

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI (IX) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
LAVORI PUBBLICI (8^a) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 MARZO 1999

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA ERNESTO STAJANO**

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI (IX) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
LAVORI PUBBLICI (8^a) DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 MARZO 1999

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
 DELLA CAMERA ERNESTO STAJANO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		143, comma 2, del regolamento della Camera):	
Stajano Ernesto, <i>Presidente</i>	3	Stajano Ernesto, <i>Presidente</i>	3, 8, 11, 16 17, 19, 25, 27, 28
Chincarini Umberto (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	3	Angelici Vittorio (gruppo popolari e democratici-l'Ulivo)	25
Giardiello Michele (gruppo democratici di sinistra-l'Ulivo)	3	Becchetti Paolo (gruppo forza Italia)	8, 10 12, 13, 16
Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, Tiziano Treu, sul nuovo Piano generale dei trasporti (ai sensi dell'articolo		Bruno Eduardo (gruppo comunista)	21
		Castelli Roberto (gruppo lega nord - Per la Padania indipendente)	8, 10
		Covre Giuseppe (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania)	14

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: democratici di sinistra-l'Ulivo: DS-U; forza Italia: FI; alleanza nazionale: AN; popolari e democratici-l'Ulivo: PD-U; lega nord per l'indipendenza della Padania: LNIP; unione democratica per la Repubblica: UDR; comunista: comunista; misto: misto; misto-rifondazione comunista-progressisti: misto-RC-PRO; misto-centro cristiano democratico: misto-CCD; misto-socialisti democratici italiani: misto-SDI; misto-verdi-l'Ulivo: misto-verdi-U; misto minoranze linguistiche: misto Min. linguist.; misto-I Democratici-l'Ulivo: misto-D-U; misto-rinnovamento italiano: misto-RI; misto federalisti liberaldemocratici repubblicani: misto-FLDR.

	PAG.		PAG.
De Piccoli Cesare (gruppo democratici di sinistra-l'Ulivo)	11, 12, 13	Soriero Giuseppe (gruppo democratici di sinistra-l'Ulivo)	17
Lauro Salvatore (gruppo forza Italia)	16, 17	Terracini Giulio Mario (gruppo forza Italia)	24, 25
Petruccioli Claudio, <i>Presidente dell'8^a Commissione del Senato</i>	10, 15, 16	Treu Tiziano, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i>	3, 4, 24, 25, 27
Sarto Giorgio (gruppo verdi-l'Ulivo)	19		

La seduta comincia alle 15.50.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Propongo che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Ha obiezioni su questo punto, onorevole Chincarini?

UMBERTO CHINCARINI. Posso oppor-mi?

PRESIDENTE. L'opposizione di uno dei commissari non consente, secondo la prassi, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso l'impianto a circuito chiuso. In ogni caso, la pubblicazione del resoconto stenografico permetterà a tutti di essere puntualmente informati dello svolgimento dei lavori.

Non comprendo il senso dell'obiezione, ma non c'è obbligo di motivazione per una simile richiesta (anche se questa potrebbe risultare auspicabile), di cui prendiamo atto.

Si oppone anche a eventuali riprese televisive?

UMBERTO CHINCARINI. Certo, signor presidente.

MICHELE GIARDIELLO. Fuori c'è anche *Telepadania*, signor presidente!

PRESIDENTE. La prego, onorevole Giardiello, dobbiamo applicare in maniera stringente il regolamento e le regole che ci siamo date a questo riguardo.

Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, Tiziano Treu, sul nuovo Piano generale dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera, l'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, Tiziano Treu, sul nuovo Piano generale dei trasporti.

Ringrazio i colleghi del Senato e in particolare il presidente Petruccioli per la loro partecipazione ai nostri lavori, che d'altronde si svolgono a pieno titolo avendo congiuntamente stabilito di procedere, su richiesta del ministro stesso, all'odierna audizione.

Il dibattito si svolgerà con le modalità consuete (credo anche al Senato): vi sarà un'introduzione illustrativa del ministro e poi naturalmente sarà dato spazio ad eventuali domande da parte dei commissari. Raccomando che le stesse siano formulate in termini adeguatamente sintetici, onde consentire al ministro di rispondere e di concludere oggi l'audizione sugli indirizzi e le linee guida del Piano generale dei trasporti.

Chiarisco questa indicazione perché nella titolazione contenuta nell'ordine del giorno si parla di Piano generale dei trasporti, mentre siamo di fronte ad indirizzi e linee guida, come specifica il documento che è stato rassegnato a tutti i commissari.

Do immediatamente la parola al ministro Treu, che ringrazio.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Vorrei sapere di quanto tempo disponiamo per questa audizione.

PRESIDENTE. Non è stato fissato un termine finale, ma penso che potremo

dedicare a questo argomento un paio d'ore. Credo che sia ragionevole in relazione agli impegni di ciascuno di noi.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sono grato di questa occasione che abbiamo ricercato d'intesa con i colleghi dei Trasporti e dell'Ambiente per iniziare una discussione. Del resto, avevo preannunciato presso le due Commissioni della Camera e del Senato che i lavori riguardanti il piano erano avviati e che sarebbe stata nostra intenzione — mi pareva vi fosse una convergenza anche da parte dei colleghi — discuterlo fin dalle prime indicazioni.

Si tratta, come è scritto chiaramente, di prime indicazioni, di una bozza assolutamente generale, con molte opzioni aperte, anche con punti controversi. Fin dall'inizio si è visto che vi sono molti nodi da sciogliere; anche con il sottosegretario Angelini abbiamo posizioni ancora da chiarire. Insomma, questa è proprio una discussione.

Mi auguro che tutti abbiano ricevuto il testo, che è stato fatto pervenire alle presidenze e poi individualmente ai singoli deputati.

Devo dire di essere un po' incerto in questa mia introduzione, perché non vorrei fare un riassunto pedissequo, dato che il documento è stato messo a disposizione — almeno mi auguro — un paio di giorni fa. Invece di procedere ad un'esposizione riassuntiva, vorrei dare punto per punto qualche indicazione sulle questioni a nostro avviso più importanti. Dal momento che il testo, pur contenendo linee guida, si sviluppa su settanta pagine, non volendo occupare le due ore di tempo a disposizione con la relazione, mi scuserete se inevitabilmente sarò anche lacunoso.

Come dicevo, il documento è aperto per un dibattito che comincia qui e che poi continuerà nelle varie sedi con gli operatori, le categorie economiche e gli enti locali. È chiaro che la politica dei trasporti ha sempre più molte implicazioni anche sul territorio.

Un'altra indicazione di metodo evidenziata già nella premessa è il tentativo di

allestire queste linee di indirizzo — il lavoro era già cominciato con il ministro Burlando — in modo un po' diverso rispetto alla modalità con cui tradizionalmente vengono elaborati i piani. In altri termini, si è ritenuto di partire — per ora in modo induttivo, ma con approssimazioni — da un'analisi della domanda di trasporto, dai bisogni. Nel testo più volte indichiamo la necessità di attuare nella fase successiva approfondimenti quantitativi; per esempio, quando si parla di tendenza della domanda, in generale abbiamo davanti ipotesi molto diverse che sono largamente impressionistiche, sia in generale sia se si va a vedere la situazione nei singoli settori; viceversa, riteniamo sia molto importante un'analisi — per ora iniziale, ma poi quantificata — la quale dimostri le tendenze a medio e lungo periodo, in modo tale da adeguare l'offerta (gli investimenti in infrastrutture ma soprattutto i servizi) ai bisogni. Vi è una grande enfasi sulla necessità di fare una politica non solo delle infrastrutture ma anche dei servizi per migliorarne la qualità, perché alla fine questa è la prova. Il rapporto con l'ambiente, la logistica, sono molto curati; parliamo molto di regole, di incentivi e di disincentivi perché vogliamo indirizzare i servizi nel modo più efficiente possibile.

Il quadro generale è quello europeo, come tutti sappiamo (la liberalizzazione). Come si vedrà vi è una forte enfasi — vi è dedicato un capitolo intero, il nono, non è un modo di dire — una forte accentuazione sull'innovazione tecnologica e organizzativa. Come ho detto prima, viene nettamente percepita la necessità di procedere rapidamente al decentramento; questa è una indicazione di premessa.

Se poi si segue l'andamento, già dall'indice si vede come l'impianto vuole corrispondere ad una metodologia diversa da quella tradizionale.

Il secondo capitolo dà un'indicazione sugli scenari della domanda. La situazione attuale è nota, le tendenze danno alcuni scenari, ma nel documento si precisa che dobbiamo immaginarne qualcuno alternativo. Si parla di scenari alti e bassi della

domanda di mobilità, sapendo che questa è poi influenzata da molte variabili macroeconomiche, le quali sono anche al di fuori del nostro controllo. Fin da questa fase si tiene conto del fatto che il panorama nazionale è fortemente divaricato: nel nord si individua un'area già attualmente caratterizzata da una congestione del traffico, per cui il problema è dato da una domanda cui l'offerta fa fatica ad adeguarsi; il Mezzogiorno è un'area con scarso accesso. Già da questo si vede come le politiche devono essere molto diverse.

Gli scenari internazionali richiamano — anche qui occorrerà fare delle simulazioni — le cose note, ma abbastanza recenti: l'Italia per la prima volta da tanti anni si trova all'incrocio di grandi corridoi di traffico (nord-sud, est-ovest e Mediterraneo) su cui sappiamo poco. Tutti parlano di crocevia, ma per fare delle politiche e scegliere gli investimenti occorrerà quantificare, verificare i flussi che si immaginano.

Abbiamo voluto subito inserire quelli che consideriamo non due aspetti singoli, ma due precondizioni di qualunque politica dei trasporti: la sicurezza e l'ambiente. Senza addentrarmi nei dettagli, riteniamo che gli accordi di Kyoto indichino la necessità non di ridurre la mobilità ma di cambiare il *mix*; quando si parla di riequilibrio modale si dice questo. L'indicazione è univoca, ma le modalità sono molto diverse.

Un'altra operazione che dovremo realizzare — più avanti faremo delle verifiche insieme — è valutare costi e benefici delle singole operazioni. In altri termini, quali sono i costi e i benefici di investimenti che riducono il tasso di inquinamento del parco tradizionale *versus* i costi e i benefici di una sostituzione di certi vettori con altri? Fino ad ora questi aspetti sono stati evidenziati, ma poco certificati, mentre riteniamo che, proprio per fare un buon servizio all'ambiente e per adottare politiche di incentivi e disincentivi fiscali che indirizzino l'uso del trasporto verso

forme ambientalmente più compatibili, occorra attuare sotto questo profilo una valutazione molto seria.

La sicurezza, come ho detto è una condizione fondamentale. Nel documento viene posta un'enfasi particolare su quella stradale, la più carente, e viene data un'indicazione di massima sul Piano nazionale della sicurezza stradale, che già presenta alcuni capitoli e si prevede abbia un investimento consistente. Se il brusio cresce ancora un po', mi appello alla Convenzione di Ginevra contro l'inquinamento ambientale! Tra l'altro, sono giunto in Commissione in ritardo — e me ne scuso — perché in aula ho preso parte al *question time* dedicato all'inquinamento acustico.

Il capitolo 4 riguarda la logistica e il trasporto merci: è un punto decisivo. L'Italia è un paese arretrato forse ancora di più nella logistica, che è la metodologia di valorizzazione delle infrastrutture, di quanto non lo sia sulle infrastrutture esistenti. È opportuno procedere ad una discussione sulle singole carenze, perché a seconda del sottosectore esistono carenze specifiche che il piano deve colmare. Se consideriamo l'autotrasporto, abbiamo, come è noto, una grande polverizzazione, situazioni per cui si deve passare dalla singola unità di autotrasporto ad una vera e propria forma di impresa di logistiche, da mezzi tradizionali a mezzi intermodali, alla specializzazione. In definitiva, esiste una politica di modernizzazione durissima che abbiamo appena avviato con le leggi che sono ben note. Vi sono interi settori sui quali sfruttiamo molto poco le nostre potenzialità, perché anche se i porti sono decollati e stanno andando bene, dobbiamo però specializzare e selezionare le attività e le attrezzature di questi porti; abbiamo affrontato, per così dire, la prima fase, ma adesso dobbiamo arrivare ad un momento di maggiore capacità logistica di queste importanti infrastrutture. Nel piano sono contenute alcune indicazioni di *policy*: quando si dice «*policy*» si parla di opzioni da discutere di politica dei trasporti.

Il cabotaggio è una grande potenzialità che finora abbiamo poco sfruttato e su cui pure, se si opera in modo adeguato, possiamo compiere grandi operazioni di valore aggiunto, cioè non limitarci ad essere dei punti di transito ma avere la capacità di trattenere valore aggiunto. Su questo abbiamo ovviamente anche delle strutture interne, che in parte sono sviluppate, come gli interporti, ma vanno arricchite; probabilmente saranno anche necessarie modifiche normative per valorizzare le piattaforme logistiche di livello più leggero, più *soft* del tradizionale interporto.

Si ipotizza anche, proprio per dare il segno della valorizzazione di questa vera e propria industria che è la logistica, un'agenzia di promozione logistica, già esistente in molti paesi, che anche nel caso italiano potrebbe costituire un motore di questa attività molto ricca.

I due capitoli successivi prendono in considerazione i due grandi settori dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza e del trasporto locale, su cui non vorrei trattenermi molto. Va detto tuttavia che per quanto riguarda il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza abbiamo un problema evidente di squilibrio tra i vari mezzi di trasporto; l'indicazione che diamo anche con la direttiva delle Ferrovie dello Stato è proprio nel senso della valorizzazione del vettore ferroviario. Sappiamo che il traffico aereo è caratterizzato da uno sviluppo positivo ma va ulteriormente sostenuto e specializzato, perché la concorrenza del sistema aereo è ovviamente su distanze medio-lunghe; anche il settore marittimo, che è molto sviluppato per certi tipi di traffico, ha le possibilità (e queste vanno sostenute con adeguate azioni di *policy*) di essere un *competitor* sul trasporto passeggeri a lunga percorrenza soprattutto se si utilizzano bene le attuali tecnologie, i mezzi veloci che sono disponibili.

Sul trasporto locale abbiamo evidenziato più volte, anche in questa sede, la necessità di accelerare i processi di decentramento. Lo Stato è impegnato a

sostenere questa transizione, ma in un'ottica non assistenzialistica, quindi con una effettiva promozione della capacità dei sistemi di trasporto locale di competere. Come sappiamo, vi sono problemi enormi in particolare — esiste un capitolo apposito — sulle aree urbane, su cui siamo molto impegnati a reinvestire perché sono state abbandonate; abbiamo un impegno consistente in particolare nelle metropolitane. Per questo aspetto, è molto importante che l'azione che qui si sta avviando sul piano generale dei trasporti sia coordinata con piani regionali. Abbiamo già sollecitato gli assessori regionali, devo dire con scarso entusiasmo da parte loro. Ci siamo anche lamentati con l'onorevole Angelini, perché questa è invece una vera e propria priorità ed in certi casi un'emergenza, per cui se non si lavora insieme non si riesce a compiere in modo utile un'operazione così difficile come quella del decentramento. Sui piani regionali stiamo cercando di coordinare i dati, di fare in modo che questi piani non siano una somma, una lista, l'uno attaccato all'altro, con desiderata più o meno immaginifici (perché quasi tutte le regioni italiane hanno un buon tasso di fantasia), ma che siano invece coordinati in un ambito complessivo di priorità.

La seconda parte del documento affronta due temi importanti: il capitolo 7 è relativo alle priorità negli interventi infrastrutturali, che è il tema *hard* (dobbiamo compiere delle scelte sulla base del nostro sistema infrastrutturale), mentre i capitoli 8, 9 e 10 riguardano le politiche *soft*, le politiche di regolazione, le politiche della concorrenza e dell'innovazione.

Sulle priorità degli interventi infrastrutturali voglio ricordare solo che sono stati individuati alcuni criteri. Si dice che bisogna investire di più nei settori che devono favorire il riequilibrio modale, quindi invertire la tendenza secondo cui gli investimenti privilegiano la strada e favorire ferro ed acqua. Diciamo anche che andranno selezionate le risorse da destinare ad investimenti. Per questo, così come abbiamo compiuto un'operazione di selezione che è sfociata nella direttiva

delle ferrovie, anche in sede di piano generale e poi nel confronto tra di noi definiremo dei piani di indirizzo per il settore aereo e per quello marittimo, in modo da avere alcune linee guida per le priorità degli investimenti, onde evitare sprechi o investimenti casuali. Per parlare più esplicitamente, così come per le ferrovie (per le quali ormai esiste un testo molto preciso), analogamente abbiamo una struttura portuale, una struttura aeroportuale (meno una struttura interportuale logistica) già ampiamente costellata di punti; adesso si tratta di definire delle priorità affinché diventino sistemi. Pertanto non è che si finanzia a pioggia ogni porto, ogni interporto, ogni aeroporto: occorre definire delle priorità. Questo sarà un punto molto delicato. Nel documento sono contenuti solo dei criteri di massima. Purtroppo avremo tempi un po' sfasati, perché mentre compiamo questa operazione di razionalizzazione dobbiamo anche procedere a scelte immediate perché magari occorre redistribuire un certo ammontare di risorse per i complementi delle opere, c'è l'Agenda 2000, ci sono i vari tavoli delle infrastrutture. Si tratta quindi di un'operazione di intersecazione tra questi criteri, queste priorità e le scelte concrete che vogliamo compiere.

Il capitolo 8 sulla concorrenza e la regolazione del mercato è già noto. Dobbiamo completare la liberalizzazione secondo le indicazioni ormai dovunque esplicite dell'Europa. Per il settore ferroviario abbiamo recentemente approvato l'ultimo decreto con il regolamento di attuazione delle direttive europee; anche per gli aeroporti abbiamo avviato questa liberalizzazione, così come per il cabotaggio. Il settore aereo è liberalizzato solo parzialmente: il problema deve essere ancora affrontato per quanto riguarda tutta l'area intercontinentale. In sostanza, è un'opera di completamento molto delicata, perché richiede una capacità di direzione e di controllo da parte dell'amministrazione pubblica. Proprio perché non vogliamo che la liberalizzazione sia

nociva e casuale, vogliamo anche essere in grado di regolarla e ciò è molto complicato.

Dell'innovazione ho già parlato. Il contributo che può dare l'innovazione a risultati concreti sul piano dell'ambiente, delle emissioni, è notevolissimo; tuttavia occorrerà considerare i costi e i benefici, quali innovazioni sono di tipo tecnologico e quali di tipo normativo, perché dobbiamo usare il sistema fiscale, il sistema del prezzaggio dei singoli movimenti per scoraggiare gli strumenti di traffico più destabilizzanti e favorire quelli compatibili con l'equilibrio sostenibile. Abbiamo grandi occasioni, grandi momenti di innovazione di cui dovremo parlare più diffusamente, a cominciare dal cosiddetto GNSS, il sistema di navigazione satellitare, che è una grande impresa europea che si sta appena profilando, in cui l'Italia vuole essere presente in modo sostanziale e che una volta messa a punto avrà un impatto quasi totale sulla gestione di tutti gli strumenti di trasporto.

Riteniamo importante la parte relativa alle politiche per la ricerca e la formazione, contenuta nel capitolo 10, perché se non si investe in ricerca e formazione è difficile reggere l'innovazione che è sempre più vertiginosa; come sappiamo, in questo gli altri paesi hanno più coraggio. In questa sede formulo nuovamente un appello: abbiamo cercato varie volte di inserire nei percorsi parlamentari una norma che prevede che l'1 per cento degli investimenti in infrastrutture sia destinato alla ricerca. Riteniamo che questa sia una scelta fondamentale, oserei dire quasi di salvaguardia. Ora la disposizione è all'esame della Camera e noi la consideriamo un punto importante: se crediamo all'innovazione e alla ricerca, dobbiamo prevedere qualcosa che sia stabile.

L'ultimo capitolo è di tipo più istituzionale. Voi sapete che ci troviamo in una fase non solo di decentramento ma anche di riorganizzazione dell'assetto dei ministeri, sia all'interno del Ministero dei trasporti, dove è in atto una revisione profonda, sia soprattutto in prospettiva, con l'unificazione o l'accorpamento di

ministeri che si occupano di infrastrutture. Abbiamo anche problemi più specifici: strumenti come la concessione devono essere rivisti. Nel documento viene avanzata anche l'ipotesi della costituzione di un'autorità indipendente per il trasporto, ma è un'ipotesi formulata in modo molto dubitativo. Su qualche ritaglio di stampa è apparsa la notizia secondo cui si propone un'autorità: no, qui non si propone, si dice che è una delle ipotesi, sulla quale esistono pro e contro.

In conclusione, mi scuso per questa mia noiosissima carrellata, con la quale ho voluto dare il senso di un lavoro già complesso ma di massima, con approfondimenti da effettuare nel sostegno della base dati, perché dobbiamo operare scelte sulla base di dati certi (sappiamo molto poco su determinati settori) e con opzioni politiche da dipanare nei prossimi mesi. Abbiamo fissato come arco temporale in cui lavorare tutto l'anno; la fine dell'anno potrebbe essere il momento in cui approvare il vero e proprio piano, però da adesso ad allora sicuramente vi solleciterò ancora per avere almeno una verifica intermedia.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Treu per la sua relazione. Passiamo ora agli interventi dei colleghi.

ROBERTO CASTELLI. Innanzitutto saluto i colleghi della Camera e, in particolare, della IX Commissione. Rapidamente, per lasciar spazio a tutti coloro che desiderano intervenire, affronterò due questioni. La prima è che da una lettura veloce del documento non sono riuscito a capire se per porti, aeroporti ed interporti il piano generale dei trasporti opererà la scelta fondamentale di concepirli come sistema oppure se li considererà entità separate in concorrenza tra loro, differenza che non è di poco conto. Mi sembra di capire, ad esempio, che per gli aeroporti si scelga lo schema del sistema, mentre per quanto riguarda i porti la legge n. 84 del 1994 - il sottosegretario Angelini lo ricorderà benissimo - fece la scelta opposta, che oggi sembra dimenticata:

cata: i porti, infatti, sono stati concepiti in concorrenza l'uno con l'altro, mentre ho sentito qualcuno parlarne come di un sistema, cosa non prevista dalla legge n. 84. Chiedo, dunque, al ministro se il piano generale dei trasporti considererà queste tre grandi tematiche come sistema oppure no; nel qual caso per quanto riguarda gli aeroporti non si riuscirebbe a capire come possano convivere Verona, Montichiari, Orio e Linate nel giro di ottanta chilometri.

La seconda questione che desidero affrontare, per avere una risposta dal ministro, riguarda le infrastrutture. Nel paragrafo 7.4 si fa l'elenco delle infrastrutture necessarie e credo di non sbagliare troppo se, sulla base di un conto grossolano, dico che non siamo lontani dai 300 mila miliardi. Innanzitutto, noto che la parola «trafori» in questo documento non esiste: siamo entrati in Europa, siamo nell'area dell'euro, dobbiamo rivolgerci verso l'Europa però la parola «trafori» - mi corregga il ministro se sbaglio - in questo documento non c'è, mentre si parla del ponte sullo stretto di Messina. Vorrei sapere come questo si concili con il fatto che siamo in Europa. Ma quello che mi preoccupa soprattutto è il paragrafo 7.5, nel quale viene suggerita la metodologia per la scelta delle priorità. Il Piano generale dei trasporti individuerà le priorità o si limiterà ad introdurre una metodologia per individuarle? Formulo questa precisa domanda perché credo che nel caso in cui il piano si limitasse all'individuazione delle metodologie noi potremmo vedere queste opere soltanto in un tempo molto lontano. Auspicherei, invece, che il Piano generale dei trasporti venisse alla luce contenendo già l'individuazione delle priorità e soprattutto considerando la nostra appartenenza all'Europa, che è a nord e non a sud.

PAOLO BECCHETTI. Anch'io saluto il collega Castelli, ricordandone la grinta e la combattività, e saluto il ministro, che ringrazio per aver inviato a tutti i commissari una copia delle linee guida per il nuovo Piano generale dei trasporti, ri-

spetto alle quali svolgerò alcune considerazioni che contengono elementi di critica e, nello stesso tempo, di domanda.

Noi sappiamo che il gruppo di lavoro che dovrà stendere il Piano generale dei trasporti è già stato costituito e non è chiaro come esso interagirà con l'altro gruppo diretto dal servizio pianificazioni - dall'ingegner Fumero, tanto per spiegarci - che ha elaborato queste linee guida. Non sappiamo se esista già una sinergia, se siano stati sostenuti dei costi per la redazione delle linee guida o se questi siano compresi tra i costi generali del piano, né se sia normale che all'interno del gruppo di lavoro per il Piano generale dei trasporti non siano rappresentate tutte le sensibilità in termini di trasporti, che poi, in qualche maniera, rappresentano presenze parlamentari.

Quello che c'è stato sottoposto è sostanzialmente un documento di buone intenzioni e dobbiamo necessariamente aspettare, come ha osservato anche il collega Castelli, il Piano generale dei trasporti. Esso sembra volersi attenere alla pitica di Pindaro, che dice: non aspirare alla vita immortale ma esaurisci il campo del possibile; sembrerebbe un basso profilo dell'intero lavoro, che mi sembra non risolvere con chiarezza la tematica della offerta di infrastrutture, che sarà un problema centrale nei prossimi anni. Esso non risolve con chiarezza le linee guida in materia di alta velocità, la questione del ponte sullo stretto, appena annunciata, la questione del potenziamento di taluni aeroporti e, principalmente, il nodo della presenza nel nostro paese di due *hubs* aeroportuali. Questi due *hubs* costituiscono un nodo che verrà al pettine molto presto, così in termini politici come in termini gestionali, in termini di rapporti con l'Europa ed anche di rapporti tra le due grandi città che, in qualche maniera, ne sono il riferimento; lo dico con molta serenità proprio io che sono tra i pochi ad essere cittadino romano vero da sette generazioni e non ho fatto nessuna battaglia di campanile

sul tema di Fiumicino e di Malpensa, come è documentalmente dimostrato. Ma sarà un nodo che verrà al pettine.

Altra piccola annotazione, signor ministro: non so se nel Piano generale dei trasporti ci sarà più spazio, ma certo è preoccupante che mentre uno dei problemi più cruciali che dobbiamo risolvere nel nostro paese è quello degli esuberanti nel settore dei trasporti, del costo del lavoro e della flessibilità - non lo diciamo noi ma lo dice Demattè, con il quale lei non è molto d'accordo, ma o lo caccia via o ha ragione lui -, alla materia della formazione sono dedicate nove misere righe, nelle quali sostanzialmente si dice che la formazione è una priorità. Grazie tante, signor ministro, di averci dato questa buona informazione. Ringraziamo davvero tanto lei e il suo gruppo di lavoro.

Un altro punto che mi pare molto autoreferenziale all'interno di queste linee guida è l'indicazione quasi didascalica, come fosse destinata a degli scolaretti, del grande tema delle tre direttrici rispetto alle quali l'Italia sarebbe epicentrica, il Mediterraneo sarebbe epicentrico e quindi un crocevia. Intanto, però, queste linee guida non affrontano minimamente un problema centrale che è tutto nazionale, quello delle trasversali ferroviarie e stradali a spina di pesce. Il nostro paese è un lungo pesce con due o tre grandi spine dorsali ma nessuna trasversale; il nostro paese non riesce a sviluppare un rapporto sinergico tra Tirreno ed Adriatico - per dirla in termini molto semplificati - perché mancano trasversali ferroviarie e trasversali stradali. Si tratta di un problema molto, molto serio.

Nonostante in queste linee guida si tratti più volte la questione della liberalizzazione e delle privatizzazioni, che sono sostanzialmente i due binari lungo i quali deve correre necessariamente la presenza del nostro paese nel sistema europeo e mancando una delle quali.... Se i tre colleghi diessini fossero interessati al problema e non parlassero tra loro....

PRESIDENTE. Lasci fare al presidente il suo lavoro.

PAOLO BECCHETTI. Certo, però c'è anche il diritto all'autodifesa, presidente.

Stavo dicendo, signor ministro, che in queste linee guida si accenna ripetutamente al problema della liberalizzazione e delle privatizzazioni, facendo opzioni tra l'altro molto discutibili per quanto riguarda le privatizzazioni. C'è un punto in cui si dice, più o meno: si privatizza questo, su quest'altro ci sono delle linee di tendenza. Ma la liberalizzazione senza la privatizzazione è un'anatra zoppa; mi pare che ormai sia stato verificato in tutti i settori e non solo in quello del trasporto. Guardi quello che sta succedendo nelle telecomunicazioni e ne tragga insegnamento. Ma vi è di più: le tematiche della liberalizzazione non affrontano alcuni nodi che attengono ai vincoli che derivano dalla nostra appartenenza all'Unione europea. Penso al settore dell'autotrasporto: abbiamo una legge con la quale dobbiamo mettere le toppe ai buchi fatti da Burlando. Noi avevamo avvertito Burlando, avevamo avvertito la Commissione ed il Parlamento del fatto che quelli erano buchi e ora dobbiamo mettere le toppe. Per quanto riguarda l'Alitalia c'è una convenzione, lei lo sa, e Cempella se ne vuole andare

CLAUDIO PETRUCCIOLI, *Presidente della 8^a Commissione del Senato*. Forse sono troppo toppe!

PAOLO BECCHETTI. Lei deve mettere, caro presidente, tante toppe quanti buchi fa. Cerchi di fare meno buchi possibile e ci sarà minore necessità di toppe. Il ministro è veneto e dovrebbe sapere che, come si dice dalle sue parti, la toppa è peggiore del buco.

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti

PAOLO BECCHETTI. Presidente, rispondo alle interruzioni. È un dialogo molto piacevole questo e a domanda rispondo.

Stavo dicendo, ministro, che si parla di liberalizzazioni e privatizzazioni ma non si dice come affrontare il nodo dell'auto-

trasporto, il nodo della convenzione Alitalia, il nodo degli aeroporti, il nodo del lavoro portuale, che è all'attenzione del Senato. Noi avevamo detto che la finta liberalizzazione del lavoro portuale, la reiterazione del monopoli nell'ambito portuale attraverso i picchi di manodopera era un nodo che sarebbe venuto al pettine ed abbiamo anche noi sostenuto il ricorso dei privati, perché era una battaglia giusta e sostenibile. Il Governo è stato « bacchettato », sono passati due anni ed è ancora all'esame del Senato la proposta di legge tendente a riparare i guasti dell'articolo 16. Dunque, anche sotto questo punto di vista il piano è carente.

C'è, poi, la questione degli interporti, già sollevata dal collega Castelli. O facciamo una rete vera di interporti, oppure decidiamo un'altra strada: una delle due. O le Ferrovie vanno a fare interporti dove già ci sono traffici — perché devono fare profitti? Ci sta bene, l'accettiamo — oppure gli interporti si vanno a costruire dove diventano essi stessi fattori di sviluppo. Io già più volte ho sottolineato la necessità che gli interporti vengano fatti là dove sono fattore di sviluppo: non si va solo a mietere il grano, qualche volta lo si va a seminare. Sotto questo profilo il piano è assolutamente carente, lo ha già detto il collega Castelli ed io sono d'accordissimo con lui.

ROBERTO CASTELLI. Io ho detto il contrario!

PAOLO BECCHETTI. Arrivo alle ultime considerazioni, signor ministro. Una è che non vi è traccia di progettualità per gli svincoli dei porti verso la modalità della gomma e del ferro, nessuna traccia. Lei sa, ministro, che i porti sono nati nella carne viva delle città (così a Genova come a Napoli) e bisogna che facciamo qualcosa, perché nelle città di mare il più grande tasso di inquinamento è dovuto appunto alla presenza dei porti nel cuore della città.

Riguardo alla questione di una autorità per i trasporti lei ha già detto che un'invenzione giornalistica. Ciò significa

che esclude la creazione di una tale autorità?

Ultima domanda. Con quali mezzi faremo un progetto generale, un piano di sviluppo in termini di infrastrutture con un PIL che con questo Governo, come con il precedente, si attesterà stabilmente nei prossimi anni tra l'1 e il 2 per cento? Credo che questo sia il problema dei problemi. Certo non gli si potrà dare risposta attraverso il piano generale dei trasporti, ma questo per non diventare un libro dei sogni deve tenere conto di questa durissima realtà.

PRESIDENTE. Invito quanti intendono prendere la parola a ridurre un poco la durata dei loro interventi e tutti i colleghi a consentire a chi parla di farlo serenamente, senza interruzioni.

CESARE DE PICCOLI. Innanzitutto, credo vada apprezzato il metodo che il ministro Treu e gli altri ministri interessati a questa proposta di piano hanno privilegiato, cioè un metodo di consultazione sin dalle fasi propedeutiche, il che evita una discussione troppo serrata, troppo chiusa dal punto di vista politico e ci consente, in questa fase preliminare, di avere un confronto a più voci, non irrigidito da logiche di schieramento, anche se sappiamo benissimo che, alla fine, il Governo e la sua maggioranza dovranno assumersi la loro responsabilità. Anche il mio contributo sarà in questo spirito, cioè inserito in una fase di confronto inteso a consentirci che da linee guida si arrivi ad un primo documento di scelte di piano, sul quale un confronto a livello politico e non solo specialistico credo abbia una motivazione propria. Non sta a me — non voglio farlo — esprimere giudizi complessivi sul documento, proprio perché siamo in una fase *in progress*.

Ho visto con piacere che sono state prese in considerazione molte suggestioni emerse nel corso della Conferenza sui trasporti del luglio scorso. Da questo punto di vista vorrei precisare alcuni punti. Il primo può sembrare scontato: elaborare un piano — per la verità la

parola è un po' desueta perché veniamo da un decennio in cui erano in voga altri termini come «deregolamentazione» — significa rilanciare un metodo di programmazione; significa decidere se nel settore dei trasporti il ruolo pubblico, non di gestione ma di governo, debba essere svolto in una logica di casualità (come è avvenuto per decenni nel nostro paese lasciando la situazione che conosciamo) o rilanciando un metodo — nessuno pensa ad un discorso rigido in tal senso — di programmazione delle scelte.

Anche qui è bene essere chiari. Poiché non siamo avulsi dal discorso generale di livello comunitario — mi ha fatto piacere il riferimento del senatore Castelli — l'indirizzo europeo, dall'attuazione del mercato unico in poi, è verso un mercato regolato dei trasporti. Sottolineo l'aggettivo «regolato», perché in questo sta la differenza con altri modelli come quelli nord americani. Non è una disputa ideologica; si parte dalla convinzione che la costruzione di un mercato nel settore dei trasporti per sua natura ha bisogno di alcune regole fondamentali, su cui poi inserire tutti i processi di liberalizzazione e privatizzazione.

È bene chiarire questo punto perché noi per carità di patria sorvoliamo su che cosa è stato il precedente documento del 1981: tutto fuorché un piano dei trasporti. Poiché credo nessuno di noi voglia ripetere quell'esperienza negativa, è bene che fin da questa fase preliminare la discussione si svolga su che cosa vogliamo sia un piano dei trasporti. Infatti, qualcuno potrebbe sostenere che un piano non serve, che la politica in questo settore si realizza attraverso le gestioni e le aziende.

Se facciamo questa scelta — e noi siamo per attuarla con convinzione, invitiamo il Governo ad optare con determinazione per una programmazione e per criteri che si collochino all'interno di una logica europea — le scelte, soprattutto quelle strategiche, devono essere indicate con molta nettezza. Deve essere chiaro, percepibile come si vuole intervenire.

Da questo punto di vista dobbiamo cogliere in tutta la sua portata l'anomalia

rispetto ad altri paesi europei di riferimento. Il fatto di non aver avuto per anni una politica dei trasporti ha prodotto un differenziale molto forte che in questo momento penalizza non tanto e non solo il sistema dei trasporti ma l'intero sistema economico. Il piano dei trasporti è un pezzo della modernizzazione, della progettazione industriale del paese; se viene così concepito, cominciamo ad intenderci.

Da questo punto di vista, abbiamo un *gap*, un profondo squilibrio modale e territoriale. Le ferrovie sono in crisi in tutta Europa, ma un conto è parlare di quelle francesi che assicurano il 25-30 per cento del trasporto, un conto è parlare di quelle italiane con il 9,8-10,5 per cento

PAOLO BECCHETTI. Con il doppio dei dipendenti !

CESARE DE PICCOLI. Lì la crisi indica la necessità di un livello più alto di competitività del sistema; noi abbiamo davanti il rischio del declino delle ferrovie italiane.

Da questo punto di vista, il riequilibrio modale è la condizione per fare una politica dei trasporti; altrimenti, si fanno chiacchiere.

In secondo luogo, abbiamo una profonda disunità del paese, non solo culturale, sociologica, economica, ma anche infrastrutturale. Come correttamente si evidenzia in alcune parti del documento, si registra da una parte un problema di congestionamento, per cui i nostri imprenditori del nord est sostengono che i loro problemi non sono più all'interno delle fabbriche — anche se in realtà ancora ce ne sono — ma iniziano dai cancelli delle stesse (per dire che il differenziale dell'efficienza dei trasporti è un costo per loro insopportabile), dall'altra in vaste aree del Mezzogiorno il problema opposto, per cui il rischio di una penalizzazione della crescita è quello di non avere un adeguato sistema infrastrutturale o di avere infrastrutture sbagliate.

Parlare di logiche spontanee in questo settore è da sciocchi; il rilancio del me-

todo della programmazione nell'uso delle risorse pubbliche è fondamentale.

Credo che le scelte di piano debbano sottolineare con molta più forza il nostro ancoraggio ad una politica europea dei trasporti. Non siamo più nel 1981; essendo nel 2000, siamo ormai parte di un sistema. L'Europa sta già delineando a grandi linee il mercato europeo dei trasporti; il nostro problema è come farne parte, se in modo marginale o essendo integrati fino in fondo. Da questo punto di vista l'ancoraggio al sistema europeo apre un discorso sia di infrastrutture sia di modalità di gestione.

Condivido l'osservazione che è stata espressa in merito ai trafori: il nostro cordone ombelicale con i paesi europei è costituito dal Brennero, dal Tarvisio, dal Gottardo e via dicendo; il discorso sui valichi è strategico. Non giocherei — senza sconfinare nella politica — questo ancoraggio contro un'altra parte del paese, perché la vera novità che dobbiamo saper cogliere — credo che un contributo il nostro paese lo abbia dato — è il rilancio della politica mediterranea. Sarebbe sciocco non comprendere questo aspetto: aree che erano marginali possono diventare centrali. Che cosa sono Gioia Tauro e Taranto se non questo? Il rilancio di una politica mediterranea a livello europeo rende strategiche aree che prima erano periferiche, passa quindi attraverso una forte capacità d'iniziativa dell'Italia. Non la giocherei contro i trafori: dobbiamo essere legati alla Francia e alla Germania e al tempo stesso svolgere per l'Europa quella funzione di piattaforma logistica che possiamo giocare su tutta l'area mediterranea. Credo che un piano dei trasporti debba avere alla base queste scelte.

Le opzioni infrastrutturali più che un'elencazione di opere devono essere un'indicazione di priorità. Bisogna individuare nel sistema-paese le scelte realmente strategiche indipendentemente dalla regione coinvolta. Se le giochiamo sugli aeroporti *hub* significa una certa cosa; se invece sviluppiamo un discorso sui porti di *transshipment* è un'altra cosa

(guarda caso questi sono nell'area meridionale). Se sviluppiamo un discorso di logistica nazionale, alcune scelte di piano non sopportano uno sciocco localismo economico; sono scelte che interessano il sistema-paese e che tutti gli altri Stati hanno compiuto (a meno che in questo impatto con gli altri mercati europei non vogliamo presentarci da straccioni).

Un punto che mi sembra un po' carente e che io accentuerei riguarda le priorità nelle scelte infrastrutturali collegate alla rete transeuropea dei trasporti perché la logica delle TEN è quella dei corridoi plurimodali. Farei quindi con più forza il discorso dell'armatura infrastrutturale, insistendo sui collegamenti con il corridoio 5, sui due grandi corridoi plurimodali adriatico e tirrenico, su quello della dorsale fino a Reggio Calabria (che poi prosegue con lo stretto).

Il piano dovrebbe mettersi maggiormente in sintonia con il processo di liberalizzazione in corso. Non dobbiamo darci i voti, ma è indubitabile che nel corso di questi tre anni il Parlamento ha varato importanti leggi di riforma: la legge sull'autotrasporto, se come sostiene l'onorevole Becchetti non è ancora operante, per la prima volta è stata notificata a Bruxelles (stiamo chiudendo una difficile negoziazione). Questo potrebbe far sorridere un tedesco o un francese, ma per noi è una piccola rivoluzione

PAOLO BECCHETTI. L'avete fatta con il nostro contributo; altrimenti non sareste riusciti!

CESARE DE PICCOLI. Sto parlando del Parlamento. Da questo punto di vista, il processo di liberalizzazione che nel documento viene ancora indicato come una serie di obiettivi, deve essere maggiormente intrecciato con il processo di riforma *in itinere*. Penso alla legge sull'autotrasporto, ma anche a quella sul trasporto locale — ormai stiamo andando verso un discorso di liberalizzazione per quanto riguarda le gare nelle aziende —, all'istituzione del secondo registro internazionale, alla riforma del cabotaggio

(una legge importante per quanto riguarda l'armamento). Da questo punto di vista, non separerei il livello gestionale da quello riguardante l'elaborazione del piano stesso.

Mi sembra che all'interno delle liberalizzazioni debba essere data maggiore centralità alla riforma delle Ferrovie dello Stato, il cui discorso è disperso in più parti del documento. È inutile discuterne in questa sede, ma il piano se ha al suo interno l'elemento del riequilibrio modale non può non assumere la centralità delle ferrovie, su cui tra l'altro in queste settimane si giocherà una partita decisiva.

Attraverso le liberalizzazioni e le scelte sulle privatizzazioni di fatto creiamo il mercato regolato dei trasporti nel nostro paese. Anch'io ritengo insieme all'onorevole Becchetti, non per automatismo ma per esperienza, che il processo di liberalizzazione porti con sé un buon grado di privatizzazioni, che costituiscono molte volte un elemento intrinseco alla competitività, se sottratte all'ideologia e collocate nell'ambito della scelta strategica del nostro paese di fuoriuscire dalla gestione per ricavare un ruolo pubblico di governo e di controllo. Tuttavia, anche qui dobbiamo intenderci: a questo riguardo il piano può dire, può indicare dei metodi (diversamente sarebbe contraddittorio); tuttavia, mentre andiamo verso la liberalizzazione e privatizzazione di tutte le modalità (della società Autostrade, dell'Alitalia, degli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa, dei porti) dobbiamo sapere che stiamo privatizzando il sistema logistico del nostro paese. Da questo punto di vista sarebbe importante conoscere non i nomi, ma il tipo di imprese che lo gestiranno. Vi è un problema non solo di rapporto pubblico-privato, ma anche di dimensione dell'impresa; non è un caso che nelle prime privatizzazioni — quelle dei porti — ci troviamo in presenza di grandi operatori logistici europei e qualche volta asiatici. Non voglio far rientrare dalla finestra una politica nazionalista, ma il fatto di aver realizzato importanti infrastrutture con risorse pubbliche deve porci anche il problema di un sistema nazionale che

operi in condizione di reciprocità; se quindi operatori logistici entrano in Italia perché hanno capacità e competitività, anche i nostri devono essere messi nelle condizioni di operare in altri paesi.

Questo è un problema che a livello europeo probabilmente viene risolto non dalla politica; occorre quantomeno « tematizzare » il tema: credo che il tema sia importante. Da questo punto di vista, il problema non è la creazione da parte nostra dell'operatore logistico, che non è compito della politica; credo però che sia rilevante il modo in cui le scelte pubbliche favoriscono la crescita di questi nuovi soggetti imprenditoriali, di queste nuove dimensioni di scala. Pertanto, oltre al discorso economico, esiste anche un discorso formativo: nella parte del documento relativa alla ricerca, che considero molto positiva, indicherei con forza il discorso della formazione. Una politica dei trasporti nel nostro paese ha causato anche un deperimento della formazione professionale, di *manager*, ha prodotto per esempio una scarsa capacità di formazione degli operatori logistici, che non a caso sono olandesi, austriaci, tedeschi e così via. Mi pare quindi che parallelamente ad una riflessione sulla ricerca debba essere affrontata con forza la questione della formazione di questi soggetti imprenditoriali, perché nel nostro paese magari possono esservi i capitali necessari per investire in logistica ma mancano le imprenditorialità.

Concludo con una battuta che avevo dimenticato e che vorrei quindi recuperare. Un piano ha anche una capacità di annuncio e mai come in questo momento la politica — ahimè — è anche annuncio. Con riferimento al riequilibrio modale di cui parlavo prima, esiste una vera e propria emergenza: la mobilità nelle grandi aree urbane. Le nostre città sono ormai invivibili. Il conflitto tra il trasporto e la vivibilità dei cittadini, oserei dire indipendentemente dalle maggioranze che governano le città, è diventato un punto limite. Credo che il piano (in questi giorni vi sono stati convegni ed iniziative da varie parti) debba raccogliere tutta l'ur-

genza del tema e da qui, probabilmente con più nettezza, indicare una politica sia di incentivi sia di disincentivi e di penalizzazioni, perché altrimenti, in mancanza di un giusto *mix* da questo punto di vista, non ridurremmo il trasporto individuale nelle città e la tensione diventerebbe un elemento insopportabile.

GIUSEPPE COVRE. Non ho potuto leggere interamente il documento, avendone ricevuto copia solo qualche minuto fa. Vorrei fare una premessa chiedendo al ministro di coinvolgere nella proposta-provocazione che farò il collega delle Finanze e quello dei Lavori pubblici. Tra l'altro, questo è un piano generale che coinvolge comunque altri ministeri e come tale ovviamente deve riguardare solo i grandi progetti, le tematiche, le grandi infrastrutture, come diceva giustamente l'amico De Piccoli.

Desidero avanzare una piccola proposta che parte dal territorio (il ministro sa che io sono anche sindaco). Al paragrafo 6.4 del documento, relativo alle valutazioni finanziarie, si parla di « concorso di privati alla realizzazione degli investimenti ». Chiedo pertanto se non sarebbe possibile coinvolgere tutte le aziende, tutte le partite IVA, tutti coloro che svolgono qualunque attività, dagli artigiani alle imprese piccole, medie e grandi, ai commercianti, e — perché no — ai professionisti, nella devoluzione di una piccolissima parte del reddito, pari all'1,5 per cento (analogamente a quanto avviene per la Chiesa con l'8 per mille, cioè lo 0,8 per cento: in questo caso raddoppiremmo) ai comuni e alle province in cui lavorano, in cui operano. Naturalmente tali risorse dovrebbero essere vincolate per legge alla realizzazione di opere infrastrutturali territoriali, quali strade, ponti ed anche progetti: va infatti ricordato che in molti casi le opere non vengono realizzate a causa della mancanza di progetti. È evidente che i trasporti si muovono sulle infrastrutture (a parte il settore aereo, ma anche in quel caso abbiamo bisogno di aeroporti, terminal e quant'altro). La devoluzione di questa quota del reddito non

dovrebbe essere necessariamente obbligatoria; si potrebbe concedere a chi lo desidera la possibilità di finalizzare questa quota molto esigua di reddito.

E qui viene la provocazione, caro ministro. Si comincerebbe a costruire il federalismo prima del ministro Amato, della sua proposta. Dopo tante chiacchiere (anche i preti vanno sui campanili dalle nostre parti, lei lo sa) cominciamo a dare dei segnali in questa direzione. È evidente che se questa proposta dovesse andare in porto potrebbero aversi delle sperequazioni sul territorio, nel senso che in alcune aree in cui è più massiccia la presenza di aziende confluirebbero più risorse; ma ciò sarebbe positivo perché dove esistono più aziende probabilmente vi è anche maggiore necessità di infrastrutture e questo favorirebbe la competizione delle aziende stesse. Esiste inoltre un secondo aspetto del problema: se gli imprenditori, coloro che svolgono una qualsiasi attività, devolvono questa somma - ammesso che lo facciano - vuol dire che si fidano dell'ente locale che poi gestisce le risorse. Ci sarebbe quindi una ricaduta democratica se l'operazione potesse andare in porto. Come avevo premesso, ritengo che se lei, ministro, interpellasse al riguardo anche il ministro delle finanze e quello dei lavori pubblici, questa proposta potrebbe essere accolta.

CLAUDIO PETRUCCIOLI, *Presidente della 8^a Commissione del Senato*. Intervengo anche perché non vorrei che il ministro, il Governo e i colleghi della Camera, che ringrazio per l'ospitalità, pensassero che l'8^a Commissione del Senato sia composta solo dall'opposizione (gli altri senatori della maggioranza sono in aula a garantire il numero legale).

Vorrei mettermi nello spirito da cui è nato questo nostro primo incontro, uno spirito ancora seminariale, di avvicinamento all'argomento, perché siamo di fronte ad un *work in progress*, quindi cerchiamo di dire anche cosa auspichiamo, come vorremmo che la seconda tappa di questo elaborato ci venisse proposta.

L'osservazione fondamentale che intendo esprimere la motivo nel modo seguente. A pagina 42 sono riportati calcoli relativi ad un'analisi della spesa storica in infrastrutture di trasporto. Si spiega anche come sia difficile fare calcoli precisi, comunque si considera che i dati riportati siano abbastanza significativi. «L'andamento della spesa annuale per le infrastrutture di trasporto, nell'arco temporale considerato» (cioè dal 1970 al 1975) «diminuisce sia in termini assoluti» - naturalmente a parità di valore della lira - «(da oltre 10.000 a meno di 4.000 mld/anno), sia in rapporto ad altri parametri macroeconomici: la percentuale della spesa, rispetto al PIL, è scesa da circa l'1,4 per cento allo 0,2 per cento; la percentuale rispetto alla spesa pubblica complessiva è scesa dal 25 per cento al 5 per cento circa», pur essendo la mobilità di passeggeri e merci aumentata. Si osserva inoltre quanto segue: «Il confronto con gli altri paesi dell'Unione europea mostra come la spesa pubblica italiana nel settore dei trasporti non sia nel complesso inferiore; tuttavia la dotazione infrastrutturale che ne è risultata è ancora insufficiente». È evidente che probabilmente adesso la spesa infrastrutturale degli altri paesi d'Europa non è di molto superiore a quella italiana, tuttavia la base di partenza è diversa e noi abbiamo appunto un deficit da colmare, quindi questo non solo perpetua, ma accentua il ritardo.

Il documento viene proposto da tre ministeri, quello dei trasporti, quello dei lavori pubblici e quello dell'ambiente. La prima questione che pongo è se il Piano generale dei trasporti non debba contenere un capitolo più consistente, più preciso sulla destinazione delle risorse pubbliche. Con questa entità di risorse possiamo pensare di raggiungere certi risultati? Questa è la prima domanda. Naturalmente ciò va commisurato sia agli obiettivi proposti sia alle risorse disponibili, ma questo è un primo quesito fondamentale. Parlo di risorse pubbliche.

La seconda domanda è conseguente, scaturisce dalla considerazione, sulla

quale credo siamo tutti largamente d'accordo, secondo cui anche sulle infrastrutture di trasporto (di queste stiamo parlando, non di altri tipi di investimento) bisogna cercare di convogliare risorse private. Sono state affacciate delle ipotesi (il collega che mi ha preceduto parlava di una quota dell'1,5 per cento)....

PAOLO BECCHETTI. Ci vuole un capitalismo non viziato. Se voi, che siete il Governo di centro-sinistra, continuate a viziare il capitalismo italiano, non arriveremo al capitalismo maturo che può fare impresa!

CLAUDIO PETRUCCIOLI, *Presidente della 8^a Commissione del Senato*. Ti sono molto grato per questa interruzione, ma, pur con tutte le colpe che noi abbiamo, che tu voglia mettere a nostro carico anche i vizi del capitalismo mi sembra un po' ingeneroso.

PAOLO BECCHETTI. Non del capitalismo in quanto entità astratta, ma in quanto rapporto concreto con le forze dominanti!

CLAUDIO PETRUCCIOLI, *Presidente della 8^a Commissione del Senato*. Voglio concludere rapidamente. Per esempio, sappiamo che l'analisi deve essere molto più dettagliata e differenziata, perché è evidente che se pensiamo a forme di *project financing*, di mobilitazione di risorse private su infrastrutture di trasporto in generale, probabilmente diciamo cose anche lodevoli ma non sufficientemente efficaci. Dobbiamo differenziare, individuare quali sono le infrastrutture di trasporto sulle quali è più agevole, prevedibilmente possibile convogliare le risorse, cercando eventualmente anche di quantificare la consistenza delle risorse private.

A mio avviso nel piano sono invece poco affrontati tutti gli aspetti riguardanti le procedure, le competenze, le responsabilità, cioè lo spazio che intercorre fra il momento delle ipotesi, della fissazione dell'obiettivo e il momento della realizza-

zione. La questione è storica, però adesso è complicata da tutte le misure Bassanini; sarà ancor più complicata, come dimostrano le vicende dell'ANAS, dai processi di regionalizzazione ed in genere dall'esigenza, largamente avvertita, di superare il decentramento. Ma noi sappiamo che per un verso un forte coordinamento è condizione dell'efficacia, per altro verso però il coordinamento non deve essere centralismo. Non intendo affrontare tutto il discorso per non perdere tempo, però è evidente che tutti gli aspetti procedurali - soggetti, tempi, competenze, responsabilità, punti di caduta, momenti nei quali c'è la responsabilità prevalente che interviene e decide, in modo che la risorsa tempo venga contenuta entro limiti ragionevoli - costituiscono un punto essenziale. Non dico che tali temi non siano affrontati ma vorrei che in elaborati successivi, se ci saranno, le questioni relative alle risorse pubbliche e private, quindi alle procedure, alle competenze ed alle responsabilità fossero messe a fuoco con maggior nettezza, consentendo anche a noi di entrare maggiormente nel merito.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Petruccioli, che è stato di esempio anche dal punto di vista della sintesi. Spero che anche gli altri seguiranno questa indicazione.

SALVATORE LAURO. Devo adeguarmi al mio presidente e quindi sarò breve, ma desidero per prima cosa ringraziare i colleghi della Camera per la loro presenza così numerosa; noi siamo pochi perché impegnati in aula in Senato e mi scuso a nome dei colleghi.

Premesso che il 50 per cento delle leggi che variamo sono ormai di attuazione di direttive europee, con riferimento alla politica europea che il Governo italiano vuole portare avanti, affinché il nostro paese non sia sempre considerato a rimorchio dell'Europa ma possa incidere sulla strategia del sistema trasporto, in generale in Europa e in particolare in Italia, domando: il Governo stesso ritiene che si debba far capire all'Europa che il

Mediterraneo è strategico? Lo chiedo perché, a mio avviso, questo è un punto fondamentale per il futuro del nostro paese.

Se questa è un'osservazione valida, rispetto al problema del settore marittimo che oggi, come bandiera, rappresenta soltanto l'1,9 per cento della flotta mondiale — collocandosi, forse, al diciassettesimo o al diciottesimo posto — ed al problema del cabotaggio, che per uno strano principio di reciprocità ha permesso alla Grecia di mantenere invariate le sue rotte fino al 2004, può esserci una elaborazione *in progress* di questo progetto?

L'onorevole Becchetti ha parlato del rapporto tra porto e città, del quale anche noi, come Commissione lavori pubblici del Senato, ci siamo occupati. Quello che hanno fatto gli spagnoli a proposito del rapporto porto-città può essere per noi un esempio valido da prendere in considerazione o c'è un'alternativa? A questo si collega il problema dell'utilizzo delle autostrade del mare, che potrebbero risolvere sia il problema della sicurezza sia quello ambientale.

Per quanto riguarda il trasporto via terra, ricordo che per il trasporto viaggiatori a mezzo bus turistici siamo in ritardo rispetto all'Europa: il Giubileo si avvicina e bisogna mettere i nostri operatori in condizioni di parità rispetto agli altri.

Per tornare al settore marittimo, ricordo ancora i porti turistici. Il presidente Petruccioli poco fa parlava di *project financing*: invece di lasciare che gli imprenditori vadano ad investire all'estero, alcune risorse italiane non potrebbero essere dirottate verso i porti turistici, creando un *network* di porti turistici? Al di là dell'effetto annuncio del ministro Burlando, per costruire un porto ci vogliono cinque anni, quindi domando se il Governo intenda intervenire presentando proprie proposte legislative o aiutando quelle di iniziativa parlamentare già presentate. La nautica da diporto esporta all'estero ormai l'80 per cento delle bar-

che che vengono costruite: si potrebbe in qualche modo sollecitare la domanda interna?

Passo al problema del rapporto tra lavori pubblici, infrastruttura, piani urbani e traffico. Il rapporto tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero dei trasporti è ormai consolidato e va avanti o ci sono dei problemi? Se così fosse, chi impone le risorse, i Lavori pubblici o i Trasporti?

C'è poi il problema del piano di impresa; mi riferisco alla direttiva D'Alema di questi giorni sulle Ferrovie dello Stato e al problema generale su cui è già intervenuto il collega Becchetti. Anche a questo proposito sarebbe necessaria una maggiore informazione. Quando si dice che la emendanda direttiva del Governo sulle Ferrovie dello Stato impone, a questo punto, certe cose, ne è stato tenuto conto o si aspetta prima il piano di impresa? Credo che al riguardo vi siano indicazioni controverse.

PRESIDENTE. Sono certo che il senatore Lauro parlando del rapporto tra città e porto stesse pensando a Napoli.

SALVATORE LAURO. Anche!

GIUSEPPE SORIERO. Desidero innanzitutto sottolineare l'importanza della discussione che si svolge oggi nella seduta congiunta delle Commissioni competenti di Camera e Senato sugli indirizzi e le linee guida del nuovo Piano generale dei trasporti. Con questo documento e con la discussione che si svolge oggi in Parlamento si dà avvio ad una fase più operativa dell'impostazione che il Parlamento ha discusso e che ha riguardato la Conferenza nazionale dei trasporti. È importante che oggi il Governo, con questo documento, dimostri una capacità di intervento consequenziale alle indicazioni che il Parlamento gli aveva fornito nella fase precedente: finalmente si è imboccata la via della programmazione e della pianificazione degli interventi. Questo è un punto di non ritorno che segnala un salto di qualità nell'azione di Governo e nel rapporto tra Governo e Parlamento.

Mi limiterò a poche osservazioni, condividendo le considerazioni più generali svolte nel suo intervento dall'onorevole De Piccoli. Oggi, forse, abbiamo bisogno di dire qualcosa di più dal punto di vista delle indicazioni operative. Nel documento si ragiona sui limiti delle condizioni infrastrutturali del nostro paese, sugli squilibri fra le modalità, sulle potenzialità nuove che si aprono nella collocazione strategica del territorio nazionale al centro del Mediterraneo. Proprio oggi su *Il Sole 24 Ore* si dà conto di una graduatoria relativa al tasso di infrastrutturazione dei paesi europei nella quale, fatto 100 il valore relativo al Belgio, l'Italia raggiunge appena il 51,4 per cento, il che significa che è un paese che ancora segnala un deficit vistoso nelle condizioni di infrastrutturazione. Ne consegue che è necessario definire con più nettezza una scelta che tenda al riequilibrio tra le modalità e a coerenti politiche di investimento, che riescano a valorizzare il potenziamento e lo sviluppo della modalità ferroviaria rispetto alla modalità viaria dei trasporti. Sottolineo questo problema, signor ministro, così come hanno fatto altri colleghi, perché altrimenti si potrebbe leggere una discrepanza tra le indicazioni di piano valide che oggi stiamo discutendo e le politiche di investimento che i singoli ministeri, poi, portano avanti o gli investimenti aggiuntivi che, attraverso i finanziamenti periodici del CIPE, possono concentrare risorse su questa o quella modalità di trasporto.

C'è bisogno di dare molta coerenza alla politica concreta degli investimenti del Governo rispetto alle linee di piano. Voglio essere ancora più esplicito: prima che il Parlamento discutesse questo documento era possibile rilevare delle contraddizioni; nel momento in cui il Parlamento assume queste linee come linee guida di una politica delle infrastrutture e dei trasporti è molto importante che vi sia un adeguamento delle politiche di investimento al fine di rispettare queste linee guida ed enfatizzare il salto di qualità che attraverso la loro attuazione si può esprimere.

Ciò riguarda il contributo che il territorio italiano può dare all'integrazione ed alla coesione territoriale europea. Da questo punto di vista sottolineerei l'esigenza di irrobustire, nell'approfondimento di questo primo documento, la parte di analisi che riguarda il funzionamento dei percorsi relativi ai corridoi europei ed all'entrata in funzione delle *freeways*. Il Governo italiano non può tacere sul fatto che dopo aver indicato le *freeways* come scelta europea di integrazione territoriale che potenziasse sull'intero territorio europeo la rete ferroviaria, oggi cominciano ad individuarsi due livelli di velocità tra i corridoi ferroviari del centro Europa e quelli che dal centro vanno verso il sud d'Europa. Questo, infatti, riporta alla considerazione fatta dall'onorevole De Piccoli relativamente alla funzione che il territorio italiano ha ormai assunto, fino ad acquisire un primato dal punto di vista del *transshipment*, nella realtà del Mediterraneo e nel rapporto di interscambi tra est europeo e nord Europa. Penso che dobbiamo ragionare in questi termini anche rispetto all'utilizzo dei fondi dell'Agenda 2000; cioè dobbiamo far capire meglio all'Europa che è interesse dell'Europa, è un'occasione per l'Europa che si utilizzino al meglio le nuove potenzialità che prefigurano le dislocazioni funzionali di alcune aree del territorio italiano. Ciò riguarda i porti, riguarda alcune aree portuali, riguarda l'esigenza che lo sviluppo del movimento all'interno dei porti del Mezzogiorno d'Italia venga messo effettivamente in rete con i collegamenti transnazionali europei; altrimenti, ci si limiterebbe a fenomeni di area o di sub-area, che non contribuirebbero ad una effettiva integrazione a livello europeo.

Un'altra considerazione, ministro, riguarda il rapporto tra spesa storica e nuovi investimenti. È giusto aver delineato in termini di spesa storica quella che è stata la concentrazione di risorse ed io sottolineo come un risultato importante per il Mezzogiorno che nell'ultimo decennio siano state concentrate tante risorse sì prevalentemente nelle opere infrastruttu-

rali viarie ma comunque nell'area meridionale. Oggi, però, c'è da mantenere fede a quell'indicazione cui precedentemente mi sono riferito; cioè, se è vero che la valorizzazione dei porti italiani nel Mediterraneo può essere un'occasione di sviluppo per l'intero territorio europeo, nel senso che può essere utile al potenziamento della competitività dell'intera Europa rispetto ai flussi internazionali, allora i nuovi investimenti nel Mezzogiorno vanno visti non nell'ottica di un equilibrio relativo soltanto alla distribuzione delle risorse sul territorio nazionale ma in relazione agli obiettivi che si affrontano e alle potenzialità che si prefigurano. Cito come esempio il provvedimento, il cui esame è all'ordine del giorno di questa Commissione, relativo al piano triennale sui passaggi a livello, che tra le diverse scelte indica anche il potenziamento della direttrice Gioia Tauro-Bari. Vedo una contraddizione rispetto alle indicazioni contenute nel piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello: in quel provvedimento erano stati destinati al potenziamento di quella direttrice 250 miliardi, il fatto che questo provvedimento ne prevede soltanto 90 cosa significa? Forse che vi sono altre esigenze, delle quali pure è giusto tenere conto? Io non mi muovo in una logica angusta, tendente ad esasperare l'attenzione sul Mezzogiorno, però vorrei capire meglio se non vi sia un depotenziamento di quella funzione strategica che i porti del Mezzogiorno hanno messo in campo e che è tale per l'intero territorio nazionale ed anche per quello europeo (*Interruzioni del deputato Becchetti*).

Non c'entra Civitavecchia, Becchetti; stavo parlando di Gioia Tauro.

Sottolineo come una decisione molto importante, presidente, che nel documento si è indicato come obiettivo da conseguire il progetto del ponte sullo stretto di Messina, impegno importante che è stato oggetto di dibattiti parlamentari e di una mozione molto impegnativa del Senato della Repubblica. Chiedo che nell'approfondimento dei documenti sul Piano generale dei trasporti, ferma re-

stando l'autonomia sul progetto tecnico del ponte, che riguarda i livelli definiti dal CIPE, possa esservi a livello di area territoriale e di condizioni del contesto un ulteriore approfondimento.

GIORGIO SARTO. Credo che il ritardo del Piano generale dei trasporti sia un elemento da valorizzare

PRESIDENTE. Da valorizzare?

GIORGIO SARTO. Sì, lo dico di proposito. Intendo dire che deve essere nostra piena coscienza che questo grave ritardo, già evidenziato da alcuni colleghi, le scelte finora fatte senza un quadro di piano portano oggi a dover affrontare un compito che fa tremare le vene ai polsi. Se, infatti, semplifichiamo questo compito, non abbiamo la possibilità di conseguire dei risultati. D'altra parte, il piano non solo arriva con enorme ritardo (in ogni caso non manca molto alla fine della legislatura) ma — gli indirizzi evidenziati mostrano questo aspetto — è profondamente nuovo e diverso da quello precedente.

È nuovo e diverso anche per il fatto di essere elaborato dal Ministero dei trasporti assieme ad altri due dicasteri. Non è solo un fatto organizzativo; è un nuovo contesto di direttive europee. Quindi, il quadro comunitario pone la questione dei trasporti come una questione di infrastrutture, ma anche di emissioni, di salute, di concorrenza e competitività, come una questione economica di liberalizzazione, di integrazione e di riequilibrio intermodale.

Di fronte ad un compito molto complesso e difficile, per il cui espletamento si ha poco tempo, qual è la via migliore? Può essere quella dell'estrema semplificazione oppure quella di affrontare di petto la complessità.

Credo che questa seconda sia la strada: affrontare l'assoluta novità polidimensionale della questione trasporti, la questione mobilità — punto che il piano fissa come obiettivo di fondo — in tempi brevi. L'obiettivo enunciato dal ministro della

fine dell'anno mi sembra ambizioso, ma d'altra parte è necessario; altrimenti, il piano non diventerebbe motore di scelte e le priorità in esso indicate rimarrebbero nella letteratura; saremmo costretti a procedere con i *trend* precedenti.

La questione di fondo è quella della modernizzazione e di un riequilibrio modale particolarmente necessario data l'arretratezza dell'Italia rispetto al resto. Il problema senza dubbio interessa anche altri paesi europei, ma in maniera meno acuta; allora, proprio per affrontare di petto le questioni e non scavalcarle, non prendere delle scorciatoie, occorrono davvero scelte di priorità che costituiscono una svolta abbastanza radicale. Se, come è stato accennato, siamo ancora costretti dopo la prima legge di riforma dell'auto-transporto, la n. 454 del 1997, a doverla riconquistare per rimetterla in carreggiata e nel frattempo sono stati dati incentivi del tutto tradizionali, basta solo questo *test* per mostrare quanto difficile sia la transizione da un sistema all'altro, perché la spinta inerziale è molto chiara: è verso ciò che è sempre stato, porta a proseguire con l'andamento consueto.

Vi è però un elemento di movimento, che possiamo considerare un avanzamento strategico in parte realizzato, ossia lo sviluppo dei porti e del cabotaggio, che, assieme a quello degli aeroporti, ha caratterizzato l'ultimo periodo. Credo sia giusto, proprio considerata la proiezione del nostro paese verso il Mediterraneo cui hanno accennato altri colleghi, che questo sia il filo di Arianna, il capo del gomitolo da afferrare per agganciare il riequilibrio.

Collegandosi a questo elemento di sviluppo virtuoso, credo che vi siano altre due questioni da reimpostare. In merito alle ferrovie, vi è un problema infrastrutturale di modernizzazione, ma soprattutto di riorganizzazione. Questa difficile riorganizzazione del comparto, che ha già un percorso tracciato rispetto alla divisionalizzazione ed anche ai processi di apertura alla competitività a livello comunitario, presenta oggi una strozzatura che deve essere superata — credo — con molta creatività e probabilmente in modo non

indolore. Se non ci saranno scelte diverse, il riequilibrio modale a livello del ferro continuerà a presentare ostacoli ed attriti difficilmente superabili.

Per quanto concerne il problema autostradale, lo scenario di *project financing* è aperto, ma credo che chiudere secondo le direttive europee la questione delle concessioni sia un altro elemento di innovazione. Il vecchio sistema concessorio, infatti, è uno degli elementi di non programmazione, di non riequilibrio modale; sappiamo tutti benissimo che ogni concessionaria ha continuato ad investire e a premere sul pubblico per ampliare i propri segmenti in concessione, senza lasciare mai a quest'ultimo una possibilità di programmazione. Allora, anche qui bisogna che il sistema di concessioni sia un sistema di gestione, sia competitivo, che la questione delle gare ponga la storia delle concessioni come un fatto economico-gestionale, non più come una distorsione della programmazione, con la spinta che ne deriva in contrasto con gli obiettivi chiaramente enunciati in questo piano e che io condivido.

Il quarto elemento — sono solo esempi, ma rispondono tutti alla questione iniziale da me posta — è la manovra degli incentivi e dei disincentivi, il terreno formidabile oppure debolissimo che può spostare le questioni ed anche riequilibrare. Credo che la questione, già posta dall'Unione europea, della progressiva internalizzazione dei costi, soprattutto del trasporto su gomma, sia ineludibile. Occorre prefigurare uno scenario in cui vi sia un riequilibrio anche sotto questo profilo; non possiamo, ad esempio, considerare la competitività come un fatto che provenga dall'est europeo con un autotrasporto a costi ancora più bassi del nostro e senza i requisiti rispetto all'inquinamento, ai problemi della sicurezza e via dicendo. La questione della pressione sui costi, già posta a livello comunitario, credo debba trovare una chiara corrispondenza anche nel nostro paese; proprio perché quella del trasporto è anche una questione economica, riusciamo a spingere verso il riequilibrio modale solo se i costi

del ferro vengono riproporzionati, sono competitivi e quelli dell'autotrasporto sono sì competitivi e riproporzionati, ma complessivamente nella Comunità verso l'alto. La *carbon tax* è un avvio di questa politica perché incide sui carburanti, così come vanno in questa direzione direttive europee come la *carbon oil*, le quali manifestano l'impegno dell'Unione alla qualità del trasporto non solo rispetto alle emissioni, ma anche rispetto alla questione del riequilibrio e a quella della internalizzazione dei costi che oggi gravano sulle varie comunità senza essere evidenti.

È chiaro che, partendo dalla nostra specialità mediterranea in materia di cabotaggio, porti e via dicendo, i corridoi plurimodali sono molto importanti, ma anche qui dobbiamo essere coerenti con la questione del riequilibrio. In un corridoio plurimodale non possiamo, per esempio, realizzare per prima la modalità stradale; poiché non si può attuare con la bacchetta magica di colpo in tutte le sue modalità, dobbiamo scegliere. Un esempio tipico è dato dal corridoio adriatico, rispetto al quale vi è già un progetto; è anche un banco di prova per verificare se prevalga la modalità della navigazione, del cabotaggio, il rapporto con la ferrovia e l'intermodalità, se la modalità su gomma e l'autotrasporto vengano virtuosamente impiegati laddove sono più efficaci, ossia per i trasporti di media e corta percorrenza. Lo stesso vale per le autostrade viaggianti, per le *freeways*, rispetto alle quali torniamo al punto di partenza: se manca la gigantesca riorganizzazione ferroviaria, non riusciamo a sviluppare questo tipo di servizio e di logistica avanzati. Credo che, per esempio, l'accento da parte del collega Soriero al ponte sullo stretto di Messina vada benissimo in questo senso: come è stato osservato anche nel dibattito parlamentare, il piano deve verificare i fondamenti di programmazione generale e di rete rispetto anche a quest'opera. Ritengo che l'esito in proposito sia abbastanza semplice. A mio avviso, nel piano la questione dello svi-

luppo della rete meridionale è assolutamente prioritaria rispetto ad una singola opera come questa.

Infine, mi sembra molto positivo l'accento alla questione dell'autorità perché, al di là della crescente idiosincrasia che molti esprimono per la moltiplicazione delle autorità, se davvero si sviluppano la competitività e la liberalizzazione nel campo dei trasporti, mentre per quel che riguarda la concorrenza esiste già un'autorità, per lo specifico universo della mobilità vi è lo spazio anche per questa. Certamente però occorre fare i passi che la presuppongono.

EDUARDO BRUNO. Esprimo soddisfazione per l'audizione odierna e per i contenuti della nostra discussione, non fosse altro perché io stesso, caro collega Becchetti, ho contribuito affinché il piano generale venisse imposto per legge, ponendo la questione nella legge finanziaria 1997. È stata tenuta la Conferenza generale sul trasporto, richiamata dal collega Soriero, ed oggi siamo a discutere delle prime linee guida del nuovo Piano generale dei trasporti. In questo senso va anche un apprezzamento al ministro, il quale in tempi abbastanza rapidi ha posto al Parlamento una questione che, se affrontata bene, non può che apportare miglioramenti fondamentali allo sviluppo economico e sociale del paese, in quanto il sistema infrastrutturale in Italia è per noi un elemento strategico fondamentale per l'intero sviluppo economico e sociale.

Come sappiamo, nel settore dei trasporti l'Italia si distingue e si è sempre distinta per l'incoerenza politica e programmatica; questo dal punto di vista storico. La politica prevalsa ormai da decenni ha favorito precisi interessi di parte a danno del bene collettivo (*Commenti del deputato Becchetti*). La netta preponderanza del trasporto su gomma e la conseguente mortificazione delle altre modalità di trasporto (marittimo, ferroviario, aereo) ne sono la più evidente dimostrazione. In questo modo si è contribuito a provocare squilibri e gravi ricadute negative sull'organizzazione del

territorio, sulle città e le grandi aree metropolitane congestionandone il traffico, sull'ambiente, sulla salute dei cittadini, sul sistema economico, sui rapporti sociali.

Nel frattempo, nonostante le tante chiacchiere, la situazione non si è affatto corretta, anzi la « naturale » tendenza sembra decisamente orientata all'ulteriore rafforzamento dell'attuale squilibrio. Tanto per fare degli esempi, dei quattordici progetti prioritari della Comunità europea del 1995, di cui tre italiani (Malpensa, Brennero e la Lione-Trieste), finalizzati al rafforzamento del sistema intermodale, solo quello relativo a Malpensa è stato ultimato, pur in presenza di polemiche e disfunzioni che ben conosciamo e che purtroppo non potranno non continuare, per il permanere nell'impianto di carenze strutturali, tra cui la mancanza della nuova torre di controllo, di tecnologie, di collegamenti viari e stradali. Su tali questioni, soprattutto sui collegamenti, vi è stato un recupero da parte di questo Governo, che ha investito consistenti risorse; quindi probabilmente daremo in tempi anche ragionevoli risposte positive in proposito.

Ho voluto sottolineare la questione Malpensa perché penso che le responsabilità siano molteplici, anche dei governi che localmente hanno malgovernato quei territori, come oggi ho osservato in aula (*Interruzione del deputato Becchetti*).

La lega ed anche il Polo, per quanto riguarda la tua parte politica: mi riferisco alla Lombardia. Non è soltanto una responsabilità del Governo; quest'ultimo ovviamente dovrà accertare di chi siano le responsabilità, altrimenti, per rispondere ai problemi gravi che esistono su Malpensa, è troppo comodo, è troppo facile chiedere ulteriori contributi allo Stato centrale mentre dall'altra parte si auspica il cosiddetto federalismo. Esistono quindi responsabilità soprattutto dei governi locali.

Rimane poi una verifica complessiva sul sistema aeroportuale che dovrà essere condotta da Governo e Parlamento, per far sì che questo sistema funzioni, perché

è vero, come dicevano altri colleghi, che finora purtroppo gli investimenti nelle grandi opere infrastrutturali sono stati effettuati a pioggia, senza una politica programmatoria. In questo senso, quindi, ritengo che oggi parlare di piano sia molto importante dal punto di vista della qualità culturale, perché si tratta appunto di piano e non di interventi singoli. Pertanto in questo caso intendiamo offrire il nostro contributo e prestare la massima attenzione al problema.

Ho apprezzato molto le considerazioni svolte dal collega De Piccoli in merito al significato della programmazione, al significato di piano generale e così via. Ovviamente per noi la questione dei trasporti è essenziale, così come lo è, collegata ad essa, la questione meridionale, sottolineata anche da altri colleghi, soprattutto considerando quelle zone del sud in cui è prevalsa la motorizzazione intesa con riferimento al trasporto su gomma. In queste regioni risultano dunque pesantemente condizionate le opportunità di progresso economico, sociale e civile. È pertanto importante dotare il sud di adeguate infrastrutture; a tale scopo, occorre rispondere al primario bisogno della mobilità delle persone e delle merci, alleviare il drammatico problema occupazionale ed in prospettiva creare le premesse per un qualificato sviluppo compatibile anche con l'ambiente.

Bisogna battersi per un forte cambiamento di indirizzo politico e programmatico, per affermare anche in Italia, come nei più avanzati paesi europei, un sistema basato sull'integrazione e sull'equilibrata ripartizione del trasporto sul territorio tra le varie modalità, favorendo con opportuni incentivi e disincentivi quelle più convenienti per l'economia, per l'ambiente, per decongestionare il traffico urbano, per affermare uno sviluppo sostenibile. I trasporti, insieme alle telecomunicazioni, rappresentano la nervatura essenziale di ogni società, ma in Italia il ruolo dei trasporti è sempre stato sottovalutato nelle programmazioni finora svolte. Riformare pertanto in profondità l'attuale assetto, salvaguardandone la fun-

zione sociale, rappresenta una sfida di grande valenza strategica per il futuro del nostro paese, che il Governo deve saper affrontare intanto accelerando l'attuazione del programma concordato (mi riferisco anche al programma del Governo) e poi spingendosi più in avanti con un nuovo piano generale in direzione di un sistema di intermodalità.

Occorre dunque il massimo impegno per arrestare il declino delle ferrovie e del trasporto pubblico locale, rilanciandone la fondamentale funzione ambientale, economica e sociale. Il Governo deve pertanto attuare gli impegni assunti, accelerando il processo riorganizzativo delle imprese delle Ferrovie dello Stato, salvaguardando la funzione unitaria e l'attuazione del programma per l'alta capacità ferroviaria, correggendo l'impostazione corrente che somiglia forse un po' troppo alla vecchia alta velocità. La discussione su questo tema è aperta, ma penso che la maggioranza possa trovare un accordo soddisfacente rispetto a quello che noi intendiamo per alta capacità, che è cosa ben diversa dall'alta velocità. Occorre rafforzare l'intervento sui nodi e l'interscambio con le aree metropolitane ed i sistemi di trasporto pubblico locale, senza sottovalutare che per la prima volta le nostre ferrovie, pur in presenza di un forte aumento della domanda, hanno perso fatturato e traffico sia in assoluto sia in percentuale.

Il nodo da sciogliere, quindi, resta sempre quello della scelta di fondo, che è una scelta politica: se si vuole il cambiamento oppure se si vuole proseguire con le politiche fin qui adottate. Come dicevo all'inizio, penso che il tipo di approccio di oggi ci faccia ben sperare in un possibile futuro cambiamento nel senso dello sviluppo e quindi del maggior equilibrio nel campo dei trasporti.

Per quanto riguarda il nuovo Piano generale dei trasporti, le priorità di spesa nel comparto devono essere ancorate a queste fondamentali e selezionate priorità politiche ed economiche. Nello stesso tempo il piano deve svolgere la funzione di propulsore e di indirizzo generale, funzionale alla creazione di un sistema

integrato di trasporto, integrando la dimensione nazionale ed europea con quelle regionali e territoriali, nonché la funzione di sintesi dei piani regionali dei trasporti. In proposito sono d'accordo con il ministro: non può trattarsi del *collage* dei singoli piani regionali, ma occorre una visione nazionale che non può che avere il Governo centrale. In questo senso ovviamente auspichiamo anche la piena attuazione della legge Bassanini.

Alla luce di queste brevi considerazioni, giudico la proposta di Piano generale dei trasporti presentata dal ministro Treu forse ancora un po' timida nell'ag-gredire i nodi strutturali del forte squilibrio nel settore dei trasporti. Tuttavia, trattandosi di una prima discussione, apprezziamo lo sforzo compiuto dal Governo e dal ministro. A mio parere, occorrono più determinazione e maggiore chiarezza di progetto per orientare i flussi di traffico merci e viaggiatori verso le modalità più vantaggiose per l'economia e per l'ambiente, cioè il cabotaggio e le ferrovie. Altro che ponte sullo stretto di Messina!

Sono d'accordo con il collega Soriero non quando parla del ponte sullo stretto ma quando affronta la questione dei porti. In Italia possiamo fare meglio. Penso che anche il Governo precedente - lo voglio dire per giustizia verso il collega Burlando, che non è più ministro - abbia fatto molto per quanto riguarda i porti. Ritengo che si debba continuare a sviluppare questo settore. In che senso? Faccio l'esempio di Gioia Tauro: di cosa ha bisogno? Non certo di un porto di *trans-shipment*, nel quale si scaricano merci da trasportare poi su unità navali più piccole, anche perché, per quanto riguarda gli effetti sull'occupazione, mi sembra che gli addetti ai lavori nel porto siano circa 500. Invece, partendo da Gioia Tauro noi dobbiamo costruire delle vere e proprie città portuali: è possibile ed è questo l'obiettivo che il Governo deve avere. Come i colleghi sanno, ad Amburgo per arrivare al porto si impiegano sette ore, eppure lì i *containers* vengono aperti, le merci vengono lavorate, si crea valore

aggiunto e si crea occupazione. Questo è ciò che bisogna fare: creare la città retroportuale, quella che io definisco la città portuale e del lavoro. Questo deve essere l'obiettivo, altro che ponte sullo stretto di Messina! Tuttavia, se questo ancora timido segnale contenuto nella proposta di piano dei trasporti riguardo al traffico intermodale verrà sostenuto dal Ministero dei trasporti, riconoscendo le esternalità positive che purtroppo mancano in tutto il progetto, potremo essere in presenza dei primi timidi passi verso un mutamento di strategia per avviare un'inversione di tendenza a vantaggio di un sistema integrato di trasporti, nel quale tutte le modalità trovino corretto posizionamento sul mercato. In questo quadro la logistica e la distribuzione delle merci nelle grandi aree urbane, insieme alle modalità relative al trasporto delle persone e al turismo sostenibile, possono costituire la base fondamentale per lo sviluppo dell'occupazione nei servizi più qualificati. Il piano - e mi scuso se mi sono dilungato - dovrà essere vincolante sia come strumento di programmazione, sia come strumento legislativo.

GIULIO MARIO TERRACINI. Sarò brevissimo perché mi sembra che si siano già dette tante cose, utili e inutili. Vorrei cominciare col mantenere una promessa: lo scorso venerdì sera ho partecipato alla trasmissione di una televisione privata lombarda sull'inquinamento acustico e chimico di Malpensa; è rimasta vuota una poltrona riservata al ministro che, secondo quanto hanno detto gli organizzatori, era stato invitato ed io mi sono preso il compito di riferire al ministro stesso, quando l'avessi incontrato, che erano rimasti molto male per la sua assenza. Ho mantenuto la promessa.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Di loro che non ho la più pallida idea di chi fossero!

GIULIO MARIO TERRACINI. Antenna 3 Lombardia, un'emittente piuttosto grossa.

Comunque, partendo da Malpensa vorrei fare alcune considerazioni. In questo momento Malpensa sta marciando bene, ma c'è un'enorme quantità di problemi che non so come saranno affrontati. Vorrei quindi sapere come si pensi di risolvere i problemi che oggi hanno gli abitanti, problemi che si devono far risalire a chi ha progettato l'allargamento di questo aeroporto senza prevedere di spostare tutti o almeno una parte degli abitanti. Ci sono situazioni assurde, anche se la colpa non è del Governo attuale perché si sono prodotte tempo fa. Ci sono almeno 60-70 mila persone che avrebbero bisogno di una nuova casa e che non la vogliono: è un problema molto importante.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ti daremo la misurazione dei decibel.

GIULIO MARIO TERRACINI. Questo è un aspetto che avevo dimenticato. Un'indagine sul rumore emesso dagli aerei in atterraggio e in decollo non è stata fatta ed aver aperto un aeroporto con grande urgenza, senza disporre di questi dati, è un aspetto da non trascurare. Il mio è il discorso di una persona che vorrebbe utilizzare Malpensa nel migliore dei modi.

Il tema della rottamazione - cito due o tre punti di cui ho preso nota - viene affrontato nel capitolo relativo al quadro ambientale dopo gli accordi di Kyoto, laddove si dice che « occorre urgentemente individuare le misure meno costose per la collettività e l'ambiente per accelerare il rinnovo del parco ». Ciò prelude ad una rottamazione o a qualcosa di diverso? Vorrei saperne di più.

Un altro punto che suscita la mia curiosità è quello relativo alla commissione di inchiesta sulle ferrovie. È giacente al Senato, presso la nostra Commissione, la richiesta della costituzione di una commissione d'inchiesta; si tratta di una richiesta risalente all'epoca Burlando e quindi non ha nulla a che fare con questo Governo, ma non è stata mai valutata nel giusto modo. È in corso un'indagine sulle

prospettive di rilancio delle ferrovie con particolare riguardo alla sicurezza, che è molto importante, ma in realtà abbiamo avuto solo una serie di audizioni, che non hanno portato a molto.

C'è, poi, il discorso dell'alta capacità. Un po' di *lobby* devo farla, sono genovese e vorrei sapere se ci toccherà una fetta di alta capacità oppure no.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Il valico è sicuro.

GIULIO MARIO TERRACINI. Il valico è lì!

Poi c'è il discorso della nautica da diporto. Mi pare che qualcuno già abbia affrontato il problema delle procedure: oggi per fare un porto turistico ci vogliono dieci anni solo per muovere le carte.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non serve tanto, abbiamo migliorato.

GIULIO MARIO TERRACINI. Mi fa piacere. Mi domando, però, chi acquisterà o noleggerà dei posti barca quando per tutto ciò che è intorno — come accade nel golfo di Genova — il ministro Ronchi emana circolari violentissime e limitative con le quali, praticamente, impedisce di sviluppare la nautica da diporto. Dove va la gente se ci sono delle limitazioni del genere di quelle emanate per Portofino o per l'Arcipelago toscano?

Ancora un'ultima considerazione con riferimento a Malpensa 2000. Quello di limitare il traffico per limitare il rumore è, secondo me, un discorso sbagliatissimo e vorrei segnalarlo al ministro. Si dice che non ci saranno voli notturni perché questi, in genere, sono fatti dagli aerei più vecchi e da aerei cargo e la popolazione ha diritto di dormire; però se togliamo la funzione cargo all'aeroporto di Malpensa, praticamente gli togliamo una delle funzioni primarie e la funzione cargo è quasi esclusivamente notturna. Anche questo è uno di quei problemi che richiedono molta attenzione e su Malpensa, che è un patrimonio di tutto il paese, sarebbe bene prevedere una conferenza *ad hoc*.

PRESIDENTE. L'ultimo ad intervenire è l'onorevole Angelici. Il privilegio di essere ultimo credo che sarà compensato dalla brevità.

VITTORIO ANGELICI. Secondo i tempi che ci eravamo dati, dovrei smettere di parlare prima ancora di aver iniziato, comunque sarò breve, anche perché ho molto apprezzato l'esordio del ministro, il quale ha fatto due considerazioni opportune. La prima è che quello di cui oggi discutiamo è — e non poteva che essere così — un documento aperto, quindi aperto alle indicazioni e agli apporti che verranno e noi ci predisponiamo a dare un contributo non nell'ambito della riunione odierna — poiché soltanto oggi abbiamo preso visione del documento — ma con un'elaborazione meditata, che ci consentirà di proporre alcune modificazioni ed integrazioni. La seconda è che è soltanto un inizio di discussione, che riprenderemo nelle forme e nei modi che sono stati indicati.

Abbiamo altresì apprezzato l'idea della programmazione. Il metodo programmatico è l'unico valido se vogliamo elaborare una politica di sviluppo seria, organica e concreta. Fino ad oggi nel nostro paese è mancata una vera e propria politica dei trasporti, perché gli interventi che sono stati compiuti sono stati frammentari, disorganici, clientelari e — perché non dirlo — funzionali ad esigenze che non erano complessive e generali ma, a volte, andavano contro le esigenze generali. Ma se le logiche che presiedono agli interventi in un settore sono queste, ovviamente le conseguenze non possono che essere quelle di avere non soltanto una non politica dei trasporti ma anche delle profonde discrasie.

Bisogna superare questo squilibrio e, secondo noi, un piano generale dei trasporti deve rispondere ad alcune domande precise. La prima è la seguente: a quale tipo di sviluppo deve essere funzionale? Questo dal documento che è stato presentato non si capisce bene. Un piano generale dei trasporti è valido nella misura in cui è funzionale ad un'idea dello

sviluppo che deve essere profondamente modificativa di quello sviluppo che si è storicamente realizzato nell'ambito del nostro paese: uno sviluppo che sappiamo dualistico, squilibrato, irrazionale sotto molti punti di vista. Dunque in che modo questo piano generale concorre alla modificazione sostanziale delle logiche che presiedono agli interventi nell'economia? La risposta a questo interrogativo ci sembra che manchi, ma dobbiamo inserirla se vogliamo fare del piano generale dei trasporti uno strumento valido e funzionale alle esigenze di sviluppo generale del paese.

Vi è una serie di indicazioni che non vengono fornite con molta precisione, come è stato rilevato in molti interventi, ed io ho particolarmente apprezzato quello dell'onorevole Soriero, con il quale concordo completamente, che mi è parso corretto e derivante da sensibilità meridionali nelle quali anche personalmente mi ritrovo. La prima di tali indicazioni riguarda il riequilibrio modale: mi pare che non vi sia una particolare sottolineatura dell'importanza del riequilibrio modale che, invece, è decisivo per la realizzazione di un piano generale dei trasporti. In che modo vogliamo priorizzare il trasporto su ferro? In che modo vogliamo priorizzare il trasporto su mare? Questi argomenti sono stati trattati eppure nel documento che oggi abbiamo di fronte non ci sono, ma allora questo rischia di essere un piano fine a se stesso, quindi collocato nella logica vecchia degli interventi frammentari o, comunque, non organici, ai quali invece noi vogliamo puntare.

Altro problema è quello che riguarda le risorse. È stata qui correttamente sottolineata — mi pare dal presidente Petruccioli — una caduta gravissima: si parla del passaggio dall'1,4 del prodotto interno lordo allo 0,2 o qualcosa del genere. Bisogna, invece, indicare in modo preciso quali debbano essere le risorse e come si acquisiscano, perché questo è determinante.

I tempi nei quali operare: anche i tempi sono decisivi, perché nei tempi

lungi, come diceva Keynes, noi saremo tutti morti. Quindi, fare le cose rapidamente e bene dà il segno che qualcosa si è modificato sostanzialmente.

E ancora: le priorità. Anche nell'ambito della definizione complessiva dei tempi occorre individuare delle priorità e vi è l'esigenza politica, oltre che sociale ed economica, di indicare priorità che diano il segno del cambiamento in questo paese. Come osservava anche l'onorevole Soriero, dobbiamo imprimere quel respiro europeo che manca e da questo punto di vista il documento rischia di essere « rachitico » proprio là dove invece dovrebbe essere sviluppato e florido.

E il riequilibrio territoriale? Non possiamo far finta di niente. Che cosa vuol dire quando viene osservato che il tasso di infrastrutturazione in Italia è pari al 51 per cento rispetto a quello del Belgio? Qual è il livello di infrastrutturazione del Meridione rispetto al Belgio e all'Italia? Se il Piano nazionale dei trasporti non pone questo problema con grande attenzione e rilievo, che piano può essere? Queste cose non ci sono e dovremo inserirle perché sono determinanti, se vogliamo operare con uno strumento di riequilibrio generale, complessivo dell'itinerario dello sviluppo economico e produttivo del nostro paese.

I dati sono allucinanti: verifichiamo che gli investimenti al sud negli ultimi dieci anni sono pari a 9 milioni per chilometro quadrato, contro i 13 milioni al centro e i 20 milioni al nord.

Dobbiamo riequilibrare tenendo conto delle opzioni politiche. C'è chi ancora fa riferimento alle 88 tesi dell'Ulivo; noi riandiamo alla relazione programmatica di questo Presidente del Consiglio, andiamo a riscoprire le logiche che hanno presieduto alle scelte politiche che sono state fatte per individuare elementi precisi in cui collocare una politica dei trasporti nel contesto generale di una politica nuova per questo paese.

Non voglio richiamare le profonde discrasie esistenti, ma queste sono le cose che dobbiamo fare. Non può essere questo il momento per esaminarle; abbiamo già

programmato una serie di incontri con alcuni tecnici per elaborare un documento con il quale concorrere a fare di questo Piano generale dei trasporti un piano di avanzamento e di cambiamento profondo del nostro paese.

PRESIDENTE. Do la parola al ministro, che credo non desideri replicare. Non mi sembra sia questo lo spirito dell'odierna audizione, avendo detto nella sua prolusione che intendeva soprattutto acquisire elementi di valutazione, quindi ascoltare. Potrà conseguentemente limitarsi - non certo solo perché abbiamo poco tempo a disposizione - ad attivare un metodo di dialogo che poi si articolerà nel tempo in una serie di altri incontri ed occasioni di dibattito.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. In effetti, non è questa l'occasione per una replica. Ho preso nota molto attentamente delle osservazioni che sono state espresse; i contributi mi sembrano precisi ed utili.

Alcune delle sollecitazioni fatte riguardano punti specifici e dettagli che nel documento non potevano essere trattati; probabilmente alcuni di questi saranno inseriti quando andremo verso il prodotto finito, tenendo però sempre a mente che anch'esso segue quella logica di piano che qui è stata ricordata da molti e che non è la soluzione del nodo, per esempio, Malpensa-Milano piuttosto che Gioia Tauro-Bari. Ci muoviamo proprio in una logica di riordino di criteri anche concreti; alcuni dettagli saranno poi da definire in altra sede.

Sono state espresse osservazioni su molte delle opzioni che non sono state sciolte perché, come ho detto, questo è un documento aperto, che lascia volutamente alcune scelte da definire in sede politica. Vi è da fare un'opera intelligente di istruttoria, che sarà continuata da parte degli esperti sia del nostro ufficio programmazione sia dei ministeri con cui lavoriamo, e di interlocuzione con tutti i soggetti coinvolti, gli operatori economici e sociali. Questa è la metodologia che con-

sentirà di istruire le scelte finali, che poi evidentemente dovranno essere compiute in sede politica, dove ci assumeremo le nostre responsabilità. Si consideri che alcune sono in parte già fatte per questa intersecazione di piani di cui dicevo all'inizio; per esempio, la direttiva delle Ferrovie è una scelta politica molto impegnativa che abbiamo compiuto e che si inserisce in questo quadro. Qualche opzione si dovrà stringere prima; per esempio molte delle impostazioni per l'Agenda 2000 dovranno essere fissate *in itinere*. Lo faremo insieme, secondo il metodo che abbiamo cercato di seguire finora.

Molti interventi contenevano alcuni inviti a sottolineare maggiormente certi punti, a rafforzare, per esempio, la tematica dell'integrazione nel sistema europeo. Pensavamo di essere tutti molto europei; se non risulta, riprenderemo il tema delle reti transeuropee, dei corridoi. Ho preso nota di questi punti che renderemo, se necessario, più pregnanti. Parimenti, riteniamo che il riequilibrio modale e quello territoriale siano due architravi della politica; dovremo poi precisare il come e i tempi, su cui vi è stato un richiamo opportuno, ma siamo convinti di questo.

Sono state date alcune indicazioni sull'andamento non soddisfacente della spesa pubblica. Come avrete notato, i dati si fermano al 1995; in realtà l'andamento statico di questa variabile arriva fino a tutto il 1997, ma già nel 1998 si registra la ripresa, che però deve essere vista in un quadro organico. Non basta che le spese pubbliche ripartano, purché siano; bisogna che vi siano - mi pare di aver registrato un accordo su questo - priorità razionalizzate.

Ho colto anche alcune sottolineature sulla parte procedurale e di semplificazione (è un'opera *in itinere*, non solo in questo settore), sulla tematica del Mediterraneo, che nel documento è accennata brevemente perché va poi sviluppata con argomentazioni; in ogni caso, ci crediamo molto.

Non mi dilungo sulle ferrovie, su cui abbiamo penato abbastanza in questa sede. Confermo la nostra volontà che i

piani regionali siano correlati; mi auguro che le regioni rispondano, vi è un po' di latitanza da parte loro.

Anche sulle risorse dovremo fare delle precisazioni *in itinere*: al piano spetta delineare scenari e priorità, mentre il reperimento delle stesse è una scelta che dovremo fare nelle varie leggi finanziarie.

Immagino — ne parlavo con il sottosegretario Angelini un attimo fa — che dovremo continuare il lavoro di passaggio da questo primo documento di indirizzo ad un testo intermedio, il quale dovrà fornire molti di quei dati che devono essere raccolti. Siamo un paese strano, che spesso decide senza disporre degli elementi conoscitivi; ricordo di essermi trovato una notte insieme al sottosegretario Angelini a Bruxelles a dover assumere decisioni su questioni di una certa importanza senza avere una base dati. Uno dei segni della modernizzazione è disporre su molte opzioni di elementi conoscitivi seri sulla domanda, sui vari tipi di settore, sui costi (del lavoro, ma non solo). Da qui a giugno-luglio saremo in grado di fornire un altro documento con uno stato di

avanzamento sicuramente maggiore per gli elementi fattuali e l'argomentazione, sul quale sviluppare un'altra discussione (vedremo come prepararla). In tal modo arriveremo in autunno con tutta la parte istruttoria costruita e lì verranno chiuse le ultime opzioni, si svilupperà la vera discussione politica finale con l'approvazione del piano. Credo che, così lavorando, forse potremo farcela.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Treu, il presidente Terracini e i colleghi senatori presenti a questa audizione, nonché il presidente Petruccioli che si è dovuto allontanare.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia il 29 marzo 1999.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO