministrazione deve essere presente chi rappresenta l'azienda, chi è in grado di disegnarne una prospettiva strategica. Cosa c'entra il consiglio d'amministrazione? Le competenze tecniche spettano ai capi dell'azienda, ai dirigenti ASA. Se avessimo una competenza di quel livello, non dovrebbe essere rappresentata nell'organo statutario, ma nella direzione dell'azienda.

Occorre d'altra parte rispondere alla giusta esigenza di rimotivazione di un personale che è stato un punto di forza

dell'azienda. Ora, però, come ha detto anche il presidente Stajano, sarà necessaria una qualche riflessione sui costi che l'azienda ha pagato in termini di consenso politico. Vedete, non ho grandi problemi a seguire certi ragionamenti, ma ho l'impressione sia un po' troppo semplicistico pensare che la cosa riguardi « lo stellone ». Onorevole Rizzi, se siamo arrivati a questo punto ci sono responsabilità molto precise. Questa azienda è stata un terreno di caccia. Vorrei solamente ricordare che un amministratore delegato è stato ucciso ed ancora si devono accertare...

MARIO TASSONE. Questo non salva-guarda le sue responsabilità, signor mini-stro !

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, per cortesia !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Risponderò. Ora ho ascoltato, ma credo di avere diritto...

MARIO TASSONE. Ho avuto tanto rispetto nei suoi confronti !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Credo che rispondere ai quesiti che mi sono stati posti sia un segnale di rispetto anche nei suoi confronti. Infatti mi pare che gli altri colleghi ascoltino con interesse e con attenzione.

Si è parlato ripetutamente della TAV. È vero che molti hanno detto che il meccanismo precedente non andava bene, ma è questo il Governo che lo ha fatto saltare, dopo molti anni: si dice che mancano i risultati, ma questo non è un risultato di poco conto. Badate, i soldi per costruire il quadruplicamento in questo momento bastano ancora per soli dieci giorni. Per dieci giorni ! Si sta esaurendo il 40 per cento, ma il 60 per cento che era stato sbandierato era fasullo: non esisteva, era una presa in giro. Era una presa in giro ! Non so se negli anni precedenti il Parlamento — non singole forze politiche

— abbia assunto un orientamento su questo punto. Non lo so. Mi pare di no.

ILARIO FLORESTA. Dal primo giorno abbiamo parlato della TAV ! Vogliamo vedere gli altri !

UGO BOGHETTA. Avete votato sempre a favore !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho detto « il Parlamento », non singole persone.

Fatto sta che il primo Governo che — interloquendo con l'azienda — ha detto che la cosa andava smontata perché era fasulla è stato questo. Questo Governo ha prospettato l'alternativa: se non fossero stati decisi veri investimenti di mercato, i privati sarebbero usciti. Le azioni sono state riacquistate, si sta costruendo un finanziamento-ponte.

Naturalmente si sarebbe anche potuto stabilire di non fare più il sistema e di consentire l'uscita dei privati. Qui c'è un punto che ci contraddistingue, che forse ci divide. Mentre io contestavo l'idea di un sistema ad alta velocità che non comprendesse il trasporto merci, ora penso invece che questo paese abbia bisogno di un sistema che possa trasportare passeggeri e merci.

I colleghi sanno che io ho detto con precisione quali sono le tratte che secondo me bisogna realizzare subito. Su questo punto il problema non è del ministro, ma del Parlamento, della maggioranza parlamentare. Io ripeto qui: abbiamo fatto l'accordo per il nodo di Napoli, abbiamo fatto gli appalti per il nodo di Roma, abbiamo fatto gli accordi per il nodo di Firenze, abbiamo fatto la conferenza di servizi per il nodo di Bologna, stiamo concludendo le conferenze per la Milano-Bologna, dopo aver già approvato la Milano-Parma, dopodiché io propongo di realizzare la Milano-Torino integralmente, la Milano-Brescia, la Padova-Mestre e il terzo valico. Ho una proposta molto precisa e i colleghi sanno che ho questa opinione.

UMBERTO CHINCARINI. Con che soldi, ministro?

GIORGIO MERLO. È già finanziata!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Con i soldi che abbiamo.

Vedete che ho detto cose molto precise: tutta la Milano-Torino, la Milano-Brescia, la Padova-Mestre e il terzo valico, con il 40 per cento delle risorse pubbliche nel piano di investimenti e con il 60 per cento di risorse proveniente da una serie di investitori che da qui a pochi giorni sottoscriveranno un accordo per un finanziamento-ponte.

Ciò che chiedo è che su questi aspetti il Parlamento si pronunci. Badate che quando venne approvata la finanziaria per il 1997 il Parlamento chiese al Governo di effettuare una verifica sul progetto TAV, che nessun Governo aveva mai fatto, entro il 31 gennaio di quell'anno ed in trentuno giorni questo Governo ha effettuato quella verifica e l'ha consegnata al Parlamento ed essa è stata accolta dai parlamentari con molto rispetto. Ora sono passati quattordici mesi...

UMBERTO CHINCARINI. Ci avete messo otto mesi per darcela!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. No, un mese. Un mese. La sfida a verificare questo punto! Abbiamo impiegato un mese!

Adesso, quello che chiedo al Parlamento, di fronte ad un tavolo tecnico trasporti-ambiente e di fronte ad un'assunzione di responsabilità piena del Governo, tramite il ministro dei trasporti, è che su queste cose, che molti parlamentari conoscono già bene e non da oggi, si concluda il dibattito in sede di Commissione trasporti e ci si pronunci, si voti. Non siamo di fronte ad un Governo che non dà indicazioni precise, ma di fronte alla difficoltà di concludere un dibattito politico ed è bene che ognuno si assuma la propria responsabilità. Sapete bene quali sono le tratte che io ritengo non

debbano essere realizzate, l'ho detto ieri a Milano, davanti agli amministratori. Dico semplicemente questo: non siamo di fronte, come dire, ad un Governo incerto, onorevole Tuccillo, bensì ad un Governo che ha una posizione molto precisa, che ha smontato la TAV...

DOMENICO TUCCILLO. Questo sì.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. ...che non si interessa minimamente agli articoli dei giornali che affermano che si pubblicizza, perché le infrastrutture devono essere pubbliche e il soggetto che le costruisce deve essere pubblico. Io penso che si fosse costruito quel marchingegno non perché fosse più funzionale, ma perché era più facile regolare quel sistema di appalti. Questo è ciò che è vero ed è questo il guaio in cui siamo. Tuttavia, su questa parte, non secondaria, il Governo ha una posizione molto precisa, su cui è pronto e su cui si è assunto la responsabilità di dire, nodo per nodo, tratta per tratta, cosa va fatto e cosa non va fatto. Credo sia utile, dopo aver compiuto questa operazione, concludere quel dibattito parlamentare.

Vedete, colleghi, il fatto che i privati non siano più nella TAV significa che il rapporto tra il Ministero e l'azienda deve cambiare — ho già informato di ciò l'azienda —, perché il contesto in cui quel rapporto è nato non esiste più. Poi, io ho molto rispetto per le autonomie aziendali e credo che la presenza di una società che, a questo punto, è tutta pubblica, vada giustificata, e se questa per qualche motivo non si giustifica è giusto che tale operazione rientri nell'ambito della *holding*. Tenete presente che il riassetto finanziario è finito pochi giorni fa e che bisogna ancora completare il finanziamento-ponte.

Su questo progetto c'erano opinioni diverse: vi era chi non lo voleva così e chi non lo voleva affatto; io sono tra quelli che non lo volevano così, non tra coloro che non lo volevano affatto. Ed è giusto dirlo. Ieri, a Milano, ho detto queste cose



davanti a chi propugna il sistema ad alta capacità ed anche a chi in questi anni si è opposto a questo sistema; ebbene, credo di poter dire, in una giornata peraltro così difficile, che per me è stato elemento di grande soddisfazione vedere che alla fine del convegno erano d'accordo su questa impostazione tanto gli uni quanto gli altri. E credo che questo possa aiutare il Parlamento nella sua attività.

Passando al tema della società e della direttiva n. 440, come sapete ne stiamo concludendo il recepimento, che vi sarà, per quanto ci riguarda, nel Consiglio dei ministri di venerdì. Con questo recepimento, facciamo due cose: in primo luogo, invitiamo, obblighiamo, imponiamo all'azienda la separazione contabile, che è l'unica separazione cui ci obbliga l'Unione europea (il resto è una facoltà); in secondo luogo, soprattutto, definiamo le regole attraverso cui la nostra rete si deve aprire alla rete degli altri paesi. Anche questo è un punto abbastanza chiaro: ci abbiamo impiegato due anni, o un po' meno, mentre dal 1991 al 1996 sono passati cinque anni e nessuno ha affrontato il nodo. Il primo Governo che si è posto il problema di separare almeno contabilmente infrastruttura e gestione e di recepire la direttiva n. 440 aprendo la rete, come chiede l'Unione europea, è stato questo Governo.

Naturalmente ci siamo assunti la responsabilità di metterci due anni, perché aprire la rete a tutti quelli che vogliono venire (come capite bene, specialmente in questa situazione) non si può fare per adesione ideologica; ho quindi chiesto all'azienda di indicare in quali tempi poteva assumersi la responsabilità di aprire una rete così satura e tecnologicamente arretrata a diversi soggetti. È stato soltanto per questo che lo scorso anno, quando fu emanata la direttiva Prodi, mi assunsi la responsabilità di dire che ci voleva circa un anno per tradurre in pratica una parte della direttiva, che appunto venerdì il Consiglio dei ministri esaminerà, e mi auguro approverà, e che le Commissioni parlamentari potranno pertanto valutare. Anche in questo caso,

però, vorrei che si tenesse presente che dei sette anni trascorsi cinque ne sono passati invano, con diversi Governi; anche il Governo di cui l'opposizione faceva parte non recepì la direttiva comunitaria...

PAOLO BECCHETTI. Sei mesi e venti giorni !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ma non la recepì e, almeno per la separazione contabile tra infrastruttura e gestione, che non è una cosa complessa, lo si poteva fare; non la recepì, però, e il Governo che l'ha recepita è questo.

PAOLO BECCHETTI. Dopo due anni !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Dopo due anni di lavoro.

PAOLO BECCHETTI. Abbiamo un quattordicesimo di responsabilità !

UGO BOGHETTA. Sei solo invidioso !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Dopo di che, si aprirà una discussione per capire se, oltre a ciò che è obbligatorio, cioè la separazione contabile tra infrastruttura e gestione, occorra fare altre cose.

I colleghi conoscono la mia opinione, sanno anche che ho accettato un percorso prima di arrivare eventualmente a questa decisione: manterrò fede all'impegno che ho assunto, discuteremo, anche se penso che i tempi possano essere abbastanza celeri. La mia opinione è che la separazione societaria tra infrastruttura e gestione sia molto utile, almeno per cominciare, ma, ripeto, su questo discuteremo, perché so che vi sono anche opinioni diverse. Penso comunque che sia utile un pronunciamento del Parlamento, perché anche su questo punto il Governo ha detto cose abbastanza precise, non vaghe, altalenanti, ondivaghe.

È stato fatto riferimento al problema delle tante società ed anche su questo

punto il Governo ha detto cose precise: il 3 luglio 1996, nel corso della mia audizione alla Commissione trasporti della Camera, ho detto che obiettivo principale doveva essere quello di disboscare questa selva di società e di far tornare l'azienda al *core business*. L'ho detto con molta chiarezza il 3 luglio 1996.

Lascerei perdere le considerazioni di taluni colleghi sul modo in cui ciascuno di noi prova emozioni. Mi sembra abbastanza presuntuoso pensare che, con rapporti così episodici e di non confidenza, ci si possa arrogare il diritto di capire come un altro prova l'emozione. Vi pregherei di lasciare perdere.

Vorrei dire all'onorevole Matteoli che io, come credo di avere spiegato, so bene come sono andate le cose e che ho molto rispetto per la Commissione parlamentare, in cui credo di essere stato il ministro più assiduo. Non credo che ci siano altri ministri che sono venuti così tante volte in Commissione trasporti.

ENZO SAVARESE. Maccanico non sappiamo che faccia abbia !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho mancato recentemente ad un appuntamento, perché ero impegnato nell'incontro con il ministro Strang, Presidente di turno dell'Unione europea per i trasporti. Ho semplicemente detto in una lettera che a mio giudizio la discussione sulla riorganizzazione del settore automobilistico era opportuno fosse ripresa dopo il 31 marzo, perché in questo momento si sta discutendo — è cosa di pochi giorni — come distribuire i compiti tra centro e periferia.

ILARIO FLORESTA. Si discute fuori e poi noi siamo i notai !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. No, no, la discussione sulla distribuzione dei rapporti tra centro e periferia si fa con il decreto, ai sensi della legge Bassanini, che il Governo ha presentato al Parlamento,

su delega del Parlamento, non fuori. Questo è semplicemente quello che è accaduto.

Io non ho messo alcun mio segretario nel consiglio di amministrazione.

MARIO TASSONE. Ma dei buoni amici !

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. È consuetudine, è previsto che nel consiglio di amministrazione delle FS sia presente un rappresentante del Ministero dei trasporti, cosa che mi pare anche giusta. Io ho designato a questo compito un professore che insegna all'università di Roma, che si chiama Sebastiani e che io ho trovato al Ministero quando sono arrivato. Mi è sembrata una persona degna e capace e l'ho proposta al consiglio di amministrazione delle FS. Non svolge alcuna funzione di segreteria nei miei confronti.

Abbiamo presentato un *addendum*, quello che si poteva fare con i fondi a disposizione, nel quale ci sono risorse molto importanti per il Mezzogiorno. Non è vero che c'è un ritardo delle assegnazioni disponibili. Questo *addendum* è stato presentato, come il Parlamento ha chiesto, sulla base di un accordo con i presidenti delle regioni meridionali; l'ha chiesto questo Parlamento, anzi è un vincolo di legge. Io ho chiamato tutti i presidenti e ho chiesto loro di non fare otto accordi separati, ma un unico accordo con otto firme, perché mi sembrava che quello fosse il modo per concentrare le risorse su alcuni assi fondamentali. E in effetti si sono concentrate le risorse sul raddoppio della linea adriatica verso il Mezzogiorno, sul collegamento tra Napoli e Bari, sul collegamento tra Palermo e Catania. La stessa cosa faremo con l'*addendum* 1998, che è previsto in questa finanziaria e che sarà predisposto con il tentativo di concentrare le risorse.

A proposito di risorse, io non ho detto che metà devono andare in infrastrutture; ho detto che metà devono andare in manutenzioni. L'azienda ha presentato un piano di impresa nel quale propone che il

50 per cento degli investimenti vada in manutenzioni, acquisto di materiale rotabile, tecnologia, passaggi a livello, non nella costruzione di nuove linee veloci, capaci o normali: il 50 per cento. Ora, francamente, non si può dire che ci sia scarsa attenzione verso questo settore. Su 70 mila miliardi programmati in dieci anni, l'azienda ha proposto e il Governo ha accettato che metà — contrariamente a una spinta diffusa che voi ben conoscete — vada tutta alla manutenzione di ciò che già esiste ed io credo che sia una scelta giusta. Questo è quel che abbiamo fatto.

Infine, abbiamo approvato la riforma del trasporto pubblico locale, cosa di cui si parlava da tanti anni. Abbiamo chiuso la *querelle* sui « rami secchi », perché non può essere il Parlamento ad affrontare questa discussione. Se introduciamo con la bicamerale una visione federalista dello Stato, se applichiamo la Bassanini e poi abbiamo la pretesa di decidere qua, in quest'aula, quali sono i « rami secchi », facciamo un'operazione francamente...

Abbiamo deciso che le competenze in materia di trasporto pubblico locale siano lasciate alle regioni e agli enti locali; abbiamo deciso che le regioni facciano contratti di servizio con le ferrovie e che siano esse a decidere quale servizio deve essere fatto su ferrovia, quale su gomma e via dicendo, e che dentro una rimodulazione finanziaria nei rapporti tra centro e periferia siano esse a pagare la quota pubblica nel trasporto pubblico locale.

Quindi non è vero che questo aspetto non è stato affrontato; lo si è affrontato invece in termini nuovi. Il modo lo ha deciso il Parlamento, che ha dato una delega al Governo a fare una riforma in quel senso, con questa precisa indicazione.

Sono queste le questioni specifiche, consentitemi solo di dire poche parole in ordine alla mancanza di progettualità. Io vorrei fare una discussione approfondita; questo è un Governo sotto la cui conduzione, e dopo un'importante legge del 1994, sono « esplosi » i traffici portuali, in particolare nel Mezzogiorno, con imprese che vengono da ogni parte del mondo per

insediarsi nei porti italiani. Fino a qualche anno fa non li volevano vedere nemmeno ...in cartolina! Ebbene, vengono dall'Olanda, da Taiwan, dall'Australia, da Singapore; le più grandi realtà imprenditoriali del mondo dello *shipping* fanno a gara per venire nei porti italiani.

Questo è un Governo sotto la cui conduzione i traffici sono cresciuti del 65 per cento in due anni; i nostri cantieri sono tra i migliori d'Europa e crediamo di avervi in qualche modo contribuito; la flotta ha il doppio registro, cosa che aspettava da undici anni, e questo Governo glielo ha dato. Gli aeroporti avranno i regolamenti...

PAOLO BECCHETTI. Ministro, avevamo incentrato tutto il dibattito sulle ferrovie. Avremmo detto qualcosa anche noi su questo. Resti al tema!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sì, tuttavia mi è stato chiesto. Ma non si preoccupi! Lei evidentemente è preoccupato dalle cose che sto dicendo.

UMBERTO CHINCARINI. Doppio registro con un decreto-legge! Sono capaci tutti di fare i decreti-legge.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Riprenderemo, diciamo, con maggiore profondità il discorso. C'è una spinta molto buona nei nostri aeroporti, nei quali i traffici crescono del 12 per cento contro il 6, che è la media europea; c'è un'azienda come l'Alitalia che nel 1996 ha perso 1.200 miliardi e che nel 1997 ha guadagnato 444 miliardi; c'è una riforma dell'autotrasporto che finalmente assegna risorse per ristrutturarsi, riconvertirsi e via dicendo. Non mi sembra che queste siano cose di poco conto; anzi mi sembrano cose di un certo rilievo e vorrei discuterne a lungo con Paissan, con Tuccillo e con quanti ne hanno parlato.

Non mi nascondo, come dicevo a Paissan, la percezione particolare dell'opinione pubblica, ne sono del tutto convinto,

ma contesto che l'indirizzo politico sia timido, distaccato e prudente. Su queste cose io vorrei una discussione di merito. Credo che si abbia diritto, da parte di tutti — vostra e mia — ad avere una discussione di merito su questi punti.

Come è noto il CIPE ha avviato la revisione del PGT e ha dato indicazioni molto precise, fin dall'inizio: prima i trasporti marittimi, solamente ciò che non può andare via acqua deve andare via ferro e solamente ciò che non può andare via ferro deve andare su gomma. Non mi sembrano queste indicazioni generiche, ma assai precise, e che ribaltano gli interessi di cinquant'anni di questo paese. Li ribaltano! In cinquant'anni, in questo paese vi è stata una priorità assoluta: la gomma!

L'indirizzo che noi stiamo dando alla crescita dei porti sta lì a testimoniare che questa cosa è possibile.

ILARIO FLORESTA. Con la bacchetta magica!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Vengono toccati interessi molto rilevanti.

Voglio rispondere anche sulla questione della commissione di garanzia. Come è noto non è il Governo che deve fare l'accordo sui servizi minimi, ma l'azienda e il sindacato. Inoltre, come è noto, il Governo ha detto ad azienda e sindacati che, se essi lo ritengono, il Governo non solo può promuovere l'incontro su questo tema, ma in caso di difficoltà si assume anche la responsabilità di fare una proposta alle due parti.

Credo che i colleghi lo sappiano e che la cosa sia nota, comunque la ribadisco in questa sede. Considero il fatto che i servizi minimi delle FS siano regolati in questo momento secondo la direttiva della commissione di garanzia una anomalia, necessitata, ma una anomalia che va superata. Come ho già detto, auspico che le parti raggiungano un'intesa, come è già avvenuto per altri settori del trasporto del paese, ma vorrei fare presente che, laddove questo non avvenisse, il Governo si

assumerà anche l'onere di avanzare una proposta, che probabilmente potrà apparire impopolare nei confronti degli utenti che considerano naturale una situazione molto vantaggiosa. Non importa. Mi rendo conto che la questione sindacale va affrontata in termini diversi; me ne rendo perfettamente conto.

Ho già detto che siamo favorevoli alla conferenza di produzione, che si è avviato il PGT e che quindi si farà anche la conferenza nazionale dei trasporti. È vero che c'è un certo ritardo nel fare ciò, ma vi è un certo ritardo e vi è una certa vischiosità anche nel lavoro che si ripartisce fra Governo e Parlamento. Infatti, aspetto da circa un anno l'approvazione di un provvedimento molto importante, quale il provvedimento n. 4240. È molto difficile lavorare così anche per noi. Un provvedimento, approvato dal Senato in Commissione deliberante in modo unanime, è qui fermo dal 7 ottobre scorso. È molto difficile anche per noi prendere pezzi di un provvedimento, inserirli in un decreto...

PAOLO BECCHETTI. Dillo alla tua maggioranza!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. No, la mia maggioranza sul provvedimento n. 4240, come tu sai bene, non c'entra nulla! Non c'entra nulla!

PAOLO BECCHETTI. Quello che interessava Genova lo ha messo nel decreto-legge!

ANNA MARIA BIRICOTTI. Ti devi vergognare, Becchetti!

ILARIO FLORESTA. Ci vergogniamo noi di essere qui ad ascoltare queste cose, perché non ci avete dato la possibilità di dire niente!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Infine, è chiaro che dobbiamo pensare alla nostra responsabilità, non per ribaltare... Io

credo che ci siano delle responsabilità precise nella conduzione di questa azienda e credo che quelle penali...

ILARIO FLORESTA. Allora perché queste cose non le dice dopo aver risposto alle nostre affermazioni? Ci avete impedito di dire le nostre cose!

PRESIDENTE. Onorevole Floresta, probabilmente martedì 31 ci sarà il dibattito sulla politica dei trasporti.

PAOLO BECCHETTI. Questo è un inganno! Non erano questi gli accordi!

ILARIO FLORESTA. Me ne vado!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho finito. Comunque, non sono stato solo io a parlare di cose diverse dalle FS.

ILARIO FLORESTA. Inganniamo sempre la gente!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non sono stato solo io a parlare di cose diverse dalle FS. Quello che vi dispiace è che questo ragionamento ha una sua validità. Questa è la cosa che vi dispiace! Vorreste vedere qui un ministro in ginocchio, invece qui c'è una persona che difende con pervicacia ciò che ha fatto.

UMBERTO CHINCARINI. Cioè la propria poltrona!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Questa è la cosa che vi dispiace! Non vi dà dispiacere il fatto che parli di altro.

PAOLO BECCHETTI. Pervicacia: ha detto bene!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sì, con pervicacia, con convinzione, perché sono convinto che in questo settore abbiamo fatto

bene. Lo dico a voi e lo dico anche a parti della maggioranza che talvolta manifestano opinioni diverse.

PAOLO BECCHETTI. Incarta e porta a casa!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sono convinto che si debbano fare ancora molte cose, ma sono convinto che mettere sul mercato, liberalizzare, privatizzare un sistema come quello italiano dei trasporti, tutto intriso di monopolio e di paternalismo, sia un'operazione molto complessa, che questo Governo e questa maggioranza potrebbero anche concludere positivamente se la maggioranza si dimostrasse un po' più coesa, a volte, e un po' più capace di trovare talora dei punti di equilibrio che, come Boghetta sa, io spesso ho saputo trovare. Lui lo sa: infatti annuisce.

Credo che dobbiamo fare uno sforzo.

PAOLO BECCHETTI. Vietnam!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Noi dobbiamo fare uno sforzo perché stiamo compiendo un'operazione su questo sistema che non è disprezzabile, che è molto difficile. Ma noi — questo Governo e questa maggioranza — abbiamo un merito: non ci siamo adagiati, non abbiamo fatto come gli altri. Questo Governo ha cercato di mettere le mani dentro quel verminaio che abbiamo trovato, con il rischio di bruciarsi. So bene che corro il rischio di bruciarmi lì dentro, ma non mi pento di averci messo le mani. Non mi pento!

È per questo che un po' di interventi folcloristici non mi fanno né caldo né freddo. Guardo lei, onorevole Rizzi: non mi fanno né caldo né freddo. Non mi pento...

CESARE RIZZI. Dite che va tutto bene e sono tutti in galera! Sono tutti in galera!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ma quelli che sono in galera non sono amici miei. Stia bene a sentire: quelli che sono in galera non sono amici miei, a prescindere dal fatto che vanno accertate le loro responsabilità. Non sono amici miei.

Stia bene attento! Vedrà quali saranno gli sviluppi, come andranno le cose. Non sono amici miei, non sono neppure amici di quella parte lì. Stia bene attento! Segua gli sviluppi della vicenda!

GUSTAVO SELVA. Se lei lo sa, ce lo dica!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho detto solo che non sono amici miei.

PAOLO BECCHETTI. Lei sa gli sviluppi!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho finito, ho finito!

MARIO TASSONE. Non è possibile, Presidente, che il ministro faccia questa affermazione. Ci dica di chi sono gli amici! Faccia nomi e cognomi!

PAOLO BECCHETTI. Sono amici dei suoi alleati di Governo!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non so nulla.

MARIO TASSONE. Dica di chi sono gli amici; se non lo dice è un millantatore!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho detto che non sono amici miei!

MARIO TASSONE. Di chi sono amici, allora?

PAOLO BECCHETTI. Di chi sono gli amici? Sia chiaro!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ho detto che non sono amici miei (*Commenti del deputato Becchetti*)! Poiché l'onorevole Rizzi mi ha minacciosamente rimproverato del fatto che ci siano persone in galera, ho risposto che non si tratta di amici miei.

Infine, sono interessato a proseguire il dibattito, per il quale definiremo la giornata non appena concluso quello odierno. Mi auguro che in quell'occasione l'opposizione individui gli atti e le scelte sbagliate di questo Governo in materia di Ferrovie dello Stato. Devo osservare che oggi non ho ascoltato interventi di merito su atti o leggi che non vanno bene, che hanno dato un colpo all'azienda. È su questi aspetti che si capisce se l'azienda va male per ciò che abbiamo fatto noi o se l'azienda va male per l'eredità che noi abbiamo ricevuto (*Commenti del deputato Savarese*).

UMBERTO CHINCARINI. Dai risultati!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non è sufficiente questo; bisognerebbe che voi ci diceste...

PAOLO BECCHETTI. La accusiamo di quello che lei non ha fatto, non di quello che ha fatto.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Oppure bisognerebbe che voi presentaste qui delle proposte su ciò che bisogna fare per cambiare questa situazione. Io sono pronto. Credo che ciascuno di noi debba fare un esame di coscienza; lo deve fare il ministro e lo deve fare anche il Parlamento, perché ha qualche responsabilità per il fatto che fino a due anni fa c'era un rapporto assolutamente squilibrato tra l'amministratore delegato dell'azienda e i ministri che si avvicendavano. Il Parlamento ad un certo punto ha chiesto che venissero fatte delle verifiche su quegli aspetti, e io le ho fatte, mentre le stesse verifiche non le ha chieste negli anni precedenti, limitandosi a dare una delega.

ERNESTO STAJANO. Il Parlamento, non questo Parlamento.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Queste sono le cose che volevo dire, perché dopo che in aula vengono usate parole molto pesanti, è giusto che ognuno abbia la possibilità di difendersi (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra e di rifondazione comunista-progressisti*).

ILARIO FLORESTA. Ci dica cosa è cambiato esattamente nella TAV. È cambiata solo la forma, non la sostanza!

MARIO TASSONE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, nell'ambito dei pochi minuti che mi sono stati...

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, lei ponga il problema e successivamente le darò la risposta.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, non contesto il fatto che il ministro abbia replicato, anche se il corso della discussione di questa mattina avrebbe dovuto essere diverso, nel senso che dopo l'intervento del ministro ci sarebbero dovute essere solo le repliche degli interroganti. Il ministro oggi ha posto sul tappeto altri problemi e noi abbiamo compiuto una valutazione complessiva. Lei correttamente ha chiesto ai rappresentanti dei gruppi se fossero d'accordo nel rinviare il dibattito ad altra data. Eravamo tutti un po' contriti e pensavamo che lo fosse anche il ministro per la vicenda drammatica e sanguinosa di queste ore, sulla quale avevamo polarizzato la nostra attenzione. Il ministro, non riuscendo a rispondere sui quesiti posti da noi, ha ampliato la sua valutazione, per cui mi appello a lei, signor Presidente, circa l'andamento dei nostri lavori. Continuiamo nella giornata di oggi? Il ministro,

d'accordo con l'Assemblea, ha fatto un certo tipo di relazione e poi, surrettiziamente ma anche scorrettamente, ha introdotto argomenti che avrebbe dovuto toccare se non si fosse verificato l'incidente del « pendolino ». Mi affido alla sua valutazione, signor Presidente, perché penso che si debba riaprire il dibattito. Penso che la Conferenza dei presidenti di gruppo debba rivedere il calendario dei lavori.

ILARIO FLORESTA. È bene che si magnifichi l'opera del ministro a fronte del disastro!

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, anche se il dibattito di questa mattina è stato molto approfondito, quando il Governo ha chiesto di parlare — il Governo ha sempre il diritto di intervenire — la Presidenza non glielo ha potuto negare ed il ministro ha pronunciato una lunga replica. Pongo ora all'Assemblea il seguente problema: dopo l'intervento del ministro vi è il diritto di riaprire il dibattito, dando la possibilità ad un deputato per gruppo di intervenire per cinque minuti. Sono quindi disposto a prolungare il dibattito in questo senso. Tuttavia, poiché la Conferenza dei presidenti di gruppo, già convocata per le 14,30, dovrà fissare la data per il dibattito — ho sentito gli uffici parlare del 31 marzo — dedicato alla politica dei trasporti, mi chiedo se sia opportuno restringere in pochi minuti la questione quando fra una settimana avremo un'intera mattinata a disposizione.

Cosa ne pensa, onorevole Tassone?

MARIO TASSONE. Signor Presidente, le do atto che, così facendo, lei ha recepito il senso della questione ed implicitamente ha posto il problema dell'atteggiamento anomalo — lo dico con grande pacatezza — del ministro. Non si può infatti dimenticare il problema — ecco qual è la sua scorrettezza, signor ministro — della sicurezza, il problema dei morti e dei feriti di Firenze.

Signor Presidente, non è possibile contenere la nostra replica in cinque minuti

e pertanto è preferibile rinviarla all'appuntamento del 31 marzo.

PRESIDENTE. La decisione sarà assunta in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo; ripeto che ho sentito proporre dagli uffici quella data.

MARIO TASSONE. Se si tratta di una data ravvicinata allora è preferibile rinviare il dibattito, evitando di restringerlo a pochi minuti.

PAOLO BECCHETTI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Vorrei mettere in evidenza che vi è stata una disattenzione da parte sua, signor Presidente, nel non richiamare il ministro al tema del dibattito ed una scorrettezza abbastanza grave anche da parte di quest'ultimo nell'allargarlo. A lei dirò che *quandoque dormitat Homerus*, quindi la perdono. Ringrazio invece il ministro per aver invertito l'ordine delle cose: abbiamo preso atto dell'automagnificazione della sua attività politica, ma non so di cosa possa essere soddisfatto il ministro. Comunque, come al solito, egli si è espresso con toni enunciativi e declamatori: lo ringraziamo per aver rovesciato la sequenza degli interventi. Noi siamo maggiormente favorevoli ad un più ampio dibattito, nei termini che vorrà stabilire la Conferenza dei presidenti di gruppo, invece di restringere la questione nei tempi che ci sarebbero consentiti adesso.

GUSTAVO SELVA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

GIORGIO MERLO. Questa è una controreplica al dibattito?

PRESIDENTE. No, stiamo parlando di un problema di metodo. Onorevole Selva, ha facoltà di parlare.

GUSTAVO SELVA. Anch'io sono d'accordo che non bisogna strozzare il dibattito nei tempi limitatissimi che ora ci sarebbero consentiti, non senza far rilevare, come hanno fatto i colleghi che mi hanno preceduto, una certa scorrettezza da parte del ministro. Egli infatti, contravvenendo ad un accordo secondo il quale si sarebbe parlato dell'episodio di Firenze, ha invece allargato il dibattito autoelogiando la sua azione che, ripeto, nell'opinione pubblica non mi pare trovi esattamente lo stesso giudizio.

MARIO TASSONE. Ministro, si rende conto quando parla? Lei ha parlato di Ligato!

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, lei è già intervenuto!

MARIO TASSONE. Vedremo chi sono i suoi amici!

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, avrà un'intera mattinata per affrontare la questione.

ILARIO FLORESTA. Ci divertiremo!

UMBERTO CHINCARINI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Non sono d'accordo di chiudere a questo punto la discussione, soprattutto dopo che il ministro ha affermato che non siamo capaci di fare l'opposizione mentre egli sarebbe capace di fare il ministro. Se le sue valutazioni personali nei nostri confronti sono di scarsa fiducia, ci lasci il tempo di replicare a questo problema! Sul fatto che non siamo alla sua altezza morale, che non siamo capaci di decidere se egli sia o meno in grado di fare il ministro, su questo ci lasci parlare.

PRESIDENTE. Cinque minuti glieli concedo sicuramente.