

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE
POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE DELL'AUTO-
TRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL
1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

17° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 LUGLIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Audizione del Ministro dei trasporti

PRESIDENTE	<i>Pag. 3, 6, 7 e passim</i>
LIBERTINI (PCI)	7, 9
LOTTI (PCI)	8, 10
SANTUZ, ministro dei trasporti	3, 8, 9 e passim
SENESI (PCI)	9, 10

Interviene, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro dei trasporti Giorgio Santuz.

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

Audizione del Ministro dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione, sulle prospettive e sulle politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in ordine alla scadenza del 1992 (mercato interno della CEE).

È in programma oggi l'audizione del Ministro dei trasporti, al quale rivolgo un vivo ringraziamento per aver aderito alla richiesta di informazioni da noi avanzata.

Signor Ministro, con la sua audizione si conclude l'indagine conoscitiva sull'autotrasporto merci in Italia. Abbiamo ascoltato i rappresentanti delle varie componenti del settore dei trasporti (autotrasporto, trasporto aereo, ferroviario e marittimo) perchè tutte confluiscono in un unico disegno il quale, in base al piano generale dei trasporti, dovrebbe vedere profondamente riequilibrati i termini e le modalità del trasporto stesso. Personalmente temo che questo riequilibrio sia più lontano di quanto si possa immaginare, perchè non abbiamo ancora creato quell'organismo di governo del trasporto a cui lei ha accennato anche ieri alla Camera parlando del piano nazionale dei trasporti, un organismo che possa incentivare o disincentivare certe iniziative, chiudere o aprire i rubinetti dei flussi finanziari secondo un disegno organico che consenta alle modalità di trasporto oggi penalizzate di ritrovare una potenzialità maggiore dell'attuale.

Vi è poi l'esplosione della domanda aggiuntiva nel trasporto che in questi ultimi tempi ha reso drammatiche le condizioni del trasporto dei passeggeri, come lei ben sa; una domanda aggiuntiva che concerne tuttavia anche le merci in correlazione con l'aumento del prodotto interno lordo del nostro come di altri paesi e che vede anticipare quelle che sembravano delle previsioni addirittura troppo ottimistiche.

Esiste quindi una domanda suppletiva di trasporto merci e passeggeri del tutto imprevi- sta. Abbiamo la necessità perciò di potenziare contemporaneamente il trasporto merci, organizzandolo meglio dal punto di vista imprenditoriale (parlo del trasporto su strada), e di migliorare anche la gestione degli altri modi di trasporto.

Lei è il responsabile politico del settore dei trasporti e quindi, al di là delle competenze specifiche dei direttori generali di Civilavia o della Motorizzazione civile o dell'Ente ferrovie, ha una responsabilità globale di fronte al Parlamento e al Paese ed è in grado di fornire una visione politica dell'intero problema.

Dovrebbe illustrarci quello che pensa possa essere fatto dal suo Ministero per portare la plurimodalità là dove oggi esiste solo una monomodalità. Abbiamo già avuto occasione di ascoltare il suo parere circa la costituzione di un Comitato interministeriale per la programmazione economica dei trasporti (CIPET), di cui si sta accelerando l'iter. Ora vorremmo ascoltarla, a chiusura dell'indagine conoscitiva condotta dalla nostra Commissione, per conoscere il suo pensiero su una questione che è estremamente importante per l'Italia agli effetti del consumo energetico, dell'inquinamento, dell'affollamento delle strade, della sicurezza dei trasporti, delle condizioni personali del trasportatore, e così via.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, ho accolto volentieri l'invito ad essere presente in questa sede, comprendendo anche l'impegno che sta vivendo in questi giorni l'Assemblea del Senato. Intendo dare il mio contributo per ribadire la disponibilità a lavorare con questa Commissione per concludere l'iter legislativo della costituzione del CIPET, che ritengo debba essere quanto prima varato, anche di fronte al fatto che lunedì il Consiglio dei Ministri ascolterà una mia relazione sui problemi del trasporto (con riferimento in particolare al trasporto aereo) e mi troverò nella necessità di richiedere nel frattempo un minimo di coordinamento con gli altri miei colleghi interessati al settore; in caso contrario mi troverei a seguire una strada monomodale. Ritengo che occorra il coinvolgimento di altre amministrazioni, quali la

Marina mercantile, il Ministero del lavoro, quello del bilancio e della programmazione economica e quello dei lavori pubblici per le società a cui compete la gestione del sistema autostradale, in questi giorni - come possiamo leggere sui giornali - affollato e purtroppo caratterizzato da luttuosi incidenti.

Dobbiamo definire con grande urgenza una politica organica del trasporto merci coerente con le scelte strategiche del piano generale dei trasporti. Credo che uno degli impegni di questo Governo e del Ministro dei trasporti sia proprio quello di dare attuazione almeno iniziale a tale piano, come è stato già detto in alcune occasioni.

I fattori che motivano una simile urgenza sono i seguenti: un'indubbia crescita del volume di traffico (pensiamo che fra dieci anni sarà praticamente raddoppiato), l'attuazione concreta della Comunità economica europea del 1992, la ridefinizione di una nuova politica energetica, una nuova organizzazione del sistema produttivo.

In merito alla crescita del volume di traffico (oltre il 45 per cento entro gli anni '90), occorre sottolineare che uno dei motivi della crisi nel settore del trasporto aereo in questi giorni è dovuto alla imprevedibilità delle punte di traffico toccate nei primi giorni di luglio. È opportuno precisare che se non si affronta il problema con grande responsabilità e lucidità, la vita associata si troverà in condizioni di blocco fisico della crescita. Si creeranno inevitabilmente le condizioni per una profonda insicurezza nelle condizioni di vita (basti pensare alle aree metropolitane), si creeranno condizioni di scarsa salute del sistema delle imprese, si determineranno strozzature che, aggiunte a quelle già esistenti, renderanno difficilmente governabile un sano processo di crescita economica.

Dobbiamo quindi sforzarci di far uscire il paese da una possibile vulnerabilità nei trasporti e di non riproporre come virtù basilare del nostro paese il camaleontismo degli interventi di emergenza. Guai se ritenessimo un fatto normale o addirittura un pregio la nostra adattabilità a continui stati di emergenza!

In merito al secondo fattore, quello relativo all'attuazione concreta della Comunità economica europea, va rilevato che dal 1956, anno

del Trattato di Roma, ci siamo solo sforzati nella ricerca di un coordinamento delle scelte all'interno della Comunità, ma siamo stati lontani dalla costruzione vera di una politica comune.

In questo ultimo periodo, chi segue con attenzione i lavori in sede comunitaria, chi segue con attenzione i rapporti bilaterali con i paesi terzi ha modo di verificare che dalla politica delle buone intenzioni, dalla fase di enunciazione dei principi si sta passando, con una velocità solo un anno fa impensabile, alla definizione di azioni, di norme, di regole, che rendono il processo di liberalizzazione ed armonizzazione non più un mirabile tema per interessanti convegni, ma il costruito reale su cui tessere gli interessi di una nuova realtà sociale ed economica: l'Europa. Non per cadere in gratuite affermazioni retoriche, ma negli anni passati nessun convegno aveva posto a base del proprio programma l'attuazione delle direttive comunitarie; mai si era riusciti a definire un accordo sull'accesso al mercato dell'autotrasporto, mai la tematica dei paesi terzi era stata affrontata in una logica comunitaria.

Relativamente poi alla ridefinizione di una politica energetica, è opportuno premettere che il comparto energetico e quello dei trasporti hanno un comune denominatore: la sudditanza ad un'unica fonte di approvvigionamento nel comparto energetico porta il paese a sopportare un continuo ricatto da parte dei paesi produttori; la sudditanza ad un'unica modalità di trasporto, quella stradale, oltre ad essere oggetto di forte gravame economico per la rilevante sudditanza energetica, porta lo Stato ad un continuo ricatto da parte di un unico settore fornitore di servizi.

Tutti i lavori e le scelte strategiche del piano generale dei trasporti, alla luce di tale realtà inequivocabile, trovano nel riequilibrio modale e nell'intermodalità una condizione basilare cui tendere nel breve e medio periodo. A simili scelte strategiche si è pervenuti dopo un'attenta analisi del consumo energetico nelle distinte modalità di trasporto. Infatti, il consumo di prodotto energetico del settore della strada, in soli dieci anni, si è più che triplicato: dagli oltre 8.500 miliardi del 1977 si è passati agli oltre 28.000 miliardi del 1987.

Di fronte a simili dati è impensabile che oltre il 39 per cento dei vettori si muova con carico vuoto; è impensabile non disporre di itinerari che ottimizzino distinte modalità di trasporto.

In merito al quarto fattore, quello relativo alla nuova organizzazione del sistema produttivo, è bene ricordare a noi stessi che il mondo industriale, ormai sempre più caratterizzato da un processo produttivo con «scorta zero», vede nel trasporto, inteso essenzialmente come organizzazione di servizi e non come mera infrastruttura, il riferimento unico e determinante per ogni possibile crescita. Ma se realmente siamo vicini a questa svolta, dobbiamo analizzare attentamente l'offerta dei servizi per vedere se essa è realmente in grado di rispondere a questa pressante nuova domanda o, meglio, a questa nuova esigenza del mondo della produzione.

Questi quattro fattori, vissuti in modo sinergico, dovranno necessariamente creare le condizioni per una nuova logistica. Essa coinvolgerà in primo luogo la struttura imprenditoriale del trasporto. L'affidamento a terzi da parte delle imprese industriali non riguarderà più soltanto l'operazione di spostamento del carico da un punto ad un altro del territorio, ma una gamma completa di servizi, che va dal trasporto primario, all'appalto dei servizi di magazzinaggio in centri di raccolta, alla gestione degli ordini, al trasporto di distribuzione.

Di fatto il numero di imprese capaci di organizzare l'intera catena del trasporto è già adesso in aumento ed è destinato a crescere ulteriormente. Tali imprese operano non soltanto con i veicoli, ma anche con magazzini, mezzi per la movimentazione interna dei carichi, moderni sistemi informativi; in breve, cioè, con tutto quello che occorre per il trattamento, in senso logistico, delle merci.

I vantaggi che deriveranno ai prodotti dall'affidare ad un unico interlocutore una intera gamma di servizi, unitamente alla qualità del servizio reso, faranno sì che una quota sempre più ampia del mercato del trasporto merci sarà controllata da questo tipo di imprese.

L'attuale padroncino dovrà quindi decidere: o aggregarsi con altri e costruire imprese con le caratteristiche prima richiamate, o prestare

la propria opera, con il proprio veicolo (o con il proprio trattore), non più direttamente per il cliente industriale, ma per conto dell'impresa organizzatrice del trasporto.

La nuova logistica modificherà inoltre la tipologia dei veicoli stradali: la nuova organizzazione dei processi di scambio premierà, infatti, le unità di carico modulari - i contenitori, i semirimorchi, le casse mobili - che possono svolgere allo stesso tempo sia funzioni di trasporto che funzioni di «magazzino». L'autoarticolato non sarà visto come un veicolo unico, sostitutivo del tradizionale autotreno, quanto piuttosto come l'accoppiamento di due unità separate, il trattore e il semirimorchio, che potranno essere possedute anche da soggetti differenti: il semirimorchio dal cliente industriale o dall'impresa organizzatrice del trasporto; il trattore dal trasportatore che tende quindi a configurarsi come puro vettore, il cosiddetto «trazionista».

Ma l'intermodalità è il risultato di un processo concertato: occorre, cioè, intervenire anche sugli impianti fissi. In realtà, per innescare fenomeni intermodali occorre creare molteplici condizioni. I «corridoi plurimodali», gli «interporti» ed i «sistemi portuali», individuati dal piano generale dei trasporti, senza dubbio sono finalizzati alla creazione di tali condizioni in quanto offrono all'operatore più gradi di libertà nella scelta del modo; al tempo stesso, la ricerca di portare i vari modi di trasporto allo stesso livello qualitativo in ogni ambito del paese porta ad un nuovo assetto logistico della produzione. Solo se saremo capaci di rendere operativo un simile modello strutturale e organizzativo il nostro paese potrà passare da area di colonizzazione degli interessi degli altri *partners* comunitari, per quanto concerne il trasporto, ad area integrata in processi e nella strategia di sviluppo di una politica internazionale del trasporto delle merci.

È compito di questa legislatura, infatti, non solo costruire realmente le condizioni per una nuova offerta e per una nuova organizzazione, ma essenzialmente rinnovare sia l'assetto economico sia quello sociale. Il risanamento economico lo si otterrà facendo capire che l'autotrasporto è un'area con elevata professionalità; è un comparto che eroga servizi

complessi; è un comparto in cui, secondo la logica del mercato, ad alto profitto corrisponde alto rischio. Ma per far capire questo non sono sufficienti incentivi all'esodo e non sono sufficienti le possibili facilitazioni all'aggregazione; occorrono, invece, precise agevolazioni per progetti organici da cui si evinca chiaramente il ritorno di investimento dello Stato in ogni specifica azione incentivante ed anche che la rilevante mole di risorse destinata alla portualità, alla rete ferroviaria, alla interportualità trova in una nuova organizzazione del trasporto reali forme di redditività. È necessario, quindi, non uno Stato assistenzialista, ma uno Stato a sostegno della sana imprenditorialità; sono necessari non solo forme di agevolazione diffusa e frantumata, ma incentivi mirati a progetti che, privilegiando la nuova logistica produttiva, utilizzino realmente più modi di trasporto.

Circa gli eventuali impegni reali, vorrei ricordare che abbiamo allo stato quattro aree operative: in primo luogo, il comma 20 dell'articolo 13 della legge finanziaria 1988 destina nel prossimo triennio 75 miliardi per gli impianti fissi sedi di attività intermodali; in secondo luogo, presso la Commissione trasporti della Camera è in corso l'esame di un disegno di legge, di iniziativa parlamentare, avente per oggetto la realizzazione di infrastrutture intermodali per i trasporti; in terzo luogo, presso la Commissione trasporti del Senato è già avvenuta una indagine sul trasporto delle merci nel paese, indagine a cui il Ministero dei trasporti ha dato un rilevante contributo (sulla base di tale lavoro la Commissione intende attivare una rivisitazione della legge n. 298 del 1974); in quarto luogo, nella tabella C della legge finanziaria 75 miliardi sono previsti per contributi in conto interessi per la realizzazione di infrastrutture al servizio della rete autostradale. Ebbene, non possiamo perdere l'occasione per dare organicità e logica mirata in senso intermodale a simili aree operative. In particolare, per quanto concerne il primo punto, penso di emanare entro il corrente mese l'apposito decreto che fissa i criteri e le modalità per l'accesso a tali risorse. Come previsto dall'apposito comma, tali criteri dovranno essere coerenti con le scelte strategiche del piano generale dei

trasporti, e quindi attraverso tale decreto dovrà prendere corpo la rete interportuale definita dal piano.

Per quanto concerne il secondo punto, avevo già fatto presente alla Commissione trasporti della Camera che il disegno di legge di iniziativa parlamentare non può affrontare solo la tematica delle infrastrutture ma, se si vuole rendere realmente operativa l'intermodalità, è opportuno inserire apposite direttive che consentano l'incentivazione per gli operatori disposti a svolgere attività intermodali. Relativamente al terzo punto, è inutile ricordare in questa sede che la legge n. 298 del 1974 va rivista. Tale lavoro, da voi intrapreso in modo encomiabile, dovrebbe essere compiuto in un arco di tempo abbastanza breve perché la scadenza del 1992 toglierà allo Stato la possibilità di guardare quanto meno al proprio interno i capisaldi precisi sui processi intermodali.

Infine, il quarto tema forse può sembrare estraneo all'intermodalità; eppure il risanamento sociale, o meglio la creazione di condizioni che rendano vivibile uno stato di grave precarietà e difficoltà, costituisce un contributo sostanziale alla creazione di una nuova figura dell'autotrasportatore, dell'impresa e del trasporto. La realizzazione di aree di sosta, realmente funzionali, di aree cioè in cui tra i vari servizi sia garantito quello di un'informazione continua delle esigenze della domanda, renderà possibile senza dubbio la diminuzione del valore attuale del carico vuoto e al tempo stesso favorirà l'espandersi anche della cultura intermodale.

Signor Presidente, con questa esposizione - ovviamente rimanendo a disposizione della Commissione per eventuali specificazioni su quanto ho detto durante questa mia audizione - considero di aver espresso il punto di vista dell'Amministrazione dei trasporti e mi dichiaro fin d'ora disponibile ad accogliere tutte quelle indicazioni e critiche che questa Commissione intenderà formulare all'attività del mio Ministero.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Santuz per la sua esposizione.

I senatori che intendono porre quesiti al Ministro dei trasporti hanno facoltà di parlare.

LIBERTINI. Limitatamente alle questioni sollevate dal Ministro, prendo atto della dichiarazione che egli ritiene che suo compito sia quello di attuare il piano generale dei trasporti. È questa una dichiarazione positiva; poi giudicheremo i fatti, non gli intenti, perchè di buone intenzioni sono lastricate le vie dell'inferno. Voglio sottolineare però che per realizzare il piano generale dei trasporti è necessario che siano messe in atto alcune misure; la prima è che il CIPET entri in funzione. Vorrei dal Ministro un chiarimento che ci aiuti ad andare avanti. Mi pare che noi abbiamo due testi, uno del ministro Mannino, l'altro della Commissione e mi pare che abbiamo scelto come base il testo della Commissione. Vorrei conoscere l'opinione del Ministro su questo punto, vorrei sapere cioè se è d'accordo o se ci sono dei problemi.

PRESIDENTE. In una precedente audizione il Ministro dei trasporti ha già espresso il proprio punto di vista al riguardo dicendo che non poteva non associarsi al testo del Governo perchè faceva parte di quel Governo, però era pronto a ricevere tutti i suggerimenti e le proposte che potevano venirgli dalla Commissione.

LIBERTINI. Sono convinto che questo è un provvedimento che potremmo varare rapidamente e per il quale il nostro Gruppo è disposto ad attivare tutti gli strumenti regolamentari che servono a far sì che l'*iter* del disegno di legge sul CIPET possa concludersi prima della presentazione dei documenti finanziari per il prossimo anno. Temo gli impedimenti che sorgeranno alla Camera dalla seconda lettura della legge finanziaria. L'altra questione è quella di far partire tutti i progetti del piano generale dei trasporti. So che dalla Segreteria tecnica sono stati predisposti alcuni progetti, tra cui, ad esempio, quelli per i sistemi urbani. Il problema è farli partire rapidamente.

Detto questo, vorrei spendere qualche parola sulla questione dell'intermodalità perchè vi è in proposito una straordinaria confusione. C'è una spinta disordinata di centri di vario tipo per realizzare un centro intermodale, non si capisce bene di che livello, con quali funzioni o in rapporto a quali bacini di traffico. Ho già avuto modo di dire che c'è il rischio

che il centro intermodale assolva la funzione di una chiesa o di un monumento ai caduti; questo è pericoloso perchè può determinare una dispersione di risorse e una devastazione del territorio. La cosa di cui si avrebbe bisogno è un quadro razionale delle necessità. Erano stati individuati cinque centri, lasciando aperta la questione del centro di Rivalta, mentre la questione del centro di Napoli rappresentava un problema. Credo che un'esigenza fondamentale sia di avere un quadro programmatico che dica, sulla base dei bacini di traffico, quali sono le esigenze. A noi risulta che l'ente Ferrovie dello Stato ha realizzato uno studio su questo problema della localizzazione dei centri intermodali. Vorrei sapere se il Ministero ci fornirà un quadro in proposito e quando per farci comprendere fino in fondo che cosa sono i centri intermodali. Per parte nostra riteniamo che si debba soprattutto tenere presente che si tratta di imprese economiche, non di forme di assistenza e di beneficenza. Secondo noi i centri intermodali devono sorgere sulla base del rapporto costi-benefici e ciascun operatore, compreso quello pubblico, deve operare secondo tale logica. Le Ferrovie devono entrare in questo progetto soltanto se e nella misura in cui esso è conveniente.

Colgo l'occasione per dire che ci sono dei problemi di grandi aziende di trasporto che praticano l'intermodalità e per i più diversi motivi hanno delle difficoltà finanziarie. Noi comunisti siamo disponibili a discutere e risolvere questi problemi, ma chiamando le cose con il loro nome; non vogliamo finanziare le imprese surrettiziamente.

Questo è un procedimento scorretto; se ci sono dei problemi - siccome non si tratta dell'azienda degli artigiani e comunque anch'essa può richiedere dei provvedimenti - è chiaro che la collettività se ne deve far carico, però occorre distinguere perchè altrimenti si crea confusione. Il primo criterio, a nostro avviso, deve essere di carattere economico; sarei cauto anche con gli incentivi: devono essere molto finalizzati e non devono rappresentare delle forme di sussidio perchè non corrisponderebbero al carattere economico dei centri intermodali. Prima vogliamo conoscere il programma e poi i criteri per l'assetto dei centri intermodali, e il primo criterio che proponiamo è quello appena accennato.

Prima di concludere il mio intervento, vorrei fare qualche esempio concreto. Credo che non si pongano questioni per quanto concerne Verona. Parlo naturalmente dei centri di grande rilievo, anche se bisogna togliere il nome di Padova. Verona deve essere quadrante europeo e ciò implica molte cose: fare di Verona un quadrante europeo con il tratto Bologna-Verona su un solo binario ci sembra ridicolo. Fuori discussione è anche Bassano che ha una notevole importanza funzionale, ma non è fuori discussione l'assetto per Orbassano. Lei, signor Ministro, sa che ci sono molte questioni ancora aperte. Nessuno ci sospetterà di essere gli avvocati della FIAT, ma sarebbe strano un centro per Orbassano che escluda uno dei maggiori operatori nei trasporti.

Infine c'è il problema della Lombardia che ha delle ripercussioni anche in Emilia e in Liguria. Il piano generale dei trasporti parla di un centro di primo livello a Milano e di un possibile centro di primo livello a Rivalta; al riguardo occorre sciogliere alcuni nodi. Mi pare che il sistema delle autonomie lombarde - e mi sembra che siano presenti alcuni colleghi di quella regione - abbia compiuto una scelta. So che lunedì ci sarà anche un incontro pubblico promosso dalla Regione in cui verrà identificato nel sistema Lachiarella-Segrate il centro intermodale di primo livello indicato dal piano generale dei trasporti; è stata manifestata una volontà collettiva al riguardo. Non siamo contrari all'orientamento del sistema intermodale, ma se questa è la scelta occorre ricordare che Lachiarella-Segrate non è come Melzo che ha già delle strutture, anche se non si può fare di Melzo un centro per i *containers* e di Lachiarella un centro di collettame milanese. La scelta per Lachiarella-Segrate porrà dei problemi importanti perchè Milano ha degli scali che potrebbero essere chiusi liberando in tal modo la città. Una tale decisione è rilevante, anche perchè ha delle ripercussioni in Emilia; infatti se si compie una simile scelta di fondo, l'altro centro di primo livello è decisamente Bologna perchè Parma o Modena hanno un'importanza secondaria.

Inoltre il centro di Rivalta deve essere deciso in funzione a quanto si farà per i porti

liguri; si tratta solo di capire se lo consideriamo ad un altro livello oppure no. La sua sorte deve essere decisa in funzione a ciò che si farà a Lachiarella-Segrate e nei porti liguri per un eventuale servizio di navetta ferroviaria o per un trasporto tutto su gomma: in base a ciò si verificherà se il centro di Rivalta deve avere una funzione ridotta. Se, viceversa, si avrà una ricomposizione dei treni merci, Rivalta assumerà un ruolo notevole. Rispetto a tale questione abbiamo un'opzione principale, in quanto siamo d'accordo con il sistema delle autonomie lombarde, però chiediamo che il Ministero si occupi di tale aspetto. Aggiungo ancora che un'analisi che abbiamo fatto - e che credo sia in possesso del Ministro - prova che i centri dell'Alta Italia vedono partire *containers* per i porti del Nord Europa; si tratta di una tendenza economica, di flussi di traffico che hanno origine in Lombardia e che si avviano in Europa per ragioni di convenienza.

Non voglio che il Ministro mi risponda adesso, anche se naturalmente intendo richiamare la sua attenzione al riguardo. So che le Ferrovie stanno studiando un sistema di incentivazione per ribaltare questa tendenza e per aiutare i porti dell'Alto Tirreno, ma vorremmo avere ulteriori informazioni.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Mi pare che il porto di Trieste abbia già attivato una convenzione con l'ente Ferrovie e quindi potremmo studiare meglio il sistema.

LOTTI. Non ho ascoltato la prima parte della relazione del ministro Santuz e le relative risposte e quindi non vorrei porre una domanda che magari ha già avuto risposta. Tuttavia, trattandosi di un'indagine sul trasporto merci, è inevitabile parlare anche del trasporto per ferrovia e delle prospettive del settore.

Vorrei sapere che cosa si sta facendo oggi per far sì che una delle scelte del piano generale dei trasporti (che non metto in discussione e che condivido), ossia il trasferimento di quote di traffico dalla strada alla ferrovia, trovi una sua compiuta attuazione. La domanda parte da una serie di considerazioni che risparmio perchè sono note, ma che destano in noi preoccupazione: mi riferisco al taglio degli investimenti, allo stato di caos in

cui oggi versa l'Ente dal punto di vista strategico e soprattutto alla non attribuzione di certezza alle imprese che operano nel settore. Non vi è dubbio che un aumento delle quote di traffico per ferrovia non può che passare attraverso un potenziamento infrastrutturale, ma anche del materiale rotabile. Quando dico potenziamento intendo riferirmi sia all'aspetto quantitativo che a quello qualitativo (nel caso specifico al trasporto combinato strada-ferrovia). Con l'esaurirsi del piano di innovazione tecnologica previsto dalla finanziaria del 1986 siamo in presenza di una caduta della domanda da parte dell'Ente e di un'assenza di prospettive per le imprese che, non potendo contare su dati certi e su un flusso di finanziamenti continuato nel tempo, non sono nemmeno in grado di programmare le proprie azioni di innovazione tecnologica, di rilancio del settore e di investimento. Parlare del futuro del trasporto merci nel nostro Paese significa, come il Ministro ci ha ricordato, parlare soprattutto di intermodalità; all'interno di tale intermodalità le Ferrovie devono giocare un ruolo decisivo anche attraverso le innovazioni tecnologiche.

Vorrei sapere che cosa sta facendo il Ministro dei trasporti, anche di intesa con le altre amministrazioni, per attrezzare al meglio le ferrovie italiane per la sfida del trasporto che va giocata su più piani. Credo che il ruolo delle Ferrovie non sia certo secondario, almeno rispetto alla volontà che all'unanimità il Parlamento ha compiutamente espresso.

Gradirei avere una risposta in ordine agli orientamenti programmatici, in ordine alle risorse finanziarie che si vogliono destinare a questo settore già con la finanziaria del 1989 e soprattutto una risposta in ordine agli orientamenti di programmazione a medio termine delle Ferrovie e del suo Ministero.

SENESI. Vorrei rivolgerle una domanda, signor Ministro, sulla sicurezza stradale, argomento al quale lei ha già fatto cenno nella sua relazione.

L'estate scorsa, avendo noi fatto un'interpellanza a seguito dell'elevato numero di morti sulla strada, abbiamo ricevuto una risposta da parte del Ministero dell'interno che dava assicurazione circa l'introduzione di un piano

di intervento. Domenica si è nuovamente verificata sulle strade una strage e vorrei domandarle - poichè lei ha accennato ai rischi della strada - se il piano del Ministro dell'interno, annunciato l'anno scorso - come ho detto - in risposta ad una nostra interpellanza, da novembre ad oggi sia andato avanti e in che misura è stato concertato con i Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.

Siamo fortemente preoccupati, ripresentandoci la scadenza estiva, di dover assistere, in assenza di un preciso piano, ad una sorta di guerra non dichiarata. Vorremmo capire come si sta muovendo il Governo per provvedere alla sicurezza stradale, tema che è ormai diventato molto pesante.

LIBERTINI. Vorrei rivolgere una domanda specifica al Ministro, che potrebbe apparire estranea alla materia che stiamo trattando.

Stiamo discutendo all'8^a Commissione un disegno di legge sui parcheggi, ed è materia che riguarda il Ministro per i problemi delle aree urbane, il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro dei trasporti.

Vorrei conoscere la personale opinione del Ministro dei trasporti su tale provvedimento.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Per quanto concerne la domanda del senatore Libertini, devo dire che stiamo collaborando con il ministro Tognoli e avrei piacere che la Commissione ascoltasse anche il suo parere sull'argomento; il piano riguardante i parcheggi è stato elaborato da entrambi in stretta concordanza.

Per quanto riguarda le domande postemi dal senatore Lotti, vorrei ricordare che l'ente Ferrovie dello Stato sta predisponendo, come egli certamente saprà, un piano di risanamento finalizzato anche alle nuove esigenze di servizio cui l'Ente dovrà far fronte in rapporto ad un aumento del trasporto merci ed anche alla plurimodalità dei trasporti interni.

Sia ufficiosamente che ufficialmente c'è stato comunicato che la Svizzera e l'Austria procederanno ad una accentuazione del trasporto merci su ferrovia, anche di automezzi pesanti, che saranno scaricati al Brennero sulla strada, ed è opportuno adeguarci a questa nuova prospettiva.

LOTTI. Prendo atto del suo impegno.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda il problema sollevato dalla senatrice Senesi, vorrei sottolineare che il mio ufficio è in contatto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dei lavori pubblici; a quest'ultimo, secondo me, spetta il compito più gravoso.

Ho sollecitato il ministro Ferri a valutare se la velocità, i carichi regionali, le fasce orarie siano compatibili con le alte punte di traffico specialmente del mese di agosto. Abbiamo elementi sufficienti per pensare che il traffico aereo, stradale e autostradale, come indicano i dati riguardanti i flussi turistici, sarà particolarmente intenso anche quest'anno. Le organizzazioni sindacali stanno lavorando con noi per attrezzare meglio il traffico aereo e ferroviario. Non dovrebbero sorgere problemi in questi due settori: mi impegno nel prossimo Consiglio dei Ministri a porre globalmente la questione del trasporto, con particolare riferimento a quello stradale ed autostradale.

SENESI. Il piano è da approntare completamente? Vorrei avere delucidazioni più precise al riguardo. Il presidente Bernardi dovrà informare il Parlamento su come il Governo intende intervenire in questo settore.

PRESIDENTE. Vorrei ringraziare i colleghi che sono intervenuti e fornire un suggerimento al Ministro a nome della Commissione.

Con il ministro Prandini si parlava di incentivi al cabotaggio; in attesa dell'approvazione del provvedimento sul CIPET (che, nella migliore delle ipotesi, avverrà solo fra diversi mesi, poichè ci sarà la finanziaria ed una serie di ostacoli e forse anche una delega al Governo per istituire il CIPET stesso), forse è il caso di attuare, sul piano pratico, un concerto di tutti i Ministri interessati al sistema dei trasporti, passeggeri e merci (sistema sul quale l'ente Ferrovie dello Stato è in ritardo anche se abbiamo notato qualche incremento), tale da favorire la plurimodalità del trasporto. Per poter riequilibrare il trasporto merci è necessario sviluppare il cabotaggio marittimo che è legato, però, alle strutture retrostanti il porto.

Esistono modalità volte ad alleggerire il trasporto su strada, favorendo il cabotaggio

marittimo e la ferrovia, che sono di stretta competenza regionale. Il senatore Libertini accennava al problema del CIPET e vorrei ricordare come alcune amministrazioni comunali intendono seguire la linea del coordinamento, per esempio nel Lazio. Esiste una situazione talmente atomizzata ancora adesso per cui il trasporto merci non esce dimensionato rispetto ad altre modalità. In seguito, quando le Regioni saranno anch'esse in grado di organizzare un coordinamento efficiente, la situazione si deteriorerà ancora, favorendo maggiormente confuse iniziative locali.

In alcuni settori il Ministero dei trasporti ha competenza istituzionale. Sta per essere emanata la direttiva sulla preparazione professionale dell'autotrasportatore, lavoro che sarà reso più difficile attraverso prove molto impegnative. Non vorrei che questo stato di cose continuasse ad alimentare un abusivismo che poi alla fine saremo costretti a sanare, intasando ulteriormente l'albo dei trasportatori.

Un altro aspetto importante - e in questo sono d'accordo con il relatore - è l'associazionismo. Siamo tutti convinti che non è il padroncino a poter competere con le imprese europee. Quando leggo che il trasportatore olandese fa il 6 per cento dei viaggi a vuoto, contro il 39 per cento del padroncino italiano, mi rendo conto che non c'è alcuna possibilità di competizione. Dalla prossima finanziaria dovremo cogliere tutte le occasioni possibili per investire anche in questa direzione per favorire ed incentivare l'associazionismo e favorire la competitività e la professionalità delle piccole imprese di trasporto di fronte alla scadenza del 1992.

Nel concludere questa serie di audizioni, vorrei invitare il Ministro dei trasporti ad anticipare di fatto con i suoi colleghi di Governo un concerto più stretto per una politica coordinata del trasporto che favorisca la multimodalità nel trasporto merci, eliminando tutti gli altri modi oggi superati.

Con l'audizione testè conclusa, è esaurita la fase conoscitiva dell'indagine.

I lavori terminano alle ore 16,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale
e dei resoconti stenografici*

DOTT. ETTORE LAURENZANO