SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Programmazione economica, bilancio)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ, SULL'EFFICACIA E SUL COORDINAMENTO DEI DIVERSI STRUMENTI DELLE POLITICHE PUBBLICHE DELLE AREE DEPRESSE

10º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 23 GIUGNO 1998

Presidenza del presidente COVIELLO

IC 0861

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I N D I C E

Seguito dell'audizione del Ministro dei trasporti e della navigazione

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 12, 13
BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione* . . . . . 6, 8, 12 e *passim*
CURTO *(AN)* 11, 13
FERRANTE *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 3, 12
MANTICA *(AN)* 5, 6
TAROLLI *(CCD-CDL)* 12

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro dei trasporti e della navigazione Burlando.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

Seguito dell'audizione del Ministro dei trasporti e della navigazione

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità, sull'efficacia e sul coordinamento dei diversi strumenti delle politiche pubbliche delle aree depresse.

Informo la Commissione che della seduta odierna verrà redatto e pubblicato, oltre al Resoconto sommario, il Resoconto stenografico.

Inoltre comunico che, in considerazione della rilevanza dell'argomento, ho richiesto a nome della Commissione l'attivazione dell'impianto audiovisivo, in modo da consentire la speciale forma di pubblicità della seduta prevista dal Regolamento, e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso.

Poichè non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Riprendiamo dunque l'indagine conoscitiva, sospesa il 10 giugno ultimo scorso, con il seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, Burlando, iniziata in quella seduta, ministro che ringrazio per essere tornato in questa Commissione. Ricordo che egli ha svolto nella scorsa seduta una esposizione e su quella hanno ora facoltà di intervenire i colleghi senatori per osservazioni e richieste di chiarimenti.

FERRANTE. Signor Presidente, nel richiedere alcuni chiarimenti al Ministro, che ringrazio per la disponibilità che sta dimostrando nei confronti della Commissione al fine di approfondire la nostra indagine conoscitiva, volevo anche anticipare una considerazione sul fatto che probabilmente la mia richiesta di chiarimenti, di approfondimenti non si limita all'oggetto specifico dell'audizione, anche perchè il Ministro ci ha fornito elementi di riflessione che vanno forse oltre l'ambito che è oggetto appunto di questi incontri. Mi rammarico anche per il modo in cui è stata articolata l'audizione, dal quale deriva una certa strozzatura e forse anche una perdita di significatività.

In ogni caso vorrei soffermare le mie considerazioni su alcuni aspetti, il primo dei quali è relativo alla relazione resa al Parlamento da parte della Corte dei conti sui consuntivi della Ferrovie dello Stato spa relativi agli esercizi 1995 e 1996. Questo aspetto potrebbe sembrare estraneo all'oggetto dell'audizione e alla relazione svolta dal Ministro, invece a me sembra che vi sia una certa correlazione, dovuta non tanto all'attualità

del tema (quando si parla di Ferrovie dello Stato in questo momento molte persone, anche tra noi, si fanno catturare da un fatto di attualità, quasi da cronaca di giornale) quanto al fatto che invece dobbiamo cercare di capire cosa sta avvenendo nell'ambito complessivo delle comunicazioni nel nostro paese.

Il mio riferimento alla relazione della Corte dei conti deriva da una considerazione resa dal Ministro, che mi ha particolarmente colpito, il quale affermava che sostanzialmente e nel complesso per il sistema delle comunicazioni e dei trasporti nel nostro paese abbiamo risorse disponibili – a quanto pare quasi del tutto non utilizzate – pari a 100.000 miliardi, se ho ben capito.

A questa notizia il Ministro collegava anche alcune considerazioni che mi hanno fatto percepire che il Governo, rispetto a tale questione, sembra quasi escluso, impontente nella sua attività di intervento. Se questa considerazione fosse vera, potrebbe condurci ad una valutazione conclusiva: ci troviamo, Governo e Parlamento, in una condizione di rinuncia, quasi di estraneità rispetto a quei centri di spesa responsabili della gestione di questa immensa disponibilità di risorse. Ciò sarebbe tanto più grave in considerazione dell'estrema necessità, avvertita dal nostro paese, nel ricercare un ammodernamento complessivo, di strutture, di infrastrutture e di gestioni efficienti.

Rispetto a tale considerazione collego subito una richiesta al Ministro: essendo questa la situazione, cosa può fare ora il Parlamento per assecondare e sostenere l'attività del Governo affinchè questa situazione, a dir poco di imbarazzo, venga prontamente superata? Sia noi che l'opinione pubblica ovviamente abbiamo come referente il Governo rispetto all'attività del settore e valutare come difficoltosa – non dico impossibile – l'attività governativa per rimuovere queste cause, ripeto, ci porta a sottolineare l'esigenza di rimodulare quei poteri di indirizzo e di vigilanza che spettano al Ministro, come del resto viene indicato nella stessa relazione della Corte dei conti da me menzionata. Quindi chiedo come vengono esercitati questi poteri di indirizzo e di vigilanza, quali sono le difficoltà che si incontrano e perchè, appunto, si arriva a un giudizio così perentorio e drastico della Corte, la quale afferma che questi poteri di indirizzo e di vigilanza vengono esercitati in modo – cito la relazione – «contradditotrio ed insufficiente».

Sempre in quella relazione vi sono rilievi già conosciuti come un fatto di cronaca e che io credo debbano avere un'immediata risposta perchè sono condizionanti rispetto a qualsiasi altra attività del Governo in questo settore. Mi riferisco ai rilievi formulati dalla Corte dei conti in materia di amministratore delegato e dei relativi compensi (che sconcertato un poco perchè sembrano addirittura al di fuori delle note norme) e quelli relativi al ritardo nell'adozione del piano di impresa 1997-2000; quindi in sostanza non vi è stata ancora l'attuazione della direttiva datata 30 gennaio 1997 del Presidente del Consiglio dei ministri. Anche per il progetto dell'Alta velocità la Corte dei conti avanza non pochi dubbi circa la sostenibilità nel tempo del progetto stesso. Inoltre, dev'essere data risposta a

quel contenzioso fiscale che ancora non è stato risolto positivamente e che nel complesso, tra IVA, imposte patrimoniali e così via, rende incerto il giudizio per un ammontare di risorse che supera i 10.000 miliardi. Per non tacere degli arbitrati e di come è stata e viene svolta la funzione legale.

Accantonando la relazione della Corte dei conti, sulla quale non mi attardo oltre per chè la stessa è molto puntuale, specie considerando che essa riguarda esercizi relativamente recenti a consuntivo, ritengo sia essenziale domandarsi quanto tutti questi aspetti concernenti il mondo delle ferrovie incidano negativamente su un processo di trasformazione e di ammodernamento che pure si avverte nell'azione del Governo ed in particolare del Ministro qui presente e quanto tali aspetti rendano più difficile l'attività del Governo stesso nella ricerca di un sistema di trasporti più competitivo soprattutto nelle aree depresse, dove il costo del trasporto è certamente molto più oneroso rispetto ad altre zone del paese, nelle quali, peraltro, la differenza rispetto ai valori medi europei resta pur sempre significativa.

Desidero rivolgere un'ultima domanda al Ministro in merito ad un tema molto attuale su cui il Governo non ha ancora delineato proprie scelte: signor Ministro, qual è il suo indirizzo rispetto alla questione del ponte sullo Stretto di Messina? Osservo che sarebbe opportuno che esso fosse inserito in una più ampia programmazione della politica dei trasporti nel paese e credo vi sia la necessità immediata di definire in maniera molto puntuale tale politica dei trasporti, anche perchè i problemi sono tanti e così vari che c'è solo l'imbarazzo della scelta fra i possibili interventi. L'importante è che non si permanga nell'attuale condizione di incertezza rispetto ad alcuni problemi che sono molto più avvertiti proprio nelle aree del Mezzogiorno, che vorremmo partecipassero al processo di sviluppo. Con ciò non intendo dimenticare che il sistema delle strutture di comunicazione è carente anche in aree che sembrerebbero, in termini relativi, più fortunate di quelle richiamate.

Ritengo, in sostanza, che ci siano tutte le condizioni per intraprendere la seconda fase del programma del Governo Prodi e che uno dei suoi elementi qualificanti e dei suoi fattori trainanti sia rappresentato proprio dal tentativo di rendere competitivo il sistema dei trasporti nel suo complesso, individuando, soprattutto nelle aree del Mezzogiorno, nelle cosiddette aree depresse in genere, puntuali interventi, da coordinare anche nei tempi di realizzazione.

In ogni caso do atto al Governo che la situazione ereditata è certamente difficile, ma che tuttavia già adesso si intravede (in un modo che non voglio definire, usando l'espressione della Corte dei conti, «contraddittorio e insufficiente») il tentativo di puntualizzare meglio la sua attività di medio e di più lungo periodo.

MANTICA. Signor Ministro, non sono un esperto della materia dei trasporti, quindi mi perdonerà se non sarò estremamente preciso. Mi interessano alcuni aspetti trattati nella sua relazione ed uno in particolare, che

credo rappresenti una chiave di lettura di alcune difficoltà nelle quali si trova oggi chi gestisce operativamente il governo dei trasporti in Italia.

Nella relazione che ha consegnato alla Commissione, nella parte in cui sono elencate le attività necessarie per razionalizzare all'interno del Ministero i compiti di programmazione ed indirizzo, si legge: «È stata attribuita l'attività di vigilanza su FS ad una struttura presso la MCTC; con l'attuazione del regolamento di organizzazione del Ministero verrà istituita un'apposita unità di vigilanza».

Nel prendere atto di questa dichiarazione rilevo che la concessione alle Ferrovie dello Stato è stata approvata in data 26 novembre 1993 e che, pertanto, a cinque anni dall'operatività delle Ferrovie dello Stato come società per azioni, l'unità di vigilanza presso il Ministero è ancora in fase di organizzazione.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione.* No, l'unità è stata costituita pochi mesi dopo il mio insediamento, prima non potevo certo farlo.

MANTICA. È vero, ma quando si subentra in una funzione si risponde purtroppo anche del pregresso.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione.* Con il nuovo regolamento di organizzazione, comunque, attribuiremo all'unità di vigilanza attività di primo livello.

MANTICA. Signor Ministro, credo che si renda perfettamente conto dell'importanza di tale unità per il controllo delle Ferrovie dello Stato.

Vorrei sapere se a suo parere alcune delle carenze, o quanto meno delle difficoltà, incontrate oggi dalle Ferrovie dello Stato siano riconducibili ad una non adeguata funzionalità dell'unità di vigilanza, ed ancora, secondo lei, quale compito detta unità dovrebbe svolgere. Intendo infatti comprendere se mediante l'unità di vigilanza il Ministero potrà riassumere il pieno possesso del suo potere di indirizzo e controllo dell'attività delle Ferrovie dello Stato.

Un altro quesito che intendo rivolgerle è più esplicitamente legato ad una interessante ed importante serie di dichiarazioni che lei ha rilasciato, in merito al ruolo del Mezzogiorno in un contesto internazionale, in riferimento ai porti ed ai trasporti marittimi e quindi alle iniziative che il suo Ministero ha assunto per il porto di Taranto e per il potenziamento di quello di Gioia Tauro.

Se è vero che il Mezzogiorno soffre della lontananza rispetto ai mercati e quindi dei costi aggiuntivi conseguenti per tutta una serie di prodotti, perchè secondo lei mai fino ad oggi (come risulta anche dalle sue dichiarazioni) è stato ipotizzato o previsto un piano di potenziamento dei porti per il trasporto interno del nostro paese? Non è stata mai considerata la possibilità di operare attraverso i mari interni del Mediterraneo con un sistema di trasporto marittimo, anche sulla tratta Nord-Sud, allo

scopo di sollevare in parte l'enorme pressione che grava sul trasporto su gomma e sulla rete autostradale italiana, prevedendo eventualmente anche un conseguente piano di potenziamento delle ferrovie.

Ho operato per molto tempo in un'azienda che trasportava 1.700.000 metri cubi di materiale all'anno e mai abbiamo pensato di ricorrere al sistema portuale, e quindi al trasporto marittimo tra il Nord ed il Sud dell'Italia, perchè non rappresenta un'impresa facile.

Le domando pertanto come mai, nell'ambito del giusto e corretto potenziamento del sistema portuale del Sud, teso a convogliare verso il nostro paese i trasporti internazionali, non è stato previsto anche e conseguentemente un sistema di portualità commerciale per i trasporti interni del paese sull'asse Nord-Sud. Mi sembra che neanche lei abbia affrontato questo argomento, ma posso anche sbagliarmi.

Le rivolgo inoltre una terza domanda che verte sulla navigazione interna. Si tratta di un problema che interessa non tanto le zone depresse del Mezzogiorno, che purtroppo non dispongono di sistemi lacuali o fluviali possibili, quanto il Nord d'Italia, e che è ancora legato alla ormai famosa e quarantennale questione della navigabilità del Po tra Cremona e la foce (questione praticamente superata non riuscendosi a vedere alla fine la possibilità di utilizzare questa importante via di navigazione).

La domanda è comunque più specificamente attinente alla navigazione interna lacuale, perchè questa svolge una funzione positiva nei confronti del turismo, favorendone lo sviluppo. Come lei ben sa, signor Ministro, viene lamentata la farriginosità delle procedure per lo sviluppo del sistema portuale lacuale legato al demanio, alla magistratura delle acque, eccetera. Le chiedo: nel progetto del Ministero dei trasporti vi è una specifica attenzione per la navigazione lacuale?

L'ultima domanda nasce in conseguenza di tutta una serie di dichiarazioni, molto corrette, da lei rilasciate sulle difficoltà procedurali che si determinano quando anche il Ministero stabilisce e stanzia alcuni investimenti e sui tempi necessari per realizzare le opere o, quanto meno, per iniziarle. Non vedo però individuato, al di là di alcune dichiarazioni di carattere generale su una necessaria semplificazione, alcuno strumento innovativo rispetto alle procedure attuali. Non sono un esperto, non le do quindi dei suggerimenti, chiedo solo al Ministero dei trasporti se, avvertendo la necessità di rendere congruenti la disponibilità alla spesa e la realizzazione del progetto, non esista al suo interno, o all'interno del Governo, la preoccupazione di trovare strumenti differenti rispetto a quelli attuali.

Voglio poi ricordare, solo a memoria storica, che per molti anni nel nostro paese si è fatto uso dei consorzi *ad acta.* Per ogni opera pubblica ne veniva creato uno, con un suo preciso regolamento e con azionisti specifici. Ciascuno di questi rimaneva in attività per il tempo necessario alla realizzazione del progetto e gli unici interlocutori erano rappresentati dal Governo centrale e dai responsabili della realizzazione. In molti casi veniva stabilito che il finanziamento da parte del Governo non sarebbe cambiato in corso d'opera rispetto a quello deciso all'inizio; qualora il consun-

tivo fosse stato più alto rispetto al preventivo sarebbero stati gli azionisti del consorzio a rispondere direttamente della differenza. In base a questa esperienza, anche a livello di Governo, sarebbe forse opportuno individuare nuove e diverse procedure. Questo perchè sul canale Cremona-Po si sono spese nel tempo decine di miliardi che hanno portato solo alla realizzazione di opere oggi tornate ad essere pascolo per gli allevamenti zootecnici. Si è persa una grande possibilità. Non credo che le colpe siano imputabili solo al Ministero, ma anche a tutta quella pletora di procedure comunali, provinciali e regionali che nel tempo hanno via via bloccato la realizzazione di quest'opera.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, onorevoli senatori, risponderò seguendo l'ordine con cui i quesiti sono stati posti.

Innanzitutto, rispondo sulla questione delle risorse disponibili per investimenti. Non si tratta esclusivamente di residui passivi, e inoltre di un monte di disponibilità programmate per numerosi esercizi. Per esempio, le risorse che le Ferrovie hanno a disposizione per investimenti sono programmate con aumenti di capitale anch'essi programmati per i prossimi anni (anche per dopo il 2001). Comunque, la somma disponibile per i prossimi anni per investimenti in campo ferroviario, portuale e aeroportuale (esclusi quindi quelli in campo stradale) ammonta a circa 100.000 miliardi. Le varie leggi approvate dal Parlamento (leggi *ad hoc* e leggi finanziarie) hanno attivato risorse molto significative anche se la loro disponibilità non è complessivamente immediata.

Al momento attuale il problema più rilevante cui ci troviamo di fronte, rispetto a quello della ricerca di altre risorse, che comunque non tralasciamo, è probabilmente quello dell'attivazione delle risorse disponibili. Come ho già detto, non siamo un soggetto diretto di spesa, quindi abbiamo cercato di responsabilizzare altri soggetti. Per esempio, non facciamo più grandi investimenti negli aeroporti in modo diretto come avveniva fino a poco tempo fa. Ecco quindi perchè abbiamo cercato, con buoni risultati, di responsabilizzare la SEA a Milano, la società Aeroporti di Roma nella capitale e anche le altre società che gestiscono gli aeroporti di Verona, Venezia, Cagliari, Catania, Bari e altri ancora. Questo processo ha avuto anche un'accelerazione con la riforma della cosiddetta legge Bassanini, con un trasferimento abbastanza significativo di funzioni. Quindi, gli investimenti vengono fatti da aziende (caso delle Ferrovie), regioni, province, comuni, società di gestione o autorità portuali. L'unico investimento che il Ministero ancora fa in modo diretto è quello, per così dire, del 910, ma si tratta sempre di un'attività residuale perchè con il completamento del decreto legislativo n. 422 del 1997 a regime anche queste funzioni verranno trasferite.

Di recente la Corte dei conti, come ho già detto anche nei giorni scorsi, ha approvato due documenti. Nel secondo, che non so se sia già a disposizione del pubblico, si prende in considerazione anche l'attività più recente e si dà atto al Governo di aver messo in moto operazioni cor-

rette. In sostanza, come diceva anche il senatore Mantica, la concessione del 1993 prevedeva che si istituisse un'unità di vigilanza sull'attività delle Ferrovie dello Stato da parte del Ministero vigilante (che è quello dei trasporti, essendo quello del tesoro azionista). Ho trovato tracce di un lavoro istruttorio. Per esempio, il compianto ministro Caravale indirizzò al Consiglio di Stato un provvedimento per incardinare presso il Gabinetto questa unità di vigilanza, ma tale organo rispose che questa sarebbe dovuta essere più opportunamente collocata presso una direzione piuttosto che presso un organismo avente anche caratteristiche politiche. Pochi mesi dopo il nostro insediamento, costituimmo questa unità e la collocammo presso la direzione generale della motorizzazione, la quale, a sua volta, attribuì le competenze per gli aspetti tecnici ad una direzione con caratteristiche più tecniche e quelle per gli aspetti di carattere amministrativo ad una direzione con caratteristiche più amministrative. Dopo di che, visto il ritardo da colmare, quello del regolamento di unificazione tra i Ministeri della marina mercantile e dei trasporti, previsto dalla legge finanziaria per il 1994 ma non attuato, nel corso di questo complesso lavoro che sta per essere pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale,* abbiamo, nelle more di quello che accadrà con la riforma più generale dei Ministeri ai sensi della cosiddetta legge Bassanini, superato questa divisione che non era ancora stata regolamentata e dato dignità di direzione di massimo livello all'unità di vigilanza, che in questo modo assume quindi, nel contesto di un nuovo regolamento, una funzione di un certo pregio e di un certo livello. Assume anche una funzione molto delicata, nel senso che fino ad ora questa attività di vigilanza è stata svolta da personale che si è occupato di essa insieme ad altri compiti; invece, in seguito al regolamento di riforma del Ministero, viene individuato un nucleo che ha come compito specifico solamente l'attività di vigilanza tecnico-amministrativa, completando in questo modo un assetto. Poi sono state svolte diverse altre attività

Comunque credo sia di una certa utilità la lettura del secondo documento della Corte dei conti, arrivato nei giorni scorsi, che prende in considerazione anche il periodo più recente. In esso la Corte fotografa l'evoluzione dei rapporti tra Governo e Ferrovie dello Stato. In questi documenti, che hanno una loro sequenza, si dà atto di un lavoro che è stato avviato positivamente per permettere al Ministero di svolgere il proprio compito, come il senatore Mantica ha rilevato.

Per quanto riguarda la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri, siamo andati molto avanti e addirittura adesso i suoi contenuti sono stati recepiti dalle due Camere approvando il Documento di programmazione economico-finanziaria.

Noi ci siamo mossi essenzialmente in due direzioni. La prima è stata quella di recepire, con sette anni di ritardo, la fondamentale direttiva europea relativa alla separazione tra rete infrastrutturale e gestione. Abbiamo lavorato circa un paio d'anni e adesso questo lavoro è stato sostanzialmente compiuto. In secondo luogo, in questi giorni il Governo ha approvato anche il provvedimento di applicazione delle direttive 18 e 19 del 1995, integrative della direttiva 440 del 1991. Esse sono state recepite

con la legge comunitaria del 1997, recentemente approvata dal Parlamento, e devono essere applicate, appunto, con un provvedimento *ad hoc* che al momento si trova presso la Commissione trasporti per il parere di merito.

Con questi provvedimenti si completa tutto il lavoro di recepimento delle direttive 440, 18 e 19 che ho citato e, come si è visto, con il Documento di programmazione economico-finanziaria, riprendendo quelle direttive, ci poniamo l'obiettivo non solo di realizzare una separazione contabile (che è obbligatoria e che si potrà realizzare non appena saranno operanti, appunto, questi provvedimenti), ma anche di andre più avanti, come è stato evidenziato dall'Autorità antitrust recentemente: bisognerà realizzare una vera e propria separazione societaria fra i treni ed i binari, tra infrastrutture e gestione.

Inoltre, come sapete, si è rivisto tutto il lavoro relativo al cosiddetto progetto Alta velocità. La Corte dei conti è tornata a sottolineare la necessità (e noi siamo andati molto nella direzione indicata da quest'ultima) di accentuare le caratteristiche pubbliche dell'opera pubblica, le infrastrutture (come del resto accade in Francia ed in Germania), rafforzando una separazione che possa prevedere anche l'apporto di capitali e di esperienze di carattere privato nella parte relativa alla gestione.

Infine, i colleghi senatori sanno che per il 7 e 8 luglio è stata convocata la Conferenza nazionale dei trasporti – ho scritto a tutti voi e colgo l'occasione per ribadire l'invito – per la revisione del piano generale dei trasporti, tema su cui stiamo lavorando da circa un anno. Quella sarà la sede adatta per affrontare, anche dal punto di vista di un quadro generale, i vari aspetti che non mi sembra corretto affrontare singolarmente.

Passando ad altre risposte, credo che la mancata attuazione per tempo dell'unità di vigilanza abbia prodotto determinati effetti. Qui non si tratta di mettere sotto tutela un'azienda, ovviamente; anzi, si tratta di esaltare al massimo le sue caratteristiche di autonomia. Si deve però esercitare quella funzione di vigilanza, di indirizzo e di controllo sulle questioni strategiche che attengono alla cosa pubblica, perché l'azienda di servizi che esercita un servizio in concessione deve bensì avere il massimo di autonomia per quanto riguarda la gestione dell'azienda, però ci sono i diritti di trasporto e i diritti delle infrastrutture, ma anche di controllo e di vigilanza, che devono attenere alla mano pubblica.

Peraltro, nella mia prima audizione alla Camera e al Senato poco dopo il mio insediamento, dissi subito che uno dei punti fondamentali, a mio giudizio, era il ritorno di questa azienda alle attività principali, perché essa negli anni precedenti era stata caratterizzata da una tale proliferazione di attività presso tutti i settori che non mi sembrava utile continuare in quella direzione.

Per quanto riguarda poi il cabotaggio, in realtà lo sviluppo del Mezzogiorno è molto legato ad esso. Faccio presente che solamente cinque dei porti del Mezzogiorno, tra quelli che già operano e quelli che si stanno attrezzando ad operare, effettuano in prevalenza servizi internazionali: si tratta dei porti di Gioia Tauro, Salerno, Napoli, Taranto e Cagliari. A parte

il fatto che molta dell'attività legata a questi porti è già adesso attività di federaggio (quindi di cabotaggio, essendo il federaggio una variante del cabotaggio), comunque tutti gli altri porti operano essenzialmente in attività di cabotaggio, che si sta molto sviluppando sia per i passeggeri sia per le merci.

Com'è noto, in questi ultimi anni c'è stato un rinnovamento molto consistente della flotta italiana: parlo della flotta pubblica (la Tirrenia) e della flotta privata (Grimaldi e così via), le quali hanno orientato la loro attività su navi che effettuano piccole crociere, semplice trasporto di passeggeri, cabotaggio in generale.

Volevo aggiungere qualche considerazione anche su una vicenda che probabilmente sta giungendo a conclusione: alla Camera dei deputati è in discussione l'approvazione di un provvedimento di investimento per rendere navigabili i rami del Po, affrontando finalmente il problema vero di questo fiume, quello relativo alla foce. Dopo un lungo lavoro si è giunti ad un accordo con tutte le regioni (la Lombardia, l'Emilia Romagna e il Veneto) e sono state stanziate risorse per 400 miliardi di lire per i due canali navigabili, quello verso Chioggia e il Lido via ferrarese, in modo tale che si possa rendere navigabile il Po per navi fino alla quinta classe.

Aggiungo inoltre che pochi giorni fa il Senato, in sede deliberante, ha definitivamente approvato la legge che dà un grande impulso ai trasporti lacuali. Probabilmente da questa Commissione il provvedimento non è neanche passato, ma l'8ª Commissione ha recentemente approvato questa legge, il cui titolo è «Interventi nel settore dei trasporti», che era stata presentata nel 1997, ma ha avuto un *iter* travagliato e pertanto è stata approvata solo adesso. Con tale legge sono state stanziate risorse consistenti – le più rilevanti negli ultimi venti anni – per rinnovare tutta la flotta impiegata nel trasporto pubblico di persone in tutti i laghi italiani attualmente navigabili con servizi di trasporto pubblico. L'investimento complessivo ammonta a 280 miliardi di lire, destinati in piccola parte alla gestione ed in maggiore quantità agli investimenti. Tale legge manifesta una disponibilità e rappresenta un segnale che, per quanto riguarda i trasporti via acqua (lacuali, fluviali e marittimi), è a tutto campo.

CURTO. Signor Ministro, nella precedente audizione ho avuto modo di notare che lei ha espresso delle perplessità riguardo le ipotesi di interporto a rete, che ha definito, sostanzialmente, antieconomiche ed in contrasto con i criteri di economicità e razionalizzazione che dovrebbero essere alla base delle grandi infrastrutture.

Vorrei chiederle: nell'ottica della razionalizzazione e degli interventi sul territorio, anche in considerazione dell'estremo rigore che deve contraddistinguere la spesa pubblica, ove lei dovesse valutare un'ipotesi di interporto a rete, la boccerebbe senza alternative o la prenderebbe in considerazione, anche se *obtorto collo* e con qualche difficoltà per gli effetti che potrebbero determinarsi sul territorio?

FERRANTE. Signor Ministro, lei ha fatto riferimento all'ultima relazione trasmessa dalla Corte dei conti concernente il periodo comprendente gli anni 1996-1997, che si aggiunge alla precedente riguardante gli anni 1995-1996. Mi sembra che in tema di poteri di indirizzo e vigilanza il rilievo della Corte dei conti sia sempre il medesimo: a pagina 5 dell'ultima relazione si legge infatti...

PRESIDENTE. No, senatore Ferrante, il riferimento è a pagina 37.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione.* Vi prego quanto meno di leggere per intero i documenti!

FERRANTE. Signor Presidente, mi faccia concludere il concetto, altrimenti non può sapere a cosa intendo fare riferimento. A pagina 5 si legge: «L'indagine condotta da questa Corte vuole evidenziare la mancanza di una stabile struttura di vigilanza la cui organizzazione ha proceduto in modo del tutto casuale». Con queste parole la Corte conferma quanto aveva dichiarato nella precedente relazione, definendo contraddittorio ed insufficiente il comportamento del Ministero.

Credo che l'aspetto dei poteri di indirizzo e vigilanza sia un punto fondamentale; a pagina 33 della relazione, la Corte dei conti affronta il problema dei rapporti fra il controllo del Ministro del tesoro e quello del Ministro dei trasporti e della navigazione e suggerisce «un *modus operandi* che renda effettivo l'esercizio di tali poteri». Credo che questo sia un nodo che va sciolto, perchè certamente crea imbarazzo al Governo nel suo complesso e, ancor più, al Ministro dei trasporti.

TAROLLI. Signor Ministro, vorrei ascoltare la sua opinione in merito alle grandi reti di comunicazione verso il Nord Italia. Diversamente da come potrebbe apparire ad un primo impatto, il tema ha grande attinenza con lo sviluppo delle aree depresse del paese: è noto infatti che, ad esempio, i grandi *containers* che sbarcano a Gioia Tauro vengono immessi sulla rete ferroviaria nazionale e percorrono le direttrici verso il Nord. Tali direttrici passano per Roma, Genova e Milano, come lei tempo fa ha esposto a questa Commissione.

Vorrei avere la rassicurazione che, ad avviso del Ministro, sia strategico prioritariamente il collegamento che arriva in Germania passando per il traforo del Brennero (con la conseguenza del necessario potenziamento della tratta Bologna-Verona) rispetto alla direttrice alternativa che, attraverso l'asse del Tirreno, passa per Milano e per il Gottardo.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione.* Si tratta di due linee completamente diverse: attraverso il Gottardo si arriva infatti in Svizzera.

FERRANTE. Sì, signor Ministro, ma anche attraverso questa via si può giungere in Germania.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione.* Senatore Tarolli, la sua domanda non mi è molto chiara. Gli assi di collegamento ferroviari tra l'Italia e gli altri Stati sono sostanzialmente sette, tutti importanti, con la differenza che per fortuna molti non hanno costi elevatissimi, come nel caso del Gottardo e del Sempione, entrambi oggetto, trovandosi nel territorio di quel paese, di enormi interventi da parte della Svizzera (non capisco perciò l'alternativa tra Gottardo e Brennero, che non esiste proprio); al contrario, i due collegamenti che comportano enormi spese sono quello lungo la Torino-Lione e quello attraverso il Brennero, entrambi compresi nei programmi di sviluppo della rete europea cui il Governo dovrà far fronte insieme agli altri paesi. Si tratta di un tema abbastanza complesso che andrebbe approfondito a lungo. Lo farò quando lo riterrete opportuno.

In materia di interporti, posso dire che secondo me sarebbe meglio farne uno solo ma forte, piuttosto che più di uno. Sono peraltro convinto che queste scelte corrispondano più a logiche distributive che trasportistiche. Naturalmente (faccio l'esempio della Lombardia, anche se lei, senatore Curto, si riferiva ad un'altra regione, in cui questa scelta non si è in grado di farla), si tratta di decisioni che non possono essere imposte; siccome si va verso una grande valorizzazione del ruolo delle autonomie locali, se non c'è anche una loro volontà le cose non si fanno.

CURTO. Signor Ministro, le scriverò una lettera sull'argomento.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione.* Infine, una completa lettura dell'ultimo pronunciamento della Corte dei conti dà il senso di un processo che si è avviato anche con una direzione *ad hoc* (credo si possa fare di più e meglio) e fotografa un'evoluzione che non si è ancora conclusa.

Vi è il problema legato a tutte le aziende in cui ci sia un azionista e un vigilante (conseguenza di un processo di concentrazione di un nucleo piuttosto forte, rappresentato dal Tesoro, che ha assunto il compito di azionista lasciando il compito di vigilanza ad altri) e quello dei rapporti e del coordinamento tra soggetti che hanno compiti diversi e complementari.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua presenza.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. VINCENZO FONTI