

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 28° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI VENERDÌ 27 GENNAIO 1989

**Presidenza del Presidente BERNARDI  
indi del Vice Presidente MARIOTTI**

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime» (1452), approvato dalla Camera dei deputati  
(Discussione e rinvio)

##### PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) .....	Pag. 2
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.) ..	7, 8, 16 e passim
GALLO (DC) .....	24
GHINAMI, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	27, 28
LIBERTINI (PCI) .....	2, 7, 8 e passim
PATRIARCA (DC) .....	7, 10, 20 e passim
PINNA (PCI) .....	20, 21, 22 e passim
REZZONICO (DC), relatore alla Commissione ..	2, 20, 27
VISCONTI (PCI) .....	21

*I lavori hanno inizio alle ore 15,15.*

### **Presidenza del Presidente BERNARDI**

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime» (1452)**, approvato dalla Camera dei deputati.  
(Discussione e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime», già approvato dalla Camera dei deputati.

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge è stato già esaminato, in sede referente, dalla nostra Commissione, che, successivamente, ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante.

La richiesta è stata accolta e quindi riprendiamo il dibattito nella nuova sede.

Prego il relatore alla Commissione di riassumere i termini del dibattito.

**REZZONICO, relatore alla Commissione.** Mi rifaccio alla relazione svolta nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**LIBERTINI.** Signor Presidente, per la lealtà e i rapporti di cortesia che ci sono fra noi, premetto che non sarò breve. Voglio intervenire per sottolineare con molta forza il fatto che il nostro Gruppo ha un'opposizione di fondo all'ispirazione di questo provvedimento. Non ne criticiamo questo o quell'aspetto, ma l'impostazione generale e alcuni aspetti fondamentali che secondo noi sono controproducenti per la finanza dello Stato, sono dei veri e propri marchiani errori. Ma la critica su tali aspetti la metto al secondo posto; la prima critica è quella relativa all'ispirazione fondamentale. Questo ragionamento è suffragato dalle audizioni informali che la nostra Commissione correttamente - ne do atto al Presidente - ha voluto tenere, nel corso delle quali abbiamo potuto constatare che le regioni, i comuni, le province, le grandi associazioni dei trasporti e anche l'ANFIA - che pure si potrebbe pensare curi gli interessi dell'industria automobilistica - hanno espresso un dissenso radicale sia sul provvedimento che sul decreto. Tale loro opposizione radicale nasce dallo stesso ragionamento che noi comunisti facciamo, e cioè che questo provvedimento stravolge in una direzione perdente la logica di una politica dei trasporti come in questi ultimi

dieci anni faticosamente, con Governi diversi, con convergenze tra maggioranza e opposizione, è stata portata avanti nel nostro paese e nel Parlamento, dando luogo ad una serie di atti, come il Piano generale dei trasporti e la stessa legge n. 151 del 1981. Il provvedimento in discussione va nella direzione opposta, tanto che non si capisce che rapporto vi sia tra quelle forze politiche che hanno sostenuto nel Parlamento e fuori questa nuova politica dei trasporti e l'atteggiamento di queste stesse forze politiche che oggi ci chiedono di approvare un provvedimento che è contro tutto quello che è stato detto in questi anni.

Voglio esplicitare questa posizione in rapporto a tre punti del provvedimento.

### **Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI**

(Segue LIBERTINI). Il quarto punto, quello che riguarda il mare, si presta viceversa a considerazioni diverse. In questo caso non direi che nel testo che abbiamo dinanzi ci sia uno stravolgimento; ci sono cose che noi condividiamo, ma è un altro discorso. Invece sui primi tre punti, soprattutto sul primo, c'è questo stravolgimento.

Il primo punto riguarda il trasporto urbano. Qual è la logica nella quale faticosamente i tre maggiori partiti hanno cominciato a muoversi in questi anni, trovando piattaforme unitarie che si riflettono nell'atteggiamento attuale delle regioni, delle province e dei comuni?

Nell'idea che il trasporto urbano attuale debba essere radicalmente trasformato nelle città e nelle aree urbane si rispecchia il fatto che l'attuale sistema di trasporti, della mobilità nel senso più completo, presenta le seguenti caratteristiche negative.

Innanzitutto, vi è uno schiacciante dominio della motorizzazione privata, che rende invivibili le aree urbane, che non ha riscontro in alcun paese della CEE e che ha creato addirittura situazioni di emergenza, come quella dell'inquinamento a Milano o quella legata alla discussione delle targhe alterne qui a Roma. Ciò prova che siamo in una situazione di totale emergenza. Peraltro la scelta della motorizzazione privata impone una serie di costi insopportabili.

La seconda condizione è riflesso della prima: mi riferisco al degrado del trasporto pubblico. In Italia siamo privi delle grandi infrastrutture. Solo Parigi ha più chilometri di metropolitana dell'intero nostro paese. Anche per quanto riguarda i mezzi tradizionali, abbiamo parchi insufficienti di veicoli e di scarsa qualità sotto tutti i punti di vista.

Il terzo aspetto è quello dei *deficit* macroscopici. Essendo il trasporto pubblico emarginato nelle grandi città a favore della motorizzazione privata (ma questo fenomeno è visibile, seppure in misura ridotta, nelle altre città), lo Stato sopporta un costo enorme. Devo però far rilevare che il rapporto tra costi e ricavi non è solo da noi deficitario: questa è la norma in tutto il mondo, dato che il servizio sociale per sua natura non può seguire gli stessi criteri economici di

altre situazioni. Da noi tuttavia i coefficienti sono assolutamente divaricati. Si passa da Amburgo (prendo un modello positivo), dove la percentuale di introiti ed erogazioni dello Stato è di 70 e 30, a Parigi, dove gli introiti coprono il 43 per cento dei costi, fino al caso di Roma, dove siamo al 20 per cento (questo significa che per l'80 per cento provvede lo Stato), fino a Napoli, dove gli introiti sono addirittura inesistenti.

Quindi, le anomalie del modello che abbiamo davanti sono - ripeto - il dominio della motorizzazione privata, con le sue conseguenze, l'arretratezza tecnologica e qualitativa del trasporto pubblico e l'enorme *deficit* dello Stato.

La logica che ha ispirato le forze riformatrici, in qualunque partito collocate, ha teso a rovesciare questo modello ed ha permesso di raggiungere tappe significative come la legge n. 151 del 1981, approvata all'unanimità. I principi sanciti nel piano generale dei trasporti vanno proprio in una direzione opposta. Occorre allora contenere la motorizzazione privata e realizzare un massiccio rilancio del trasporto pubblico, adeguandolo ai modelli europei di metropolitane leggere, tranvie, sistemi di parcheggio collegati, eccetera. È necessario ricondurre la motorizzazione privata ad essere uno dei sistemi di trasporti, non l'unico ed esclusivo.

Si deve anche puntare ad un riequilibrio tra costi e ricavi, ma avendo presente l'obiettivo dello sviluppo. Chiunque conosca un po' il sistema dei trasporti sa benissimo che le diseconomie che impongono i *deficit* in questo settore sono in parte interne alle aziende (per il personale eccedente o la scarsa produttività) ma molte volte dipendono dall'esterno. In una città dove i mezzi pubblici procedono a quattro chilometri orari, è chiaro che i costi salgono alle stelle. Quindi il problema non è solo quello di indurre le aziende ad accrescere le produttività o a coprire gli organici in modo adeguato al servizio; il problema riguarda anche la razionalizzazione del territorio che consenta al trasporto pubblico di abbattere le diseconomie esterne.

Detto questo, il disegno delle forze riformatrici dei vari schieramenti, che si è tradotto nella legge n. 151 del 1981 che ho prima citato, era ispirato a principi di questo tipo. Dico subito che non si tratta di una buona legge perchè ha tradotto questi principi in norme spesso confuse ed inadeguate; tuttavia la sua ispirazione è chiara e positiva. Questa legge, oltre che dai suoi limiti, è stata messa in crisi dalle continue inadempienze dei Governi che si sono succeduti i quali, anno per anno, hanno «sbrindellato» la stessa, nonchè dalle inadempienze generalizzate delle regioni che, eccettuati pochi casi, non hanno fatto la propria parte secondo quella normativa.

Ora è sorto il problema di una riforma di quella legge e questa Commissione deve esaminare due disegni di legge, uno della maggioranza e uno nostro, per spostare più avanti i traguardi della legge n. 151. In tal modo oggi dovremmo approvare un provvedimento che taglia i fondi e poi, tra un mese, discutere il rilancio del settore. Questa è una contraddizione enorme, macroscopica!

Quando il ministro Santuz dice di ingoiare questo provvedimento perchè poi vedremo come ripianare i *deficit* che esso produrrà, promettendo nel frattempo di riprendere al più presto il discorso della

riforma, egli fa una mediazione politica ma entra anche in totale contraddizione con la logica. Il criterio di fondo della legge n. 151 è molto limpido: lo Stato ha istituito due fondi a tutto vantaggio delle autonomie locali e dello Stato stesso. Alle aziende egli dice: «Vi metto in una condizione di vantaggio e di superiorità e voi disporrete di un fondo a ripiano ogni anno per non elemosinare ad ogni esercizio anticipi per il disavanzo; inoltre aggancio questo fondo all'inflazione per maggiorarlo». Egli mette in moto un meccanismo in quanto il disavanzo deve diminuire in rapporto alla crescita di produttività e alla razionalizzazione, non in base ad altro. Per far crescere la produttività non è necessario solo programmare il *deficit*, ma fare anche degli investimenti per procedere all'innovazione dei mezzi e dei sistemi in modo da creare le condizioni per il risanamento anche finanziario del trasporto pubblico.

La legge n. 151 fa inoltre obbligo alle regioni e alle autonomie locali di determinare i piani di traffico e i piani regionali di trasporto. Questo provvedimento aveva molti difetti, su cui non mi intrattengo, ma è stato annullato di fatto dall'inadempienza del Governo e delle regioni.

Il Governo, una volta varata la legge, ha cominciato subito a contestarla, intanto non volendo riconoscere ogni anno il disavanzo che era programmato e poi operando tagli con la motivazione del bilancio deficitario. Se si abbandona la logica della programmazione, sicuramente si spende di più.

Il Governo ha tagliato continuamente il fondo investimenti: quando si pensa che la legge fu discussa nel 1979, con una previsione di spesa in quattro anni di 2.000 miliardi di investimenti (quindi 500 miliardi l'anno nel 1979, che sono rimasti tali quando la legge è stata poi approvata nel 1981; successivamente, questo anno, siamo scesi a 400 miliardi e lo scorso anno la legge finanziaria ne prevedeva 300 che poi il Parlamento ha portato ad un livello di 400), facendo il calcolo in valori monetari si vedrà che il fondo investimenti si è venuto sempre più assottigliando.

Questo anche perchè il Governo ha tagliato un altro importante strumento - e quest'anno lo taglia definitivamente - che integrava il fondo, strumento costituito dai famosi finanziamenti per i progetti mirati delle tredici grandi aree urbane, che oggi sono totalmente defianziati.

Quindi questa legge si è da un lato trovata senza una politica di ripiani, giacchè essa non era più quella del programma, dall'altro con una politica degli investimenti totalmente azzerata. Le regioni non hanno adempiuto generalmente al loro dovere: poche hanno piani di bacino, sono pochissimi i progetti di razionalizzazione. Ecco perchè la legge n. 151, buona nell'ispirazione, si è fermata ed in realtà ha vinto la motorizzazione privata.

È questo un problema che non invento io, che non inventano i comunisti, perchè è un problema che tutte le forze politiche evidenziano ed in tal senso vi sono due proposte di legge, delle quali una reca la nostra firma. Alla Sala della Lupa si tenne qualche mese fa un convegno al quale parteciparono tutti i Ministri interessati, da Santuz a Tognoli, ed anche i Presidenti delle Commissioni e numerosissimi rappresentanti del Parlamento, in cui si annunciò che era necessario riprendere quella logica con forza, con una nuova legge, che avrebbe potuto comprendere il fondo per il metrò, il sistema dei parcheggi e così via.

Quando il ministro Tognoli venne in questa sede a sostenere l'approvazione della legge per i parcheggi, che noi abbiamo modificato, adattato e migliorato, ricorderete che tale provvedimento fu cambiato dalla nostra Commissione in direzione di un nuovo sistema della mobilità. In quella occasione il ministro Tognoli ci disse che quella legge era soltanto un aspetto che avrebbe dovuto poi integrarsi nella logica della nuova legge n. 151. Questa era la linea ispiratrice, questa era la tendenza verso la quale andavamo.

Di colpo viene fuori questo progetto di legge, poi il decreto che, come ho già detto, ingenera il sospetto di essere stato scritto da un ragioniere del Tesoro il quale misconosca non soltanto la politica dei trasporti, ma tutti i termini di un confronto politico e parlamentare. Ho detto questo anche al ministro del tesoro Amato: non si capisce quale mente abbia potuto partorire un simile progetto. Infatti la logica di questo disegno di legge va in tutt'altro senso da quello che intendevamo. Si dice: gli investimenti sono ridotti da 800 a 400 miliardi; poichè contemporaneamente sono defianziati i progetti mirati per le grandi aree urbane ed i fondi per il metrò sono stati ridotti per finanziare i parcheggi, la decisione politica, si dice, deve essere quella di abbandonare la strada del potenziamento del trasporto pubblico.

Ci è stato spiegato dagli stessi costruttori in questa sede che su tale base l'industria entrerà tra qualche mese in una crisi verticale. L'ANFIA ci ha spiegato che essi non temono per l'automobile, anche se vi fosse una politica di espansione del trasporto pubblico, ma hanno grandi problemi per l'industria dell'autobus, che tra l'altro senza questa base interna non potrà neppure avere la dimensione per esportare. Quindi ci è stata rappresentata una situazione assai critica e drammatica.

Questo disegno di legge, insieme agli altri provvedimenti connessi, taglia verticalmente gli investimenti, e ciò vuol dire che manca una politica di espansione del trasporto pubblico. Se oggi davvero volessimo dare una risposta alla domanda di trasporto pubblico che sorge nelle grandi aree metropolitane, avremmo bisogno almeno di 2.000 miliardi l'anno di investimenti, prescindendo naturalmente dalle capacità di spesa.

La dimensione che abbiamo, cioè quella di 400 miliardi, prevede qualcosa per i metrò, niente per gli interventi mirati e non consente il rinnovo del parco. Ricordiamoci che a Roma ci sono 100.000 passeggeri in meno al giorno e questo perchè il parco autobus non è più quello di qualche anno fa. Altro che metrò, altro che nuovi sistemi di trasporto! Torniamo indietro verso una politica che privilegia l'automobile privata come unico mezzo di trasporto.

Questa è la prima incongruenza. La seconda è che anzichè dare un fondo al ripiano programmato, maggiorato del tasso di inflazione, come era previsto nella legge n. 151, compiendo magari un processo di razionalizzazione dei sistemi dei contributi, dal momento che quello previsto dalla legge n. 151 è sbagliato e non incentiva la produttività, ci si limita a togliere il 10 per cento per quest'anno, tra l'altro *ex abrupto*. Gli assessori ci hanno spiegato che tutto ciò aprirà una serie di problemi incontrollabili, anche perchè un'azienda per ridurre del 10 per cento le spese di esercizio avrebbe bisogno di saperlo un anno prima. Infatti anche se si vuole smobilizzare il trasporto pubblico una tale riduzione

implica misure straordinarie. In realtà, poi, essa non è del 10 per cento, ma del 15 per cento, poichè non è riconosciuto l'incremento del tasso di inflazione, il che - ci è stato detto da tutti - darà luogo a problemi di gestione del trasporto pubblico, di impossibilità di andare avanti in questa direzione.

Si parla di compenso con le tariffe. Ci è stato detto che questo significherebbe avere un trasporto pubblico assai scadente a 1.000-1.300 lire. Noi non siamo tra coloro che si scandalizzano delle tariffe, perchè oggi nei trasporti, se il servizio è valido, l'utente paga la tariffa. Tuttavia, con questo sistema dei trasporti portare il prezzo del biglietto a determinati livelli vuol dire - come ci hanno detto gli assessori di ogni colore - mandare indietro una fetta di utenza; a Milano sono state fatte addirittura sperimentazioni in tal senso.

PRESIDENTE. Non mi farei forte dell'autorità degli assessori ai trasporti.

LIBERTINI. Conoscono però la materia assai meglio di quello oscuro ragioniere del Tesoro.

PRESIDENTE. Lasciano che le situazioni marciscano e poi vogliono che lo Stato corra ai ripari.

LIBERTINI. Non farei, però, di ogni erba un fascio, perchè ci sono assessori che hanno anche lavorato bene e che ci hanno spiegato il problema. E sono proprio coloro che hanno lavorato meglio, che hanno fatto le cose più interessanti, che affermano che un simile aumento di tariffe costituirebbe un ostacolo al faticoso processo che stanno portando avanti per privilegiare il mezzo pubblico, con il risultato, oltretutto, che il bilancio non si ridurrebbe, perchè se l'aumento delle tariffe porta ad una flessione dell'utenza l'effetto è quello contrario.

Nel disegno di legge, poi, è scritta un'altra vera e propria bestialità e cioè che di questo passo entro dieci anni le aziende di trasporto pubblico andranno in pareggio. Tutti gli interlocutori ci hanno detto che non esiste città al mondo dove vi sia il pareggio. Contenere il disavanzo è certo ragionevole ed è l'obiettivo che dobbiamo proporci, ma si tratta pur sempre di un coefficiente. Infatti l'idea che il trasporto pubblico sia in pareggio vuol dire che esso viene privato di ogni carattere sociale, pubblico; questo è il senso della richiesta di pareggio, che è proprio il contrario di tutto quanto abbiamo scritto nel piano generale dei trasporti.

PATRIARCA. La prospettiva dei 10 anni toglie, in fondo, ogni drammaticità.

LIBERTINI. La drammaticità, collega Patriarca, la dà il fatto che quest'anno si toglie il 15 per cento!

PATRIARCA. Un obiettivo di risanamento ce lo dobbiamo pure porre.

LIBERTINI. Sono d'accordo con lei sul fatto che non sia affatto drammatico che si dica che in 10 anni si andrà in pareggio. Questo non l'ho presentato come un aspetto di drammaticità, ma di bestialità, poichè in tutto il mondo si metteranno a ridere quando sapranno che l'Italia pensa di avere il bilancio in pareggio anzichè pensare ad avere un contenimento del disavanzo.

Che un paese come il nostro, che ha coefficienti di introiti tariffari tra i più bassi, dica a paesi che li hanno ben più elevati che conseguirà il pareggio è un fatto che suscita ilarità.

Non sarà così. Tra sei mesi lo Stato farà la legge a ripiano e alla fine darà di più, ma dopo, male e facendo degli sprechi. Quindi non è drammatico, è solo stupido.

Drammatico è questo taglio che comincia ad attuare una linea che va in una direzione completamente sbagliata. Come spiegavo prima, il risanamento deve essere seguito non solo aumentando le entrate, ma, soprattutto, riducendo i costi. La riduzione dei costi unitari si può ottenere con un parco di mezzi pubblici adeguato che consenta di eliminare dalla circolazione molti autoveicoli privati, rendendo così più fluido il traffico sulle strade; anche una razionalizzazione delle imprese è necessaria per aumentare la velocità di trasporto per il settore commerciale. Ecco quale via bisogna seguire per ridurre il disavanzo, non quella dei tagli brutali che non apre alcuna prospettiva. Ed è questo il problema che ci troviamo di fronte questa sera.

PRESIDENTE. La legge n. 18 ha ripianato tutti i *deficit* fino al 1986, ma il rapporto tariffe-costi a livello regionale non è migliorato; ora se si continua a risanare si continuerà anche a spendere «allegrementemente».

LIBERTINI. Signor Presidente, ho appena finito di dire, appunto, che la legge n. 18 costituisce la prova dell'errore, perchè se si continua su questa linea, si gettano le basi per una nuova legge sul risanamento dei *deficit*. Perciò la via giusta è quella di creare dei meccanismi che incentivino seriamente una politica di risanamento.

PRESIDENTE. I meccanismi esistono, solo che non vengono applicati.

LIBERTINI. No, i meccanismi in realtà non esistono. Desidero ricordarle, signor Presidente, che sono stato amministratore locale e mi sono occupato di politica dei trasporti, per cui questi problemi li conosco bene. Se si vuole risanare il *deficit* sono necessarie alcune condizioni, la più importante delle quali è quella di creare dei fondi di investimento che consentano di offrire un trasporto pubblico competitivo. Una volta che esiste questa condizione si avrà un trasferimento della domanda. Basta vedere l'esempio della metropolitana di Roma che da quando è stata ultimata è sempre molto affollata, la mattina si fa fatica ad entrare nelle carrozze per quanto sono piene. La gente ha capito che prendendo la metropolitana riesce a raggiungere il luogo di destinazione con una spesa minima e in breve tempo, senza rimanere intrappolati nel traffico congestionato della città. Ma se un amministratore locale non è in grado di fare questi investimenti per mancanza di finanziamenti è paralizzato, non può fare niente per migliorare la situazione del

trasporto. Quindi, il primo punto è quello di dare una alternativa valida al mezzo privato, perchè gli italiani non sono stupidi, hanno finito di giocare con l'automobile già da vent'anni; oggi il mezzo privato viene considerato semplicemente un mezzo di trasporto alcune volte insostituibile ed altre volte inutile o addirittura dannoso. La gente però deve poter scegliere, è questo l'elemento di base.

Secondo punto. Ad un amministratore locale bisogna dare un sistema di ripiano del disavanzo - perchè il disavanzo c'è sempre, è fisiologico - che sia programmato in anticipo e che incentivi chi produce di più e meglio. Noi abbiamo contestato il criterio della spesa storica, perchè fondamentalmente lo consideriamo sbagliato. È naturale che vi sia un certo ammortamento, ma se ad una città come Bolzano, che ha un indice tariffario fra i più elevati, vengono dati minori finanziamenti perchè lì le cose vanno bene, mentre si continua a darne in abbondanza a Roma o a Napoli dove la situazione è sempre grave, è chiaro che viene incentivata la politica del disavanzo. Invece, si devono creare dei meccanismi in base ai quali, per esempio, entro tre-quattro anni (non certo dall'oggi al domani) città come Roma o Napoli devono prendere le misure necessarie per rendere più scorrevole il traffico e parallelamente - questa è la logica della legge n. 151 - devono riequilibrare i *deficit*. È questa la politica che un assessore deve essere in grado di fare. Con questo non voglio difendere gli assessori, perchè fra essi vi sono quelli capaci e quelli meno capaci, però occorre seguire una politica degli investimenti che non premi gli assessori incapaci e punisca i più bravi, perchè è questo ciò che avviene oggi. Per cui l'assessore che spende senza criterio e senza fare qualcosa di positivo per il trasporto pubblico, nel momento in cui deve ripianare il *deficit* si rivolge allo Stato e «Pantalone» paga. Il vero problema è quello di trovare un meccanismo legislativo efficace, in grado di aiutare le amministrazioni che vogliono fare una valida e moderna politica dei trasporti.

Per fare una battuta di spirito si potrebbe dire che questo testo è stato preparato da una persona poco sana di mente che lo ha portato al Ministero del tesoro, dove è stato firmato senza neanche essere letto. Noi però ci siamo accorti che in questo provvedimento qualcosa non andava e se ne è accorto anche qualche rappresentante della maggioranza. Se questo provvedimento non è stato scritto da un «pazzo», ma è stato fatto in questo modo volutamente, allora significa che si è voluta seguire una logica che potrebbe essere quella di aiutare la FIAT a vendere un numero più elevato di automobili, perchè è chiaro che se alla gente non vengono offerti i mezzi pubblici di trasporto questa sarà costretta ad usare il mezzo privato e, di conseguenza, a comprare più automobili.

Vorrei avanzare anche un'altra ipotesi che non so se sia il caso di mettere a verbale. Forse il ministro Amato pur indossando la maglia con i colori di questo Governo, gioca a favore di un'altra squadra. Non può essere diversamente dato che il comportamento del Ministro del tesoro non giova alla stabilità del Governo De Mita nè tanto meno alla sua credibilità nei confronti del paese e dell'opinione pubblica in generale. Vorrei capire quale logica ha spinto una persona intelligente come il ministro Amato a firmare questo disegno di legge sui trasporti, secondo

il quale entro i prossimi dieci anni si riuscirà ad arrivare ad un pareggio del bilancio nel settore del trasporto pubblico. Come si fa a dire una cosa di questo genere? Non è serio! Comunque, qualunque sia l'ipotesi ci troviamo di fronte a pura follia. La spinta verso un cambiamento è venuta da tutti nel paese ed ha causato echi profondi in tutti i Gruppi parlamentari, perchè i senatori che si occupano di questa materia hanno capito che la legge va cambiata o perlomeno ammorbidita, ma molti hanno urtato contro il cieco vincolo della maggioranza.

Accettando per ipotesi il discorso del ministro Santuz che vuole considerare questo un anno di transizione - visti i problemi di incompatibilità finanziaria presenti in questo momento - per intraprendere il prossimo anno la strada della riforma, che almeno si eliminino le incongruenze del provvedimento per renderlo più accettabile! In termini finanziari la differenza di una eventuale ammortizzazione è risibile, perchè trovare 400-500 miliardi in più per i problemi del trasporto nelle città, su una spesa pubblica allargata di 480.000 miliardi, non dovrebbe essere un'impresa impossibile. Su questo problema del trasporto si discute tanto, tutti ci riempiamo la bocca di soluzioni da prendere, si fanno convegni e megaconvegni, poi non si riesce a trovare un finanziamento di 400 miliardi fra le pieghe del bilancio! Ma questo è assurdo. A parte il fatto che dobbiamo metterci d'accordo: come facciamo ad approvare un disegno di legge come quello sui parcheggi - del quale do atto alla Commissione per il lavoro sostenuto ed anche alla mia parte politica per il cospicuo apporto dato - per il quale vengono previsti 700 miliardi nel quadro di un piano di intermodalità col sistema pubblico, quando non riusciamo a trovare 400 miliardi per il sistema pubblico stesso? Siamo ad una follia; non c'è logica oppure ce n'è una perversa e questo spiega l'accanimento con cui combattiamo questo provvedimento.

PATRIARCA. In altre parole, lo combattete per darci una mano.

LIBERTINI. Lo combattiamo per sventare qualsiasi manovra vi sia dietro.

Ho cercato di trovare una spiegazione perchè penso che nella vita degli uomini esista una qualche razionalità: ci si può trovare di fronte a due disegni diversi ma entrambi razionali, in ogni caso tali da indurci a trovarne le motivazioni.

Questa è la parte che riguarda la prima questione, quella del trasporto urbano. Ma c'è una seconda parte, che riguarda le Ferrovie dello Stato. Colgo l'occasione per avanzare una lamentela. Avevamo stabilito di tenere alcune audizioni: appena detto si è verificata una corsa all'audizione. Addirittura chi era stato sentito una prima volta ha chiesto di essere sentito nuovamente. L'unico che non ha ritenuto di venire, adducendo di non essere ancora pronto, è stato il commissario Schimberni. Che egli non sia pronto mi turba molto, dato che il 28 febbraio Schimberni cessa dalle funzioni di commissario. Gli ho parlato per telefono ed egli ha ripetuto che verrà quando sarà pronto: ma se lo sarà il 28 febbraio, vorrà dire che avrà avuto piena conoscenza dei problemi solo al momento di andarsene. In tal caso lo Stato avrebbe offerto a Schimberni uno *stage* pagato.

Altra spiegazione che mi è stata data attraverso canali diversi è che il commissario ha attualmente compiti di ordinaria amministrazione. Ho già detto al Ministro che questa è una dichiarazione gravissima, perchè vuol dire bloccare tutti i piani di investimento - come è stato fatto - e ciò equivale per l'economia e per il paese ad un autentico disastro, dato che si perde un anno cruciale in vista del 1992. C'è già la protesta del comune di Milano, della provincia e della regione Lombardia perchè il centro intermodale è stato bloccato per decisione di Schimberni.

Putroppo sono stato indisposto, ma se fossi stato presente avrei chiesto al ministro Santuz di far venire Schimberni in Commissione, perchè di fatto il commissario si è sottratto al confronto col Parlamento e ciò va stigmatizzato. Schimberni dice di essere un esecutore, ma che l'azionista è lo Stato: è un concetto che mi piace, ma lo Stato ha come espressione il Parlamento; siamo pertanto quasi l'assemblea degli azionisti ed il commissario dovrebbe venire a riferire.

Probabilmente la ragione del suo rinvio a venire di fronte alla nostra Commissione è stata la difficoltà di affrontare temi spinosi, che mettono in discussione la possibilità che egli diventi in seguito il presidente dell'Ente. Se fosse venuto, avrebbe dovuto far rilevare la situazione delle Ferrovie.

Noi dobbiamo essere chiari. Ricorre sovente sulla stampa un luogo comune, uno di quelli con i quali è stato affossato anche il vecchio vertice dell'Azienda, per il quale del resto non nutro rimpianti. Forse l'occasione colta per affossare il vecchio vertice - le «lenzuola d'oro» che sono divenute lenzuola funebri - è stata strumentale ed anomala. Ad ogni modo, sulla stampa si dice che le Ferrovie hanno un *deficit* di 16.000-17.000 miliardi di lire. In realtà le Ferrovie costano allo Stato quasi 17.000 miliardi - e questo è troppo - ma non è vero che abbiano un *deficit* simile. Esiste una differenza tra costi e *deficit*. Se adottiamo i bilanci che alle imprese pubbliche verranno imposti dalla Comunità europea possiamo ricostruire su quello schema l'articolazione della differenza tra costi e *deficit*. Infatti il costo di 17.000 miliardi si compone di tre bilanci diversi: quello proprio dell'Ente; le sovvenzioni di esercizio, o «compensazioni» come dice la CEE, che lo Stato paga all'Ente in funzione del servizio pubblico che questo svolge, le quali sovvenzioni non costituiscono *deficit* perchè se l'Azienda rifiutasse di fare lo sconto ai pendolari o di trasferire i militari a prezzi così convenienti tali «compensazioni» sparirebbero. Da ultimo ci sono gli investimenti, i quali pure non vengono considerati *deficit* da qualsiasi impresa: sarebbe stato come se la FIAT, quando ha speso miliardi per progettare la «Uno», avesse dichiarato che i conti dell'Azienda andavano male avendo speso 1.000 miliardi per lo sviluppo di tale vettura. Qualunque contabilità aziendale è fatta in modo diverso e la CEE ci obbligherà ad adottare metodi diversi; ci obbligherà ad avere un bilancio composto da tre parti diverse, perchè ogni azienda deve perseguire un equilibrio economico tra costi e ricavi, basandosi su tariffe tecniche avulse da ogni considerazione di carattere sociale. Diversa deve essere la parte delle «compensazioni», per la quale deve avvenire una determinazione anticipata: lo Stato, per esempio, decide di comprare un milione di biglietti per pendolari, pagando i servizi per

quello che costano. Ultima parte deve essere quella degli investimenti, che sono totalmente a carico dello Stato e non dell'impresa pubblica, la quale li ripaga ammortizzandoli nell'esercizio con la tassa d'uso.

Sono d'accordo che le Ferrovie hanno un costo eccessivo per lo Stato, ma so che esso può essere ridotto razionalizzando la spesa.

Checchè si dica del disciolto vertice dell'Ente, il bilancio vero e proprio presenta una riduzione del *deficit*. È il contrario di quello che si legge sui giornali, perchè all'inizio della riforma vi era un *deficit* di 1.400 miliardi, per cui in realtà l'Ente è riuscito a ridurlo. I dati comunque non contano, perchè c'è Bocca che sostiene che è aumentato: è «la bocca della verità».

Il problema per le Ferrovie è quello di avere una contabilità corretta di tipo europeo che consenta di distinguere gli investimenti che non c'entrano con il bilancio vero e proprio, e le compensazioni di esercizio. Realizzato questo, c'è il problema della riduzione del disavanzo globale.

Se ci si persuade che l'impresa non ha mercato si arriva ad una liquidazione fallimentare. Se invece ci si persuade che l'azienda può produrre, la riduzione del *deficit* la si fa, sembra un paradosso, aumentando la spesa con un grande processo di investimenti, con una razionalizzazione della spesa. Per le ferrovie italiane il problema è proprio questo.

Il bilancio di cui si parla non può riguardare solo l'Ente ferrovie dello Stato, è un problema che riguarda il nostro paese. Abbiamo, infatti, un sistema ferroviario che «pesa» circa un terzo di quello tedesco e di quello francese, dove viene trasportato il 30 per cento delle merci, mentre da noi solo il 12 per cento. Se si considerano poi i binari, si constata che abbiamo 14.000 chilometri di rete contro 27.000 chilometri. Per quanto riguarda le tecnologie avanzate, siamo al di sotto di un terzo. Abbiamo, inoltre, il binario semplice, mentre in Germania vi sono sei fasce di binari per certi tratti.

Se si vuole essere collegati all'Europa, mantenere l'80 per cento su gomma vuol dire essere pazzi, vuole dire andare fuori mercato, non riuscendo a lavorare più in Europa perchè i valichi alpini saranno chiusi prima o poi ai mezzi gommati; già sono previsti dazi pesanti. Il trasporto avverrà per ferrovia: recentemente ho partecipato ad un convegno organizzato dai ferrovieri svizzeri, tedeschi e austriaci, che hanno chiesto all'Italia se era in grado di ricevere 3 miliardi e mezzo di tonnellate di merci su ferro, non su gomma. Stanno costruendo una nuova rete di alta velocità che collegherà le capitali europee e arriverà a Londra.

Se non ci si mette su questa lunghezza d'onda che è necessaria, il risanamento dell'azienda sarà solo un processo di riduzione, di smobilitazione; si potrebbe allora chiudere parte della rete e nominare il commissario liquidatore. Sarebbe una soluzione di risanamento per l'azienda ma non per il paese, perchè non si può avere gomma su tutto il territorio; parlerò dopo anche del trasporto urbano.

I problemi non si possono affrontare in modo superficiale. Il ministro Ferri è sempre più inaffidabile; dichiara di risparmiare 1.200 cadaveri, dimenticando che metà degli incidenti avviene in aree urbane. Il sistema dei trasporti è interconnesso: se si chiudessero le ferrovie si

avrebbero conseguenze su tutto il territorio nazionale, conseguenze di congestione sul territorio, di inquinamento pesante delle città al limite del sopportabile, con fenomeni cancerogeni o di malattie varie, di prezzi ulteriori per le imprese. La Confindustria ha già detto che non sopporta il peso di un sistema di trasporti su gomma. Vi è incidenza sulla sicurezza, vi sono stati 46.000 morti e un milione di feriti in quattro anni; la sicurezza sulle strade si affronta con un cambiamento dei mezzi di trasporto, si tratta di uno dei modi per garantire sicurezza ed energia. Se avessimo il modello di trasporto tedesco o francese, risparmierebbero produzione elettrica equivalente a quella delle centrali nucleari cancellate dal *referendum*. Sarebbe un suicidio il non tener conto di tutto questo.

Il risanamento va realizzato nell'espansione. Quando si afferma che per espandere le ferrovie si stanziavano 110.000 miliardi, scaglionati in più anni, non si può che rabbrivire, è un terzo di quello che è stato speso per le autostrade. Se negli anni '60 è stata decisa quella spesa, oggi lo si può fare anche per le ferrovie, è un problema di volontà politica. Si possono accendere mutui che si possono ammortizzare negli anni.

A proposito di alta velocità, proprio perchè mi incuriosiscono questi problemi ho partecipato ad una tavola rotonda con grandi imprenditori, il cui resoconto è stato pubblicato su l'Unità: è stato detto autorevolmente da questi esponenti che se l'alta velocità costasse 20.000 miliardi, ne potrebbero mettere a disposizione al massimo 3.000. Quando si parla di fare società private per l'alta velocità, si intende quello che si fa con le autostrade, dove lo Stato si impegna per il 67 per cento del costo delle costruzioni.

Quindi si tratta come sempre di un privato a spese del pubblico. Una presenza di capitale privato in quantità consistenti ma ragionevoli secondo noi è del tutto auspicabile e possibile, per cui questo piano di sviluppo è realistico; si tratta di volerlo. Invece andare nella direzione di questo testo rappresenta un fatto pieno di pericoli: sono stati ridotti gli investimenti e anche qui è necessario fare una precisazione importante. Secondo noi la riforma, pur con tutti i suoi difetti, qualche pregio lo ha avuto: la capacità di spesa delle Ferrovie è fortemente cresciuta in questi ultimi tre anni e i residui si sono drasticamente ridotti.

Sono disponibili i conti, che mi hanno anche sorpreso perchè nel 1988 la capacità di spesa delle Ferrovie si è portata intorno ai 5.800 miliardi, mentre esse non avevano in precedenza una capacità di spesa di più di 2.000 miliardi. Si sono ridotti i residui, quindi l'idea che i residui giustificano la chiusura di investimenti è molto negativa; ma attenzione. Sono state prese misure che rappresentano ostilità allo sviluppo, perchè quando ad esempio per i fondi già stanziati per il raddoppio della tratta Roma-Battipaglia si stabilisce di non autorizzare a spenderli tutti adesso, ma di rateizzarli in tre anni, bisognerebbe dare almeno la possibilità all'Ente di impegnare questi fondi fin da ora e prendere delle decisioni in maniera tale che il processo sia fluido. Sembra allora che ci sia una volontà maligna per perdere tempo e creare residui. Poi è arrivato Schimberni e il risultato è che le ferrovie quest'anno battono a vuoto, altro che raggiungere le ferrovie europee, altro che sviluppo! Le ferrovie hanno la filosofia di un tal Saragozza, personaggio che di ragionevole ha solo il nome, che è diventato la

Bibbia, perchè l'ho sentito citare da Giuliano Amato, poi da Andreatta e poi ho appreso che Schimberni ce l'ha sul tavolo come il prete di campagna il Vangelo. Questo Saragozza è colui che ha perfino suggerito all'attuale Ministro del tesoro l'idea che invece di fare i raddoppi di linea bisognava fare le piazzole per gli incroci. Egli sostiene che non bisogna potenziare la Roma-Napoli, perchè su quella linea non c'è traffico, c'è solo traffico locale a 30 chilometri da Roma e a 30 da Napoli. Egli suggerisce perciò di potenziare le linee locali e di evitare i raddoppi, che sono uno spreco. È stata adottata in pieno questa linea e il risultato è che le ferrovie battono a vuoto. Ora al danno inflitto con gli investimenti si aggiunge il danno di questo disegno di legge, il quale nella parte ferroviaria ha un precedente: il piano di risanamento che si discusse nel vecchio consiglio di amministrazione. In esso si verificò una divisione perchè il presidente Ligato assunse l'iniziativa di ridimensionare un precedente piano preparato dall'Ente nel tentativo di far fronte alle richieste che gli venivano dal Tesoro e di trovare un punto di mediazione. Il presidente Ligato fece allora approvare un piano che tagliava all'osso le spese di esercizio. Certo, lì ci saranno degli sprechi, però è anche vero che ci sono le manutenzioni e il taglio sulle manutenzioni ha creato dei problemi molto seri all'Ente e alla sicurezza, senza parlare della ricaduta negativa sulle officine. Ebbene, il presidente Ligato ha seguito la via dei tagli e di portare all'osso le spese di esercizio. Ma, nel fare questi tagli, egli partiva dalla supposizione che avrebbe avuto parallelamente la legge per il prepensionamento del personale inidoneo; quindi aveva cancellato una parte del personale dai ruolini di paga. Perciò il suo taglio all'osso è assai più profondo se non c'è la legge sul prepensionamento. E dato che legge sul prepensionamento non c'è stata, il risultato è che lo stesso piano Ligato non regge più. Ebbene, il Governo con questo provvedimento sottrae una somma cospicua dalla somma minima definita. Il grave è che con questo taglio le Ferrovie non sono in grado di fare la manutenzione, e questa è una cosa drammatica. Ecco perchè noi diciamo che questo disegno di legge concorre a far sì che il nostro diventi un paese tutto su gomma.

Per razionalizzare la spesa delle manutenzioni - operazione che si deve pur fare - la strada non è certo quella di operare tagli dall'oggi al domani. Questo non risolve niente. Si devono stabilire criteri nuovi partendo dall'analisi dei costi per poi procedere alla riduzione, non il contrario. Questa è invece una linea cieca che creerà anche problemi di esercizio e di rapporti con il personale. Schimberni in questi giorni sta dicendo ai sindacati che il premio di produttività promesso verrà pagato solo a 68.000 ferrovieri per ridurre la spesa. Questo apre la strada a grosse agitazioni sindacali e ad una infinita frantumazione.

Io sostengo che questo provvedimento per quel che riguarda le ferrovie ed il trasporto urbano non solo è rovinoso, ma costringerà lo Stato a stanziare grosse somme.

Quando un ponte è crollato lo si deve ricostruire.

Quindi siamo di fronte ad una linea che non ha una logica economica. Ripeto, si possono variare i termini, ma questo provvedimento dà una vera e propria legnata al trasporto pubblico. Questa è la mia impressione.

Il terzo punto riguarda invece la questione dell'aviazione. Qui si compie una operazione particolare, che è quella di prendere un provvedimento positivo - da noi sollecitato da tanto tempo - per consentire alla Azienda di assistenza al volo (ANAV) di vivere con i proventi del suo lavoro, come è del tutto possibile. Infatti, il traffico aereo è sicuramente un affare d'oro e l'Azienda è in grado di autogestirsi: anzi, avrà forse difficoltà a spendere tutti i soldi. In realtà, però, viene riconosciuta all'Azienda una somma globale inferiore perchè viene effettuato un taglio. Ora, qui si tocca un punto delicatissimo, all'attenzione in questi giorni, ossia la crisi del trasporto aereo che è legato a più fattori.

Tali fattori, elencati rapidamente, sono la gestione dello spazio aereo, la strozzatura degli aeroporti, la questione della compagnia di bandiera, quella della direzione di Civilavia e la questione dei dipendenti, che è diventata molto complessa.

Il primo fattore di crisi è la gestione dello spazio aereo. Quest'ultimo non è una risorsa illimitata in generale, perchè nei cieli del mondo ormai volano flotte commerciali che globalmente possiedono 11.000 apparecchi; si calcola che tra qualche anno essi saranno 15.000. Vi è anche la questione dell'ozono e della condizione dell'atmosfera. Però in Italia non incontriamo un limite assoluto ma un limite relativo, costituito dal fatto che abbiamo un sistema di gestione dello spazio che grosso modo, se si fa un confronto con la fascia atlantica, è in grado di coprire un terzo dei sorvoli di quelli della fascia atlantica. Abbiamo infatti un potenziale che, rispetto ad una possibile saturazione, copre circa il terzo dello spazio aereo: ossia abbiamo due terzi da sfruttare. Ciò che impedisce di sfruttare quello spazio è il tipo di gestione dello spazio aereo in Italia: mi riferisco intanto alla sua organizzazione.

È stato raggiunto un compromesso. Quando si propose di attuare in Italia il sistema dei controlli aerei che esiste nel mondo, i militari si opposero a loro volta perchè oggi controllano tutto il cielo per prevenire una emergenza militare. Quindi si è fatto un vero e proprio spezzatino celeste, in quanto per ogni pezzo di territorio si è deciso se sia sotto il controllo civile o militare; si è creata una specie di mappa di Arlecchino. Io ebbi purtroppo dei colloqui in quella occasione con le autorità militari e fui molto scoraggiato proprio per una contrapposizione di poteri che mi pare continui, come risulta dalle audizioni.

L'altra ragione è che l'ANAV dal punto di vista delle strutture tecnologiche è assolutamente inadeguata. Abbiamo oggi per la gestione dello spazio aereo sistemi tradizionali e sistemi innovativi. I primi vanno da quelli più vecchi fino ai sistemi di DNB o ILS; poi ci sono le regioni, dove si impiegano i radar. I sistemi innovativi, che sono ormai quelli allo studio in altri paesi, stanno sconvolgendo ed accrescendo molto la possibilità di volare. Mi riferisco innanzitutto ai sistemi satellizzati. Ci sono tre sistemi fondamentali, due americani e uno sovietico, che consentono di volare con l'appoggio del satellite; poi c'è il cosiddetto cotaitrico, che è la computerizzazione tra il bordo aereo e la terra. Inoltre vi sono i radar di nuovissimo tipo, i Doppler.

Siamo di fronte a scoperte tecnologiche che addirittura consentono la navigazione aerea. Noi però non soltanto non siamo assolutamente

affacciati su queste, ma abbiamo anche le tecnologie dei sistemi vecchi assolutamente inadeguate.

Ad esempio, è vero che la copertura radar non riguarda tutto il territorio nazionale, nonostante ciò che si dice: manca infatti su parte del Tirreno e dell'Adriatico. In secondo luogo, pensate che solo l'aeroporto di Fiumicino e di Linate (i due aeroporti maggiori) avranno prossimamente delle macchine per i loro sistemi radar all'altezza della situazione. Parlo di sistemi tradizionali, non innovativi.

Poi vi sono punti del territorio nazionale (ad esempio sono stato nella torre di controllo di Brindisi) dove il controllo dello spazio aereo copre una zona cruciale: ho visto però che i calcoli si fanno con un calcolatore che ha più di venti anni.

Tutte queste cose sono pazzesche. Che cosa può fare lo Stato? O decidiamo che non possiamo permetterci il trasporto aereo avanzato, oppure dobbiamo metterci gli stivali delle sette leghe. È inutile polemizzare sui giornali; ci vuole un *manager* diverso alle Ferrovie, una gestione del territorio diversa e dei sistemi di investimento essenziali per la sicurezza del volo. In caso contrario si ferma tutto.

Non si tratta di somme sconvolgenti nel bilancio dello Stato; è come se la partita trasporti fosse secondaria, come se noi fossimo qui a giocare con i soldatini o i trenini. Queste sono sciocchezze, la grande politica passa da altre parti! È forse la politica del *biberon*?

Si tratta di un sistema di servizi trogloditico; se volete entrare nell'Europa dovrete fare passi da gigante. Tanto per cambiare, queste sono cose che si dicono nei comizi. A breve avremo le elezioni europee e poi la politica spicciola è questa miseria di cui sto parlando. Questo è il terzo punto e, come vedete, già ce n'è abbastanza per capire che un Parlamento che fosse libero e non vincolato da giochi politici che diventano trappole dovrebbe potersi muovere altrimenti.

PRESIDENTE. Diamo un senso proprio al termine libertà.

LIBERTINI. Parlo di vincoli politici, non ci sono truffe, non è che ci troviamo di fronte allo sgombero dell'Assemblea del Termidoro. Ci troviamo di fronte ad un altro fatto: ci sono decisioni politiche che prescindono dal merito e che diventano vincoli per quei politici, sempre più scarsi, i quali conoscono, invece, il merito del problema.

Purtroppo non è questo che conta, sono le formulette. Allora la fomuletta si applica e se poi, per caso, essa dice che gli asini volano gli asini dovrebbero volare veramente, anche se è chiaro che continuano a non farlo.

C'è poi un quarto punto, riguardante il mare. Alla Camera dei deputati sono intervenuti miglioramenti più forti, e tale aspetto non rappresenta uno stravolgimento, a differenza degli altri tre. Si prevedeva inizialmente un colpo al trasporto pubblico, secondo una linea classica, quella di tagliare spietatamente i servizi pubblici ed affidarli poi ai privati affinché li svolgano con le sovvenzioni pubbliche (un giorno si farà il conto di quanto costano le autolinee sovvenzionate dallo Stato e si vedrà che costano di più dell'esercizio ferroviario).

Secondo questa linea si dava un colpo alla flotta pubblica predisponendo anche meccanismi di cassa integrazione e di prepensio-

namento, dando una montagna di soldi agli armatori privati, che sono abituati ad averli, perchè degli ultimi 1.700 miliardi di investimenti ne hanno fatti 1.400 con finanziamento pubblico statale.

Questo aspetto è stato modificato. Il ruolo della Tirrenia è stata salvaguardato ed io capisco che il dottor Rosina sia venuto in questa Commissione addirittura a difendere questo disegno di legge: in realtà difendeva soprattutto il miglioramento che aveva ottenuto alla Camera dei deputati temendo un ritorno all'originario testo.

In questa parte, tuttavia, c'è un punto pericoloso, anche esso attinente ad un discorso più generale, riguardante il problema - che in sé non è di grande entità - dei portabagagli e dei servizi svolti finora dalle compagnie portuali. Abbiamo compiuto delle audizioni ed il quadro mi sembra piuttosto chiaro per questo problema piccolo, ma che ha valenza generale.

In sostanza, finora vi era un servizio che aveva una origine piuttosto lontana nel tempo, nel fatto che chi si imbarca ha la necessità che il suo bagaglio venga trasportato. Per tale servizio veniva pagata una cifra a chi lo svolgeva e quindi alle compagnie portuali veniva corrisposta una cifra pari a 20 miliardi circa l'anno.

Il servizio è ora cambiato poichè nella maggior parte dei casi ci si imbarca direttamente con l'automobile e quindi una parte di esso viene svolta dalle compagnie ed un'altra parte viene svolta in modo diverso, con forme di lavoro di assistenza all'imbarco.

È legittimo, allora, che lo Stato, dal momento che il servizio è cambiato, riveda la sovvenzione, di modo che quanto viene pagato corrisponda al servizio normalmente svolto (vi è anche una linea più austera che propone di sopprimere il servizio). Questo disegno di legge cosa fa (ecco perchè il dottor Rosina era così entusiasta)? Lo Stato stabilisce che non pagherà più questo servizio, ma che lo pagheranno gli utenti che ne avranno bisogno, con un inevitabile degrado del servizio stesso, e che darà i soldi alla Tirrenia. È questo un ragionamento - come ho già detto - che non accetto, perchè un conto è il discorso relativo al servizio, altro conto è quello sulla Tirrenia.

Ci dica la Tirrenia di che sovvenzioni ha bisogno in rapporto ai costi, agli introiti, al servizio svolto ed allora avrà la sovvenzione, ma non può la Tirrenia venire a dire che, poichè ha dei costi maggiori si trova nella necessità di aumentare le tariffe, inglobare i 20 miliardi, peraltro di un servizio che veniva svolto da altri, e per di più apportare la maggiorazione tenendo conto della sovvenzione che ha introitata.

È questo un vero e proprio aborto, che non sta in piedi per il fatto che abbiamo misure tariffarie marittime che creano uno sconvolgimento nei rapporti tra la Sardegna e l'Italia, in quanto negano addirittura una serie di diritti costituzionali che la Sardegna si è conquistata.

Il veleno insito in tale aspetto è più chiaro alla luce delle dichiarazioni del ministro Prandini e dei suoi decreti. Possiamo comprendere, infatti, come quella misura non sia soltanto un beneficio illecito concesso alla Tirrenia ed un danno inferto alle compagnie, ma ben altro. Si tratta di una delle molte misure con le quali il ministro della Marina mercantile Prandini sta portando avanti la sua offensiva, che mira non già a rompere il monopolio dei porti ed a sostituirvi la

libertà di impresa, ma a sostituire ad un servizio pubblico, esercitato in modi che possono essere criticati e corretti, il monopolio privato.

Il ministro Prandini ha scatenato un'offensiva in questa direzione. È venuto in questa Commissione a fornirci delle spiegazioni ed abbiamo avuto un confronto assai eccitato. Egli, a mio avviso, travisa radicalmente la verità del problema, poichè il problema è costituito dai sistemi portuali, dai nostri sistemi di economia marittima che sono certamente non competitivi, ma che rappresentano pur sempre dei sistemi, perchè chi spedisce le merci vuol sapere che costi dovrà sostenere e in che tempi la merce andrà a destinazione; è interessato, insomma, non alle singole parti, ma alla convenienza globale. È quindi il sistema nel suo complesso che deve essere funzionante per essere economicamente competitivo.

Per il ministro Prandini questo aspetto non esiste, ma il punto è uno solo: il lavoro portuale è troppo caro, non è competitivo, è nelle mani di una compagnia e quindi la sua azione è tesa in questo senso. Il resto non gli interessa; non gli interessa il fatto che i porti italiani siano una miriade, che il denaro venga disperso in mille rivoli, che i sistemi portuali non esistano, che il porto di Livorno sia separato dalla ferrovia dalla mancanza di 100 metri di binario che si lamenta da dieci anni, che il porto di Voltri sorga senza collegamenti nè ferroviari nè viari. Tutto questo non gli interessa, il problema è rappresentato dalle compagnie dei lavoratori portuali. Non c'è dubbio che dobbiamo superare un certo regime assistenziale che ancora esiste nel nostro paese, però non possiamo superarlo sostituendo ad un servizio pubblico il monopolio dei privati. Si può razionalizzare il servizio pubblico trasformando le compagnie portuali in imprese autogestite di lavoratori; questo processo in parte è già in atto ed implica anche una maggiore presenza di privati all'interno del porto in associazione alle compagnie. Questo è un sistema che ha dato dei risultati positivi, infatti l'unico porto italiano che in questi anni ha avuto uno sviluppo prorompente in materia di *containers* e che ha superato persino molti porti del Nord Europa è quello di Livorno, dove opera una sola compagnia. Allora, non è necessario sciogliere le compagnie per fare posto al monopolio dei privati (magari di qualche armatore largamente sovvenzionato), ma è sufficiente trasformare le compagnie in imprese autogestite.

La proposta di sopprimere l'obbligatorietà del servizio portabagagli fa parte di una strategia volta a colpire le compagnie portuali.

Nell'incontro che avemmo con il ministro Prandini il collega Patriarca fu abbastanza esplicito quando disse che già da qualche anno è in atto una trasformazione dei sistemi portuali, e in questa direzione si sta procedendo lentamente ma con molti consensi; se a questo punto, però, vengono inseriti degli elementi di rottura i risultati possono essere negativi. So che anche il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, onorevole Misasi, ha rivolto al ministro Prandini un appello alla moderazione, ma questo ha provocato una reazione del Ministro che, proprio ieri, ha fatto fallire un incontro con i sindacati. Quindi il problema esiste ed è molto serio.

Ora, la questione relativa al servizio portabagagli è meno grave rispetto all'incremento delle tariffe nei collegamenti con la Sardegna e le isole minori. Il nostro è un paese molto strano, e non solo per tutto

quello che ho detto finora. Infatti, non più tardi di sette giorni fa le confederazioni sindacali avevano sostenuto che il settore dei trasporti non può essere gestito settorialmente. Poi hanno avuto dei contatti con la Presidenza del Consiglio e si sono aperte delle trattative che si concretizzeranno nei prossimi mesi. Ieri sera alcuni dirigenti sindacali mi hanno chiesto a che punto eravamo con questo provvedimento, perchè anche questo sarà incluso nella trattativa. A questo punto mi chiedo, quanti governi esistono? Perchè c'è quello che tratta con i sindacati, quello che prepara il disegno di legge e infine quello che propone un decreto-legge che si sovrappone al disegno di legge.

PRESIDENTE. Per ora dobbiamo ancora approvare quello che istituisce il CIPET. Ora, se i sindacati vogliono sollecitare il Governo ad accelerare il disegno di legge sul CIPET può essere una cosa logica, se invece chiedono al Governo di aprire delle trattative intersettoriali e pretendono di ottenere in sedi diverse il medesimo risultato esautorano in anticipo un organismo, il CIPET, che il Parlamento non ha ancora istituito. In questo modo si crea solo confusione.

LIBERTINI. Le confederazioni sindacali sono favorevoli al CIPET, esse infatti auspicano l'approvazione del relativo disegno di legge. È indubbio che i sindacati stanno portando avanti un discorso altamente responsabile, perchè la situazione dei trasporti è arrivata ad un punto gravissimo di impraticabilità. Però lo stesso segretario della CGIL Trentin ha espresso la sua preoccupazione per le spinte corporative manifestatesi all'interno delle forze di lavoro. I sindacati, spinti da questo senso di responsabilità, hanno proposto al Governo di esaminare in sede di trattativa sindacale tutto il complesso della politica dei trasporti al fine di trovare una soluzione accettabile da tutti. È proprio perchè i sindacati ritengono - come lo riteniamo noi - che questo disegno di legge è pernicioso e renderebbe ingovernabile il settore dei trasporti vorrebbero fare un discorso onnicomprensivo, e questo mi pare giusto, legittimo e serio. Il Governo dapprima ha accettato questo tipo di trattativa, poi ha cambiato idea e questo chiaramente porta ad un inasprimento delle vertenze. È chiaro che se due eserciti in guerra - non è un paragone calzante, ma rende l'idea - decidono di negoziare, smettono per un momento di farsi la guerra, non è che uno dei due continua a combattere, sarebbe profondamente scorretto. Le conseguenze di questo comportamento del Governo dunque le pagheremo tutti, perchè teniamo presente che il sistema del trasporto è giunto a livelli drammatici e se a questa condizione aggiungiamo anche altri problemi non so dove andremo a finire.

Gli autoferrotranvieri ancora non si sono accorti di quello che sta succedendo, ma quando se ne accorgeranno avremo scioperi a catena; quando i ferrovieri prenderanno coscienza del problema (ed avverrà presto) avremo uno *show-down* che farà resuscitare tutti i Cobas d'Italia; i porti poi già sono semiparalizzati, fra qualche giorno lo saranno completamente. Se vogliamo aumentare la confusione in questi sistemi delicatissimi e rendere il paese impraticabile procediamo pure in questo modo.

Un Governo serio, di fronte ad una offerta del movimento sindacale come quella di trattare la politica dei trasporti nel suo complesso non può dare prima dei segnali positivi e poi contraddirsi con un comportamento che va in senso contrario alle decisioni prese. Consentitemi inoltre di esprimere preoccupazione per il problema dell'occupazione.

Del resto, avete abolito il voto segreto; avete voluto un nuovo Regolamento ed ora dovete consentirci di svolgere il nostro ruolo di opposizione.

PATRIARCA. Sono state nuove regole penalizzanti per noi!

LIBERTINI. Non si può avere la botte piena e la moglie ubriaca. Non potete pretendere di avere un Regolamento che imponga all'opposizione di aiutare il Governo ad approvare leggi ingiuste. Un'opposizione seria provvedimenti del genere non li fa passare. C'è stato presentato un disegno di legge a cui è stato aggiunto un decreto in parte uguale ed in parte diverso, ma comunque due provvedimenti che dovrebbero agire contestualmente: e l'opposizione dovrebbe prestarsi a questo gioco! Nella Conferenza dei Capigruppo, peraltro, si era deciso diversamente da quanto è stato accennato questa mattina. Il presidente Spadolini ha fatto un annuncio in Aula che conteneva una vera e propria *gaffe*.

L'opposizione può dissentire o convergere su un testo, può creare degli ostacoli o meno, può astenersi sul merito, ma non può di fronte ad un provvedimento che ha suscitato un coro di polemiche esentarsi dallo svolgere il proprio ruolo.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Il *filibustering* può avere un senso in Aula, ma se lo introduciamo nei lavori della Commissione rischiano di saltare tutta una serie di rapporti basati sul *fair-play*. Chiediamo alla Conferenza dei Capigruppo una verifica degli accordi.

PINNA. Credo sia necessario aggiungere alcune altre considerazioni a quelle già svolte dal collega Libertini: ciò per chiarire le ragioni del profondo dissenso che il nostro Gruppo esprime nei confronti del disegno di legge in discussione, in particolare per quanto riguarda la parte relativa ai trasporti marittimi.

Credo di non avere sviluppato in occasioni precedenti un ragionamento che mi sembra valga la pena di formulare oggi. Tale ragionamento riguarda le realtà insulari, investite in modo pesante e con effetti nefasti da questa normativa, visto che il taglio finanziario operato sui trasporti locali si somma all'incremento inaudito ed ingiusto delle tariffe sul trasporto marittimo nella misura del 25 per cento in media. E questo è vero soltanto per i non residenti, perchè per i residenti il provvedimento provoca effetti ancora peggiori. Mentre nella relazione al disegno di legge, infatti, si fa riferimento ad un atteggiamento benevolo da parte del Ministro nei confronti dei residenti, là dove si prevede una differenziazione delle tariffe attenta all'economia ed alle condizioni sociali delle isole, con una tempestività davvero sorprendente, anche le tariffe per i residenti, le auto al seguito,

le merci e per i collegamenti con le isole minori sono state incrementate in media del 15 per cento. Non si è andati quindi molto lontano rispetto alla «legnata» che ha subito chi usufruisce dei collegamenti marittimi con le isole da non residente.

Ma quello che vogliamo maggiormente sottolineare è che chiunque abiti in un'isola o vi si rechi, qualora il provvedimento venisse approvato nel testo attuale, è penalizzato due volte rispetto a chi abita in una regione non insulare. Infatti, la penalizzazione dell'incremento dei costi del trasporto marittimo si somma a quella derivante dal taglio operato per i trasporti locali che agisce anche nelle realtà isolate e soprattutto nelle aree interne marginali.

Va anche aggiunto - e questo mi sembra un aspetto particolarmente odioso - il fatto che le aree insulari appartengono quasi esclusivamente al Mezzogiorno.

A noi pare che già in questo si definisca l'ispirazione del Governo e di questo disegno di legge: essere forte con i deboli e viceversa. Se penso alla mia realtà regionale, la Sardegna, più di ogni altra dipendente dal trasporto marittimo, solo in tal modo posso darmi ragione di incrementi tariffari del 25 per cento in un sol colpo. Aumento che deve essere sommato a un altro 20 per cento del marzo 1987. Ossia, in 21 mesi, incrementi medi del 45 per cento. Durante l'estate vedremo le conseguenze di questi fatti sullo stesso risanamento della Tirrenia. L'obiettivo che si persegue, infatti, con questi incrementi delle tariffe è esattamente l'opposto rispetto al risanamento della società. Su quelle linee si getteranno i privati, si avranno pressioni da parte dei privati che faranno concorrenza alla società pubblica e le toglieranno parte consistente del mercato. Pertanto, la società pubblica dovrà farsi carico di passività durante l'inverno senza poter recuperare durante l'estate. A quel punto il Ministro potrà affermare che è necessario eliminare un certo numero di navi. E questo è sbagliato: abbiamo speso, infatti, 350 miliardi per rinnovare la flotta Tirrenia, che ora ha navi con un'età di 10 anni e mezzo; si è avviato un risanamento e ora si vorrebbe gradualmente svenderla. D'altronde, questa era la filosofia della relazione tecnica sul provvedimento; tale relazione, che non è stata fatta ufficialmente conoscere, prevedeva già in partenza un taglio di tre o quattro navi per una società che ha appena ricevuto gli stanziamenti suddetti per rinnovare la flotta e ha incrementato la propria capacità di trasporto di cittadini del 62 per cento e delle auto dell'80 per cento in soli tre anni.

Dicevo che ci troviamo di fronte ad un Governo che è forte con i deboli e registriamo in ciò una grave lesione di un diritto fondamentale: il diritto dei cittadini alla mobilità. Per garantire tale diritto si sarebbe dovuto tendere progressivamente ad una riduzione degli svantaggi tra aree diverse del paese. Da anni si parla - penso alla mia regione - di continuità territoriale; il Governo ha firmato un protocollo di intesa per la realizzazione di tale principio. Ma alla stretta dei fatti, le scelte sono quelle che sono state previste nel provvedimento in discussione.

VISCONTI. Chi stabilisce le tariffe?

PINNA. Posso aggiungere un'altra considerazione per evidenziare quanto sia incongruo questo disegno di legge. L'articolo 12 della legge

n. 856 del 1986 afferma che «le tariffe del trasporto dei passeggeri e delle merci vengono determinate con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Commissione interministeriale indicata all'articolo 11 della legge, entro il 31 luglio di ciascun anno. A tal fine le società indicate all'articolo 11 contestualmente alla presentazione di richieste di sovvenzioni formulano le proposte di variazioni delle tariffe». Sulle tariffe deve poi esprimere il parere la Commissione interministeriale, tenendo conto anche di eventuali variazioni di sovvenzioni. Variazioni tariffarie possono essere anche disposte in corso di anno, con la procedura indicata dal primo comma. Che bisogno c'era di inserire nel provvedimento al nostro esame le richiamate disposizioni di revisione tariffaria? Il Ministro aveva già la facoltà di modificare le tariffe con i meccanismi previsti dall'articolo 12 della legge n. 856. Sta di fatto che si tende a introdurre variazioni tariffarie per questa via.

Chiedo ai colleghi, considerando proprio quel principio fondamentale che prevede il diritto alla mobilità dei cittadini: in quale altra parte d'Italia, in quale altro settore del trasporto si può pensare di incrementare le tariffe in determinati periodi dell'anno di oltre il 62 per cento? Siamo in grado di dimostrare che di questo si tratta. Le tariffe sono state aumentate a diverse riprese.

PATRIARCA. Sono state aumentate dopo un decennio in cui non erano state modificate.

PINNA. La stessa Finmare non si aspettava incrementi tariffari di queste dimensioni. L'ho richiamato qualche giorno fa in Commissione.

PATRIARCA. La Finmare non è interessata alle tariffe, si tratta di un risanamento a pie' di lista.

PINNA. La Finmare dichiarava qualche tempo fa - lo ricordo perfettamente - che dopo l'incremento concesso dal Ministro nel mese di marzo 1987 del 20 per cento per i passeggeri e del 10 per cento per le merci, sarebbe stato sufficiente nell'anno successivo avere un ulteriore incremento del 10 per cento. Siamo, invece, in presenza di un incremento del 25 per cento teorico, nei fatti ben più elevato.

Desidererei aggiungere un'altra considerazione. A nostro giudizio, il meccanismo innestato è una sorta di pie' di lista a favore della Finmare e di chiunque si presenti su questo mercato. Sfido chiunque a dimostrare quali saranno gli introiti della Tirrenia, comunque della Finmare, in relazione al traffico estivo per il quale vi sarà un incremento del 39,5 per cento riferito al solo incremento in discussione, ma che raggiunge il 62 per cento se sommato a quello del marzo 1987.

PATRIARCA. Sul traffico estivo non incideranno gli aumenti. È così richiesto il trasporto della Tirrenia durante l'estate che questo ritocco non lo farà diminuire. La Tirrenia viene presa d'assalto specialmente in alcuni periodi della stagione estiva: è veramente un miracolo se si riesce ad avere un posto, anche non in cabina, durante il periodo estivo. Questo è un dato verificabilissimo.

PINNA. Concordo con quanto afferma il senatore Patriarca. L'argomento, però, è molto significativo.

Voglio dire che chi ad esempio da Milano si deve recare a Reggio Calabria nel corso dei mesi estivi è un cittadino italiano che si muove liberamente sul territorio nazionale secondo il principio del diritto alla mobilità. Se invece lo stesso cittadino da Milano si deve recare a Cagliari viene considerato un turista e si trova di fronte ad una normativa che lo discrimina. Infatti il suo diritto a muoversi, se è fortunato, trova soddisfazione a distanza di mesi e in ogni caso a prezzi maggiorati.

Un principio di socialità nei trasporti pubblici dovrebbe essere imperniato sulla tendenza a superare le disomogeneità, le condizioni di differenza negativa, di svantaggio. Invece chi deve recarsi un'un'isola come la Sardegna deve prenotare almeno tre-quattro mesi prima; c'è un'area del paese che fa parte a tutti gli effetti del territorio nazionale per recarsi nella quale bisogna decidere con una stagione di anticipo. A noi pare che questa sia una situazione intollerabile di grave ingiustizia. È stato detto che accanto alla Tirrenia dovrebbero poter operare anche i privati. Voglio ricordare che sia nel trasporto dei passeggeri e delle auto che delle merci i privati già operano; ma siamo anche convinti che c'è un margine di domanda di trasporto che attualmente non sono in grado di soddisfare né i privati né la Finmare. Bisognerebbe allora trovare delle soluzioni in grado di dare risposta a questa parte del mercato con l'iniziativa del pubblico e del privato. Si tratta di individuare delle regole affinché la presenza del privato non sia nella direzione di smantellare il servizio pubblico; il servizio di trasporto dei privati deve restare integrativo e deve svolgersi in condizioni economiche ben definite e comunque remunerative, e nel rispetto di alcuni principi: chi vuol gestire delle linee per la Sardegna in alta stagione dovrebbe accollarsene anche un certo numero durante la bassa stagione, perché oltre ai benefici bisogna ripartire gli oneri. Queste cose le abbiamo anche scritte in un disegno di legge al proposito.

A ben vedere, la logica del provvedimento in discussione non è tanto quella di una razionalizzazione e di una maggiore efficienza nel trasporto marittimo pubblico, e neppure opera nella direzione del risanamento dei collegamenti marittimi. Noi vediamo nel provvedimento un'altra logica, quella della privatizzazione. Quando affermiamo che questo disegno di legge, come pure il decreto su cui abbiamo discusso fino a qualche giorno fa, sono pervasi da un furore privatistico, da una sorta di visione manichea per cui ciò che è pubblico è antieconomico e ciò che è privato è sempre buono per definizione, non affermiamo qualcosa di indimostrabile. Affermiamo viceversa un dato oggettivo rispetto al quale l'obiettivo dichiarato di risanamento della finanza pubblica è soltanto strumentale. Noi siamo convinti che al Governo del trasporto marittimo in particolare interessa poco o niente e ciò è dimostrato dal disegno di legge originario, poi modificato dalla Camera. In esso infatti si escludeva dalla sovvenzione pubblica il trasporto turistico, con l'obiettivo evidente di cedere ai privati la parte più remunerativa del collegamento con le isole, quella parte cioè che concorre d'estate a riequilibrare in parte le perdite che le società pubbliche affrontano durante la bassa stagione.

A riprova della scarsa attenzione per le società pubbliche vorrei aggiungere che è tradizione che i vari Ministri concedano in ritardo l'autorizzazione alla apertura delle prenotazioni. Il ministro Prandini non fa eccezione. Mentre i privati avviano le prenotazioni all'inizio dell'inverno l'autorizzazione alla Tirrenia viene concessa solo a primavera inoltrata. A nostro giudizio si potrebbe benissimo consentire alla società Tirrenia, ad esempio, di riorganizzare il trasporto turistico e il trasporto complessivo per l'estate successiva ad iniziare dall'autunno, appena concluso il bilancio per l'anno strascorso.

GALLO. Lei uccide un amico, come accade spesso nei romanzi gialli!

PINNA. Se vogliamo, la questione può essere anche presentata in questi termini. Vorrei tuttavia che il Governo desse una spiegazione dello strano fenomeno per cui, ad esempio, nel 1988 le prenotazioni della società Tirrenia, disponibili all'inizio di marzo, sono state totalmente esaurite in tutte le agenzie d'Italia nell'arco di dieci ore. Noi riteniamo che se le prenotazioni fossero consentite dal Ministero già in autunno, si permetterebbe alla Tirrenia di organizzarsi efficientemente e agli stessi cittadini di non andare incontro a troppo disagio. Spesso infatti si devono fare lunghe file, che a volte durano giorni interi se non addirittura alcune notti, per poter avere un posto per la Sardegna.

Vorrei sollevare qui un altro problema. I collegamenti non sono soltanto un fatto economico, ma un elemento essenziale per lo scambio sociale e culturale tra i diversi territori del paese. Se entrare e uscire da una regione come la Sardegna costa troppo, costa troppo anche attraverso l'unica modalità di massa possibile, che è la nave; allora c'è il rischio che anche i vincoli dell'essere una nazione, dell'essere una comunità nazionale tendano ad attenuarsi, tanto più in una realtà regionale con una vicenda storica del tutto peculiare. Anche attraverso una manovra tariffaria sperequata e iniqua il Governo si assume la responsabilità di alimentare spinte mai interamente sopite al far da sé, al mettersi in proprio. Vorrei ricordare che in Sardegna vi sono stati in diversi tempi spinte e movimenti di opinione in questa direzione. Ma è poi vero che il costo del trasporto marittimo è insopportabile per l'erario? Negli stessi anni in cui si realizzavano gli investimenti prima richiamati, la sovvenzione dello Stato al gruppo Finmare è stata dimezzata. Vorrei sapere in quale altro sistema, in quale altro settore del trasporto si sono conseguiti tali risultati.

Nel 1986 la sovvenzione rappresentava il 60 per cento degli introiti della Tirrenia. Oggi, nel 1989, la quota rappresenta il 55 per cento. Il senatore Libertini richiamava il fatto che ad Amburgo il gettito tariffario per il trasporto pubblico locale è del 70 per cento e la sovvenzione è del 30 per cento. Poiché il collegamento marittimo per le regioni insulari deve rappresentare l'equivalente del trasporto ferroviario e delle altre modalità di trasporto di massa, il fatto che il suo costo sia già coperto per il 45 per cento dal gettito tariffario, avrebbe dovuto far riflettere il Governo prima di adottare nuovi incrementi.

Voglio aggiungere che non abbiamo difficoltà a riconoscere l'importante ruolo che i privati possono svolgere. Siamo anzi convinti

(penso alla Sardegna ma anche alle altre isole) che la presenza della Tirrenia, delle Ferrovie dello Stato e su determinate linee anche dei privati è sicuramente un vantaggio. Avere una pluralità di soggetti che intervengono è di per sé un rafforzamento del collegamento con le isole. Già oggi i privati svolgono un ruolo e c'è un ulteriore spazio di espansione. Siamo perfino d'accordo, nel caso che essi assolvano un ruolo per il trasporto dei residenti, che abbiano accesso alle sovvenzioni. Però, oltre ad avere i vantaggi di un trattamento equivalente al pubblico, è necessario che sopportino i corrispondenti svantaggi: anche durante l'inverno i collegamenti devono essere garantiti.

Siamo in ogni caso convinti che il servizio pubblico deve restare l'asse portante e non lo diciamo per un principio ideologico astratto, ma per un'esperienza storica. È dal 1800 che i privati, a più riprese, tendono a sostituire il servizio pubblico nei collegamenti con le isole, anche minori, ma in particolare con la Sardegna. In determinati periodi, effettivamente, ai privati è stato fatto un largo spazio ed il servizio pubblico è stato ridimensionato.

Cos'è accaduto? Che in una certa fase i privati hanno assolto il servizio, quando però è venuta meno la convenienza si sono rapidamente ritirati ed il potere pubblico è dovuto correre ai ripari, con una comunità regionale però che nel frattempo, in attesa che il servizio pubblico venisse riorganizzato, è stata lasciata per anni a bivaccare nei moli.

Noi riteniamo, perciò, che la Tirrenia vada riportata ad una maggiore efficienza e il servizio ad una maggiore economicità. Occorre però che l'incremento delle tariffe - è questo un altro aspetto che va richiamato - si traduca non in semplice risparmio, ma in qualificazione del servizio. Mi permetto di proporre ai colleghi di fare ogni tanto il sacrificio di compiere un viaggio con le navi della Tirrenia: si renderanno conto di cosa intendo dire quando parlo di livello e di qualità di servizio. Rivedere le tariffe, incrementarle, è senz'altro un aspetto che condividiamo. Ciò va fatto però con gradualità e saggezza, in modo tale da non mandare fuori mercato proprio la Tirrenia e da non penalizzare oltre misura le popolazioni interessate.

Da ultimo, desidero fare la seguente notazione. Il sistema tariffario risale al 1939. A quell'epoca il riferimento era alle miglia marine. Gradualmente tale criterio è stato abbandonato e gli incrementi tariffari sono stati fatti con i criteri più diversi. Ad esempio, per una tratta importante, il collegamento tra Civitavecchia ed Olbia, la tariffa è riferita a quella dei traghetti delle Ferrovie dello Stato, anzi era riferita perchè a seguito di questo disegno di legge e vorrei dire del decreto che è operante, viene arbitrariamente abbandonato il vecchio criterio e introdotto un incremento del 20 per cento che contribuisce a confondere un sistema che già era confuso, pasticciato e sperequato.

La stessa cosa si può dire per quanto riguarda altre tratte: Genova-Porto Torres, Genova-Cagliari. Anche qui non c'è alcun riferimento alle distanze, i criteri sono assolutamente irrazionali, per cui si paga la stessa tariffa per andare da Genova a Porto Torres, ad Olbia, ad Arbatax, a Cagliari, il che è assurdo.

Allora, a nostro avviso, il sistema tariffario va studiato *ex novo* ed a tal riguardo - lo preannuncio - presenteremo un emendamento.

Occorre che il Governo, se davvero vuole rimettere le cose in ordine, entro un mese riveda l'intero sistema tariffario fondandolo su principi perequativi ed omogenei, su criteri oggettivi. È il minimo che si possa fare, perchè attualmente il sistema tariffario di collegamento con le isole è nel caos.

Aggiungo che vi sono da parte del Governo anche degli arbitri. Stiamo discutendo il disegno di legge, ma è pendente anche il decreto. Quando si vogliono forzare le situazioni e scippare il Parlamento - consentitemi questa espressione - si finisce per commettere veri e propri abusi. Infatti ho potuto verificare le tariffe applicate dalla Saremar, società regionale di collegamento con le isole minori della Sardegna: in esse gli incrementi superano per alcuni aspetti il 78 per cento! Vorrei sapere su quale base, decreto o disegno di legge, le tariffe sono state incrementate fino a tale livello.

Il mio rilievo si riferisce all'ultimo periodo del comma 6 dell'articolo 6, là dove si dice: «Tali aumenti» cioè gli aumenti del 25 per cento sulle tariffe di trasporto marittimo «sono ridotti per i residenti delle isole e per le merci, considerando la rilevante importanza di tale trasporto per l'economia delle stesse, nella misura stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile, previa intesa con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali».

Ho condotto un'accurata ricerca in archivio su questo decreto del Ministro che incrementa le tariffe e che è anch'esso operante già dal 1° gennaio e non sono riuscito a trovarlo. Mi sono allora premurato di farne richiesta al Ministero della marina mercantile, ma non sono riuscito ancora a farmelo recapitare; probabilmente riuscirò ad averlo entro oggi, e potrò così prenderne visione. Tuttavia, mi sono fatto inviare da una società regionale le tariffe in vigore dal 1° gennaio, che in realtà sono state applicate dal 5 gennaio, a causa di problemi tecnici della Tirrenia. Ora vi leggo alcune tariffe, che si riferiscono alle automobili, divise in quattro gruppi: per il primo gruppo l'incremento è del 75,68 per cento, per il secondo gruppo del 77,77 per cento, per il terzo gruppo del 77,14 per cento e per il quarto gruppo è del 76,81 per cento. Taluni incrementi tariffari disposti in osservanza del decreto-legge n. 547 del 1988 non rispettano il criterio di riduzione a favore dei residenti, perchè di fatto vi sono alcune tratte in cui non si fa distinzione fra residenti e non residenti e l'incremento è del 27,27 per cento.

Mi sono permesso, poi, di fare qualche breve calcolo per verificare in concreto quale impatto avranno le nuove tariffe per gli utenti. Mi permetto di aggiungere che questo impatto è preoccupante anche perchè si riflette sull'economia delle isole; la stessa legge n. 856 del 1986 stabilisce che fra le funzioni del servizio marittimo vi è anche quella di contribuire allo sviluppo economico e sociale delle realtà isolate e del Mezzogiorno nel suo insieme. Quindi gli incrementi tariffari devono essere visti anche sotto il profilo della sottrazione alle isole di una risorsa, quella turistica.

Dicevo, dunque, che ho fatto alcuni brevi calcoli. Se una famiglia media di quattro persone, con una automobile di media cilindrata, vuol comprare un biglietto di andata e ritorno Civitavecchia-Olbia, in cabina di II classe, spende lire 487.600; teniamo presente che la tratta Civitavecchia-Olbia è quella più breve, perchè vi sono 213 chilometri di

mare da percorrere. Se, invece, la stessa famiglia vuole percorrere la tratta Genova-Porto Torres, che è la tratta più frequentata, spende 746.200 lire, sempre andata e ritorno, in cabina di II classe e con un'automobile di media cilindrata. Ho fatto anche quest'altro calcolo: se una famiglia di quattro persone, con un'auto di cilindrata superiore alla media, vuole viaggiare in I classe, per percorrere la tratta Genova-Cagliari, deve spendere 1 milione e 500.000 lire.

Sono questi gli elementi che meritano di essere presi in considerazione nel valutare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Il senatore Libertini nel suo intervento ha abbracciato tutta la tematica relativa ai trasporti, con particolare riferimento ai quattro punti nei quali si articola il disegno di legge. È chiaro che su alcuni punti sottolineati dal collega Libertini vi è convergenza sul piano analitico, ma non vi è convergenza nelle soluzioni, perchè il riordino del sistema dei trasporti deve essere preso in considerazione dalle forze politiche presenti in Parlamento anche in funzione del risparmio per la finanza pubblica. Per questo ritengo che l'impianto del disegno di legge dovrebbe essere salvaguardato e dovrebbe essere approvato per consentire l'avvio delle misure generali in esso contenute. È opportuno inoltre che ciò avvenga senza apportare modifiche al provvedimento.

Per quanto attiene ad alcuni aspetti particolari, questi possono formare oggetto di ordini del giorno.

Il senatore Pinna con le sue osservazioni ha sollevato alcuni temi degni di attenzione. Convengo in modo particolare su un punto, quello relativo al sistema tariffario dei trasporti per le isole. È indubbio che gli elementi che il senatore Pinna ha portato alla nostra attenzione evidenziano alcune storture nel sistema tariffario. Penso, però, che anche in questo caso si possano presentare degli ordini del giorno in cui si inviti il Governo a riesaminare tutto il sistema tariffario, soprattutto in ordine alle esigenze sociali delle comunità che vivono sulle isole e che hanno come unico collegamento con il continente e con le altre isole il mezzo marittimo.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come è stato già detto, il disegno di legge in esame non è certamente un provvedimento di riorganizzazione complessiva del sistema dei trasporti: forse il suo valore è stato esagerato. Esso non si prefigge certo di regolare interamente la materia e le problematiche dei trasporti, ma nasce dalla volontà di recepire le indicazioni metodologiche della legge n. 362 del 1988 relativa alla formazione del bilancio, al fine di operare una graduale razionalizzazione della spesa pubblica nel settore, perseguendo maggiori economie soprattutto attraverso l'eliminazione delle duplicazioni di interventi e degli sprechi. Tali obiettivi vengono perseguiti senza minare l'operatività del servizio pubblico.

Gli scopi perseguiti non sono facili da raggiungere ma il Governo pensa di aver assunto una posizione di equilibrio. Per quanto attiene agli

aspetti toccati nel dibattito, mi associo a quanto detto dal relatore Rezzonico.

LIBERTINI. Non mi ha risposto sul mio invito di avere un incontro con il commissario Schimberni. Mi sono affidato alla responsabilità del Governo perchè la Costituzione prevede il rapporto del Parlamento con il Governo e non con le aziende. Quindi la richiesta di ascoltare Schimberni deve passare per il Ministero.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho preso nota della sua richiesta e ne riferirò al Ministro. Penso comunque che il suo desiderio verrà accolto.

PRESIDENTE. Non essendo ancora pervenuto il parere della 5<sup>a</sup> Commissione sugli emendamenti presentati dai senatori comunisti, occorre sospendere la seduta.

*(I lavori vengono sospesi alle ore 18,15 e sono ripresi alle ore 19.15).*

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori dianzi sospesi.

Propongo alla Commissione di rinviare il seguito della discussione ad una seduta che sarà convocata nella giornata di giovedì della prossima settimana.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

*I lavori terminano alle ore 19,20.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOtt. GIOVANNI LENZI