SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

231ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 16 MARZO 1989

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI,
indi del vice presidente DE GIUSEPPE

INDICE

CONGEDI E MISSIONI ..... *Pag.* 3

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione del disegno di legge n. 1642, fatto proprio da Gruppo parlamentare:

PRESIDENTE 3, 4
PECCHIOLI *(PCI)* 4

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00044, 1-00047 e 1-00048 sulle ferrovie.

Reiezione della mozione 1-00044 e approvazione di ordine del giorno:

LIBERTINI *(PCI)* 7, 44
REZZONICO *(DC)* 20
MARNIGA *(PSI)* 23, 47
POLLICE *(Misto-DP)* 25, 45
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* ..... *Pag.* 29
SENESI *(PCI)* 33
SANTUZ, *ministro dei trasporti* 36, 42
* PATRIARCA *(DC)* 42
SANESI *(MSI-DN)* 46
SPADACCIA *(Fed. Eur. Ecol.)* 48
MARIOTTI *(Fed. Eur. Ecol.)* 49

ALLEGATO

DISEGNI DI LEGGE

Assegnazione 51

Presentazione di relazioni 51

N. B. – *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1400)

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).
Si dia lettura del processo verbale.

DI LEMBO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 14 marzo.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Bernardi, Falcucci, Giugni, Ianniello, Lipari, Moro, Vella.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Agnelli Arduino, Riz, Strik Lievers, Ulianich, Vitalone, a Budapest, per la 81ª Conferenza dell'Unione interparlamentare; Mezzapesa, negli Stati Uniti, per attività dell'UEO.

Disegni di legge, annunzio di presentazione di disegno di legge (1642) fatto proprio da Gruppo parlamentare

PRESIDENTE. In data 15 marzo è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

PECCHIOLI, TEDESCO TATÒ, BOLDRINI, MAFFIOLETTI, GIACCHÈ, FERRARA Maurizio, BOFFA, BENASSI, MESORACA, CANNATA, GIUSTINELLI, CORRENTI, TORNATI, SPOSETTI, CHIESURA, VIGNOLA, ANDREINI, TOSSI BRUTTI, SPETIČ, CONSOLI, VISCONTI, LOTTI, PIERALLI, BERTOLDI, SENESI, POLLINI, CROCETTA, TARAMELLI, RANALLI, IANNONE, LAMA, BARCA, VOLPONI, BOCHICCHIO SCHELOTTO, ZUFFA, MACIS, VETERE, FERRAGUTI, MARGHERITI, CASADEI LUCCHI, LONGO, TORLONTANO, CISBANI, BRINA, SCIVOLETTO, GALEOTTI, BISSO, COSSUTTA, BATTELLO, NOCCHI, ANDRIANI, GRECO, VECCHI, SCARDAONI, ALBERICI, VECCHIETTI, GIANOTTI, BAIARDI, IMBRÌACO, LIBERTINI, VITALE, ARGAN, TRIPODI, BOLLINI, PINNA, IMPOSIMATO e GAMBINO. — «Riduzione a sei mesi della durata della leva obbligatoria ed istituzione del servizio civile» (1642).

Il presidente del Gruppo parlamentare comunista, senatore Pecchioli, ha dichiarato che tale disegno di legge, che risulta sottoscritto da più della metà dei senatori del Gruppo comunista, è fatto proprio dal Gruppo stesso, ai sensi dell'articolo 79, primo comma, del Regolamento.

PECCHIOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PECCHIOLI. Signor Presidente, prendo la parola per confermare che il Gruppo comunista fa suo il disegno di legge di cui lei ha parlato, e quindi, in base all'articolo 79, primo comma, del Regolamento, la Commissione competente dovrà iniziarne l'esame entro 30 giorni dall'assegnazione.

Desidero solo fare questo annunzio all'Assemblea, augurandomi che attorno a questo disegno di legge vi sia un concorso di proposte da parte di altri Gruppi, perchè si tratta di una questione di grande rilevanza e molto sentita da tutti i giovani italiani.

PRESIDENTE. La Presidenza prende atto del suo intervento, senatore Pecchioli, e senz'altro agirà per il rispetto della norma regolamentare da lei richiamata.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Discussione delle mozioni nn. 1-00044, 1-00047, 1-00048 sulle ferrovie. Reiezione della mozione n. 1-00044. Approvazione di ordine del giorno

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni nn. 1-00044, 1-00047, 1-00048, sulle ferrovie:

PECCHIOLI, LIBERTINI, VISCONTI, LOTTI, SENESI, BISSO, GIUSTINELLI, PINNA. – Il Senato,

considerato:

che, dopo la crisi che ha investito il vertice dell'ente delle Ferrovie dello Stato, la nomina del Commissario e i contrasti politici che sono insorti, sono paralizzati i programmi di investimento ferroviari ed è bloccato il piano di rilancio e di risanamento delle ferrovie;

che la legge n. 210 del 1985 precisa che il commissariamento dell'ente ha la durata tassativa di tre mesi, e tuttavia il ritardo nella legge di riforma dell'ente e i contrasti politici sembrano rendere difficile la nomina del nuovo vertice alla scadenza del periodo commissariale, il 28 febbraio 1989;

che la vicenda delle cosiddette «lenzuola d'oro» ha confermato l'esistenza di una questione morale di vaste dimensioni che investe l'amministrazione ferroviaria e le responsabilità politiche ad essa connesse, e deve essere affrontata in tutta la sua dimensione e nelle sue cause;

che è stata avanzata pubblicamente dal commissario Schimberni la richiesta di introdurre la cassa integrazione nell'ente Ferrovie dello Stato, modificando la legge, mentre membri del Governo hanno pubblicamente sostenuto la necessità di smembrare e privatizzare il sistema ferroviario,

impegna il Governo:

a varare con grande urgenza le modifiche alla legge n. 210 del 1985 che liberino l'ente di ogni residuo carattere ministeriale e burocratico e lo trasformino in una impresa moderna pubblica, che sia all'altezza del grande

compito di potenziare il sistema ferrovario italiano, renderlo efficiente e adeguato alle esigenze del paese;

ad evitare proroghe illegittime del regime commissariale e procedere rapidamente al rinnovo del vertice dell'ente Ferrovie dello Stato esclusivamente secondo criteri di professionalità e capacità gestionale, al di fuori di lottizzazioni politiche;

a presentare al Parlamento il piano di sviluppo e di risanamento, che comprende il progetto alta velocità, con il quadruplicamento da Milano a Battipaglia e da Torino a Venezia; la modernizzazione della rete commerciale prevista dalla legge n. 17 del 1981; la riabilitazione della rete secondaria, prevista anch'essa dalla legge n. 17 del 1981, adottando anche più adeguati sistemi di esercizio. È necessario altresì che il piano di sviluppo e di risanamento persegua insieme gli obiettivi di un allineamento del sistema ferroviario al livello europeo, dal quale oggi è assai distante, e il riequilibrio tra costi e ricavi, riconducendo il *deficit*, fisiologicamente necessario per le funzioni statali e sociali del trasporto ferroviario, entro limiti accettabili, nel quadro contabile e finanziario previsto dalla normativa CEE;

ad affrontare con coraggio e sino in fondo la questione morale, separando, con le modifiche alla legge n. 210 del 1985, la funzione di indirizzo politico dall'amministrazione; decentrando e responsabilizzando la gestione al livello tecnico, rinegoziando tutti i contratti di maggiore entità con riferimento a costi-*standard* e sotto il controllo di una commissione tecnica di indiscussa autorità;

a decidere una politica del personale che, rifiutando l'introduzione della cassa integrazione, e invece operando con il *turn-over*, con il prepensionamento degli idonei e con profondi processi di riqualificazione, faccia corrispondere gli organici alle necessità di una azienda che deve fortemente espandere il suo prodotto e i suoi stessi impianti e insieme modernizzarsi;

a respingere ogni progetto di smembramento e di privatizzazione di parti del sistema ferroviario. L'unità della rete ferroviaria è una necessità tecnica, per le sinergie e le integrazioni che realizza, come prova tutta l'esperienza mondiale e lo stesso infelice esperimento, compiuto negli scorsi decenni, della privatizzazione di 4.000 chilometri di rete ferroviaria, conclusasi con il fallimento delle gestioni private e con la riacquisizione forzosa da parte dello Stato. Al contrario, l'ente Ferrovie dello Stato, gestendo nella sua integrità il sistema ferroviario, può aprire spazi al capitale privato di rischio, nelle società collegate per l'intermodalità, il turismo, il cabotaggio, i servizi; il capitale privato di rischio può anche concorrere alla costruzione del sistema di alta velocità, cedendone poi la gestione all'ente, e ottenendo un ritorno adeguato dell'investimento con *royalties* sui proventi del traffico, che tutti gli esperti prevedono assai cospicui;

a mantenere sotto il controllo dell'ente e delle autonomie locali la trasformazione del grande patrimonio di aree edificabili dell'ente Ferrovie dello Stato, alla quale i privati dovranno concorrere con gruppi integrati di costruzione e di servizi, ma sulla base dei programi e dei sistemi definiti dalla programmazione pubblica;

a garantire un adeguato sistema di controlli sulla gestione e la sua economicità e produttività in armonia con la struttura imprenditoriale e coerente con l'esigenza della più rigorosa salvaguardia del pubblico interesse.

(1-00044)

MARNIGA, MARIOTTI, VISCA, ACONE, FRANZA, SIGNORI, INNAMORATO, BOZZELLO VEROLE. – Il Senato,

considerato che va dato atto al Governo della tempestività e della correttezza con cui ha provveduto a far fronte alla grave crisi che ha coinvolto i vertici dell'ente Ferrovie dello Stato;

preso atto che la nomina degli organi ordinari dell'ente è la condizione necessaria per la ridefinizione delle strategie e degli indirizzi di risanamento finanziario e gestionale del servizio, nonchè del suo potenziamento, secondo le linee postulate dal piano generale dei trasporti;

rilevato che l'esperienza realizzata a partire dal 1985 testimonia la necessità di operare una parziale revisione della legge istitutiva dell'ente, per consentire l'adozione di metodi di gestione svincolati da logiche burocratiche ed un maggiore grado di decentramento,

impegna il Governo:

ad assumere tutte le iniziative atte a consentire il rapido passaggio dalla gestione straordinaria alla gestione ordinaria;

a presentare con sollecitudine al Parlamento un disegno di legge che modifichi la legge istitutiva dell'ente Ferrovie dello Stato;

a precisare gli indirizzi di politica ferroviaria che intende definire, nel rispetto dell'articolo 4 della legge n. 245 del 1984, nel contesto dell'aggiornamento del piano generale dei trasporti del 1986, onde garantire la coerenza delle direttrici di sviluppo ferroviario con quelle riguardanti gli altri modi di trasporto, di persone come di merci;

a predisporre gli indirizzi di risanamento e di sviluppo ai quali dovrà attenersi l'azione dell'ente Ferrovie dello Stato, con particolare riguardo:

a) ai programmi di investimento, che potranno essere rivisti a seguito degli opportuni indirizzi del Parlamento, alla luce della evoluzione della situazione generale economica del paese e della politica dei trasporti, ferma restando la opportunità di portare comunque a completamento i programmi già in fase avanzata di attuazione e fermi restando gli impegni assunti in sede internazionale per la integrazione del sistema ferroviario europeo;

b) alla politica delle forniture e degli approvvigionamenti, al fine di assicurare la massima trasparenza e di impedire la traslazione a carico dell'ente di oneri sociali ed economici impropriamente addebitati;

c) alla gestione del personale, in vista della realizzazione di un equilibrato rapporto tra organici ed esigenze di servizio, del riconoscimento della professionalità e del raggiungimento di livelli di produttività secondo *standards* europei;

d) all'assetto gestionale delle linee non necessarie per l'integrazione della rete ferroviaria nazionale;

e) alla politica delle entrate tariffarie, che dovrà essere finalizzata nella sua proiezione poliennale al conseguimento degli equilibri finanziari imposti dalle normative comunitarie.

(1-00047)

REZZONICO, PATRIARCA, COVELLO, ANDÒ, CHIMENTI, LAURIA, GOLFARI, SARTORI. – Il Senato,

espresso un giudizio positivo sull'azione espletata dal Governo in occasione dello stato di crisi verificatosi ai vertici dell'ente Ferrovie dello Stato;

ritenuto che la gestione commissariale, necessariamente limitata alla normale gestione dell'ente, sia una base transitoria da superare nell'ambito di una legge di riforma della legge istitutiva delle Ferrovie dello Stato;

giudicate le proposte formulate dal commissario dell'ente in termini di piano di ristrutturazione finalizzato al risanamento e allo sviluppo come un utile contributo offerto al Governo e al Parlamento, cui peraltro compete ogni modifica legislativa relativa al piano generale dei trasporti e al piano di investimento dell'ente stesso,

impegna il Governo ad accelerare i tempi di presentazione e di approvazione del disegno di legge di riforma della legge istitutiva dell'ente Ferrovie dello Stato e ad esplicitare i propri orientamenti in ordine:

al programma di investimenti infrastrutturali che prioritariamente accelerino gli interventi già individuati per le aree meridionali, oltrechè il completamento dei programmi già operativi;

all'impostazione del programma per l'alta velocità, verificando la possibile partecipazione della privata iniziativa anche mediante operazioni di *leasing*;

alle relazioni industriali mirate alla responsabilizzazione delle organizzazioni sindacali nel processo di ristrutturazione degli organici in un quadro di recupero di professionalità e di produttività;

alla individuazione di nuovi assetti societari mirati all'ammodernamento e alla gestione dei rami secondari di prevalente interesse regionale.

(1-00048)

Ha facoltà di parlare il senatore Libertini per illustrare la mozione n. 1-00044.

LIBERTINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, la questione che noi discutiamo in questa Aula, per iniziativa del Gruppo comunista, è di grande rilevanza nazionale. Infatti, si tratta di decidere – e da questo punto di vista l'Italia è davvero arrivata ad un bivio – se il nostro debba rimanere un paese arretrato, dotato di un sistema di trasporti nel quale domina il trasporto privato su gomma, privo di una moderna ferrovia, staccato dall'Europa e in condizioni di grave inferiorità rispetto al Mercato comune che si apre nel 1992, e pagando per questo prezzi altissimi in termini di ambiente, di territorio, di sicurezza e di energia, oppure se questo paese ha la forza e il coraggio di compiere un grande sforzo nazionale per dotarsi di un grande e moderno sistema ferroviario che è la base per il cambiamento del sistema dei trasporti.

Ho detto che siamo arrivati ad un punto cruciale. Infatti, alle spalle abbiamo una lunga storia.

Alla fine della seconda guerra mondiale l'Italia aveva un sistema ferroviario piuttosto avanzato in Europa; noi eravamo inferiori alle ferrovie tedesche, ma eravamo nettamente più avanti della Francia. Avevamo una rete più estesa dell'attuale, quasi 17.000 chilometri, che era stata tra le prime ad essere elettrificata, e su tutti gli assi commerciali gli orari ferroviari erano nettamente più brevi di quelli che c'erano nel 1986.

Di più: durante la guerra il sistema delle ferrovie italiane nel trasporto delle merci aveva raggiunto delle vette quantitative che non sono state mai più toccate. Dal 1946 – caro Ministro, è proprio l'opposto di quel che scrivono giornalisti disinformati, come Pirani ieri su «la Repubblica» – è

cominciato un processo piuttosto veloce di degrado e di emarginazione del sistema ferroviario. In Italia si è affermata la logica e la filosofia del dominio indiscriminato della motorizzazione privata; è sorta e si è rafforzata la grande *lobby* dell'automobile; le ferrovie sono state cacciate in un angolo.

Attraverso decenni, il sistema ferroviario italiano è stato ridotto ad occupare una quota all'incirca del 10 per cento nel trasporto delle merci e del 9 per cento nel trasporto dei passeggeri. Siamo così diventati un paese in cui il trasporto su gomma supera l'80 per cento, un paese anomalo in Europa, tant'è che le ferrovie italiane oggi pesano rispetto all'economia ed alla società italiana un terzo di quello che le ferrovie tedesche e francesi pesano rispetto alle rispettive economie.

Siamo in Europa una stranezza, ed una stranezza che costa molto cara, perchè abbiamo il sistema di trasporti più irrazionale e più costoso sia per lo Stato che per gli utenti. Abbiamo un sistema di trasporti fortemente inquinante nelle città e nei grandi itinerari, che devasta il territorio, che consuma grandi quantità di energia che si potrebbero risparmiare e che produce, in media, ogni quattro anni più di un milione di feriti e quasi 50.000 morti sulle strade.

Sono state presentate due mozioni: una dei colleghi democristiani e l'altra dei colleghi socialisti. Dico subito – ed è una stranezza, come dicevo a lei poco fa, signor Presidente – che trovo più nella mozione presentata dai colleghi democristiani che in quella presentata dai colleghi socialisti le tracce di un movimento riformista che negli anni scorsi si delineò in Italia, a partire dal 1976. È una stranezza, perchè il Partito socialista in tutti questi anni ha sempre mostrato di puntare sul cambiamento del sistema dei trasporti e sullo sviluppo del sistema ferroviario. Ma, come dicevo, queste tracce le trovo di più nella mozione a firma dei colleghi Rezzonico, Patriarca ed altri, e che ci offre stamattina una interessante base di confronto.

È proprio dal 1976, infatti, cioè negli anni della unità nazionale, che si sviluppò un movimento di tecnici, di operatori, di lavoratori del sistema dei trasporti, anche di opinione pubblica, che ha condotto a consumare alcune tappe in un processo volto al cambiamento.

Quasi tutti quelli che siedono in quest'Aula conoscono queste tappe; non ho bisogno di analizzarle, basterà ricordarle. È del 1978 il voto, al termine di una indagine di grande rilievo della Camera dei deputati, di una importante mozione in cui si delineava una nuova strategia dei trasporti fondata sul riequilibrio verso la ferrovia ed il mare, verso il sistema integrato e intermodale. È del 1978 la prima legge, la n. 503, che ha avviato il rinnovo del materiale rotabile, privilegiando i pendolari; i treni nuovi per i pendolari che sono in circolazione da qualche anno nascono proprio da quella legge. È del 1978 l'accordo, alla Camera, per il nuovo grande piano di sviluppo delle ferrovie, il cosiddetto piano integrativo, che poi per una serie di vicende politiche e parlamentari fu approvato solo nel 1981, quando era ministro l'onorevole Formica. Ecco, dunque, che i socialisti legarono in quella occasione il loro nome ad un atto importante di sviluppo del sistema ferroviario.

Il piano integrativo prevedeva l'investimento di oltre 50.000 miliardi, indicizzati, nel sistema ferroviario, per una sua completa modernizzazione. Ma successivamente furono compiuti altri atti perchè furono varate altre leggi per il materiale rotabile. Nel 1985, nel 1986 e nel 1987 la legge finanziaria implementò il piano integrativo con decisioni di finanziamento

importanti (ricordo la decisione di costruire il raddoppio della Roma-Battipaglia, che è legge dello Stato) e nel 1985 il Governo e il Parlamento compirono un atto importante che avvenne significativamente quasi all'unanimità, approvando quel piano generale dei trasporti che oggi è un atto dello Stato e a cui tutti devono riferirsi. Esso è in linea con le scelte di carattere europeo, con il *master plan* che dava all'Italia l'obiettivo di un cambiamento radicale del sistema dei trasporti in direzione di un aumento molto forte del trasporto ferroviario, del trasporto marittimo internazionale di cabotaggio, di una riorganizzazione dei sistemi di mobilità delle aree urbane, di una riduzione del trasporto gommato entro limiti assai più modesti.

Il piano generale dei trasporti definiva i termini di un grande sforzo nazionale – voglio sottolinearlo – perchè questo è il problema che abbiamo davanti e non sfuggirò alle questioni delle compatibilità finanziarie. Infatti le previsioni del piano integrativo erano che gli aumenti della domanda di mobilità delle merci fino al 2000 sarebbero stati del 45 per cento rispetto al 1985 (in un lasso di tempo di 15 anni) e che gli aumenti della domanda di mobilità delle persone sarebbero stati del 30 per cento. Riequilibrare il sistema dei trasporti, cioè portare il trasporto ferroviario dal 10 per cento verso il 30 per cento, o almeno al 20 per cento, non significava dunque raddoppiare il sistema ferroviario, ma fare molto di più perchè questo dato si riferiva ad un dato globale in forte aumento e l'esperienza del 1985, del 1986, del 1987 e del 1988 ha provato che le valutazioni del piano generale dei trasporti in realtà erano sottostimate rispetto alle tendenze reali dell'aumento del traffico. Ci si accingeva ad andare in questa direzione.

Nel 1986 entrò in funzione la riforma dell'Ente che avrebbe dovuto trasformare l'azienda delle ferrovie dello Stato in una impresa moderna al servizio di questa grande opera di rilancio ferroviario prevista dal piano generale dei trasporti.

La riforma nacque zoppa, noi lo dicemmo in quest'Aula come nell'Aula della Camera; in realtà la legge fu un compromesso tra un ente-impresa moderno e un ente-ministero e si sono pagati questi limiti, si sono pagate anche le scelte che furono compiute. Io ricordo che noi votammo alla Camera contro la nomina di Ligato presidente dell'Ente e votammo contro non perchè facessimo delle questioni personali che non avevamo motivo di fare in quella fase, ma perchè ritenevamo che la legge prescrivesse che un *manager* sperimentato dovesse assumere la guida dell'Ente. Questo non fu fatto; non votammo sul Consiglio di amministrazione ma ricordo che anche in quest'Aula esprimemmo riserve sulla sua composizione, come le avevamo espresse sulla legge. Tuttavia la legge è entrata in funzione ed io vorrei dire, perchè le cose vanno rimesse al loro posto, che dal 1986 al 1988 nonostante che la riforma fosse, come ho detto, zoppa, nonostante che l'assetto gestionale dell'Ente fosse gravemente carente – su questo tornerò – noi abbiamo registrato per effetto dell'applicazione di una parte di riforma una netta inversione di tendenza. Dal 1986 al 1989, in tre anni, i traffici su ferrovia sono cresciuti del 15 per cento (mentre prima diminuivano) sia per le merci sia per i passeggeri, al punto che la ferrovia non solo è riuscita a tenere la quota di mercato ma addirittura è riuscita ad aumentarla leggermente. Infatti oggi le ferrovie hanno in media il 12 per cento del mercato e quindi vi è stato un effetto positivo di rovesciamento di tendenza.

Anche per quanto riguarda gli introiti vi è stato un aumento superiore al 25 per cento in tre anni rispetto agli introiti tradizionali degli ultimi anni ottenuti dalle ferrovie dello Stato ed anche il *deficit* si è ridotto. Ieri il commissario Schimberni in Commissione è stato costretto a darmi atto che le cifre del disavanzo sono diverse da quelle che di solito sono riportate sui giornali. Infatti lo squilibrio tra i trasferimenti dello Stato e le entrate delle Ferrovie (a nostro giudizio eccessivo, che deve essere corretto) non è di 17.000 miliardi come sento dire: ieri il commissario Schimberni, dopo avere prima tentato di fare un'altra rappresentazione, ha poi dovuto riconoscere che i conti esatti indicano, signor Ministro, in 14.000 miliardi i trasferimenti al netto dei ricavi. Quindi questa è la somma per la quale l'Ente pesa sullo Stato, compresi gli investimenti, cioè compresa una spesa che oggi si aggira intorno ai 4.000-5.000 miliardi. Il *deficit* proprio dell'Ente al netto degli investimenti e delle compensazioni per gli obblighi di servizio si è ridotto da 2.400 a 1.500 miliardi. Inoltre, su tutti gli assi commerciali, non solo su quello Roma-Milano, con l'introduzione degli «Intercity» e dei «cadenzati», gli orari ferroviari sono stati nettamente ridotti, in qualche caso di ore, non di minuti. Sono stati introdotti materiali rotabili nuovi di un certo interesse; sono stati anche allestiti alcuni progetti, tra cui quello dell'alta velocità che oggi è completo e che potrebbe passare alla fase esecutiva: tutti di grande rilievo per il nostro paese.

Voglio qui ricordare che tante volte, alla Camera ed in quest'Aula, abbiamo tuttavia espresso viva insoddisfazione per l'andamento delle cose. Noi ritenevamo che, in ragione dei difetti della legge di riforma ed in ragione dei difetti gravi della gestione dell'Ente, la curva di correzione nell'andamento dei traffici ferroviari fosse inferiore a quella necessaria per raggiungere gli obiettivi del piano generale dei trasporti. Andando di quel passo si sarebbe corretta la situazione di degrado, ma questo processo non sarebbe stato completato con il conseguimento degli obiettivi ambiziosi di quel piano. In sostanza, ritenevamo che l'Ente, nelle condizioni in cui si trovava, dimostrava di non essere in grado di compiere quel salto qualitativo che è a nostro avviso una grande necessità per il paese.

Inoltre, più volte in quest'Aula con interrogazioni, interpellanze e mozioni abbiamo sottolineato che purtroppo con l'Ente continuava (non nasceva con esso) quel metodo di confusione gestionale, di scorrettezza e perfino di corruzione che aveva gravemente segnato l'azienda negli anni precedenti. La riforma non aveva interrotto questi metodi e noi segnalammo, nel 1984, nel 1985, nel 1986, nel 1987 e nel 1988, episodi come quelli che riguardano l'affidamento dell'informatica all'interno dell'Ente (questione secondo noi di grande rilievo ma realizzata in modo non corretto), gli appalti, in particolare quelli per la pulizia, la grande questione delle cosiddette prestazioni integrate, cioè dei consorzi che avrebbero dovuto attuare il piano integrativo.

Ci sono molti documenti agli atti del Senato contenenti le nostre critiche, le richieste di chiarimenti o le accuse. Sollevammo persino la questione delle «lenzuola d'oro», non sotto il profilo scandalistico delle tangenti, ma sotto il profilo dell'adeguatezza di una scelta.

Nonostante che si fosse realizzata una correzione, nonostante che le Ferrovie oggi vadano meglio rispetto al 1986 (e devo dirlo con chiarezza, perchè è inconfutabile), ancora insoddisfatti dell'Ente ricorremmo addirittura ad una raccolta di 100.000 firme di ferrovieri ed utenti per rivolgere un

appello, consegnato al presidente Spadolini, alla presidente Iotti, al Presidente del Consiglio, per andare al rinnovo della legge n. 210 del 1985 (definendo quindi l'Ente come impresa e correggendo i suoi difetti) e per decidere il rinnovo del vertice. Il ministro Santuz può testimoniare non solo degli incontri ufficiali, ma anche di quelli non dico privati, perchè pur sempre politici, bensì informali, nei quali nell'inverno scorso, un anno fa, nella primavera ed anche nell'estate scorsa più volte abbiamo offerto al Governo la disponibilità per una discussione rapida qui in Parlamento che consentisse la modifica della legge n. 210 ed il rinnovo dei vertici dell'Ente. È esatto, ministro Santuz? Lei me ne dà atto. E questa mattina voglio fare un discorso non lungo, che però metta in luce tutti i nodi.

A questo punto la vicenda – lo dico apertamente – diventa sempre più inquietante. Alla fine dell'anno scorso, quando tra le forze politiche – avemmo incontri con il Partito socialista e con la Democrazia cristiana – era aperta la questione del cambiamento della legge, connessa al piano di rilancio delle ferrovie e al rinnovo del vertice, esplose sulla stampa il caso delle «lenzuola d'oro». Si tratta di una pratica che era alla Procura della Repubblica di Roma da due anni, non di una pratica nuova. Il problema lo avevamo sollevato molto tempo fa: ritenevamo e riteniamo che quella commessa sia scorretta certamente, scandalosa probabilmente. L'osservazione che facemmo dapprima – perchè non siamo giudici nè poliziotti – era che intanto, a lume di naso per così dire, acquistare quel materiale, le lenzuola, a 7.000 lire e poi vendere a 17.000 lire la cuccetta, per le ferrovie era uno scarsissimo affare; non si capiva il vantaggio della adozione di quel materiale che nessun ente ferroviario europeo aveva accettato.

Il contratto veniva da lontano: non è del 1986, ma del 1979. Le trattative cominciarono addirittura credo nel 1976. Inizialmente il contratto era limitato (8 miliardi), poi fu allargato nel 1982 a 40 miliardi e fu nuovamente esteso nel 1986 a 150 miliardi. Il contratto venne all'Ente per la convalida, ma nel consiglio di amministrazione dell'Ente, più consiglieri, tra cui il consigliere Ciuffini (che fu il primo), sollevarono obiezioni sulla validità del contratto stesso. Per questo motivo il consiglio all'unanimità decise di rinviare il contratto alla Corte dei conti e all'Avvocatura dello Stato per un esame. L'Avvocatura tre mesi dopo trasmise al consiglio di amministrazione dell'Ente un parere del tutto positivo, in cui addirittura si sottolineava la necessità che l'Ente rinnovasse il contratto. Il consiglio, sia pure con riserve verbali di diversi consiglieri, prese atto delle indicazioni dell'Avvocatura dello Stato e lo confermò.

Allora sorgono alcuni quesiti, cari colleghi. Io credo – ma tocca alla magistratura provarlo – che vi sia un illecito. Del resto la stessa vicenda del contratto è da commedia napoletana...

PATRIARCA. Che c'entra Napoli?

LIBERTINI. Nel senso che è una commedia alla Eduardo De Filippo: ci vuole quell'ingegno particolare, quella fantasia particolare; e poi si è svolta nei pressi di Napoli. Le ferrovie – voi sapete – per proteggersi dall'immissione di nuovi concorrenti, hanno stabilito una regola assurda, per la quale chi vuole vendere alle ferrovie un prodotto deve dimostrare di aver prodotto le quantità di materiale che servono alle ferrovie per un anno. Siccome nessun imprenditore serio investe per un anno a fondo perduto, è chiaro che sono

sempre i soliti ad avere accesso alle forniture. Infatti i contratti dell'Ente ferrovie dello Stato hanno quasi sempre gli stessi destinatari. In questo caso però si trattava di un prodotto nuovo, e si doveva dimostrare che nella zona in cui operava il Graziano (ha ragione il senatore Patriarca, non è Napoli, ma vicino a Napoli) si produceva questa enorme quantità di tessuti. Fu inviata una delegazione tecnica delle ferrovie dello Stato a verificarlo in quella fabbrica e il collega, senatore Visconti, potrebbe raccontarvi episodi, che – ripeto – sono da commedia, nel modo nel quale le ferrovie si fecero carpire la commessa. Sembra che addirittura al posto di macchine che producevano il tessuto c'erano operai che srotolavano le tele e così i funzionari si convinsero che effettivamente lì si produceva una certa quantità di materiale. Ma non stiamo parlando del 1986 o del 1987, parliamo del 1978, o giù di lì. Infatti gli arresti dei tre funzionari (uno dei quali è morto) si riferiscono a reati commessi tra il 1977 e il 1979. Sorge un primo quesito. Se vi è un illecito – e sono convinto che vi sia, anche se è la magistratura che dovrà accertarlo; certamente però si tratta di un affare poco conveniente per le ferrovie – si può anche ammettere che il Graziano, ma lo vedremo, o altri abbiano dato una tangente ad alcuni membri del consiglio di amministrazione per «oliare» la pratica, perchè non sorgessero difficoltà dopo la contestazione del Consiglio. Però, è assai incredibile che il Graziano abbia pagato per questa commessa tre o quattro membri del consiglio di amministrazione e tre funzionari di basso livello che operarono nel 1979 e non abbia pagato nessun altro e che chi ha firmato i contratti lo abbia fatto in totale buona fede, senza nessuna corresponsione di «premio»: è molto strano.

Abbiamo parlato di un santuario e i santuari continuano ad esserci. Però, c'è di più, c'è un fatto che voglio sottolineare con molta forza. Le indagini sulle ferrovie si sono perse per vicoli minori; abbiamo avuto occasione di rappresentare anche alla magistratura di Roma che ci sono dei terreni di indagine ampi: intanto, la stessa vicenda delle «lenzuola d'oro», se si va alle radici, porta ai contraenti dei contratti, e quindi non è un fatto misterioso. C'è poi la questione dell'informatica che è enorme; c'è la questione degli appalti, delle prestazioni integrate. Invece, tutta l'attenzione della magistratura (ma io dico piuttosto dei giornali, perchè vi sono comunicazioni giudiziarie di cui è stata data notizia sui giornali che non esistono nella realtà) si è concentrata su cose minori: prima si è visto se gli stipendi erano stati decisi dai consiglieri e poi si è scoperto di no, e infatti in proposito non esiste comunicazione giudiziaria, essendo gli stipendi stati decisi dal Governo e rientranti nei parametri consueti dei dirigenti ferroviari. Le cifre fornite sono risultate false. Poi è stata affrontata la questione delle carte di credito, di assai ridotte dimensioni.

Voglio dirlo con molta forza: noi siamo perchè la magistratura indaghi su ogni piccolo particolare. Le scorrettezze vanno punite tutte, anche quelle più piccole e noi siamo una forza politica che non ha mai fatto scudo ad alcuno, che ha avuto il massimo rispetto per il lavoro della magistratura, e lo ha tuttora. Tra l'altro è stato coinvolto in questa vicenda un membro del mio partito, e noi siamo stati i soli tra i partiti ad averne deciso la sospensione. Non devono esserci dubbi sulla nostra linea di condotta. Però – consentitemi di dirlo – il fatto che si perseguano responsabilità minori o minime e che le questioni gravi rimangano nell'ombra è molto grave. Non faccio carico di questo alla magistratura, so benissimo quali sono le difficoltà in cui opera,

conosco benissimo i trabocchetti di cui è cosparso il suo cammino, conosco benissimo i segreti d'ufficio che le si parano davanti, ma constato il fatto. E, siccome sono abbastanza vecchio, mi consentirete di dire che ho la sensazione che si tratti di qualcosa assai simile a quel che capitò molti anni fa con la questione dell'energia nucleare, quando l'indagine su una *jeep* usata indebitamente da Ippolito e la questione del suo biglietto ferroviario consentì all'industria americana di bloccare la produzione di una energia nucleare italiana.

Oppure, questa faccenda somiglia alla vicenda dello scorporo della divisione elettronica dell'Olivetti, che privò l'Italia della possibilità di entrare nel campo dei grandi calcolatori. Ripeto, la magistratura deve fare il suo lavoro, deve andare avanti, deve colpire qualunque irregolarità grande e piccola, ma questa vicenda, per il suo contesto, per la campagna di stampa massiccia è emblematica (il giornale «La Stampa» di Torino, il giornale della FIAT, sulla questione delle «lenzuola d'oro» intitolò l'articolo in questo modo: «Addio ferrovie», un titolo freudiano in quanto si intendeva dire che finalmente ci si liberava del sistema ferroviario).

Onorevole Ministro, gli atti successivi preoccupano e preoccupano gli atti del Governo. Infatti, insorto lo scandalo, sollevata da parte dei comunisti la necessità di sciogliere il consiglio di amministrazione e di commissariare l'Ente (lei sa che la legge rendeva difficile al Ministro lo scioglimento perchè non si era in uno dei casi previsti dalla legge; e lei sa anche che furono i consiglieri comunisti a smuovere la situazione, in particolare il consigliere Ciuffini che fece precipitare con le sue dimissioni la situazione, dopo che vi furono le dimissioni collettive), sciolto il consiglio, e nominato il commissario, la vicenda diventa estremamente ingarbugliata.

Infatti, il commissario Schimberni, insediatosi per tre mesi – e la legge non ne prevede il rinnovo – è tuttora nelle sue funzioni, non «rinnovato», come hanno scritto i giornali, perchè il Governo non ha rinnovato il commissariamento; egli è – come si dice – in *prorogatio*. Il ministro Santuz ci ha spiegato in Commissione che questo istituto deriva dal diritto romano. Insomma il commissario Schimberni rimane al suo posto, ma ciò vuol dire che rimane solo perchè non è stato nominato nessun altro. Non vi è nulla di più, il fondamento giuridico è questo. Quindi, si tratta di un commissario che tra l'altro non ha poteri. Ancora ieri, la Commissione competente ha riconosciuto che egli deve limitarsi all'ordinaria amministrazione.

In questi tre mesi il commissario ha adottato alcune misure utili che noi abbiamo apprezzato, abbiamo sostenuto e tuttora sosteniamo – e nella giornata di ieri glielo abbiamo detto in Commissione – quando ha tagliato alcuni sprechi, ridotto alcuni costi, ha chiamato i fornitori chiedendo di rivedere i contratti. Sono tutte cose utili. Però egli ha posto in essere anche scelte drammatiche quando ha sospeso gli investimenti su tutto il territorio nazionale. Signor Ministro, ci troviamo in questa situazione, abbiamo centinaia di cantieri edili chiusi con operai licenziati su tutto il territorio nazionale, e tutta l'industria del materiale rotabile e delle riparazioni che è alle soglie di una crisi verticale.

Il commissario Schimberni ha chiamato la FIAT ferroviaria di Savigliano, ha chiamato la Breda di Pistoia e ha detto che le commesse dei treni veloci – che invece erano state precedentemente determinate dall'Ente delle ferrovie – sono sostanzialmente disdette e ha lasciato questa industria scoperta da un giorno all'altro. Il commissario dell'ente ha in realtà

modificato leggi dello Stato votate in quest'Aula, determinando una paralisi dell'investimento ferroviario, e con il nuovo orario ferroviario – quello del 1° giugno – vi sarà una raffica di tagli ai servizi ferroviari.

La cosa paradossale è che vengono chiusi i cantieri e vengono sospesi i treni nei tratti di ferrovia su cui lo Stato ha già investito centinaia di miliardi di lire; vi sono gallerie che vengono lasciate a metà. Nella giornata di ieri, la Commissione trasporti era affollata di senatori di ogni parte politica perchè l'allarme nelle regioni è vivissimo per questa specie di Attila che è passato sugli investimenti ferroviari.

Nel frattempo, su richiesta del Ministro, il commissario dell'ente ha predisposto tre ipotesi di risanamento: la prima ipotesi era quella originaria, che è stata aggiornata con l'ipotesi *b*) e poi ancora, per le pressioni che sono venute dall'esterno, con l'ipotesi *c*).

Ho già avuto modo di ricordare che l'ipotesi *a*) – ma, signor Ministro, torno a chiederle che sia chiarita tale questione in modo formale – è nata dai suggerimenti di un consigliere che si aggira nell'Ente e però non viene pagato dall'Ente stesso, e che addirittura riunisce i direttori generali. Sto parlando dello spagnolo Saragozza; è vero che gli spagnoli fanno costruire gli stadi ai giapponesi, ma noi facciamo distruggere le ferrovie ad uno spagnolo!

Questo signore, che è stato consulente di più Ministri – si direbbe che sia la più alta autorità ferroviaria d'Europa – è il vero padre dell'ipotesi *a*) avanzata dal commissario Schimberni. Questa è un'ipotesi di totale demolizione del sistema ferroviario, perchè in pratica afferma che fino al 1999 si dovrebbero investire nelle ferrovie italiane meno di 30.000 miliardi di lire, dimezzando quindi lo stesso piano integrativo. Questa ipotesi *a*), che mi pare lei stesso, signor Ministro, ha escluso, è stata però presentata; è un'ipotesi che ha un suo particolare contenuto ed è bene che tutti i colleghi la conoscano. In essa vi è la rinuncia totale all'alta velocità, cioè al quadruplicamento da Napoli a Milano e da Torino a Venezia e dunque al grande impianto di supporto del sistema ferroviario italiano, perchè l'alta velocità – lo abbiamo spiegato tante volte in quest'Aula e speriamo che tutti se ne siano resi conto – non è qualche treno veloce, bensì il raddoppio delle linee e del transito da 240 a 500-600 treni, con un modello di esercizio appropriato; significa la riduzione di ore per il traffico passeggeri e la riduzione di giorni per il traffico merci; essa significa grande impianto di supporto, come quello che hanno i francesi e i tedeschi. Quindi, niente alta velocità, ma taglio di tutte le trasversali (medio-padana, pontremolese, Roma-Ancona, Roma-Bari, eccetera); rinuncia ad intervenire sull'Adriatica e sulla Tirrenica, i due assi longitudinali e quindi il loro abbandono; rinuncia all'intervento sulle aree metropolitane, dove le ferrovie devono svolgere, anche per atti firmati da Governo e regioni, funzioni fondamentali; abbandono di tutta la rete meridionale. Questo vuol dire l'ipotesi *a*), come i colleghi hanno denunciato anche ieri al commissario Schimberni.

Questa ipotesi era insostenibile. So che vi è stata anche una rivolta all'interno dell'Ente e che il Ministro stesso ha fatto delle critiche, e siamo passati all'ipotesi *b*) e all'ipotesi *c*).

Quest'ultima ipotesi è uguale all'ipotesi *a*), ma ha delle aggiunte che non sottovaluto: il qudruplicamento da Roma a Milano, che si fa però tagliando la Roma-Battipaglia, prevista invece dalla legge finanziaria; una serie di interventi sulle linee adduttive e qualche intervento nel Mezzogiorno, come ad esempio quello tra Messina e Catania.

Ma l'ipotesi *a*) – voglio rappresentare molto brevemente la questione nella sua sostanza – quale risultato ottiene, signor Ministro? Sulle previsioni del commissario Schimberni avanziamo molte riserve tecniche; non sono affatto convinto – non voglio ora farvi perdere tempo nella dimostrazione di questo, comunque la daremo per iscritto – che le sue ipotesi di aumento del trasporto merci con questo impianto siano realistiche. Ma ammettendo che lo siano, nel 1999, quindi nel 2000 (cioè praticamente per sempre), il trasporto ferroviario italiano avrebbe una quota di mercato pari al 12 per cento, derivante da un aumento della quota merci verso il 14 per cento e da una diminuzione della quota passeggeri al 9 per cento; le ferrovie rinuncerebbero dunque al trasporto passeggeri, rinuncerebbero al trasporto pendolari in larga misura; taglierebbero il Mezzogiorno, perchè oggi il Meridione non è trasporto merci ma trasporto passeggeri (quindi – lo ribadisco – il Mezzogiorno viene emarginato).

Questo è in contraddizione con il presupposto del piano generale dei trasporti che parla di riequilibrio del sistema italiano: non c'è invece riequilibrio, ma il mantenimento del dominio del trasporto su gomma. Tale è la questione aperta davanti a noi. Se anche le ipotesi di aumento della circolazione delle merci su un tracciato che resterebbe molto ridotto fossero confermate, questo significherebbe avere le città paralizzate dal traffico più di adesso in ragione di aumenti di mobilità; avere aree metropolitane ingestibili; significherebbe che lo Stato dovrebbe tirare fuori una montagna di soldi per sovvenzionare le autolinee per servizi sostitutivi. Il commissario ha parlato perfino dell'idea di fare un servizio di autolinea da Perugia a Roma pagato dallo Stato. È stato dimostrato che questi servizi sostitutivi sono spesso più costosi dell'esercizio ferroviario.

Se queste ipotesi fossero adottate, signor Ministro, onorevoli colleghi, poichè da qualche parte la gente e le merci devono passare, inevitabilmente nei prossimi anni andremmo a decidere la costruzione di grandi nuovi sistemi autostradali. Non è possibile infatti che l'Italia viva senza collegamenti. Questa è l'ipotesi *c*).

La nostra mozione mira a far dire al Senato – è questo che proponiamo che il Senato oggi dica – che non è questa la strada giusta ma quella del piano generale dei trasporti. Abbiamo bisogno di un piano che, cadenzando nel tempo gli interventi, riequilibri il sistema dei trasporti a favore delle ferrovie, con l'obiettivo di raddoppiare almeno la quota di mercato alla fine del secolo; raddoppio che è assolutamente essenziale (la soglia minima) se non vogliamo perdere il contatto con l'Europa.

Vorrei pertanto toccare un punto: andiamo verso il 1992, e si fa tanta retorica su questo. Ebbene, si sappia – molti colleghi lo sanno – che cosa è il 1992 europeo dei trasporti. I sistemi ferroviari tedesco e francese sono enormemente più avanzati del nostro, sono tre volte il sistema italiano. Eppure, in Germania e in Francia sono previsti massicci investimenti e così pure in Svizzera: la sola Svizzera investe 50.000 miliardi fino al 1995. I tedeschi prevedono che entro il 1995 la velocità minima sulla loro rete sia di 200 chilometri orari per i passeggeri.

La nuova rete ad alta velocità europea dovrebbe essere a 300 chilometri orari per i passeggeri e 160 per i treni merci bloccati.

I francesi sviluppano il loro sistema dei TGV, ed ormai raggiungono non solo Lione, non solo Ginevra, ma vanno verso Montpellier e, dall'altra parte, raggiungono l'Atlantico, la nuova linea va in Olanda.

Inviterei tutti i colleghi a visitare i lavori che ci sono alla Manica, dove si è iniziato il tunnel, che nel 1994 sarà pronto, perchè si procede molto velocemente. Il tunnel sotto la Manica è solo ferroviario, ha due fori: uno per l'alta velocità e l'altro per la navetta che trasporta i camion e le auto su ferrovia, perchè si passa solo su ferrovia. Ciò significa che Londra sarà collegata a Parigi in tre ore e che le distanze fra tutte le grandi capitali europee saranno di tre-quattro ore sulle ferrovie. Ciò significa ancora che si fanno enormi investimenti: i tedeschi alla fine dell'anno immetteranno in esercizio nella loro rete 43 treni veloci ICE, che sono la prima parte di una flotta. E – paradosso – mentre il commissario Schimberni disdice le commesse dell'ETR 450 – il cosiddetto Pendolino – i tedeschi ne comprano 80 esemplari, e gli svizzeri comprano alcuni esemplari con i quali gestiranno la Berna-Milano e la Ginevra-Milano. Questi mezzi, prodotti dall'industria italiana, verranno in Italia con il marchio di altri paesi.

Tutta l'Europa ci domanda come ci raccordiamo, appunto, con essa. Ci sono varie ipotesi di valico, ed il Ministro le conosce. C'è il Brennero, che è l'unico ad essere definito. C'è il valico orientale, sul quale, signor Ministro, credo si dovranno fare molte riflessioni, perchè la Pontebbana e lo scalo di Cervignano sono tutte cose importanti, ma il problema ormai va oltre. C'è il problema della Svizzera: lo Spluga – meno probabile – il Gottardo o il Sempione, come nuovo grande valico ferroviario. Per il Sempione c'è l'idea del rapporto diretto tra Genova e il cuore dell'Europa. C'è l'ipotesi di Martigny: da Aosta a Martigny vi sarebbe la galleria più breve (vi è stato un convegno internazionale ad Aosta; gli svizzeri sono estremamente interessati ed i francesi pure); lì passerebbe il collegamento con le linee veloci. C'è l'idea che il transito del Ciriegia che si è pensato autostradale divenga ferroviario, tipo *channel*, in relazione ad un asse trasversale di grande interesse in Europa: Barcellona, Piemonte, Veneto, paesi orientali. A questo gli spagnoli lavorano, tant'è vero che il loro accordo con la Francia va in questa direzione.

Di fronte a tutto questo, il commissario Schimberni dice che la politica dei valichi internazionali non lo interessa, che non è prevista fino al 1999. Addirittura ha avuto una battuta infelice, quando ha detto: se gli altri vogliono questi valichi, che vengano loro a farli, perchè noi non siamo in condizione di farlo, il problema non è nostro.

La conseguenza di queste scelte, in vista del '92, è duplice. Primo: l'Italia si emargina dall'Europa. Secondo: il Mezzogiorno è definitivamente tagliato fuori da ogni circuito economico.

Quando le ferrovie impiegano nel Mezzogiorno, e per i rapporti con il Mezzogiorno, tempi che sullo stesso percorso sono quattro o cinque volte superiori a quelli necessari in Europa, il Mezzogiorno è parte marginale dell'Europa. La grande questione del 1992 è questa. È anche la grande opportunità per l'Italia, perchè il 1992 può rappresentare l'inizio di un periodo di grande sviluppo del continente e del nostro paese. Ma costituisce anche un grande rischio, perchè se l'Italia non si dota di condizioni infrastrutturali tali da porla al livello dell'Europa, l'Italia sarà il Sud dell'Europa, e noi vivremo la vicenda che il Mezzogiorno ha vissuto dall'Unità d'Italia, ed il Mezzogiorno, a sua volta, vivrà una vicenda ancor più drammatica. Questo è il problema che ci troviamo di fronte.

E vengo all'ultimo argomento anche perchè colgo nella mozione dei colleghi democristiani una serie di riferimenti importanti. Senatore Rezzoni-

co, il fatto che voi abbiate scritto che bisogna fare il sistema ad alta velocità, venendo da un grande partito, che ha il peso che ha, non è irrilevante. Solo, modestamente, mi domando se il Presidente del Consiglio ha letto la mozione, se la conosce; che coerenza c'è tra la mozione... (*Interruzione del senatore Rezzonico*) ...Lo dico in positivo, non per polemizzare. Mi chiedevo che coerenza c'è tra la mozione ed il documento De Mita sui tagli. Ecco perchè la discussione che facciamo non è settoriale, irrilevante. Se il Senato esprimesse la sua volontà in questa direzione, ciò avrebbe influenza su tutta la politica dei tagli del Governo che si sta discutendo.

Se il problema ha queste dimensioni - ed è stato colto, ripeto, da altri Gruppi - l'ultima questione sul tappeto è quella della compatibilità finanziaria. Voglio dire con chiarezza che noi comunisti il problema delle compatibilità finanziarie ce lo poniamo. Non stiamo qui a dire soltanto che bisogna spendere di più, un mestiere sin troppo facile. Noi sappiamo che c'è un problema di rientro del debito pubblico che è drammatico, che mettiamo in testa alle nostre priorità. Quindi partiamo da qui, e vogliamo esaminare il problema del finanziamento di questo sviluppo ferroviario in questo quadro. Intanto quanto si tratta di spendere, signor Ministro? Si tratta di spendere, nella proiezione decennale, 100.000 miliardi. I conti sono stati fatti. Se vogliamo adeguare il sistema ferroviario all'Europa la spesa in 10 anni è di circa 100.000 miliardi, un impegno che obbligherebbe a raddoppiare l'attuale capacità di spesa delle ferrovie dello Stato. Aggiungo una cosa, signor Ministro: si tratta di 100.000 miliardi solo se i costi delle ferrovie vengono riportati a normalità, perchè oggi questi costi sono anomali. Virtuosi esponenti confindustriali che ci hanno fatto la predica sui sacrifici hanno venduto per 20 anni le sale montate alle ferrovie per tre volte il loro costo. Già l'Ente fece una rinegoziazione dei contratti e a 10 anni di distanza si accettò che questi contratti fossero ridotti del 10 per cento: immaginate a che livelli erano stati conclusi. Signor Ministro, c'è da tagliare, altrimenti non si fa nulla con 100.000 miliardi; ma se i costi delle ferrovie diventano i costi normali di un'impresa, 100.000 miliardi sono sufficienti per riqualificare il sistema ferroviario italiano (io qui parlo di una cifra globale ma noi abbiamo studiato il problema ed abbiamo i dettagli e le previsioni di introito) e per avere flussi di traffico che ripaghino gli investimenti in maniera da ridurre il disavanzo entro limiti fisiologici.

Senza dubbio 10.000 miliardi all'anno sono tanti ma vorrei fare qui alcuni riferimenti ed alcune proposte. Intanto devo dire che 100.000 miliardi di investimenti nelle ferrovie sono esattamente la cifra investita nel piano delle telecomunicazioni che è fondamentale ma meno importante. Gli investimenti nelle telecomunicazioni, pubblici e privati, sono previsti per 100.000 miliardi in dieci anni. Per le autostrade, a conti fatti, l'Italia ha speso 300.000 miliardi, ed era un'Italia più «piccola». Se ci si riporta ai valori di allora, quando l'Italia risorgimentale si dotò delle ferrovie, non si spese meno di questo. Le ferrovie italiane furono costruite in 20 anni e non si trattò di uno sforzo minore di quello che costituirebbe oggi la loro modernizzazione. Sono gli investimenti che fanno altri paesi europei, quindi non si tratta di una cifra immaginaria, fantastica, fuori di ogni discussione. Ma questa cifra come può essere reperita? Ci sono due strade: la prima è l'intervento pubblico che naturalmente deve essere diluito in più anni (venti o trenta). Lei sa, signor Ministro, che le ferrovie hanno la possibilità di attingere a mutui interni ed internazionali; lei sa che le grandi banche italiane e

straniere si sono dichiarate disponibili anche ad un grande prestito perchè le ferrovie hanno questo credito e quindi questa è una strada da percorrere. Il secondo punto è che noi possiamo e dobbiamo aprire le porte al capitale privato che voglia rischiare. Il capitale privato può fare la sua parte; sapete che sono costituiti tre consorzi (ARGO, Grandi Opere, Italveco) che si propongono per il quadruplicamento, che costa 27.000 miliardi, una bella cifra sul totale. Io le confermo qui che noi combatteremmo ad oltranza contro qualunque ipotesi per la quale queste società costruissero la rete e poi la gestissero separatamente, per una ragione tecnica che ieri anche il commissario Schimberni ha riconosciuto giusta: che la rottura della rete in due è tecnicamente una bestemmia, non c'è in nessun altro paese del mondo. Infatti fare due reti diverse vuol dire rinunciare alle sinergie e alle integrazioni, vuol dire rinunciare a modelli di esercizio avanzato, vuol dire ripetere poi la frode delle autostrade dove il capitale privato le ha costruite con il 67 per cento di contributo pubblico riscuotendo i pedaggi e gestendo al suo interno gli appalti, così che quel 67 per cento è diventato il 100 per cento. Se si tratta di fare questo – noi comunisti lo abbiamo detto ai tre consorzi – non ci stiamo. Ma se il capitale privato vuole comportarsi seriamente e rischiare, siamo favorevoli alla costituzione di una società mista ferrovie-privati o anche ad una società tutta privata che costruisca la rete, la riconsegni alla gestione pubblica e si rivalga con *royalties* sui proventi del traffico perchè – ecco il punto che voglio sottolineare – quando parliamo delle ferrovie dobbiamo distinguere due capitoli completamente diversi.

Vi sono una serie di linee che sono certamente passive e che lo Stato ha comunque l'obbligo di fare, perchè lo Stato ha l'obbligo costituzionale di garantire la mobilità: cioè vi è una funzione sociale del sistema ferroviario pubblico affermata in tutto il mondo; vi sono delle ferrovie locali fondamentali per la vita delle regioni e lo Stato deve garantirle insieme alle regioni. Lì non vi è redditività degli investimenti, i privati non entrano. Ma vi è tutto il settore dei grandi assi commerciali, tutto il settore dell'alta velocità dove invece l'investimento può essere redditizio; il TGV si è ripagato in nove anni. Ci sono dunque due operazioni diverse, e noi non proponiamo un esborso a fondo perduto di 100.000 miliardi; proponiamo una politica della spesa oculata ed articolata, che riduca l'onere per lo Stato entro limiti sopportabili. Certo, si tratta di un grande sforzo, ma di uno sforzo per una enorme questione nazionale. Fare questo significa risparmiare almeno il 5 per cento di energia, significa abbattere della metà i morti ed i feriti per incidenti di traffico, e significa risparmiare ambiente e territorio, ridurre i costi interni per le imprese e metterle nelle condizioni, soprattutto nel Mezzogiorno, di concorrere in Europa. Vale la pena fare uno sforzo del genere, sì o no? Questo è il terreno concreto su cui ragioniamo. Non è che proponiamo, come qualche scemo ha detto su questi giornali che fanno campagne gettonate, di spendere 20.000 miliardi per guadagnare venti minuti. Sono delle idiozie che si può permettere una stampa che è ormai largamente di regime, rispetto ai grandi gruppi privati, e che non tollera obiezioni, non pubblica lettere di smentita, non pubblica correzioni, dice le «sue» verità, le afferma e le ribadisce. Noi siamo vittime di queste affermazioni perentorie. (*Applausi dall'estrema sinistra*). Abbiamo una serie di Soloni in cattedra. Il caso di Giorgio Bocca è esemplare. Su «la Repubblica» mi sono sentito definire «manutengolo di ladri». Siccome per questo motivo l'ho querelato, su «L'Espresso» egli ha scritto: «Ecco i politici,

anzichè discutere ricorrono alle querele». Ma Bocca non ha discusso, mi ha fatto un'accusa e ne risponderà in tribunale. Ma c'è di più. Feci sapere a lui e ad Eugenio Scalfari che se avessero pubblicato un lungo articolo di risposta ero disposto a rinunciare alla querela, perchè non mi piace andare in tribunale. Mi fu risposto – lo dico perchè resti agli atti del Parlamento – che non c'era spazio per riportare una mia riga a questo riguardo. Vi è insomma una campagna organizzata.

La distruzione del sistema ferroviario è perseguita dai grandi gruppi di interesse: la *lobby* autostradale, la *lobby* della gomma non è un'invenzione; la FIAT non è un'invenzione. Castoro non può parlare, ma andate a domandare a chi dirige la FIAT ferroviaria e vi dirà che rapporti ci sono all'interno del gruppo FIAT, che tra l'altro sta tentando di vendere la Savigliano ai francesi, così se ne lava le mani. Andate a domandare che cosa ne pensano i petrolieri e le società autostradali e via dicendo. Vi è una grande coalizione di interessi che ha spinto l'attacco sul sistema ferroviario, passando attraverso il mondo politico e con una vasta organizzazione dei *mass-media*; questa è la verità.

Non ho esitazione a dire in quest'Aula che poichè da dieci anni mi batto insieme al mio partito con coerenza per lo sviluppo delle ferrovie, sono arrivato a ricevere intimidazioni e minacce di vario tipo. Sono stato avvertito che è più consigliabile che mi occupi di altro. Questa è la situazione italiana, bisogna saperlo. Perciò metto questa questione insieme a quella relativa ad Ippolito e all'energia nucleare ed insieme alla questione della divisione elettronica dell'Olivetti. Siamo ad un nodo di tale portata. Il Governo qui deve rispondere a tutto ciò. Ecco perchè abbiamo presentato la mozione questa mattina, perchè vogliamo andare a sciogliere un nodo politico. Concludendo dirò che siccome ci interessa sciogliere questo nodo politico, stiamo attenti a tutto quello che gli altri dicono e fanno, non siamo isolati o arroccati. Mi rivolgo ai colleghi socialisti, ai compagni socialisti perchè essi, che hanno alle spalle una tradizione di battaglia per lo sviluppo ferroviario, si uniscano a noi. Mi rivolgo ai senatori della Democrazia cristiana, apprezzando in particolare quello che hanno fatto i colleghi della Commissione lavori pubblici (non vorrei che fosse una loro positiva deformazione mentale e professionale) per spingere in questa direzione. Noi saremmo anche lieti se in quest'Aula si potesse arrivare ad un voto unitario, saremmo lieti di sentire dal Ministro assicurazioni precise; però bisogna uscire dagli equivoci.

Signor Ministro, so che lei ha una vita difficile in questi giorni, so benissimo cosa sono per lei il Consiglio dei ministri o il Consiglio di Gabinetto, so che lei probabilmente sogna di notte due grandi forbici. Però il problema non è secondario.

L'altro giorno, al convegno del CNEL sul territorio, un Ministro di questo Governo, il ministro Tognoli, ha fatto una dichiarazione importante. Egli ha detto – ma non vorrei che fosse una di quelle dichiarazioni che si fanno nei convegni – di essere totalmente in disaccordo sui tagli ai trasporti, che vi si oppone e che, se dovesse andare avanti questa linea politica, non ritiene che vi siano molte ragioni per rimanere Ministro. Lo ha detto davanti a tutti, anche davanti ai giornalisti i quali naturalmente non lo hanno riportato: chi parla di tagli ai trasporti è bravo ed ha la prima pagina, chi vi si oppone non viene nemmeno citato.

Non chiedo a nessuno di fare atti di coraggio sovrumano, però di compiere atti di responsabilità sì. Ho letto una sua dichiarazione, signor

Ministro, secondo cui lei non può fare il Ministro della distruzione ferroviaria: pressappoco l'espressione era questa. Io credo che ci siano responsabilità individuali che ad un certo punto ciascuno si deve assumere e glielo dico francamente. Comunque noi comunisti non assisteremo alla distruzione del sistema ferroviario italiano, alla rinuncia agli obiettivi del piano generale dei trasporti, al fatto che si porti l'Italia, per interessi particolari, ad essere una nazione di serie B nel concerto europeo. A questo non ci stiamo e non ci staremo mai! (*Applausi dall'estrema sinistra e dal Gruppo federalista europeo ecologista. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Rezzonico per illustrare la mozione n. 1-00048.

REZZONICO. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione quanto ha detto il collega Libertini, che per molti versi è considerato uno dei protagonisti, dal punto di vista politico, della tematica dei trasporti di questi anni. Mi sarei aspettato un momento di autocritica in ordine a quello che sta accadendo in questi giorni e che è all'attenzione di questa importante seduta del Parlamento, per quanto riguarda il sistema delle ferrovie dello Stato: un momento di autocritica – e lo dico in premessa – perchè la legge di riforma che ha prodotto un consiglio di amministrazione ed una gestione giudicati fallimentari e che ha determinato l'intervento del Ministro dei trasporti necessita di una revisione. Intendo dire che, molto probabilmente, la legge di riforma come tale non è stata uno strumento utile e sufficiente per riorganizzare in termini europei il sistema dei trasporti su ferrovia in Italia o – ma direi e – il comportamento della classe politica che ha espresso il consiglio di amministrazione non è stato all'altezza del compito che la legge di riforma aveva assegnato. Questa revisione critica deve indurre quindi a porre all'attenzione del Parlamento e del Governo alcuni momenti di intervento nell'ambito delle nostre competenze, che nella mozione presentata dal Gruppo democratico cristiano sono focalizzati in quattro punti.

In primo luogo riteniamo che si debba rapidamente avviare il processo di riforma della legge istitutiva dell'Ente ferroviario, in quanto valutiamo che proprio nello strumento giuridico che allora il Parlamento ha approvato vi siano *in nuce* i momenti critici che hanno poi determinato una cattiva e insufficiente gestione dell'Ente. L'auspicio pertanto è che il Ministro proponga al Parlamento in tempi brevi la legge di riforma e che su tale legge di riforma, con tempi altrettanto brevi, il Parlamento si esprima e quindi offra alla struttura dell'Ente ferrovie dello Stato un riferimento giuridico puntuale e preciso.

Per la riforma del sistema, occorre avere attenzione – e qui concordo – alla scadenza del 1992 in quanto è impensabile lasciare il sistema del trasporto su ferro in Italia nell'attuale condizione, di fronte al processo di ammodernamento e di accelerazione degli investimenti nel sistema dei trasporti su ferro che sta caratterizzando tutto il sistema europeo occidentale, con il quale evidentemente dal 1992 dovremo confrontarci.

La seconda linea di intervento riguarda la struttura delle ferrovie dello Stato. Noi riteniamo che l'Ente ferrovie dello Stato debba privilegiare i propri interventi nel processo di ammodernamento delle grandi linee strutturali e di distribuzione territoriale nel nostro paese e in nuove linee che consentano una mobilità Nord-Sud e una mobilità Est-Ovest tale da

caratterizzare strutturalmente l'impianto del sistema della mobilità sul territorio.

Per la linea Nord-Sud si tratta di ammodernare l'esistente; per la linea Est-Ovest (mi riferisco in particolare alla tratta Torino-Milano-Venezia) si tratta di impostare *ex novo* un piano di intervento. Quando poi si parla di interventi per linee ad alta velocità, direi che per molti versi questo rischia di essere piuttosto uno *slogan*. In effetti non si tratta di interventi per alta velocità, ma di interventi atti a rendere la struttura della mobilità ferroviaria sul territorio compatibile con le esigenze dello sviluppo economico che il sistema si è dato. Sotto questo profilo è indubbio che una particolare attenzione dovrà essere dedicata al sistema nelle aree meridionali, dove registriamo situazioni che per molti versi addirittura sono da primo Novecento. Ad esempio per la Brindisi-Lecce si prevede il raddoppio e l'elettrificazione: è una linea strutturale addirittura priva di sistemi di elettrificazione! La linea Matera-Ferrandina è ancora in corso di costruzione e con i tagli proposti l'opera rischia di essere fermata a metà.

Occorre quindi una serie di interventi che portino a compimento almeno le opere in fase di costruzione.

Sarei invece del parere di lasciare alle realtà locali, alle realtà regionali le linee di interesse locale, non smembrando la struttura del sistema ferroviario, ma correlandola con strumenti giuridici nuovi, quali, ad esempio, la costituzione di società miste con le regioni interessate per la gestione dei rami secondari, in modo da differenziare le linee di intervento: l'Ente ferrovie dello Stato che privilegia le grandi linee strutturali e le realtà locali che invece assumono la gestione dei cosiddetti rami secondari.

C'è un terzo aspetto che va sottolineato e che non ho colto nell'«arringa» dell'amico Libertini: è il problema della revisione della produttività del sistema delle ferrovie dello Stato. Gli oneri per il personale raggiungono circa il 75 per cento delle spese dell'Ente. È chiaro quindi che accanto al problema degli investimenti c'è un problema di recupero della produttività direi dal punto di vista dell'organizzazione del servizio. Anche in questo caso è utile un confronto con altri paesi europei per verificare l'anomalia italiana: gli addetti per chilometro ad esempio sono il doppio rispetto agli altri sistemi ferroviari europei. Necessita quindi un coinvolgimento delle organizzazioni sindacali, poichè il recupero della produttività passa anche attraverso una diversa gestione dell'esistente. Questo per quanto riguarda le spese di esercizio.

Per quanto concerne i programmi di investimento va detto che ieri in Commissione, come titolano i giornali, la proposta Schimberni è stata giustamente declassata a documento di studio. Infatti, il piano generale dei trasporti e le leggi di investimento per le Ferrovie dello Stato sono atti del Governo e del Parlamento, per cui soltanto il Governo e il Parlamento possono ritornare su quegli atti, modificandone eventualmente l'impostazione. Nello studio è prevista – mi risulta abbastanza strano – non tanto una riduzione delle spese di gestione, che peraltro è accennata ma non motivata, quanto il fatto che si fa leva essenzialmente sulla riduzione delle spese per investimenti, il cui beneficio, peraltro non secondario, andrebbe a carico del bilancio dello Stato e non a carico del bilancio dell'Ente ferrovie dello Stato, perchè i finanziamenti che il Parlamento ha messo a disposizione attraverso leggi finanziarie sono finanziamenti a costo zero per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, per cui una riduzione della quota di questi investimenti

può essere importante nel quadro generale del risparmio, ma bisogna avere coscienza degli effetti indotti negativi che si determinano. Ma allora ci si deve chiedere se questo sia un taglio opportuno, perchè la riduzione del bilancio dello Stato e degli oneri che vengono giustamente denunciati dal ministro Amato, dal Governo e dal presidente De Mita deve essere operata attraverso tagli nella spesa corrente e non tanto nella spesa per investimenti. Se continuiamo a ridurre le spese per investimenti e non tagliamo la spesa corrente, vuol dire che il nostro paese non si ammoderna, non si adegua al sistema europeo, lasciando intatte le aree di diseconomia per molti versi costituite dalle spese di carattere sociale, che rischiano di essere inutili e superflue, comunque non adeguate a dare risposta ai bisogni presenti nel paese.

Sotto questo profilo è dunque anomala la proposta di Schimberni e riteniamo come Gruppo politico che si debba rivedere tutta l'impostazione, un compito che peraltro la legge finanziaria 1988 assegnava all'Ente ferrovie dello Stato in termini di proposte, ma che ora deve essere rivista a livello di Parlamento perchè soltanto in questa sede può essere ripreso questo tema e possono essere compiute scelte che modifichino l'impostazione iniziale.

Un accenno va fatto al tema dell'alta velocità, anche se io non lo definirei tale in quanto non comparabile con i sistemi «alta velocità» di altri paesi europei: nel nostro caso si tratta essenzialmente di ammodernamento reale della linea Milano-Roma rispetto a quella in essere. Io ritengo sia proponibile un sistema – come accennato dal senatore Libertini con il quale concordo – volto a sfidare come Governo e Parlamento i gruppi privati italiani che dicono di volersi candidare alla costruzione del sistema dell'alta velocità. Verifichiamo se questa volontà è reale: io sono convinto che esistono nel paese mezzi finanziari disponibili per questo tipo di investimento. Allora, per evitare che la gestione possa essere disancorata dalla gestione dell'Ente ferrovie dello Stato – tema che peraltro ha un suo rilievo – proponiamo la possibilità di esaminare una operazione in *leasing*. È questo uno strumento moderno che negli altri paesi europei è stato utilizzato anche per gli investimenti nel sistema ferroviario e con il quale gruppi privati realizzano le infrastrutture che poi offrono in *leasing* all'Ente di gestione; e quindi l'Ente ferrovie dello Stato può coprire con i proventi della gestione dell'infrastruttura realizzata gli oneri finanziari relativi. Sotto questo profilo si creerebbe una sinergia fra ente pubblico e iniziativa privata, una sinergia utile a mobilitare le risorse finanziarie che attualmente nel nostro paese, per effetto del bilancio dello Stato e della sua situazione critica, non sono disponibili a questo titolo.

Da ultimo ritengo che vi sia una occasione importante: la crisi dell'Ente ferrovie dello Stato rimette in gioco tutto il sistema delle ferrovie dello Stato. Però si tratta di una sfida di cui devono farsi carico il Parlamento, il Ministro dei trasporti ed il Governo. Se perdiamo questa occasione, che è critica ma utile per rivedere il sistema, per dare indirizzi nuovi, per riformare veramente il tutto, l'appuntamento del 1992 sarà un appuntamento fallimentare. Al ministro Santuz va dato atto che, diversamente dai Ministri precedenti che si occupavano eccessivamente della gestione dell'Ente ferrovie dello Stato, ha avuto la forza e il coraggio di azzerare la situazione, per cui direi che da questa *tabula rasa* nasce l'opportunità che tutte le forze politiche si misurino con questo problema per poi dare indicazioni utili per la soluzione dello stesso. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Marniga per illustrare la mozione n. 1-00047.

MARNIGA. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il settore dei trasporti, così come altri settori oggi in Italia, tra i quali, tanto per fare un esempio, quello della sanità, sicuramente è oggi nell'occhio del ciclone; direi che è all'attenzione pubblica e dei *mass media*, e lo è come uno tra i più indiziati, addirittura tra i colpevoli principali dell'enorme disavanzo pubblico. Di conseguenza – e il Ministro ne è a conoscenza – è il primo destinatario delle attenzioni e dei tagli necessari per attuare e completare la manovra di risanamento e di rientro dal *deficit* pubblico.

I trasporti, in particolare le ferrovie, già da tempo simboleggiano nella opinione pubblica del nostro paese i ritardi, le disfunzioni, le lentezze e – perchè no? – l'inefficienza, per non parlare dei fatti recenti quali la corruzione e il malaffare.

Questo fatto si evidenzia ancor di più quando raffrontiamo la situazione italiana con quella degli altri paesi, in special modo con quelli della Comunità europea, in vista della fatidica data del 1° gennaio 1993.

Infatti, nel settore del trasporto ferroviario il nostro paese oggi sconta, nel confronto con le altre nazioni europee, almeno una decina di anni di ritardo. Non è forse questo nè il momento nè il tempo di precisare tutte le ragioni che hanno determinato questo ritardo e che molto probabilmente in questa Aula quasi tutti condividono. Voglio accennare però ad una di queste ragioni, e cioè che a partire dal 1986 gli indirizzi di riforma della politica dei trasporti, miranti a garantire nelle intenzioni una più stretta integrazione tra le azioni settoriali ed un più efficace coordinamento delle funzioni affidate dal Governo ai vari livelli – statale, regionale e locale – non hanno avuto nel periodo considerato sviluppi di rilievo. È per questo che tale situazione di immobilismo viene segnalata dalla stessa relazione sul Rendiconto generale dello Stato per il 1987, redatta dalla Corte dei conti, nella quale si sottolinea che le opzioni individuate dal piano non hanno finora ricevuto una pur minima attuazione.

Inoltre, vi è un'altra considerazione da fare: gli aspetti più rilevanti della recente politica statale dei trasporti sono ormai diventati di natura finanziaria. Considero solo gli ultimi anni: nella legge finanziaria 1988, accanto alle previsioni relative agli apporti statali a favore dell'Ente delle ferrovie dello Stato, figurava una cospicua serie di stanziamenti destinati ad investimenti nei più diversi comparti dei trasporti, attestanti una chiara volontà espansiva nel settore. Non sto ora a precisarli o quantificarli tutti; vorrei soltanto far presente che, a distanza di sei mesi, l'indirizzo espansivo accolto dalla legge finanziaria del 1988, approvata a marzo, viene tuttavia pesantemente ridimensionato, almeno nelle intenzioni del Governo, nel disegno di legge relativo alla legge finanziaria 1989. Questo documento propone, più che tagli, consistenti rimodulazioni della spesa relativa ai programmi del 1989 destinata soprattutto all'alta velocità ferroviaria, con una riduzione di 1.700 miliardi. Non per fare polemica, caro Libertini, ma, ascoltando il suo intervento, ho avuto l'impressione che oggi essere riformisti o no probabilmente è essere pro o contro l'alta velocità. Questo non lo credo...

LIBERTINI. Pro o contro il sistema ferroviario!

MARNIGA. L'alta velocità non è il sistema ferroviario. Comunque, dobbiamo ragionarci sopra, senatore Libertini. Infatti, a nostro modo di vedere, lo slittamento di parte di questi programmi, richiesto dalle esigenze della politica del Tesoro, in realtà non comporta sacrifici reali ma corrisponde ad una valutazione realistica dei tempi e delle capacità effettive di spesa delle amministrazioni. A nostro avviso, oggi non servono più i grandi progetti o i grandi piani perchè i recenti avvenimenti hanno dimostrato che il nostro Stato non è in grado né di spendere né di realizzare tali interventi, considerata la situazione odierna in cui non ci sono più le risorse finanziarie, perchè è stato dimostrato che non siamo in grado di spenderle.

Quindi, se su questi punti facciamo un ragionamento serio, dobbiamo pensare – è questo il motivo portante, sostanziale della presentazione da parte del nostro Gruppo della mozione – di puntare al risanamento, al rilancio e allo sviluppo di questo settore e del comparto ferroviario. Dobbiamo affrontare una situazione di emergenza, e di questo siamo tutti consapevoli; situazione che è dettata, da una parte, dalla necessità di recuperare il terreno che, nonostante i grandi investimenti o i grandi piani adottati nel passato, non siamo ancora riusciti a guadagnare e, dall'altra, dalla necessità contingente della politica dei tagli e della scure, il che rende necessario un ripensamento.

Avviandomi brevemente alla conclusione dell'intervento, è necessario approfondire il discorso sull'Ente ferrovie dello Stato, che parta dalla situazione contingente, dalla necessità cioè di uscire rapidamente dalla fase di amministrazione straordinaria per ritornare alla fase ordinaria, anche se riteniamo che l'azione dell'amministratore straordinario sia tuttora legittima.

Tuttavia, occorre procedere ad un rapido esame e a una rapida modifica della legge n. 210 tenendo conto di una indicazione ben precisa che tenda a separare l'indirizzo politico degli obiettivi dettati dal Consiglio di amministrazione da una presenza più marcata ed autonoma, manageriale, di chi deve poi seguire e raggiungere operativamente questi stessi obiettivi.

Dobbiamo ridefinire gli indirizzi della politica ferroviaria e precisarli nel rispetto delle modalità stabilite dall'articolo 4 della legge n. 245 del 1984, nel sostanziale recepimento, con un aggiornamento, del piano generale dei trasporti del 1986, e con particolare riguardo ai programmi di investimento tuttora in atto, che potranno pure essere rivisti, sempre con gli opportuni indirizzi fissati dal Parlamento, ma tenendo ferma comunque l'opportunità di portare a completamento i programmi che sono già in avanzata fase di attuazione, e tenendo altresì fermi gli impegni assunti in sede internazionale per la integrazione del sistema ferroviario europeo.

Particolare riguardo merita la questione delle forniture e degli approvvigionamenti, in modo – non voglio rinfocolare o riprendere le osservazioni fatte dal collega Libertini – da assicurare la massima trasparenza ed impedire – questo credo che debba essere il risultato finale – che siano trasferiti a carico dell'Ente oneri sociali o economici che possono ad esso essere impropriamente addebitati.

Infine – e concludo davvero – bisogna avviare una politica delle entrate tariffarie, perchè se discutiamo di tagli alla spesa e se intendiamo dare una maggiore autonomia alla operatività dell'Ente, dobbiamo altresì essere in grado di garantire all'Ente una entrata propria che si consoliderebbe poi come una autonomia gestionale. Quindi, politica delle entrate tariffarie, finalizzata, in una proiezione poliennale, al conseguimento di equilibri

finanziari che, a nostro avviso, dovranno essere imposti dalle normative comunitarie.

Con questo mio intervento credo di avere esaurito l'illustrazione della mozione presentata dal Gruppo socialista su questo tema che è di grande rilevanza e mi auguro, essendo state poste a confronto in questa sede tre mozioni, che si riesca a trovare una sintesi quanto meno sulle linee più generali perchè da quest'Aula possa partire un segnale ben preciso nella direzione da noi auspicata. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Pollice. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, intervengo brevemente non perchè la questione non sia importante e non meriti un lungo e appassionato intervento (d'altronde c'è stato già quello del compagno Libertini che di tali questioni se ne intende e che ha sottolineato contenuti e proposte) ma perchè io ritengo che è già importante che la questione della situazione delle ferrovie dello Stato sia arrivata in Aula, perchè in caso contrario era sufficiente un dibattito presso la Commissione trasporti e tutto si sarebbe risolto lì. Invece a breve distanza di pochi giorni c'è stato l'incontro con il Ministro, l'incontro con il Commissario ed ora questo dibattito promosso dalle tre mozioni presentate.

Devo dire subito che abbiamo tali e tanti elementi alla nostra attenzione che sarebbe molto importante che il Governo non si limitasse a registrare le questioni stesse. Sarebbe molto importante che il Governo sulla questione in oggetto cominciasse a fare degli atti concreti: in ordine di tempo, innanzitutto dare una sistemazione immediata al consiglio di amministrazione delle ferrovie perchè è inaccettabile che, come succede nella maggior parte degli Enti pubblici, delle banche, o delle strutture governate dal pubblico, ci sia la questione del prolungamento in carica degli organi e nel caso specifico di un organo straordinario come il commissario. Occorre dare certezza e sicurezza, dare un punto di riferimento, perchè quello a cui abbiamo assistito in questi giorni, ministro Santuz, ha per lo meno del «fantapolitico» (ma questo è un termine dignitoso). Infatti da un lato abbiamo questo Commissario che non può fare niente da un punto di vista decisionale e determinante, però poi determina l'opinione pubblica in termini di indicazioni, di programmi, di scelte. Dall'altro lato abbiamo un Ministro che, come ha avuto modo di dire in Commissione ma anche nelle varie interviste e nelle varie prese di posizione, sostiene che queste posizioni del Commissario però vanno discusse, coordinate, riviste e decise in sede governativa. Allora c'è questa contraddizione e questa distanza fra le posizioni del Commissario e le posizioni del Governo, che poi non sono le posizioni delle forze politiche, perchè abbiamo sentito prima Rezzonico, ma poi basta leggere la mozione del Gruppo democristiano e quella del Gruppo socialista per accorgersi che prendono le distanze dagli orientamenti, dalle decisioni e dalle indicazioni che il Commissario stesso ha posto in questi giorni. Quindi siamo in presenza di non certezze; sembra che sulla questione delle ferrovie si sia aperta una grande discussione, con ricerche di linee e di definizioni di tendenze, però dimenticando che le ferrovie sono una cosa concreta, è un'azienda con circa 200.000 dipendenti, con problemi quotidiani, contrasti, tensioni, appalti, scelte, lavori e commesse; sono tutte

questioni concrete che non possono essere demandate ad una sorta di dibattito di natura culturale sulle linee di tendenza degli anni 2000 e su quali saranno le ipotesi di sviluppo. Su questo abbiamo bisogno che vi sia una autorità (il Governo, un commissario, meglio ancora un consiglio di amministrazione), che dica qual è il programma intorno al quale ci dobbiamo confrontare e sul quale il Parlamento discute e verifica velocemente, dopodichè si applicano le decisioni. Proprio in questo vuoto spinto – volutamente secondo me – passa di fatto la linea dello sfascio delle ferrovie e di conseguenza quella privatizzazione che è nella mente di qualcuno ovvero, nel caso specifico, nella mente di Schimberni, anche se cerca di camuffarlo e non darlo ad intendere.

Allora, signor Ministro, velocemente, nel giro di pochi giorni o di poche settimane lei e il Governo dovete sciogliere la vicenda del consiglio di amministrazione perchè è inaccettabile che si abbia un commissario straordinario per un tempo indeterminato.

Seconda questione. Occorre sollecitare anche il commissario straordinario – perchè questa è una questione di ordinaria amministrazione all'interno della gestione delle ferrovie dello Stato – perchè vengano allontanati tutti quei funzionari e quelle persone che hanno avuto un rapporto con tutte le vicende scandalose di questi anni. So che nessuno è stato rimosso, quelli che sono stati allontanati lo sono stati grazie alla magistratura, ma nonostante ciò alcuni incriminati dalla magistratura continuano a restare al loro posto e ciò costituisce un fatto inaccettabile. Quindi non si può parlare di rinnovo, di cambiamento e di futuro lasciando negli stessi posti le persone che in questi anni hanno buttato a mare le ferrovie dello Stato. L'altro giorno ho assistito ad una intervista all'industriale delle «lenzuola d'oro» Graziano, il quale ha detto esattamente come stavano le cose, cioè che le decisioni venivano dall'alto, però poi, a cascata, le coperture a tali decisioni provenivano da una serie di organismi centrali e periferici. Bisogna intervenire su tali questioni, non si può rinnovare sul vecchio e non si può pensare di rinnovare lasciando le stesse persone che in questi anni hanno dato un'immagine poco edificante dell'azienda. Quindi se una questione morale deve essere affrontata, va fatto subito e senza stratificazioni.

Per quanto riguarda il futuro delle ferrovie dello Stato, ieri abbiamo ascoltato il commissario straordinario Schimberni, ma come al solito le cose che ha detto le avevamo già lette sui giornali: il Parlamento è l'ultimo a conoscere i piani, le linee di tendenza, ormai le questioni si decidono fuori del Parlamento. Nel caso specifico, signor Ministro, non si trattava del Governo, che spesso non informa il Parlamento o meglio lo informa quando ha già preso le decisioni e ce le fa solo ratificare: qui addirittura un organo esecutore dello Stato decide, si orienta, comunica prima all'esterno e poi in Parlamento. Tanto è vero che il Ministro la settimana scorsa è venuto in Commissione a parlarci di un piano e di linee di tendenza che i senatori non conoscevano e di cui non erano in possesso materialmente. Ritengo che questo sia il massimo dell'assurdo e che bisognerà assolutamente evitarlo nel futuro.

Le mozioni che sono state presentate oggi, soprattutto quella dei compagni comunisti, indubbiamente affrontano questioni nodali, che vanno assolutamente risolte con linee di tendenza per il domani e con atti concreti per l'immediato. Allora un aspetto deve essere molto chiaro: che questa vicenda delle ferrovie non deve essere affrontata come una sorta di

operazione di laboratorio, in base alla quale si afferma che le Ferrovie dello Stato – come sosteneva ieri Schimberni – coprono soltanto il 12 per cento del trasporto passeggeri e l'11 per cento del trasporto merci. È un dato drammatico che non conoscevo, anche se da tempo mi occupo di questi problemi facendo parte della Commissione lavori pubblici: si tratta del rapporto tra trasporto in generale e quello effettuato dalle Ferrovie dello Stato. Peraltro, negli ultimi quindici anni la domanda di trasporto in Italia è cresciuta ad un tasso medio annuo del 2,9 per cento. La conseguenza è che l'86-87 per cento del trasporto passeggeri e l'83-84 per cento del trasporto merci sono effettuati dai privati. Anche qui, non sappiamo esattamente quanti addetti abbia il settore privato per coprire queste esigenze del trasporto passeggeri e non sappiamo neanche quanti addetti ci siano nel trasporto merci. Sono tutti dati che abbiamo necessità di conoscere.

Di fronte ad essi dobbiamo anche verificare come si è configurata una struttura di questo genere, che costa allo Stato ogni anno decine e decine di miliardi e che ogni anno scade in termini di qualità e di efficienza del servizio complessivo alla cittadinanza ed al popolo italiano. Il servizio delle Ferrovie dello Stato viene progressivamente abbandonato dagli utenti e questo abbandono serve poi per giustificare i tagli del servizio pubblico stesso. Facendo un'ampia panoramica del nostro paese, ho in mente situazioni incredibili che possono essere considerate dalle Ferrovie dello Stato come rami secchi perchè non sono mai state dotate di servizi efficienti, di carrozze e di mezzi veloci, di strutture competitive, ma sono state lasciate decadere durante gli anni e quindi sono diventate rami secchi. Sfido chiunque a prendere il treno da Foggia a Potenza, o da Trapani a Castelvetrano, o da Palermo a Trapani, dove occorrono ore ed ore per giungere a destinazione e per percorrere qualche centinaia di chilometri. Per forza poi la gente è costretta ad usare i mezzi su ruota ed i mezzi privati!

Se vogliamo allora che il servizio sia concorrenziale, come io penso debba essere, dobbiamo operare in tal senso. Gli effetti poi sono a catena: lo stragrande numero di mezzi che corrono sulle strade, di macchine che vengono usate, e poi si grida all'inquinamento, agli effetti dell'inquinamento, e poi si spendono soldi per eliminare i danni dell'inquinamento. Così non si può pensare di risparmiare!

Schimberni a proposito del personale parla di un numero eccessivo di dipendenti nelle ferrovie e di bassa produttività. E cosa propone allora? Propone la cassa integrazione. Ma se non è il gioco delle tre tavolette, cos'è questo? Da una parte si dice che vi sono lavoratori in esubero e che le ferrovie non possono accollarsi questo carico, dall'altra si propone la cassa integrazione: gli oneri così passano dal Ministero dei trasporti al Ministero del lavoro, ma sempre di denaro pubblico si tratta.

Non ci si pone invece il problema di riconoscere salari giusti: soltanto dando salari giusti si ha produttività, efficienza e servizio. Non si può pensare di pagare un manovale delle ferrovie dello Stato con 750-800 mila lire, quando questo è costretto a stare a Milano o a Torino dove un posto-letto costa 170-200 mila lire, per vivere con la famiglia nella stanza di qualche albergo vicino a Porta Garibaldi o a Farini.

Ecco, sono queste le contraddizioni: non si può pensare di avere un servizio efficiente pagando male la gente, lasciando nel contempo scadere la qualità del servizio, non si può pensare di avere un servizio pubblico competitivo se la sua attenzione è incentrata soltanto sulle linee di forza.

Peraltro, come diceva il senatore Libertini, l'attenzione non è neppure centrata sulle linee di forza perchè ormai linea di forza è diventata soltanto la Milano-Roma. Come potete immaginare questo in un paese in cui la gente ha una mobilità incredibile, si sposta in lungo e in largo? Basta prendere un treno per capirlo, basta andare sulle autostrade, sempre intasate, sempre piene: c'è una mobilità gigantesca nel nostro paese.

Come si può pensare che le linee di forza siano solo quelle a grande velocità? Come si può pensare solo alla grande velocità come fiore all'occhiello della politica ferroviaria? Bisognerebbe riflettere seriamente su tali questioni e penso che il Ministro debba davvero aprire un dibattito serio e suggerire risposte serie. In questi giorni siamo stati inondati di materiale, di analisi, di dati, di percentuali; ce li hanno forniti il Ministero, l'Ente ferrovie dello Stato. La nostra Commissione è piena di dati e di materiale.

Prendiamo per buone le tre proposte. Anche ieri, seppure con diverse parole, il Gruppo democristiano, il Gruppo socialista (che sono parte della maggioranza) ma anche i Gruppi di opposizione dicevano la stessa cosa. Le tre proposte non sono altro che ipotesi di studio, indicazioni di tipo generale e non sono momentaneamente fattibili e praticabili, ma per un momento – ripeto – poniamo il caso che le proposte dell'Ente ferrovie dello Stato siano fatte proprie dal Governo e che il Parlamento debba scegliere. Di fronte a tali proposte, intanto, non si tiene assolutamente conto della variabile del personale. C'è poi un secondo dato: si accetta la linea di tendenza della privatizzazione crescente. Perfino il mio amico, senatore Libertini, fa passare questo concetto, parlando di società miste: introduce il meccanismo del privato, allarga le maglie, ma in realtà, se le maglie le allarga su questo concetto il Partito comunista, pensate cosa può fare la Democrazia cristiana o il sistema di alleanze che governa il nostro paese.

Terza questione; come si fa ad affrontare la sfida europea accettando il degrado del servizio pubblico ferroviario? Di fatto lo si accetta, lo hanno detto i colleghi ed è inutile che io lo ripeta; e allora non si fanno i trafori, così che il sistema dei trasporti è vincolato da una strettoia che blocca tutto lo sbocco verso il nord Europa. Non si fanno le grandi direttive di marcia. Non si fanno gli investimenti; con ciò si blocca il lavoro, l'occupazione in vasti settori dell'indotto. Insomma vi è tutta una serie di questioni alle quali bisogna dare una risposta; invece, sembra essere esclusivamente vincente il discorso dei tagli. Sono d'accordo sulla necessità di operare dei tagli, ma non possono essere a senso unico e colpire soltanto lo Stato sociale.

Il trasporto pubblico ha un costo, non dimentichiamocelo; ha avuto un costo anche negli altri paesi che hanno compiuto scelte più drastiche sul piano del privato. Il servizio pubblico ha un costo e laddove il servizio è gestito dal privato vi è l'intervento massiccio dello Stato in termini di infrastrutture. Invece da noi si taglia il servizio e si tagliano le infrastrutture e questo è inimmaginabile; significa chiudere il discorso sul trasporto pubblico, significa non fare un discorso serio – non c'è un discorso serio – di integrazione fra trasporto ferroviario, trasporto marittimo e trasporto aereo: tutto è lasciato alle *lobbies* di pressione, ai gruppi di pressione che spingono a scegliere un certo tipo di trasporto, a favorirne un altro. Poi, in realtà, si lasciano cadere tutti e tre i discorsi: basta guardare lo stato di disastro del trasporto marittimo; siamo ormai all'abbandono e la colpa non è certo dei camalli o dei lavoratori, perchè anche questo è un ritornello che abbiamo

sentito più volte, per cui quando va male qualcosa la colpa è dei lavoratori, della loro rigidità, mentre sappiamo benissimo che non è così e che la colpa è di un sistema portuale ormai vecchio, che ormai ha fatto il suo tempo.

Lo stesso discorso vale per il trasporto aereo: in un regime di monopolio si è permesso all'Alitalia di fare una politica dissennata sul piano del trasporto aereo, una politica di grandi tariffe, della inaccessibilità delle tariffe, quando, ad esempio, il nostro paese si prestava ad un sistema aeroportuale snello, veloce, con piccoli aerei. Invece, si utilizzano grandi aerei e si privilegiano i grandi flussi di trasporto, abbandonando ed isolando gran parte del paese. In questo modo si è sviluppato soltanto il trasporto su strada, le infrastrutture stradali, le autostrade: si vogliono fare le autostrade anche nei posti più impensati e basta vedere le ultime grandi autostrade realizzate nel paese che sono vuote in tutte le ore del giorno, tranne le due dorsali di cui ho parlato prima.

Queste sono le cose che devono far riflettere, che ci fanno riflettere; invece sembra che tali questioni non esistano. Mi auguro che dal dibattito venga fuori un grido d'allarme sulla situazione. Ieri ho ascoltato una cosa scandalosa, che io rilancio, relativa a linee ferroviarie praticamente lasciate perdere, come per esempio la linea Modena-Mantova: è una cosa che la gente deve conoscere. La Modena-Mantova era una linea che serviva tranquillamente i pendolari di quella zona ed è stata smantellata per fare una linea dove provare la grande velocità. A tal riguardo vi è stata una barca di investimenti, ma ora tale linea è stata abbandonata, per cui i cittadini di quella zona del nostro paese non hanno neanche più il vecchio treno.

Inoltre, vi è la riabilitazione - come è accaduto in Umbria - di linee ferroviarie anteguerra, e precisamente nella zona di Orte, dove si sta ristabilendo una linea che risale a prima della guerra.

Signor Presidente, concludendo il mio intervento, vorrei dire che è giunto il momento di dire meno parole e fare più fatti; io penso che non sia possibile unificare le tre mozioni, e se ciò dovesse avvenire, compagno Libertini e compagni comunisti, si combinerebbe un pasticcio, come è avvenuto durante l'esame della legge sul Mezzogiorno e come se ne sono fatti molti in passato. Lasciamo la responsabilità alla maggioranza; non facciamo l'errore di pensare di cogestire anche a livello di linea di tendenza la questione. La maggioranza si deve assumere le proprie responsabilità: approvi un documento e stabilisca delle linee di tendenza, e poi noi chiederemo una verifica. Non si debbono fare più pasticci di nessun tipo! Certo, anche all'interno delle mozioni presentate dal Partito socialista e dalla Democrazia cristiana vi sono cose interessanti e stimolanti - ci mancherebbe altro! - però - lo ripeto - lasciamo che la maggioranza predisponga una mozione e la presenti unitariamente al Parlamento, dopo di che noi esprimeremo un giudizio al riguardo. Come opposizione, noi possiamo lanciare un grido d'allarme, dare delle indicazioni, però non bisogna arrivare ad una commistione di documenti e ad una ulteriore confusione. (*Applausi dei senatori Spadaccia e Greco. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Corleone. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, si tratta di una grande questione quella concernente le ferrovie in particolare, ma i trasporti

in generale nel nostro paese. Già nel corso del dibattito sulla legge finanziaria abbiamo definito la questione dei trasporti e delle ferrovie di carattere nazionale. Quindi, il dibattito che svolgiamo questa mattina sulle mozioni presentate è di grande rilievo politico. Signor Ministro, il rischio che incombe sempre su questi dibattiti è che siano affidati agli esperti e ai tecnici del settore; ma come ha detto bene il collega Libertini si tratta di un problema centrale dello sviluppo del nostro paese e non può essere considerata una questione marginale, rimessa ad un'Aula che in qualche modo ne delega l'esame ai cosiddetti o reali esperti.

Veniamo ora ad affrontare il nodo di questo consiglio di amministrazione dell'Ente ferrovie. Noi siamo d'accordo che il commissario non può essere una figura che risieda permanentemente, ma dobbiamo dire che l'urgenza è un'altra, e cioè quella di un consiglio di amministrazione non lottizzato ma diverso da quello eletto la scorsa volta, all'inizio della riforma. Non possiamo più accettare che vi sia un consiglio di amministrazione delegittimato moralmente, culturalmente, diviso tra forze politiche, sindacati e forze interne alla vecchia gestione. Occorre trovare, signor Ministro, un consiglio di amministrazione con energie intellettuali che abbiano la grande ambizione e consapevolezza di essere responsabili di un grande progetto di rinnovamento del paese. Vi è necessità di questo. Il problema non è quindi quello di trovare il commissario con la bacchetta magica ma di compiere un grande sforzo per trovare queste energie disponibili a dire molti no e molti sì, cioè a dire no allo sperpero, alle spese incontrollate, ai servizi igienici per il consiglio di amministrazione che sono nel contempo faraonici ed un segno deteriore di arrivismo. In realtà, bisogna avere un consiglio di amministrazione consapevole di fare un'opera per il grande progresso del paese.

Allora, vi è bisogno di un'azienda che, essendo stata tolta alla responsabilità diretta del Ministero, non abbia in sè i vizi del sistema pubblico e del sistema privato insieme, cioè che non viva contemporaneamente nell'irresponsabilità di avere contributi pubblici, risorse, senza alcun controllo nel modo della spesa e quindi con una commistione tra quelle che Ernesto Rossi chiamava, con una felice espressione, la privatizzazione degli utili e la socializzazione delle perdite. Noi in realtà viviamo con questo sistema che non è più diretto dal Ministero ma che ha in sè tutti i vizi del pubblico e del privato, di un pubblico irresponsabile e di un privato che fa gli investimenti con i soldi pubblici e che di questi neppure risponde. Dobbiamo trovare un altro modello, altrimenti è difficile rispondere adeguatamente all'insofferenza che si avverte per il sistema pubblico e in questo caso per le ferrovie, che però noi sappiamo che non possono non essere un servizio pubblico fondamentale. Dobbiamo rispondere a questa lamentela dell'opinione pubblica nei confronti delle disfunzioni del sistema pubblico in questo settore, che però non deriva dal fatto di essere pubblico ma dal fatto di essere un sistema pubblico «bidonato», cioè un sistema pubblico sottodimensionato, che è utilizzato in realtà come parafulmine per coprire quelli che sono gli investimenti per autostrade, trasporto su gomma e privato. Questo è il nodo da affrontare in questo settore centrale del trasporto in Italia che costituisce il grande confronto di potere non tra due filosofie ma tra due realtà pesantissime. È un sistema delle ferrovie, il trasporto su rotaia e su ferro, che è stato penalizzato per favorire una componente industriale fortissima del nostro paese.

Nel 1970 su «L'Espresso» fu pubblicato un dibattito, proprio su questi problemi, tra Moravia ed Ugo La Malfa. Ugo La Malfa diceva che il problema era quello dei consumi collettivi: dove sta scritto che obbligatoriamente la FIAT debba produrre automobili e non servizi per il trasporto pubblico e collettivo? Certo, dove sta scritto, ma occorreva una classe politica, un Governo che scegliesse la via del trasporto pubblico, delle ferrovie, e quindi obbligasse l'industria privata a scegliere altro che l'automobile come sistema dello sviluppo economico ed industriale del nostro paese.

Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE

(*Segue* CORLEONE). Vi è stata poi, congiuntamente alla politica della automobile, quella delle autostrade e, insieme a questa, la migrazione interna nel nostro paese di milioni di persone: questo è il risultato della politica di Valletta, che noi constatiamo in tutti i danni che ha prodotto, danni sociali, culturali, di equilibrio nel paese.

C'è molto da fare, ministro Santuz; non è un posto facile il suo, perchè occorre cambiare ottica. Le ipotesi *a*), *b*) e *c*) di Schimberni sono ipotesi di razionalizzazione all'interno della scelta che è stata fatta e che non si vuole rimettere in discussione. Tali ipotesi sono anche in contraddizione con quel che lei propone, ossia con la revisione della legge n. 151 sui trasporti locali. Le cose infatti sono connesse: non possiamo pensare di far sviluppare, da una parte, il trasporto su gomma, per le comunicazioni interregionali, e, dall'altra, pensare di poter risolvere il problema del trasporto locale con una dimensione pubblica.

Se sviluppiamo per i trasporti a lunga distanza il sistema automobilistico, avremo l'automobile anche all'interno delle città, e quindi avremo la distruzione dei centri storici, il blocco della mobilità all'interno delle grandi città. Questo incide, in termini urbanistici, di qualità della vita, nel senso della salute e dell'inquinamento, in termini di possibilità di vita collettiva, di quella che sempre più si deve chiamare convivialità, su quel grande patrimonio che sono le cento città italiane, piccole e grandi, patrimonio che rischia di essere distrutto.

E poi (lei, ministro Santuz, lo dice in una sua relazione) insieme a questo problema del possibile blocco delle aree metropolitane continueremo ad avere la marginalizzazione dei centri periferici che saranno sempre più tali.

È stato ricordato che vi sono in Sicilia situazioni per cui non è possibile prendere un treno che da Palermo porti a Trapani o ad Agrigento. Si viene guardati in maniera allucinata se si chiede se c'è un treno. Però, ministro Santuz, c'è un sistema di autolinee da Agrigento a Roma.

LIBERTINI. C'è anche da Bari a Parigi!

CORLEONE. È davvero incredibile. Per quanto riguarda queste linee internazionali, il ministro Amato ci ha assicurato di aver detto «basta»: lo

verificheremo. Ha affermato che queste linee da Cerignola a Varsavia non si finanziano più: benissimo!

Ma certo quelle da Agrigento a Roma ancora si finanziano come anche quelle da Taranto a Roma. Ma come è possibile che si voglia lo sviluppo delle ferrovie se poi in realtà si finanzia questo sistema delle autolinee? La situazione non riguarda soltanto le periferie (non abbiamo sostituito soltanto il trenino dalla Carnia a Tolmezzo) ma anche città come Palermo e Agrigento. Questo vale anche per la Lombardia: la durata di un viaggio da Milano a Bergamo è superiore a quella da Milano a Brescia. Abbiamo una situazione deplorevole: basta pensare alla linea Milano-Cremona-Mantova; sono state disegnate le linee ferroviarie sulla base degli interessi o degli agrari o dei clericali che volevano magari tener lontano il diavolo e il diavolo era la ferrovia.

Questi sono i problemi che ancora ci trasciniamo, signor Ministro, ma occorre altro e subito. I tagli vanno fatti, ma lo scandalo delle «lenzuola d'oro» dà la dimensione della mediocrità che ormai colpisce il nostro paese. Non vorrei che noi dimenticassimo il problema enorme delle aree che sono delle ferrovie, di quel patrimonio di aree edificabili che rischia di essere – e l'ha ricordato anche il collega Libertini – il nuovo terreno dei grandi affari.

Non è un caso, signor Ministro, che a Milano i grattacieli delle ferrovie siano stati costruiti dall'impresa CO.DE.MI, quell'impresa di costruzioni De Mico, in questo sforzo di fantasia e di megalomania nel chiamare l'impresa così non essendo tale perchè non ha operai. Ed allora i tagli fateli, ma fateli sugli appalti, sulle costruzioni. Lì c'è da tagliare: se voi date gli appalti ad imprese come la CO.DE.MI che poi danno le tangenti per le carceri d'oro, per i grattacieli d'oro, volete poi tagliare i «rami secchi» per costringere le persone a prendere l'automobile, dando inizio a questa spirale perversa?

Io credo, signor Ministro, che questi sono i problemi: tagli sì, perchè non c'è una società civile innocente. Il collega Libertini ha detto che all'interno delle ferrovie pubbliche si sono avute spese a favore dei privati del 30-40 per cento in più dei prezzi giusti. Queste cose, sì, vanno tagliate e per fare questo occorre un consiglio di amministrazione, una grande responsabilità che rompa il meccanismo di collusione fra politici e società civile, tra politica e affari, che abbia l'ambizione di fare questa grande opera nazionale che è il trasporto pubblico su rotaia.

Se si riesce ad immaginare questo poi tutto diventa chiaro. Il ruolo dei privati all'interno della soluzione può essere quello del *leasing*, suggerito nella mozione socialista, può essere quello della costruzione delle *royalties* successive sull'esercizio, può essere quello di società miste: è una soluzione da valutare nel calcolo costi-benefici e utilità di tutti, ma anche nel calcolo del rischio per tutti. Però se prima non si fa una scelta, se il problema riguarda solo l'ipotesi *a*) o *b*) o *c*) (ma la *c*) è solo l'ipotesi *b*) leggermente modificata) e si continua a dire che per cinque anni non vi sarà crescita nel trasporto di persone, quando invece la mobilità delle persone nel nostro paese è sempre maggiore, si sarà operata inevitabilmente la scelta del degrado.

C'è quindi il problema del *deficit* e dei costi. Il problema del *deficit* va assunto come questione da risolvere all'interno di questa dimensione di tagli, non delle opere o delle linee, ma degli sprechi. Il problema degli investimenti va affrontato dando loro la giusta dimensione. Se invece nel nostro paese facciamo delle leggi per cui si eliminano gli appalti al ribasso –

non si sa il perchè – contrariamente alla linea della CEE che ci condannerà per questa nostra linea (con il risultato che da due anni si pagano dal 10 al 30 per cento in più gli appalti pubblici di tutte le opere pubbliche in genere), è chiaro che non avremo il denaro per questa grande opera di investimenti e di produzione.

Signor Ministro, abbiamo bisogno – anche lei lo ha segnalato – di lavorare insieme con lei, con il Ministro dell'ambiente e con quello per i problemi delle aree urbane, perchè i problemi sono connessi; non esiste un problema tecnico solo per le ferrovie, vi è il problema della scelta di un sistema di trasporto per il nostro paese. In realtà la questione è che trasporto e mobilità significano anche relazioni fra le persone. La mobilità è un qualcosa di astratto, non è una cifra da mettere nelle statistiche, è la dimostrazione di rapporti tra le persone, e in una società industriale come quella italiana vi è necessità di mobilità, quindi dobbiamo garantirla senza che questa uccida la vivibilità delle città e la convivialità tra le persone.

Questo è il problema, signor Ministro, per cui il suo è un grande compito e mi auguro che lei lo prenda per quello che deve essere. Ci sono settori strategici e proprio per questa loro valenza qualcuno può avere pensato che vi si potesse esercitare non politica, ma lottizzazione, tangenti ed altre cose di questo genere. Questo è un settore invece che può essere di grande respiro politico. E credo che, se noi andassimo a vedere negli altri paesi chi sono i Ministri dei trasporti, constateremmo che lì c'è una scelta di persone con grandi ambizioni politiche.

Allora, signor Ministro, è necessario il coordinamento con l'ambiente, con le aree urbane, per rivedere il problema del riutilizzo delle ferrovie dismesse e poi, in accordo con i relativi Ministri, rendersi conto di come si devono conciliare le necessità per le aree metropolitane al fine di superare le differenze tra le regioni, gli enti locali, i comuni, le province, le aziende municipalizzate. Occorre una razionalizzazione, occorre una chiarezza di responsabilità, questo sì; ma ciò che deve essere chiaro, signor Ministro (e su questo credo di poter concludere perchè le indicazioni contenute nelle mozioni sono tutte valide), è la scelta impegnativa che deve essere fatta dal Governo.

Occorre capire la funzione sociale, capire soprattutto il contrasto inevitabile con una *lobby* potente (presente anche tra le forze politiche e nelle Aule parlamentari); se sarà compiuta questa scelta oggi, credo necessiti anche la revisione della scelta del commissario per arrivare ad un consiglio di amministrazione con le caratteristiche che ho indicato. Se si arriverà a questo, sono sicuro che anche il problema dei tagli potrà essere visto diversamente. Quanto spreco c'è nelle ferrovie concesse, nelle autolinee, nelle corse che non si fanno e senza controllo!

C'è da richiamare tutti a grande responsabilità su questo terreno. Mi auguro che il dibattito di oggi sia utile per questo, perchè non c'è un minuto da perdere, non c'è una prossima occasione: le scelte che si fanno qui, in questo tempo a nostra disposizione, determineranno i prossimi venti anni. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista e dalla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vedo che in Aula è presente il senatore Sandro Pertini. Sono particolarmente lieto, interpretando il pensiero di tutti i colleghi, di rivolgergli l'affettuoso saluto dell'Assemblea. La

presenza del senatore Pertini oggi convalida le notizie che avevamo appreso attraverso la stampa del suo completo ristabilimento. (*Generali applausi, congratulazioni. Il senatore Pertini sale al banco della Presidenza e ringrazia il Presidente*).

È iscritta a parlare la senatrice Senesi. Ne ha facoltà.

SENESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione che finora si è svolta per l'illustrazione delle tre mozioni porta ad una riflessione che personalmente intendo approfondire.

Vorrei ricordare a tutti che le Ferrovie dello Stato esistono perchè ci sono i passeggeri, gli utenti: soggetti che vengono ogni tanto evocati in quest'Aula ma che sono completamente impotenti nel dimostrare il loro consenso o dissenso sulla qualità del servizio che l'Ente eroga. Ci sono i passeggeri reali, ci sono poi i passeggeri potenziali. In una società di servizi – tale dovrebbe essere l'impresa Ferrovie dello Stato – la prima azione dovrebbe essere quella di agire sulla clientela; così ieri ha detto anche l'amministratore straordinario.

Devo dire che già sulla base dell'illustrazione che ci ha dato ieri il dottor Schimberni posso esprimere una profonda delusione sulla politica di impresa e sulle linee di gestione dell'impresa, che nella relazione dell'amministratore straordinario non esistono. Egli si è attenuto a quanto era stato anticipato sulla stampa, a quella famosa cura dimagrante a tre fasi, secondo come il Parlamento discuterà e approverà, senza esprimere le sue reali intenzioni per un risanamento complessivo dell'Ente. Pensavo proprio agli utenti, a quegli utenti che un po' costernati – anche se purtroppo in questo paese ci siamo abituati al fenomeno della questione morale che molte volte passa quasi come spunto di cronaca quotidiana – comunque hanno l'esigenza di muoversi. Vorrei allora richiamare almeno due responsabilità che competono tutte a lei, signor Ministro, a lei membro di questo Governo.

Per altre ragioni e motivi mi sono interessata alle questioni postali. Ho così scoperto che il Ministero delle poste trasporta il proprio materiale quasi totalmente su camion, TIR, in linee parallele alle ferrovie. In una interrogazione, per la quale non ho ancora avuto l'onore della risposta, chiedevo di sapere quanto spende lo Stato italiano per questa «discrasia» (chiamiamola così) di spesa: il più grande utente delle ferrovie dello Stato, il Ministero delle poste, non usufruisce della ferrovia.

Ma devo dire una cosa ancora più divertente. I nuovi impianti delle poste sono collocati in zone assolutamente lontane non so quanti chilometri da un modesto raccordo ferroviario; per non parlare delle poste centrali site nelle aree urbane e costruite all'epoca in collegamento con le ferrovie: in tali centri la comunicazione è ormai chiusa da un muro. Questo risulta nella città di Milano; non ho fatto un'indagine nazionale. In compenso nella città di Milano entrano centinaia di TIR solo per distribuire la posta ed i pacchi postali.

Chiedo, quindi, al Governo che su questo si faccia una scelta precisa.

L'altro aspetto che mi interessa sollevare, proprio perchè l'utenza va anche conquistata, è quello che riguarda il trasporto delle merci pericolose. Signor Ministro, nel suo Ministero esiste una commissione speciale che dovrebbe – spero abbia espletato il proprio lavoro – individuare i sistemi di trasporto meno a rischio sulle autostrade. Oggi come oggi, grazie al

fenomeno dell'85 per cento del trasporto merci su strada, abbiamo in circolazione su strade, autostrade, tangenziali, strade comunali e provinciali vere e proprie bombe esplosive; ogni tanto si verifica che camion si rovesciano, talvolta, sulle autostrade, ed i loro carichi vanno ad irrorare campagne e coltivazioni. Tutto il trasporto avviene attraverso cisterne ed autocisterne. Ebbene, credo che questo aspetto debba essere esaminato e approfondito, non solo con i Ministri competenti dell'ambiente e della protezione civile; credo che debba essere compiuta una scelta precisa: sulle ferrovie devono essere trasportate merci che non rappresentino rischio per la collettività.

Sollevo tali questioni - guardate - perchè sono le domande banali che il singolo cittadino si pone. Non è vero che il cittadino non si pone la questione del disavanzo delle ferrovie dello Stato, del suo stato di crisi e della sua rinascita; se la pone, ma si pone anche domande semplici. Sembra assurdo ed incomprensibile che esista una rigida divisione nelle politiche del trasporto e dell'uso che delle ferrovie si fa in questo paese. Qui tutti parlano delle prospettive del 1992, della riforma che dovremmo fare per affrontare questo grande impatto europeo. Ebbene, se non cominciamo a dare segnali precisi di indirizzo - e questa è una competenza tutta interna al Governo ed al Parlamento - con scelte precise, io credo che continueremo a perpetrare una politica ed una cultura diffusa, sostenuta anche da articoli sui giornali: e in questo caso la responsabilità dei giornalisti è grave e io sono sempre convinta che lo Stato, per quanto mal gestito e mal governato, deve vedere l'impegno di tutti perchè venga ben gestito e ben governato. Ai giornalisti compete questo compito e non quello di dire, ad esempio, che costruendo massicciate per fare una linea ferroviaria si capisce bene dove si vuole andare. Non ho capito come si possa costruire una linea ferroviaria se non si potenziano le massicciate. E non si può dire che è mal costume chiedere questo: siamo veramente arrivati al ridicolo delle cose che si scrivono e mi piacerebbe moltissimo un confronto con questi giornalisti che si permettono, sulla base di elementi del qualunquismo più becero, di portare la discussione e l'opinione pubblica su questo terreno.

Penso invece un'altra cosa: siccome i cittadini italiani, bene o male, sono portati ad avere verso lo Stato comunque un elemento di fiducia, sta innanzitutto al Governo fare delle scelte precise, anche modificando le leggi esistenti in tempi rapidi, molto rapidi, per dare indirizzi precisi sia al nuovo consiglio di amministrazione sia al personale all'interno delle ferrovie. Non dimentichiamoci che tutto il personale delle ferrovie è in una situazione di grande sconcerto, perchè assiste ai fatti e quindi teme che tutto finisca in una bolla di sapone e che nulla si modifichi.

Recentemente sono andata a trovare un dirigente di una grande stazione il quale mi diceva che, pur essendo dipendente da trent'anni, si aspetta comunque che le ferrovie abbiano una rinascita, perchè quella è la sua vita, una vita dedicata all'Ente, per il quale ha impegnato energie ed intelligenza. Allora penso a tutti questi dipendenti delle ferrovie e penso anche a chi nel consiglio di amministrazione appena sciolto ha dedicato tutta la propria intelligenza ed onestà. Infatti, non sono disponibile ad accettare un giudizio totale di corruzione complessiva di tutti i consiglieri di amministrazione dell'Ente. Questo non è vero, c'è gente che all'interno ha dato l'anima, l'intelligenza ed il proprio impegno quotidiano e a costoro va riconosciuto comunque un impegno morale e civile che non può essere cancellato da

fenomeni di malcostume come quelli apparsi. Da quest'Aula deve essere dato un segnale preciso perchè il rigore non può essere solo auspicato, il rigore deve ricevere indirizzi ed orientamenti molto puntuali, anche per lo stesso amministratore straordinario che dovrà essere messo alla prova, proprio perchè tale è stata la sua nomina.

Le economie interne alle aziende devono essere preparate, programmate e presentate al Parlamento. Non abbiamo bisogno di un ministro *bis* a capo dell'Ente ferrovie dello Stato, abbiamo bisogno di un presidente e di un consiglio di amministrazione che presenti i propri programmi e tenga conto che l'utenza è il primo interlocutore a cui far riferimento; al Parlamento compete l'approvazione delle scelte programmatiche e io voglio sollevare anche un'altra questione; all'interno di queste aziende l'utenza deve avere udienza attraverso un proprio autonomo istituto; nessuno di noi rappresenta il cittadino se non in senso generale e il cittadino deve avere i propri spazi per poter dire a noi, rappresentanti delle forze politiche, e ai dirigenti delle aziende quali sono le vere e reali esigenze. Questo è un tema che oggi tocca le ferrovie, l'azienda Alitalia e tutta la gestione pubblica dei servizi. Onorevoli colleghi, su questo terreno noi faremo una grande battaglia e chiederemo che dalla RAI-TV ad altri settori i cittadini, organizzati o tramite associazioni, oppure singolarmente, possano esprimere un giudizio diretto con cui confrontarci e confrontare tutti non solo in relazione alle scadenze elettorali ma nel percorso delle gestioni delle società pubbliche. Questo ci compete perchè noi siamo la maggioranza dell'impresa «Ente delle ferrovie dello Stato» e come tutte le società che si rispettano un bilancio pubblico è anche dato da quanto consenso l'utente esprime al servizio. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, risponderò globalmente alle questioni poste dai documenti qui illustrati, dichiarando subito che sono profondamente soddisfatto dell'occasione che mi viene offerta di confrontare le posizioni emerse nel dibattito odierno che riprende un analogo confronto svoltosi recentemente nella Commissione di merito. Questo prolungato confronto sta a dimostrare il vero interesse che il Parlamento, ma il Senato in particolare, ha per la politica dei trasporti, dimostrando che i trasporti vengono visti come una questione centrale e strategica nello sviluppo del nostro paese, soprattutto nel fornire all'Italia la possibilità di poter fruire delle grandi occasioni che si verificheranno – anche io non voglio enfatizzare questa scadenza che però è reale – nel 1992.

Per dare ordine quindi a questa mia esposizione, signor Presidente, ho raggruppato le questioni, però prima desidero fare un ragionamento più generale che mi interessa in modo particolare, riguardante la politica dei collegamenti internazionali, che è l'aspetto che più mi preoccupa nel sistema dei trasporti. Infatti, non si tratta solo di affrontare e risolvere il blocco reale che la morfologia alpina pone ai trasporti, perchè la situazione di trasporto monomodale che caratterizza il sistema italiano – abbiamo l'80 per cento del trasporto su gomma – trova grandi difficoltà a passare non solo le Alpi, ma anche due paesi, peraltro amici e in posizione di terzi rispetto ai paesi comunitari, cioè l'Austria e la Svizzera, che proprio non gradiscono il flusso

di TIR sulle loro strade. Ciò è tanto vero che la Svizzera ha posto il limite di 28 tonnellate, tagliando quindi il traffico a tutti i grandi mezzi di trasporto su gomma - che notoriamente vanno dalle 38-40 alle 44 tonnellate - mentre l'Austria ha di fatto contingentato i passaggi di valico, stabilendo in accordi bilaterali con l'Italia dei rigidi numeri di autorizzazioni, che periodicamente negoziamo per impedire di fatto il blocco ai valichi stradali ed autostradali con l'Austria.

Per affrontare questo complesso problema, nel corso di poco più di un anno ho tenuto 24 incontri internazionali, sia nell'ambito della Comunità economica europea sia con i Ministri dei trasporti austriaco e svizzero per individuare le procedure ed i tragitti per nuove traverse nelle Alpi; una è già stata individuata: è il tracciato del Brennero, che sarà segnato da una galleria lunga circa 54 chilometri; l'altra traversa è in fase di individuazione e tra non molto tempo dovremo scegliere tra lo Spluga, il Gottardo e il Sempione.

Tutto questo è per predisporre le cose affinchè nel 2000, quando di fatto il volume dei traffici sarà aumentato del 50 per cento rispetto a quello attuale, il Brennero possa già essere funzionante e i lavori siano iniziati per la traversa svizzera. Questo l'ho già detto prima e l'ho posto al primo punto del mio ragionamento perchè ritengo sia un passaggio estremamente importante.

Per quanto riguarda poi gli altri aspetti, il provvedimento legislativo relativo alla modifica della legge n. 210 del 1985, istitutiva dell'Ente ferrovie dello Stato, è all'esame della Presidenza del Consiglio dei ministri e sarà portato, in una delle prossime riunioni, all'attenzione del Consiglio dei ministri, avendo praticamente già superato i nodi su cui ci si era in parte arenati. All'articolo 1, nella definizione della presenza dei privati all'interno o in collegamento con l'Ente, si prevede che questa presenza è gradita ed accolta per quanto riguarda l'aspetto finanziario, mentre per quanto riguarda l'unicità di gestione dell'Ente stesso siamo arrivati a chiudere questo confronto nel senso che l'ente dovrebbe essere l'unico responsabile della gestione della rete.

Stiamo pervenendo anche ad una definizione della struttura degli organi di governo dell'Ente stesso e alla divisione dei poteri tra presidente, consiglio di amministrazione e direttore generale; mentre il terzo aspetto che interessava il Parlamento e una parte dei Ministri circa il tipo di vigilanza da esercitare da parte del Ministro dei trasporti sull'Ente ferrovie dello Stato si sta risolvendo con una vigilanza sulla realizzazione degli obiettivi che il Governo affida all'Ente.

Quanto alla questione della proroga del regime commissariale, desidero sottolineare che l'articolo 8, comma 1, della legge n. 210 del 1985 dispone che in caso di scioglimento del consiglio di amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato, i poteri del presidente e del consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un amministratore straordinario nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio di amministrazione.

Il dottor Mario Schimberni, con il quale proficuamente collaboro, respingendo qui, in questa sede, ogni allusione a diversificazioni circa una valutazione sulla gestione stessa dell'Ente e le valutazioni dei programmi presentati al Ministro per lo sviluppo ed il risanamento dell'Ente stesso, godendo pertanto della mia totale fiducia, è stato nominato amministratore straordinario dell'Ente con decreto del Presidente della Repubblica del 1° dicembre 1988.

Nè la legge n. 210 nè il decreto di nomina prevedono la durata dell'incarico di amministratore straordinario. Infatti l'articolo 8, comma 3, della legge n. 210, dispone che entro tre mesi dalla nomina dell'amministratore straordinario deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione dell'Ente, ma è chiaro che questa disposizione si pone come termine di carattere ordinatorio per il Governo, che deve provvedere al rinnovo del consiglio di amministrazione e solo indirettamente, e di riflesso, come termine dell'incarico dell'amministratore straordinario, ...

LIBERTINI. Potrebbero esserci contemporaneamente il consiglio di amministrazione e il commissario? Non capisco.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* ...che cesserà le sue funzioni solo nel momento in cui i nuovi organi ordinari di amministrazione saranno in grado di assumere la carica.

LIBERTINI. Cioè entro tre mesi!

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* In caso di ritardo della rinnovazione del consiglio di amministrazione, l'amministratore deve restare in carica al fine di provvedere alla gestione dell'Ente (*Interruzione della senatrice Senesi*), di evitarne le paralisi, non essendo configurabile un'ipotesi di vuoto negli organi preposti alla gestione dell'Ente, alle cui esigenze è ispirata la medesima disposizione che prevede la nomina dell'amministratore straordinario.

Non vi è dubbio pertanto che gli atti adottati successivamente al 28 febbraio 1989 dall'amministratore straordinario siano pienamente validi.

La situazione si inquadra nell'istituto della *prorogatio,* che è una figura organizzatoria risalente – senatore Libertini, lei lo ha ricordato prima – al diritto romano...

LIBERTINI. Sì, al diritto romano!

SANTUZ, *ministro dei trasporti* ...e che – lo ripeto per chiarezza – è pacificamente accolta dalla dottrina giuridica e dalla giurisprudenza amministrativa.

LOTTI. Ma questo presuppone l'inattività degli altri organi: ecco il senso della *prorogatio.*

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Ci arrivo. Ad essa si fa ricorso per assicurare il funzionamento degli organi pubblici nell'intervallo necessario all'avvicendamento delle persone fisiche ad essi addette.

In forza della *prorogatio* il soggetto titolare di una carica continua dopo la scadenza a mantenerla, finchè non si è investito il successore.

È evidente, signori senatori, che la linea del Governo è sempre stata estremamente chiara nel sostenere che i nuovi amministratori dell'Ente ferrovie dello Stato sarebbero dovuti esser collegati ad una legge di modifica della legge n. 210, ritenendo incongruente riproporre un consiglio di amministrazione pletorico come quello previsto dalla legge n. 210. Pertanto, trattandosi di materia estremamente delicata (ed è stato ribadito da tutti

coloro che sono intervenuti come sia importante, anche nel quadro generale dell'economia del paese, un ente che sia in grado di funzionare, di offrire un servizio e di poter soprattutto avere livelli di spesa all'altezza delle esigenze), è necessario procedere con estrema chiarezza circa gli obiettivi da raggiungere.

È evidente che il Governo nell'affidare al Parlamento il disegno di legge confida in una corsia preferenziale per una rapida approvazione della modifica della legge n. 210, dando così corso al rinnovo degli organi di governo dell'Ente stesso.

Il piano di risanamento presentato dall'amministratore straordinario il 28 febbraio è stato da me trasmesso successivamente ai Presidenti dei due rami del Parlamento in data 10 marzo. Sto ora procedendo all'esame delle proposte contenute nel piano, che, per la loro rilevanza ed incidenza sull'intera politica dei trasporti, richiedono un'analisi obiettiva ed attenta dei fenomeni indotti nelle altre modalità di trasporto e nell'intero comparto economico legato al settore ferroviario nonchè nel mondo del lavoro.

È chiaro ed evidente che gli obiettivi che il Governo si pone sono quelli di una diversificazione dei modi di trasporto, di un alleggerimento del trasporto su strada, di una maggiore economicità e puntualità del servizio. In particolare stiamo verificando la coerenza del piano con i punti chiave evidenziati nella direttiva inviata all'amministratore straordinario dottor Schimberni nei primi giorni dello scorso mese. I punti da me individuati riguardano in particolare la necessità di interventi urgenti per la sicurezza dell'esercizio e di interventi che realizzino la fluidità dei collegamenti con il sistema europeo: la relazione Verona-Monaco-Valico del Brennero; il completamento funzionale dell'asse dorsale centrale Roma-Firenze-Bologna-Milano; gli interventi a favore delle aree meridionali e insulari; la coerenza del piano con le linee definite dal piano generale dei trasporti; l'integrazione del sistema ferroviario con le altre modalità del trasporto combinato e con il sistema di trasporto nelle aree urbane.

Intendo terminare con la massima tempestività il lavoro di verifica delle proposte presentate per poter perseguire due obiettivi essenziali: non bloccare ulteriormente la spesa dell'intero comparto, soprattutto se si tiene conto che per il 1989 tra legge finanziaria e decreti-legge di accompagno sono destinati all'Ente 5.930 miliardi, e disporre quindi di una strategia organica – questo è il secondo aspetto – che oltre a riportare in ambito fisiologico i costi di esercizio dell'Ente porti a compimento in un arco temporale chiaro specifici interventi strutturali e infrastrutturali. Si pone conseguentemente ora il punto relativo al progetto «alta velocità». L'ho dichiarato più volte, pubblicamente e privatamente, che ritengo che il progetto «alta velocità» non possa essere abbandonato ma vada soltanto momentaneamente congelato in attesa di una situazione congiunturale più favorevole. Infatti è vero quanto sosteneva il senatore Libertini che non dobbiamo abbandonare per sempre questo progetto, che peraltro non è affatto una rete complementare ferroviaria per treni ad alta velocità di lusso per i *vip* ma diventa un elemento strutturale sinergico all'intero sistema di trasporto su ferro; nel cuore dell'Europa forte, si sta realizzando un collegamento rapido che passa sotto la Manica, raggiunge Parigi, si dirama a Nord verso il Benelux e a Sud fino a Barcellona, lasciando intendere che proseguirà fino a Barcellona. E il limite che noi possiamo leggere dietro a questi programmi sta nell'enorme sforzo che la Spagna deve compiere nel

dover necessariamente cambiare lo scartamento che oggi è diverso; quindi si può intuire che questo limite di Barcellona è giustificato dall'enorme compito che vi è davanti.

È quindi evidente che in un'area geografica dell'Europa comunitaria già di per sè oggettivamente forte come quella rappresentata dalla Germania, dalla Francia, dai paesi del Benelux e dall'Inghilterra, lasciar procedere le ferrovie solo in direzione Sud attraverso la penisola iberica creerebbe, credo, ma è evidente a tutti, un grosso squilibrio con le altre traiettorie mediterranee, verso l'Africa, che sono date dalla penisola italiana e da quella balcanica, alla fine della quale esiste un altro paese membro della Comunità come la Grecia. È evidente che l'Italia deve fare la sua parte. È indubbio infatti che l'importanza strategica del progetto, al fine di armonizzare la velocità della rete ferroviaria in un sistema europeo integrato e dello stesso sistema multimodale italiano nei trasporti, è di grande rilievo.

Chiedo scusa ai signori senatori se non affronto qui – ma dovrei aprire un altro scenario – la questione relativa all'uso del Pendolino, come è stato qui sottolineato, che effettivamente viene richiesto dalla Svizzera ed anche dall'Austria per i percorsi alpini, e la questione del polo ferroviario che interessa una notevole parte dell'industria italiana. È stata posta qui, anche nei documenti presentati, la questione morale, la funzione di indirizzo politico e di gestione tecnica. Credo che nell'assetto che si darà, in base alla nuova legge, all'Ente vi saranno tutte le premesse per poter amministrare in modo trasparente questo enorme pianeta che è l'Ente ferrovie dello Stato, dando certezza con adeguate procedure a quello che è il sistema di spesa, che interessa una larghissima parte di indotto e che, molto realisticamente, possiamo immaginare si riferisca a più di un milione di persone.

Circa il personale dell'Ente, la legge finanziaria del 1989 prevede un accantonamento di 600 miliardi in due anni per il prepensionamento del personale; si immagina una cifra di 9.000-9.500 inidonei. Ho già sollecitato l'amministratore straordinario a predisporre una bozza di provvedimento legislativo che disciplini tale forma di esodo e preveda anche, per un certo periodo di tempo, la non sostituzione del personale collocato in quiescenza, con l'eccezione però di personale altamente qualificato, necessario al funzionamento di impianti tecnologicamente avanzati che devono essere attivati per dare fluidità al traffico su ferrovia.

Un altro tema sollevato negli interventi è quello della privatizzazione dei servizi. Credo proprio che sulla base dell'esperienza fin qui maturata non sia da trascurare l'opportunità di allargare le possibilità operative dell'Ente rivitalizzando le facoltà già previste dall'articolo 2, punto *h*), della legge n. 210, valutando anche la possibilità di estenderle a partecipazioni con società, enti ed imprese pubbliche e private che abbiano come fine la costruzione di tratte e di linee ferroviarie escludendo – come dicevo all'inizio – la gestione delle stesse.

Rilievo ha trovato l'argomento aree edificabili. Escludo, lo ribadisco, che il patrimonio di aree edificabili dell'Ente possa essere oggetto di alienazione. Qualcuno teme una forma di svendita dello stesso. Si dovrà invece attuare con la cooperazione delle regioni e dei comuni interessati ogni intervento necessario per la più opportuna utilizzazione e valorizzazione dello stesso, anche al servizio del miglioramento di zone comprese in aree centrali metropolitane dove in moltissimi casi esistono zone di proprietà dell'Ente ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda le linee a scarso traffico, ho più volte ribadito il concetto che procedere ad un indiscriminato smantellamento di un patrimonio comunque esistente sarebbe un grave errore. È necessario cogliere invece l'occasione della proroga di un anno concessa dal Parlamento per verificare realmente le potenzialità attuali e quelle future di tali linee, eliminando doppioni e migliorando il servizio, qualora questo, specialmente nelle aree interne, lasci veramente molto a desiderare; tuttavia, è soprattutto nella prospettiva di un assetto territoriale moderno che io penso vada rimeditata la funzione di questi rami che vengono definiti secchi.

Mi avvio alla conclusione. Le tariffe faranno parte dell'esame dell'intera manovra economica per il risanamento dei fondi dello Stato, il quale provvederà senz'altro ad un adeguamento la cui misura non sono ancora in grado di indicare oggi in questa sede.

Per concludere, desidero assicurare i senatori che i tempi di approvazione da parte del Consiglio dei ministri del disegno di legge di modifica della legge n. 210 saranno molto rapidi. Ribadisco la richiesta di una corsia preferenziale da parte vostra per addivenire quanto prima alla sua approvazione definitiva.

LIBERTINI. Tanto più che ci sarà in discussione il nostro disegno di legge, l'*iter* del quale chiediamo venga avviato al più presto.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Vedrà che arriveremo anche noi in tempo per discutere i due provvedimenti congiuntamente.

LOTTI. Sempre dopo di noi.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Questo costituirà un notevole contributo a definire il nuovo Ente ferrovie dello Stato il quale, per snellezza di organismi e per capacità decisionale, riuscirà - ne sono certo - a risolvere l'altro grande tema relativo alla capacità di spesa. Sarebbe assolutamente inutile pensare ad una politica dei trasporti su ferrovia se la capacità di spesa rimanesse quella attuale, che non riesce a superare i 5.000 miliardi.

Sperando che le scelte che andremo a compiere circa il piano di risanamento e di sviluppo possano essere accettate il più possibile anche se saranno scelte difficili e comporteranno qualche sacrificio reale, mi auguro di avere risposto in modo esauriente ai quesiti e mi dichiaro sempre pronto a tornare in Parlamento per successive verifiche delle scelte che andremo a fare. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, è stato testè presentato il seguente ordine del giorno, che reca la firma dei senatori Patriarca, Marniga, Rezzonico, Signori, D'Amelio, Pinto, Salerno, Coletta, Andò e Busseti:

«Il Senato,

udite le dichiarazioni del Ministro dei trasporti in ordine alle mozioni illustrate sulla situazione e le prospettive del trasporto ferroviario,

impegna il Governo a presentare con assoluta urgenza il provvedimento di modifica ed integrazione della legge n. 210, ridefinendo ruoli e rapporti dell'Ente Ferrovie che deve essere l'efficace strumento attuativo del piano

generale dei trasporti per quanto attiene al ruolo del trasporto su rotaie, portando avanti una autentica politica di risanamento e di sviluppo che metta in grado le Ferrovie di allinearsi ai sistemi ferroviari europei anche in vista del mercato unico del 1992.

A tale proposito impegna il Governo, anche in rapporto alle ipotesi di programma predisposte dal Commissario straordinario dell'Ente, a ribadire la politica degli investimenti, intesi ad operare un effettivo riequilibrio del sistema dei trasporti in direzione delle ferrovie, privilegiando i collegamenti internazionali, l'adeguamento della rete Nord-Sud con la realizzazione degli interventi già programmati per le aree meridionali ed il completamento delle opere tuttora in corso e in fase di avanzata realizzazione nel quadro della più generale politica di risanamento economico del Paese».

9.1-00044, 1-00047, 1-00048.1 PATRIARCA, MARNIGA, REZZONICO, SIGNORI, D'AMELIO, PINTO, SALERNO, COLETTA, ANDÒ, BUSSETI

Essendo firmato, tra gli altri, dai senatori Marniga e Rezzonico, devo ritenere che esso comporti il ritiro delle due mozioni presentate appunto dai due senatori, insieme ad altri colleghi, rispettivamente la n. 1-00047 e la n. 1-00048.

Invito il Ministro dei trasporti ad esprimere il parere sull'ordine del giorno n. 1 e sulla mozione n. 1-00044.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Signor Presidente, il Governo è favorevole all'ordine del giorno ed è contrario alla mozione presentata dai senatori Pecchioli ed altri.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

PATRIARCA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* PATRIARCA. Onorevole Presidente, colleghi senatori, opportunamente abbiamo provveduto ad elaborare congiuntamente ai rappresentanti della maggioranza un ordine del giorno nel quale sono contenuti i motivi ispiratori delle mozioni che abbiamo presentato e che sono state illustrate dal collega Rezzonico e dal collega Marniga, un ordine del giorno che in un certo senso ha anticipato anche alcune indicazioni che sono venute dalla replica del signor Ministro.

Infatti, nell'ordine del giorno auspicavamo un'urgente e puntuale modifica e integrazione della legge n. 210. Il Ministro non solo ci ha esplicitato i motivi ispiratori di tale provvedimento – sui quali concordiamo – ma ha voluto anche assicurare il Parlamento dell'immediata presentazione del provvedimento, auspicando dal Parlamento stesso una corsia preferenziale, tenuto conto dell'importanza e dell'urgenza di dare alle Ferrovie dello Stato, dopo i noti fatti, una gestione ordinaria in grado non solo di gestire il momento della riorganizzazione, ma anche il momento di autentico risanamento, tenendo presenti tuttavia le indicazioni fornite dal Parlamento

e in modo particolare le varie leggi di spesa e i programmi approvati dal Parlamento stesso.

In questi giorni il dibattito sulle ferrovie è stato ampio, anche perchè intorno alla presentazione di un documento al Ministro da parte del commissario straordinario Schimberni si sono accese polemiche che hanno trovato riscontro anche nelle aule delle nostre Commissioni. Queste polemiche hanno dato l'opportunità al Parlamento di ribadire non solo al commissario, ma al Governo nel suo complesso, la volontà di non veder ridotti gli stanziamenti, in modo particolare per quanto attiene la riorganizzazione dei servizi ferroviari, soprattutto nelle aree meridionali.

A questo riguardo, nella giornata di ieri, avendo ascoltato la relazione del commissario straordinario Schimberni, abbiamo avuto occasione anche di ribadire che non bisogna continuare a perpetrare il vezzo penalizzante della realtà meridionale che è presente anche in questa ipótesi di piano: quello di ricorrere agli interventi della legge n. 64 per il Mezzogiorno, non come elemento aggiuntivo per consentire finalmente l'avvio di una politica di sviluppo del Mezzogiorno, ma come fonte sostitutiva della politica ordinaria in questo settore. E abbiamo ricordato al commissario Schimberni – lo avevamo già ricordato allo stesso Ministro – la necessità di non penalizzare in modo particolare alcuni collegamenti nel settore ferroviario meridionale che riteniamo essenziali, fondamentali, per esempio, la Bari-Taranto, la Bari-Lecce, la Caserta-Foggia, la dorsale sarda, la Lametia-Catanzaro, la Matera-Ferrandina, la Reggio Calabria-Melito e altre ricordate dallo stesso collega Rezzonico (particolarmente il raddoppio e l'elettrificazione della tratta Brindisi-Legge), non prescindendo però dal necessario rafforzamento del collegamento Nord-Sud, anche in rapporto all'eventuale impegno da parte del Governo in ordine al sistema dell'alta velocità.

Noi certo accettiamo con rammarico le indicazioni del Ministro in ordine al congelamento di questi impegni finanziari, anche se riteniamo – come il Ministro ritiene – che questo programma, pur se dovrà subire una temporanea battuta d'arresto, non può assolutamente essere disatteso pena il decadimento definitivo del nostro sistema ferroviario. Certamente tutto quel che andiamo a dire e a sostenere circa l'adeguamento del nostro sistema ferroviario, anche in ordine al mercato unico del 1992, rimarrà solamente a livello di parole se dovessimo venir meno in modo particolare a questo elemento di novità, ma anche a questo elemento di raccordo con tutto il sistema ferroviario europeo e se dovessimo venir meno anche a questo programma dell'alta velocità, pur spostato in tempi brevi; certamente avremo fatto saltare tutto quel processo di riequilibrio nel settore dell'economia dei trasporti ribadito nell'approvazione del piano generale dei trasporti.

Vogliamo ribadire in questa sede – lo abbiamo fatto anche con il nostro ordine del giorno – che crediamo formidabilmente in questo riequilibrio; ci crediamo perchè riteniamo sia l'unica via d'uscita per evitare la congestione, l'unica via d'uscita per evitare che il nostro paese possa ulteriormente subire i danni dell'inquinamento e di un traffico caotico e assurdo.

Questo indirizzo di privilegio, di riequilibrio del settore ferroviario e del settore marittimo ha trovato una rispondenza anche da parte del Ministro della marina mercantile che ha presentato in Parlamento già da molti mesi un apposito disegno di legge sul cabotaggio, disegno di legge inizialmente presentato al Senato e che poi è stato richiesto in prima lettura alla Camera

dei deputati che, purtroppo, non lo ha ancora approvato, contribuendo al ritardo per quella politica organica di riequilibrio dei trasporti nella quale noi formidabilmente crediamo.

Vorrei a questo riguardo riferirmi al collega Libertini, che ha espresso apprezzamenti per la nostra mozione e ha avuto qualche preoccupazione in ordine al raccordo tra le nostre posizioni all'interno della Commissione e del Parlamento in generale e la politica dei tagli che si propone il Governo, chiedendosi se noi non avessimo debordato rispetto alle indicazioni e alle linee che il Presidente del Consiglio ci avrebbe potuto imporre. Vogliamo dunque dire al collega Libertini che autonomamente portiamo avanti e sviluppiamo questo nostro impegno di carattere programmatico, cercando di avviare una autentica politica di risanamento, anticipando anche lo stesso Presidente del Consiglio ed il Governo circa quelle che sono le indicazioni del Parlamento rispetto ad una politica di risanamento nella quale noi crediamo, un risanamento che riguarda in modo particolare la gestione e non gli investimenti, specialmente quelli che devono privilegiare le aree più povere e più abbandonate del nostro paese. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Onorevole Presidente, l'ordine del giorno presentato dalla Democrazia cristiana e dal Partito socialista segna, in ragione della sua genericità, un arretramento netto rispetto alla mozione che aveva presentato questa mattina il Gruppo della Democrazia cristiana, una mozione che conteneva alcune affermazioni coraggiose che, se fossero state poste in votazione per divisione, avremmo votato. Per questo motivo voteremo contro l'ordine del giorno presentato dai colleghi democristiani e socialisti e, naturalmente, voteremo la nostra mozione.

Questo arretramento, che nasce da un condizionamento esterno a questo dibattito, come è risultato evidente anche dalla dichiarazione del collega Patriarca, non ci impedisce di registrare che l'insieme del dibattito (interventi e documenti) che oggi si è svolto in Senato conferma che una larga maggioranza, seppure con posizioni differenziate ed articolate, non solo non accetta il piano Schimberni, ma ritiene un errore il ridimensionamento del trasporto pubblico e del trasporto ferroviario che sta realizzando il Governo.

Nello stesso documento presentato dalla Democrazia cristiana e dal Partito socialista, esplicitato dal collega Patriarca, sia pure in un oscuro latino, io trovo tre affermazioni: nella prima c'è la richiesta che si mantenga il progetto di alta velocità sul tappeto, che invece il piano Schimberni cancella; nella seconda si ribadiscono i programmi e gli investimenti già decisi, che invece il piano Schimberni cancella; nel terzo si chiede un grande impegno ferroviario nel Mezzogiorno, cosa che è esattamente il contrario nel piano Schimberni.

Su questa linea di ambiguità si è tenuto anche il Ministro, il quale da un lato ha fatto la predica dell'austerità, mentre dall'altro ha indicato una serie di opere e di scelte che non rientrano nel piano Schimberni, seppure modulandole nel futuro; caro Ministro, si tratta di vedere quando sarà il

futuro, perchè il 1990 è l'anno prossimo, mentre il 2005 è un po' lontano! Quindi, il problema è di capire quando lei colloca queste rimodulazioni.

Di conseguenza, noi giudichiamo la vostra una posizione ambigua, lo ripeto, dalla quale emerge però una diffusa volontà del Parlamento di non procedere sulla strada indicata dal documento presentato dal Governo e dal piano Schimberni.

Per quanto riguarda, signor Ministro, la questione del commissario mi consenta di dirle scherzosamente che quando lei invoca il diritto romano per la permanenza di un commissario non prorogato, probabilmente si riferisce al diritto romano del Belli – il famoso poeta romano – il quale nel dialogo tra il Padre Eterno e gli angeli faceva dire ad un certo punto al Padre Eterno, con una conclusione perentoria, le seguenti parole: «perchè io so' io e voi non siete un ...!» È un po' questo il diritto romano a cui lei si appella, cioè il commissario rimane lì, perchè rimane lì!

Comunque, di questo dato di fatto, e cioè che qui vi è una vasta maggioranza che sia pure articolata e differenziata non accetta quegli indirizzi, si dovrà tener conto. Per esempio, è chiaro che il piano Schimberni richiede la modifica di alcune leggi esistenti, ed è altrettanto chiaro, da quanto emerso dal dibattito odierno, che in questo Parlamento – sicuramente al Senato ma credo anche alla Camera dei deputati – non vi sono maggioranze disponibili a votare quelle modifiche. E questo è un passaggio obbligato, perchè gli investimenti decisi per legge vanno modificati con una normativa di pari grado.

A nostro avviso, ci troviamo all'inizio di una battaglia forte che noi comunisti, lo ribadisco, condurremo con assoluta fermezza per il rilancio delle ferrovie e per un cambiamento del sistema dei trasporti nella certezza di trovare per questa battaglia vaste alleanze tra le forze politiche e sociali. È questo l'impegno che noi vogliamo ribadire al termine dell'odierno dibattito. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, svolgerò una brevissima dichiarazione di voto per dire che voterò contro l'ordine del giorno presentato dalla maggioranza e a favore della mozione presentata dal Partito comunista, come d'altronde ho già detto durante il dibattito.

Il risultato della discussione di oggi ha portato anche un dato estremamente positivo, come auspicavo, e cioè quello di lasciare alla maggioranza la responsabilità di un ordine del giorno che, anche se nel generico, si impegna a presentare con assoluta urgenza un provvedimento di modifica e di integrazione alla legge n. 210 del 1985, una sorta di scatola chiusa dove si prefigurano alcuni tipi di scelte, anche se non si individuano quali saranno, che per quanto riguarda il problema dell'allineamento ai sistemi ferroviari europei in vista del Mercato unico del 1992 sono una sorta di chimera e di miraggio nel deserto. Si tratta di scelte che, a mio avviso, non possono essere attuate, perchè ormai da qui al 1992 i grandi problemi non potranno essere affrontati. Io mi auguro che ci sia soltanto una scelta, e cioè dare certezza alla direzione dell'Ente ferrovie dello Stato, costituire un consiglio di amministrazione fatto di persone serie, oneste e professional-

mente capaci, togliere dalla gestione del pubblico i «maneggioni» e gli affaristi, ripulire il pubblico dall'immagine che ormai ha assunto, secondo cui tutto ciò che è pubblico è corrotto. A mio avviso, chi vuole dare questa immagine, in realtà, ha un disegno ben preciso, cioè quello della privatizzazione: lo sfascio in funzione della scelta del privato. Sarebbe quindi sufficiente che la maggioranza si impegnasse su questo: a non lasciare nel vago, nell'equivoco e soprattutto nello stato di incertezza la direzione della più grande azienda italiana, quella delle Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda invece il partito della privatizzazione, che è presente qui e nel paese, vorrei far rilevare che lo smantellamento del servizio pubblico in questi anni ha assunto sempre più forza, e questo è avvenuto perchè non sono stati fatti piani razionali, investimenti razionali, scelte razionali. Le Ferrovie dello Stato e tutto il sistema del trasporto pubblico hanno invece bisogno di programmi razionali e di scelte precise e non dell'accaparramento delle parti più «succulente», dove è facile accumulare profitti, rifiutando quindi – e su questo il Parlamento deve pronunciarsi molto chiaramente – lo stato di degrado in cui versano i servizi.

Non si può accettare la logica per cui il degrado dei servizi equivale al pubblico, con conseguente soluzione a favore dei privati.

Ritengo che quanto è stato detto qui, anche da ampi settori della maggioranza, meriti una particolare attenzione e un'attenta discussione. Però l'ordine del giorno resta ancora nel vago, nel generico; mancano impegni precisi da parte del Governo e da parte di chi gestisce in questo momento le Ferrovie.

Le indicazioni contenute nella mozione del Partito comunista farebbero indubbiamente compiere un passo in avanti alla scelta pubblica, anche se devo rilevare che alcune questioni che sono emerse nel corso della discussione e che sono aleggiate nell'intervento del compagno Libertini, se non specificate e chiarite, rischiano di causare equivoci; quando si parla di società miste, di apertura al privato, non si capisce bene dove si vuole arrivare a parare, o meglio, io l'avrei capito, ma prima di fare il processo alle intenzioni, vorrei vedere il piano definitivo del Governo e confrontarmi su questo per poi verificare anche l'atteggiamento di una forza di opposizione come quella del Partito comunista.

SANESI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANESI. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi del Senato, non tenere conto di tutto quanto ha affermato il senatore Libertini, così come di quanto è stato riportato dai presentatori delle altre mozioni e documenti, sarebbe un non senso.

È evidente, tuttavia, che chi opera con le somme, con le cifre, con i numeri non può farsi suggestionare da sentimenti o passioni.

La sfida che dovremo accettare quindi deve avere presupposti di razionalità e di intelligenza, ma la cosa più importante è una previsione programmatica che non sfugga alle variabili, siano esse dipendenti o indipendenti, cui siamo sottoposti in un regime di tecnica amministrativa che soffre di troppi condizionamenti.

È chiaro che quando si parla di «lenzuola d'oro» – è proprio il senatore Libertini che ha fatto riferimento a questo, indicandoci anche che questo fatto inizia con il 1978 – il senatore Libertini si dà la zappa sui piedi perchè non ricorda che il 1978 era il terzo anno di collaborazione comunista al Governo di solidarietà nazionale. Forse ciò permise anche l'inizio di questo scandalo.

Se oggi scontiamo colpe pregresse a partire da 35 anni, non possiamo non coinvolgere in questo le forze politiche che non assunsero, come facemmo noi nelle sedi istituzionali, posizioni precise e nette, non accettando compromessi di alcun genere.

Ma, caro Ministro, colleghi senatori, l'essenziale è avere idee chiare e volontà politica per giungere ad un risultato complessivo che, oltre ad avere organicità, dia al nostro paese una rete ferroviaria, non voglio dire degna, ma adeguata alle necessità che l'avvenire prospetta a questa Italia, per il ruolo che il nostro paese dovrà assumere dal 1° gennaio 1993 – qui si fa confusione fra il '92 e il '93 ma ricordiamoci che la data è quella del 1° gennaio 1993 – anche se ho la preoccupazione – che ritengo sia valida – che noi troveremo una *prorogatio*, caro Ministro, anche al 31 dicembre 1992.

Per questo, signor Ministro, colleghi del Senato, prima cosa essenziale è uscire dai termini della *prorogatio*, che è un male endemico della nazione. Lo dicevo anche prima, ma poichè ho sentito continuamente ribadire questo concetto dal senatore Libertini, che quasi ne fa una colpa al diritto romano, dico che in Toscana della *prorogatio* i suoi compagni del Partito comunista fanno un uso scellerato e vergognoso. Non si scaldi perciò il senatore Libertini, lasci scaldare me!

Se vogliamo raggiungere determinati obiettivi di politica dei trasporti, dobbiamo dare un presidente e un consiglio di amministrazione con criteri manageriali all'Ente ferrovie, e dobbiamo tutti fare un esame di coscienza su troppi rapporti intimi, informali o meno, che si sono tenuti con quelle forze che hanno, nel fattore trasporto su gomma, trovato e continuano a trovare la linfa che alimenta l'allargarsi del loro impero, che non è solo economico e finanziario, ma è sempre più impero dal quale promana il potere nella sua peggiore espressione, e che nel proprio disegno deve aver considerato essere giunto il momento di relegare la nazione italiana al ruolo di quarto mondo.

Noi scontiamo il potere di queste *lobbies* che impongono, al di fuori dei canoni istituzionali, scelte che ormai hanno radici nel tempo.

Un'ultima considerazione, anche se da toscano, per il Meridione, che da questa proposta, signor Ministro, è penalizzato. Il Meridione non è camorra, 'ndrangheta e mafia; è fatto di umile gente, di gente che è stata sempre sacrificata. È arrivato il momento di porre rimedio: non esiste solo una direttrice che si chiama Roma-Bologna-Milano; no, esiste anche Napoli-Battipaglia, esistono le altre linee alle quali tutti abbiamo fatto riferimento. Ma bisogna pensarci, altrimenti ci troveremo scoperti e non potremo più accampare, come fate voi nei comizi elettorali, quando andate nel Meridione, certe scuse che non hanno validità.

Per questi motivi, signor Ministro, diciamo «no» alla mozione comunista, perchè non troviamo in essa quello spirito in cui noi ci muoviamo per questi problemi, e diciamo «no» anche all'ordine del giorno della Democrazia cristiana e della maggioranza. (*Applausi dalla destra*).

MARNIGA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARNIGA. Signor Presidente, dopo le dichiarazioni del Ministro dei trasporti, il nostro Gruppo vuole esprimere la soddisfazione per quanto abbiamo ascoltato. La replica è stata esauriente in quanto ha toccato tutti i punti presenti nella nostra mozione andando puntualmente a dare delle risposte a quelle che erano le nostre preoccupazioni, e pertanto non possiamo che dichiararci soddisfatti, soprattutto per quanto riguarda la riconferma dei collegamenti internazionali, perchè si parla tanto di adeguare il sistema ferroviario italiano all'Europa, ma se non si trova un impegno per realizzare questi collegamenti le stesse barriere fisiche che separano la nostra nazione dal resto dell'Europa saranno anche barriere ai traffici, agli scambi, alle comunicazioni.

Altrettanta soddisfazione dobbiamo dichiarare per l'impegno che il Ministro si è assunto per avviare rapidamente le procedure della riforma dell'Ente con la presentazione a breve termine di un disegno di legge di modifica della legge n. 210 sulla quale il nostro Gruppo è già d'accordo nel concedere – e credo che anche gli altri siano ugualmente d'accordo – la corsia preferenziale per giungere in tempi rapidi alla modifica dell'Ente.

Vorrei fare poi una considerazione sulla questione dell'alta velocità. Non è assolutamente vero che si rinunci al progetto dell'alta velocità; si tratta, come lo stesso Ministro ha ben precisato in questa sede, di uno slittamento, di una rimodulazione dei finanziamenti che riguardano tale questione. Non si tratta in questo caso – tengo a precisarlo – di un sacrificio reale che si chiede, ma deve essere fatta in questa sede una valutazione realistica e delle capacità di spesa (la storia ha dimostrato che finora queste sono state largamente inferiori alle disponibilità di risorse avute) e dei tempi che vanno rapportati alla capacità delle amministrazioni. Non enfatizziamo la questione: noi siamo per le cose che possono essere fatte subito e non per quelle che non potranno mai essere fatte.

Con altrettanta soddisfazione debbo rimarcare l'utilità, l'ampiezza ed anche la qualità del dibattito che si è svolto al Senato su questo tema, un tema che è all'attenzione centrale in questi giorni e oggetto principale della manovra del Governo; soddisfazione per un dibattito che testimonia quindi la grande sensibilità e la grande attenzione che questo ramo del Parlamento prima in Commissione e poi in Aula rivolge ad una questione di così grande importanza.

È per questo motivo che annuncio il voto favorevole del nostro Gruppo all'ordine del giorno presentato. (*Applausi dalla sinistra*).

SPADACCIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPADACCIA. Signor Presidente, prendo la parola per annunciare che insieme ai senatori Boato e Corleone voteremo a favore della mozione comunista e contro l'ordine del giorno presentato dalla maggioranza, mentre il senatore Mariotti voterà a favore dell'ordine del giorno della maggioranza e

contro la mozione comunista. Per la verità ci siamo chiesti se astenerci, non partecipando al voto, sul documento della maggioranza. È innegabile che nei fatti esistono, sia pure nei loro limiti, degli elementi di contraddizione fra l'ordine del giorno della maggioranza, la linea che è stata fin qui portata avanti dal commissario straordinario e quella che, attraverso pressioni molto forti, viene portata avanti all'interno del Governo anche con pressioni sul Ministro dei trasporti.

Il motivo per cui non ci asterremo nella forma consentita dal Senato, cioè quella della non partecipazione al voto, ma voteremo contro, è che noi riteniamo che non è con delle ambiguità e con degli elementi di contraddizione che si possa affrontare la questione del trasporto pubblico in Italia. Questa è ormai una grande questione nazionale ed ambientale che può essere affrontata tenendo conto dei problemi di risanamento, anche finanziario, e di produttività, e tenendo anche conto, e affrontandoli, di problemi di ridimensionamento, se è necessario, del personale delle ferrovie.

Ma proprio perchè esistono questi problemi la questione dovrebbe essere affrontata in una situazione di grande chiarezza, di forte e determinata volontà politica. Mi pare che l'ambiguità e la contraddizione in questo campo siano invece il sintomo che manca sia la chiarezza sia la volontà politica. Vi è poi una ragione minore. Infatti il Ministro ci ha detto che siamo in regime di *prorogatio*, che è un regime di incertezza e di limitazione dei poteri, ma non ci ha detto quanto durerà questa *prorogatio* e quanto tempo occorrerà per definire la soluzione normale che si intende dare alla gestione delle ferrovie dopo lo scandalo delle «lenzuola d'oro» che ha travolto il consiglio di amministrazione e l'Ente stesso. Questo mi sembra un ulteriore elemento di incertezza e di ambiguità che pesa negativamente sull'intera vicenda.

Siamo alle prese con gravi problemi di inquinamento, con gravi problemi di ingovernabilità della vita nelle grandi città. Quindi pensare che si possa andare avanti modulando, ritardando nel tempo e rinviando i problemi delle metropolitane, i problemi del trasporto pubblico e quelli delle ferrovie, continuando ad intasare le nostre strade con il trasporto su ruota sia per i passeggeri che per le merci, credo costituisca un elemento grave di irresponsabilità.

È con questa accentuazione particolare che vogliamo annunciare il nostro voto favorevole alla mozione comunista. Sulla posizione dei compagni comunisti vi sono molti punti di consenso e qualche punto di dissenso; con la posizione della maggioranza vi erano degli elementi di apprezzamento, però mi sembra che prevalgano elementi di netta contrapposizioine che ci spingono molto chiaramente a dare voto contrario. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

MARIOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Signor senatore, avendo già fatto il Gruppo cui ella appartiene la dichiarazione di voto a norma dell'articolo 109 del Regolamento, a che titolo intende avere la parola?

MARIOTTI. In base alla facoltà prevista dall'ultimo inciso del secondo paragrafo dell'articolo 109, riconosciuta ai senatori che intendano dissociarsi

dalle posizioni assunte dal Gruppo di cui fanno parte, dichiaro che voterò a favore dell'ordine del giorno della maggioranza.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e pertanto le do la parola.

MARIOTTI. Signor Presidente, è stato già preannunciato il mio voto non in linea con il Gruppo federalista europeo ecologista. Desidero motivare la mia posizione nel senso che l'ordine del giorno che viene approvato e le dichiarazioni del Ministro sono coerenti con l'azione impostata dal Governo, che noi intendiamo sostenere, per la modifica del sistema ferroviario. L'obiettivo è quello di allinearsi al sistema ferroviario europeo e di operare un salto di qualità nel momento in cui si prevede un rinnovo anche delle tecnologie. Non vogliamo dimenticare l'altro aspetto che stiamo trattando nell'intero comparto, quello dell'intermodalità e degli altri provvedimenti che sono all'esame del Parlamento, i quali riguardano in modo specifico il trasporto via mare. Mi riferisco al disegno di legge sui porti ed a quello sul cabotaggio.

Noi riteniamo che l'impegno del Governo e delle forze politiche che lo sostengono in Parlamento sia volto a dare un deciso impulso per riorganizzare il sistema in senso generale e per giungere alla riforma della legge n. 210, primo passo per impostare seri programmi di risanamento e di attuazione.

Vorrei cogliere l'occasione, e concludo, per sottolineare l'importanza che assumono nel quadro generale dei trasporti le trasversali come la Falconara-Orte e la Pontremolese, le quali dovranno svolgere un ruolo decisivo nella connessione con le altre modalità di trasporto, in modo particolare, per quanto riguarda la Pontremolese, con i porti e con il cabotaggio.

Con queste sollecitazioni e con la certezza che i problemi verranno affrontati, anche rispondendo alle interruzioni, dichiaro il mio voto favorevole all'ordine del giorno n. 1. (*Applausi dalla sinistra e dal centro*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la mozione n. 1-00044, presentata dal senatore Pecchioli e da altri senatori.

Non è approvata.

Senatore Patriarca, insiste per la votazione dell'ordine del giorno n. 1?

PATRIARCA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 1, presentato dal senatore Patriarca e da altri senatori, accolto dal Governo.

È approvato.

GIUSTINELLI. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

È approvato.

La discussione delle mozioni sulle ferrovie è così esaurita.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 13,15*).

Allegato alla seduta n. 231

Disegni di legge, assegnazione

I seguente disegni di legge sono stati deferiti

- in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

BOSSI. - «Municipalizzazione dei segretari comunali» (1507), previo parere della 5ª Commissione;

MERAVIGLIA. - «Istituzione della provincia di Viterbo e Civitavecchia» (1510), previ pareri della 5ª e della 8ª Commissione.

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo), in data 15 marzo 1989, il senatore Cassola ha presentato la relazione ed il testo degli articoli, approvato in sede redigente dalla Commissione stessa, per i disegni di legge: «Norme per la tutela della concorrenza e del mercato» (1240) e: Rossi ed altri. - «Norme per la tutela del mercato» (1012).