

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Comitato permanente per i pareri.

*Giovedì 30 novembre 1989, ore 9,15. —
Presidenza del Presidente Girolamo LA
PENNA.*

Testo unificato delle proposte di legge:

Senatori GIUGNI ed altri; MANCINO ed altri; GUALTIERI ed altri; ANTONIAZZI ed altri: Norme dirette a garantire il funzionamento dei servizi pubblici essenziali nell'ambito della tutela del diritto di sciopero e istituzione della commissione per le relazioni sindacali nei servizi pubblici (Approvati, in un testo unificato, dal Senato) (3039-A).

PAZZAGLIA: Norme per la garanzia dei collegamenti con la Sardegna e le isole minori (143).

PIRO: Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali (212).

CONTU e ROJCH: Regolamentazione del diritto di sciopero per gli addetti ai collegamenti marittimi per le isole (505).

ROSSI di MONTELERA: Norme per la regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali (1035).

MARTINAZZOLI ed altri: Disciplina dell'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali (2092).

LA MALFA ed altri: Norme per la regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali (2187).

GHEZZI ed altri: Norme in tema di azione per la repressione della condotta antisindacale, di accordi sindacali nel pubblico impiego e nei servizi pubblici e di tutela dei diritti costituzionalmente garantiti della persona. Istituzione dell'agenzia per le relazioni sindacali nei servizi pubblici (2521).

(Parere all'Assemblea).

(Rinvio dell'esame).

Il Presidente Girolamo LA PENNA raccogliendo l'invito proveniente da alcuni gruppi propone, concorde il Comitato permanente per i pareri, di rinviare ad altra seduta l'esame del testo unificato delle proposte di legge n. 3039-A e abbinate.

La seduta termina alle 9,20.

Giovedì 30 novembre 1989, ore 9,40. — Presidenza del Vicepresidente Pasquale LA-MORTE. — Interviene il sottosegretario di Stato per i trasporti Gualtiero Nepi.

Svolgimento di interrogazioni.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti Gualtiero NEPI rispondendo congiuntamente alle interrogazioni numeri 5-01081 e 5-01137, vertenti su identica materia, e parlando anche a nome dei Ministri del turismo e spettacolo, dell'industria e dei lavori pubblici, rileva che l'Ente ferrovie dello Stato ha fatto sapere che la linea Bari-Lecce, di chilometri 150, è attualmente a doppio binario nel tratto Fasano-Brindisi, per un'estesa di chilometri 56.

Sulla linea l'Ente ferrovie dello Stato ha realizzato una serie di opere interessate direttamente alla soppressione di 19 passaggi a livello, alla costruzione di 14 opere d'arte e alla sistemazione definitiva della sede ferroviaria sulle tratte Torre a Mare-Mola e Tutturano-Brindisi.

Il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato, rielaborato a seguito delle linee di indirizzo di cui alla direttiva ministeriale in data 10 novembre 1989 (emanata in conformità all'ordine del giorno della Camera dell'8 novembre 1989), prevedeva l'elettificazione dell'intera linea, ma non comprendeva tra gli interventi da realizzare il completamento del raddoppio del binario.

A tale proposito fa presente che il Ministro, da parte sua, ha espresso l'intendimento di procedere al raddoppio dell'intera linea Bari-Lecce, ritenendo che tale intervento si renda necessario nel quadro del programma di ammodernamento strutturale e funzionale della rete ferroviaria meridionale, secondo le indicazioni formulate dalla Camera con il citato ordine del giorno. In tali sensi rappresenterà alle Camere la propria proposta di integrazione del piano dell'amministratore straordinario, allorché questo verrà

presentato alle competenti Commissioni parlamentari, come previsto dall'ordine del giorno.

Per quanto concerne la classificazione della tratta Brindisi-Lecce come linea integrativa e non commerciale, si precisa che con decreto in data 15 aprile 1987 del Ministro dei trasporti *pro tempore* (sulla base delle indicazioni del piano generale dei trasporti e degli studi svolti da una apposita commissione ministeriale per la riclassificazione funzionale ed il riassetto dei servizi) la rete dell'Ente ferrovie dello Stato è stata suddivisa come segue:

rete che presenta un interesse commerciale ai sensi dei regolamenti CEE;

rete che non presenta interesse commerciale, ma svolgente una funzione integrativa per il soddisfacimento di esigenze di interesse generale;

rete di interesse locale da considerare indispensabile per la fornitura di sufficienti servizi di trasporto.

Ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto l'Ente delle ferrovie dello Stato deve continuare a svolgere servizi viaggiatori e merci su rotaia, da commisurare alle esigenze della domanda di trasporto, sulle linee del secondo tipo, cosiddette integrative, tra le quali rientra la tratta Brindisi-Lecce; si tratta infatti di linee che, anche se caratterizzate da ridotti volumi di traffico e da passivo di gestione, svolgono, nel quadro della politica generale dei trasporti, un'utile funzione per il soddisfacimento di esigenze di interesse nazionale.

Per quanto riguarda infine il *deficit* della Compagnia italiana turismo (CIT), il problema non può che essere ricondotto alla questione più generale delle partecipazioni azionarie dell'Ente delle ferrovie dello Stato, questione tuttora oggetto di esame da parte dell'amministratore straordinario, nell'ambito del programma finalizzato al risanamento dell'Ente stesso.

In ordine all'attività delle agenzie Wastels e Transalpino, l'Ente delle ferrovie dello Stato ha precisato che dette agenzie sono società italiane a tutti gli effetti.

Esse svolgono attività di vendita di biglietti ferroviari prevalentemente nei settori di mercato concernenti i giovani e i lavoratori, in aperta concorrenza con altre agenzie nazionali. L'utilizzazione di detti biglietti è subordinata all'esistenza di requisiti precisi, nel senso che le riduzioni accordate sono indirizzate tassativamente ai giovani fino a 26 anni ed ai lavoratori italiani all'estero.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO dichiarandosi fortemente insoddisfatto della risposta del Governo, sottolinea che le dichiarazioni del sottosegretario di Stato per i trasporti accentuano, anziché diminuire, le preoccupazioni relative alla possibilità di potenziamento in tempi rapidi della linea ferroviaria Bari-Lecce. Secondo quanto affermato dal Governo, infatti, se pure tale tratta sarà inserita nel piano di ristrutturazione e ammodernamento delle ferrovie che il ministro dei trasporti si appresta a presentare in Parlamento, secondo le indicazioni dell'ordine del giorno approvato dall'Assemblea nella seduta dell'8 novembre 1989, manca tuttavia ogni indicazione ed ogni impegno circa i tempi necessari per la realizzazione dell'opera. Desta meraviglia altresì il mutamento di classificazione della linea Brindisi-Lecce, soprattutto considerato l'intenso traffico commerciale che si svolge nella zona. La diminuzione del traffico ferroviario sull'intera tratta Bari-Lecce non è certo da attribuirsi a motivi economici: gli operatori preferiscono il trasporto su gomma proprio in virtù delle palesi inadeguatezze del servizio ferroviario. Circa il problema delle agenzie di viaggio, sottolinea che le agenzie Wastells e Transalpino godono comunque di una posizione privilegiata all'interno del mercato poiché sono le uniche a poter emanare biglietti a tariffa ridotta. Si sofferma infine sull'importanza turistica della penisola salentina che appare eccessivamente trascurata dai piani di investimento dell'Ente ferrovie dello Stato.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti Guglielmo NEPI prende atto delle

osservazioni del deputato Baghino assicurando il massimo impegno del Governo.

Il Presidente Pasquale LAMORTE propone, concordando la Commissione, su invito del sottosegretario di Stato per i trasporti Gualtiero NEPI, di procedere prima allo svolgimento delle interrogazioni nn. 5-01545 e 5-01184 indi allo svolgimento dell'interrogazione n. 5-01459.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti Guglielmo NEPI rispondendo congiuntamente alle interrogazioni numeri 5-01545 e 5-01184, vertenti su identica materia, precisa preliminarmente che il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 ha previsto il trasferimento alle regioni delle ferrovie in concessione dopo aver effettuato il risanamento tecnico-economico delle stesse.

Detto risanamento non è stato ancora attuato e pertanto le predette ferrovie rientrano tuttora nelle competenze della Direzione generale MCTC, ove sono in corso le pratiche di rinnovo o di proroga delle concessioni di alcune ferrovie al fine di garantire la continuità dell'esercizio: procedure che non sono certo di ostacolo allorché a suo tempo sarà effettuato il passaggio delle linee ferroviarie nella competenza regionale.

Di norma il rinnovo viene accordato dopo che è scaduta la proroga nella misura massima di 10 anni.

Precisa infine che senza la proroga o il rinnovo, e quindi in un regime precario e provvisorio, non sarebbe possibile corrispondere alle società le sovvenzioni previste dalla legge.

Per quanto riguarda la ferrovia Cumana la concessione scadrà il 30 giugno 1990. La società concessionaria SEPSA ha chiesto la proroga venticinquennale della concessione ai sensi dell'articolo 2 della legge 16 ottobre 1975, n. 493.

Tale richiesta è giustificata dalla necessità non solo di programmare tempestivamente i piani di approvvigionamenti, le procedure concorsuali, la contrazione di mutui, ma anche per procedere alla

regolarizzazione della ferrovia Circumflegrea la cui scadenza deve uniformarsi a quella della ferrovia Cumana.

La ferrovia Circumflegrea, infatti, anch'essa concessa alla società SEPSA, si integra con quella Cumana ed entrambe le ferrovie costituiscono un anello che soddisfa in modo completo le esigenze di trasporto della zona flegrea.

Considerata la subordinazione del servizio di cui trattasi all'interesse pubblico e ritenuto che al momento non sembra possibile una diversa alternativa da quella del ricorso al regime concessorio, si rende necessario mantenere i rapporti in atto.

A tal fine la competente Direzione generale MCTC ha provveduto ad attivare le procedure per il rinnovo delle concessioni sopra indicate.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO dichiarandosi insoddisfatto della risposta del Governo fa rilevare che il problema del rinnovo delle concessioni non può essere affrontato dal Governo in modo disgiunto rispetto alla riforma del settore delle ferrovie concesse che è da lungo tempo all'attenzione del Parlamento.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti Gualtiero NEPI rispondendo all'interrogazione n. 5-01459 rileva che l'attuale regime giuridico prevede, come è noto, il trasferimento alle regioni delle ferrovie in concessione, giusta le disposizioni previste dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, dopo l'attuazione del risanamento tecnico ed economico delle stesse.

Con la finanziaria 1987 (legge 22 dicembre 1986, n. 910, articolo 2, comma 3) fu autorizzata, per il quinquennio 1987/1991, una assegnazione di 500 miliardi da destinare alla concessione di contributi per l'ammortamento di mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa possono contrarre, nel limite complessivo di 5000 miliardi, per la realizzazione di investimenti ferroviari.

A tal fine fu stanziata una prima *tranche* di lire 92 miliardi sul capitolo 7304 del

bilancio del Ministero dei trasporti; successivamente la legge 11 marzo 1988, n. 67 (finanziaria 1988) ha nuovamente determinato lo stanziamento, in lire 200 miliardi per l'anno 1988, lire 500 miliardi per il 1989 e lire 700 miliardi per il 1990.

In merito alla ripartizione degli interventi finanziari relativi alle varie ferrovie, proposta dal Ministero dei trasporti, si espressero favorevolmente le regioni attraverso il comitato interregionale istituito presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica in data 25 marzo 1987.

Nell'occasione furono tenute presenti le esigenze segnalate dalle aziende anche sulla base di analisi costi-benefici allo scopo redatte, nonché le prospettive di traffico in ciascuna ferrovia, assegnando gli importi maggiori a quelle ferrovie suburbane a servizio delle grandi aree urbanizzate (Roma, Milano, Napoli, Bari, ecc.). Per restare nell'importo assegnato dei 5000 miliardi si rese necessario ridimensionare le richieste delle aziende.

Le ferrovie ammesse ad usufruire del suddetto finanziamento sono 34.

Per la realizzazione degli interventi si è fatto ricorso ad affidamenti in concessione per la progettazione e per l'esecuzione degli interventi di ammodernamento nella loro globalità: opere civili, impianti e materiale rotabile. È stato, altresì, stabilito di espletare appositi confronti concorrenziali per l'individuazione dei concessionari cui affidare tali interventi.

Per quanto riguarda la suddetta procedura intesa all'attuazione del programma di intervento e alle modalità di preselezione delle imprese, è stato adito il Consiglio di Stato, che nell'esprimere parere favorevole, ha prescritto l'effettuazione di una fase di prequalificazione al fine di individuare i soggetti idonei da invitare ai confronti concorrenziali. Non è stato invece ritenuto opportuno adottare la procedura sopra esposta per quelle ferrovie per le quali erano già in corso interventi complessi, affidati a diversi soggetti, come nel caso delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea, Circumetnea.

In merito a tali ferrovie, il Ministero dei trasporti, su conforme parere del Consiglio di Stato, giunse alla determinazione di accogliere in via prioritaria l'offerta dei soggetti allora operanti, purché all'Amministrazione fosse garantito un miglioramento delle condizioni contrattuali in atto. A seguito di ulteriori quesiti formulati dall'Amministrazione, il Consiglio di Stato, con successivo parere, si espresse sfavorevolmente riguardo tale procedura differenziata ribadendo la necessità che anche per le cinque ferrovie sopra citate si procedesse in analogia con le altre 29.

Apposite disposizioni in merito alle procedure da seguire ed all'istituzione delle Commissioni per la valutazione dei progetti di ammodernamento relativi alle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, furono inserite nei decreti dei Ministri dei trasporti *pro tempore* onorevole Mannino e onorevole Santuz, n. 109/T del 2 ottobre 1987 e n. 78/T del 26 luglio 1988.

Con il sopracitato decreto ministeriale 109/T fu altresì prevista per le cinque ferrovie in esame, l'effettuazione di gare ai sensi della normativa comunitaria (legge 8 agosto 1977, n. 584, e successive modificazioni).

Per quanto riguarda in particolare le ferrovie Nord Milano, acquisito in proposito un ulteriore e specifico parere del Consiglio di Stato, i lavori sono stati affidati — quale estensione di un appalto in corso — ad un consorzio già ivioperante, sussistendo le condizioni di cui all'articolo 6, lettera g) della legge n. 584 del 1977. Tale soluzione ha rappresentato un non trascurabile vantaggio per l'Amministrazione, sia per l'avvio immediato dei lavori, sia per gli aspetti economici, essendosi ottenuto un ulteriore ribasso contrattuale del 5 per cento rispetto ai prezzi del primo appalto.

Per quanto poi concerne la ferrovia Circumetnea, la delibera CIPE del 12 maggio 1988 ha autorizzato la spesa di lire 55,678 miliardi a carico delle autorizzazioni di spesa per il 1988 del Ministero dei trasporti per il potenziamento e la

trasformazione del tratto urbano della ferrovia Circumetnea nella città di Catania.

È stata, quindi, eseguita una gara ai sensi della normativa comunitaria sulla base di un progetto preventivamente approvato dal Ministero dei trasporti nel 1985, applicando la legge 17 febbraio 1987, n. 60 ed il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 febbraio 1988. Detta gara si è ormai conclusa e sono già in corso i lavori.

Rappresenta altresì che le ferrovie concesse od in gestione governativa della regione Campania sono: la Circumvesuviana, la Benevento-Cancello, l'Alifana, la Cumana e la Circumflegrea. Le prime tre in regime di gestione governativa, le ultime due in concessione alla società SEPSA.

Le ferrovie Alifana e Benevento-Cancello rientrano nelle 29 ferrovie che hanno seguito le normali procedure di gara e per le quali sono in corso di stipula le convenzioni per l'affidamento in concessione degli interventi. Per le altre esiste una situazione di fatto ad oggi differenziata, pur rientrando tutte nel gruppo di aziende per le quali si dovevano effettuare gare ai sensi della normativa CEE.

Per la ferrovia Circumvesuviana, infatti, sono stati predisposti nell'ambito della gestione governativa i progetti di massima del piano di ammodernamento. Detti progetti sono già stati approvati dal Ministero dei trasporti nel gennaio 1988. Attualmente è in corso la trattativa privata con il soggetto già operante su altre tratte della rete per l'affidamento della progettazione esecutiva e per l'esecuzione degli interventi, così come autorizzato dal Ministero su conforme parere del Consiglio di Stato.

Per quanto concerne, invece, le ferrovie Cumana e Circumflegrea, è stato acquisito il parere del Consiglio di Stato per l'affidamento a trattativa privata degli interventi ai soggetti già operanti nelle due ferrovie e non resta che dare corso alle relative procedure.

Per quanto attiene alle imprese, ai consorzi o associazioni temporanee che

hanno presentato offerte relative ai 29 lotti attualmente in gara si rimanda all'allegato elenco.

Riguardo infine ai criteri di controllo tecnico ed economico da effettuarsi per la realizzazione delle opere — anche in considerazione che le aziende esercenti le ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa dispongono soltanto di personale tecnico adibito all'esercizio — la direzione dei lavori e l'alta vigilanza sono riservate al Ministero dei trasporti il quale, peraltro, le effettuerà per il tramite di una struttura esterna direttamente controllata dall'Amministrazione stessa. Tale struttura farà capo ad una commissione di alta vigilanza incaricata — fra l'altro — di fornire costantemente informazioni sull'andamento dei lavori e sul flusso della spesa.

Mette a disposizione della Commissione il testo del decreto ministeriale n. 109/T del 1987, nonché l'elenco dei soggetti che hanno presentato offerte per le singole ferrovie.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO, in qualità di cofirmatario dell'interrogazione n. 5-01459, ribadisce la propria insoddisfazione per il modo in cui il Governo affronta il problema delle ferrovie concesse. Alle considerazioni precedentemente svolte aggiunge ulteriori preoccupazioni per il particolare trattamento dedicato alle ferrovie cumana e circumflegrea le cui concessioni per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di ammodernamento sono state attribuite per trattativa privata. Depreca in particolare la mancanza, nel tempo, di controlli e sulla gestione e sulle modalità di affidamento delle concessioni.

Il deputato Silvano RIDI sottolinea che il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 imponeva il trasferimento alle regioni delle competenze in materia di ferrovie concesse entro sei mesi dalla sua entrata in vigore. È dunque del tutto arbitraria l'interpretazione del Governo che intende procedere a tale trasferimento di competenze soltanto dopo il preannunciato risanamento del

settore. Chiede inoltre le ragioni della mancanza di un disegno di integrazione complessiva delle ferrovie concesse in un sistema nazionale di trasporti. Il progetto del Governo contrasta con i precisi impegni assunti dal Ministro *pro tempore* in occasione della legge finanziaria del 1987. Sottolinea inoltre che numerosi progetti di ferrovie in concessione, soprattutto nell'area napoletana, sono stati modificati dall'intervento del commissario straordinario nominato in occasione del terremoto del 1980. In particolare il tracciato della ferrovia circumvesuviana da Napoli a Baiano ha subito numerose modifiche non solo di carattere tecnologico ma anche concernenti il tracciato: si chiede come sia stato possibile cancellare le precedenti autorizzazioni e non tenere in dovuto conto il parere dei comuni della zona. La risposta del Governo fa infine riferimento ad una struttura esterna direttamente controllata dall'amministrazione alla quale dovranno essere affidati i criteri di controllo tecnico-economico, la direzione dei lavori e l'alta vigilanza: attraverso l'affidamento a tale struttura dei compiti sopra citati, il Governo confessa l'incapacità di far fronte con propri mezzi a competenze che gli sono proprie. L'affidamento a tale « struttura esterna », inoltre, comporterà oneri ingentissimi che assorbiranno gran parte delle risorse destinate agli interventi. Chiede inoltre di acquisire agli atti della Commissione il contratto stipulato tra il Ministero dei trasporti e la suddetta « struttura esterna ».

Il Presidente Pasquale LAMORTE, intervenendo in qualità di cofirmatario dell'interrogazione n. 5-01459, rileva che la risposta del Governo risulta non adeguatamente aggiornata e che mancano elementi di valutazione in relazione alle concrete modalità di aggiudicazione delle gare.

Comunica inoltre che essendo giunto ordine di sconvocazione per imminenti votazioni in Assemblea, lo svolgimento delle ulteriori interrogazioni è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.