

# RESOCONTO STENOGRAFICO

51.

## SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 17 SETTEMBRE 1996

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **PIERLUIGI PETRINI**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Interpellanza e interrogazione (Svolgimento):</b>		Albertini Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i> .....	3140, 3142
		Gagliardi Alberto (gruppo forza Italia) .....	3143
Presidente .....	3139, 3140, 3141, 3142, 3143	Garra Giacomo (gruppo forza Italia) ...	3139, 3141

**N.B.** I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.



**La seduta comincia alle 10.**

MARIA BURANI PROCACCINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 27 agosto 1996.

*(È approvato).*

PRESIDENTE. Comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti dell'odierna seduta antimeridiana.

**Svolgimento di una interpellanza e di una interrogazione (ore 10,02).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanze ed interrogazioni.

Cominciamo dall'interpellanza Garra n. 2-00075 (*vedi l'allegato A*).

L'onorevole Garra ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

GIACOMO GARRA. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, quale deputato siciliano mi sono sentito in dovere di presentare l'interpellanza n. 2-00075, oggi in discussione, con la quale - non ho difficoltà a dirlo - ho inteso compiere innanzitutto un gesto di solidarietà nei confronti dei lavoratori già addetti alla realizzazione di alcuni lotti per il raddoppio della tratta ferroviaria Palermo-Messina, lavoratori ai quali si era preannunciato il licenziamento per l'esaurirsi dei lavori e per lo stop alla prosecuzione del predetto raddoppio. La cessazione dei lavori per il raddoppio è stata preannunciata nei giorni 28 e 29 giugno 1996 dall'allora amministratore delle Ferrovie dello Stato, dottor Lorenzo Necci, nel corso del convegno sul Mezzogiorno svoltosi a Palermo nei giorni indicati ed orga-

nizzato dalla Banca di Roma, dalla FIAT e dal Mediocredito centrale.

Il malcapitato vicepresidente del Consiglio, onorevole Veltroni, il quale assisteva al convegno, non potendo certo smentire l'affermazione del dottor Necci (oggi nei guai per Tangentopoli 2, ma già da tutti riverito per decenni), l'affermazione cioè sui tagli del finanziamento operato dal Governo nei confronti delle Ferrovie dello Stato e che nella primavera 1996 avevano ridotto al lumicino la possibilità di completamento del raddoppio della tratta ferroviaria Palermo-Messina, si era limitato a preannunciare, davanti a quell'assise qualificata di siciliani e non siciliani, l'approvazione da parte del suo Governo di tre « pacchetti » di interventi: uno per l'occupazione, uno per la semplificazione amministrativa e fiscale ed il terzo per l'istruzione, con l'innalzamento dell'obbligo scolastico a sedici anni.

Mi chiedo e vi chiedo: perché siffatti « pacchetti » avrebbero dovuto essere ritenuti dai siciliani come compensativi del danno certo del mancato raddoppio della tratta Palermo-Messina?

Qualche schiarita è poi venuta a seguito degli incontri romani avuti dal neopresidente della regione siciliana, onorevole Provenzano, ai primi di agosto e poi, la scorsa settimana, anche con il sottosegretario, onorevole Soriero. Nei primi giorni di luglio, però, le prospettive al riguardo erano assai nere e sui lavoratori addetti al raddoppio pendeva la spada di Damocle del licenziamento, tant'è che essi si asserragliarono in una galleria in segno di protesta contro il taglio di 770 miliardi destinati ai lavori della tratta Fiumetorto-Cefalù (non mi soffermo sui 500 miliardi

relativi alla tratta Giampileri-Fiumefreddo che avevano subito analoga sorte).

Il Governo Dini prima e Prodi poi avevano ritenuto di ridurre drasticamente gli iniziali stanziamenti di cui sopra; spero che vi siano dei fatti nuovi. Se emergeranno dalla risposta del Governo elementi positivi e volti a chiarire che il buio totale di fine giugno è stato fugato, saremo ben lieti di prenderne atto.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

**GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il contratto di programma 1994-2000, sottoscritto il 25 marzo 1996 tra le Ferrovie dello Stato ed il Ministero dei trasporti e della navigazione, prevede specifici investimenti nel settore ferroviario per gli interventi di potenziamento degli impianti localizzati in Sicilia. In particolare, le risorse disponibili, che ammontano complessivamente a circa 2.650 miliardi di lire, mirano in primo luogo a potenziare e velocizzare gli assi principali Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa mediante la realizzazione del completamento del raddoppio Patti-Messina e il raddoppio del tratto Carruba-Fiumefreddo e Targia-Siracusa. Ad ultimazione di tali lavori, la direttrice Palermo-Messina-Catania risulterà a doppio binario per oltre il 50 per cento del suo tracciato e sarà quindi ampiamente possibile far fronte ad incrementi generalizzati del traffico di oltre il 20 per cento rispetto alla situazione attuale; sarà inoltre possibile avere notevoli margini per lo sviluppo del traffico locale gravante sulle principali città, conseguendo nel contempo cospicue riduzioni nei tempi di percorrenza.

A tale proposito è da far presente che ulteriori incrementi di capacità di trasporto potranno essere conseguiti anche aumentando le composizioni dei convogli che attualmente nel settore viaggiatori sono modeste: in media si hanno 280 posti circa sul treno Palermo-Messina e 320

sulla tratta Messina-Catania, con frequenziazioni medie tra il 20 ed il 40 per cento.

Premesso tutto ciò, occorre dire che non trova riscontro quanto attribuito dagli organi di stampa all'avvocato Necci circa il disinteressamento delle Ferrovie dello Stato Spa per il raddoppio della linea Palermo-Messina.

Certamente, allo stato attuale, si deve riconoscere che il completamento dei rimanenti tratti da raddoppiare della linea Palermo-Messina (che non trovano copertura finanziaria a carico del citato contratto di programma 1994-2000) appare di lunga e difficile esecuzione, vista l'orografia dei luoghi, la valenza paesaggistica degli stessi e le difficoltà finanziarie (infatti, comporterebbe, ai costi attuali, una ulteriore spesa di circa 4.300 miliardi di lire).

Peraltro, in aggiunta agli interventi previsti nel citato contratto di programma 1994-2000, potrebbe essere finanziato, a carico della legge n. 550 del 1995 (legge finanziaria per il 1996), che prevede specifiche disponibilità per la prosecuzione del programma di ammodernamento delle ferrovie, un ulteriore tratto di raddoppio della linea Palermo-Messina.

Per completezza di informazione, si fa presente che l'effettiva destinazione degli stanziamenti recati dalla legge sopracitata è ancora in fase di verifica con il Ministero dei trasporti e della navigazione (anche in relazione alla definizione degli accordi, già avviati, per la programmazione dei nuovi lavori ferroviari nelle regioni del sud). Il programma degli interventi così individuati dovrà quindi essere sottoposto all'esame del CIPE e delle competenti Commissioni parlamentari secondo le disposizioni stabilite dalla normativa vigente.

In merito invece al collegamento stabile tra la Sicilia e il continente si fa presente che, a suo tempo, con legge n. 1158 del 1971, fu costituita la società Stretto di Messina, concessionaria dello studio, della progettazione, della costruzione, nonché del solo esercizio viario dell'opera da realizzare. La stessa legge assicura la maggioranza delle azioni all'IRI, mentre la re-

stante quota è sottoscritta dalle regioni Sicilia e Calabria, dalle Ferrovie dello Stato e dall'ANAS.

Allo stato attuale, dopo numerosi studi e simulazioni, è stata scelta la soluzione del ponte ad unica campata ed è stato predisposto il relativo progetto di massima che, per essere considerato approvato da tutti i soggetti interessati, necessita di alcuni approfondimenti tecnici richiesti dalle Ferrovie dello Stato e dall'ANAS, del parere favorevole del Consiglio dei lavori pubblici, dell'autorità preposta alla valutazione dell'impatto ambientale, nonché degli enti locali per la conformità agli strumenti urbanistici. La società Stretto di Messina ha stimato che entro il 1997 possa essere completato l'iter approvativo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Garra ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00075.

**GIACOMO GARRA.** Signor Presidente, signor sottosegretario, mi richiamo innanzitutto alla parte conclusiva della risposta del sottosegretario Albertini: per quella parte do atto al rappresentante del Governo di essere stato estremamente puntuale e di aver ridato speranza!

Ben comprendo le obiezioni di ordine finanziario che vengono sollevate a chi chiede con insistenza la realizzazione del ponte sullo stretto; non comprendo invece le valutazioni e le impostazioni radicali - come quelle portate avanti dai verdi ed anche da un componente del Governo - perché si finisce con l'avere grandissimo rispetto solo per i pesci del mare, forse anche per gli uccelli del cielo, in nome di un'ecologia che vi era anche in California, a San Francisco, allorché fu realizzato un ponte altrettanto ardito (un altro esempio potrebbe essere il ponte costruito sul Bosforo). È invece minore o addirittura nulla la considerazione per le vite umane dei messinesi, che da anni ingoiano smog a causa dei TIR e degli autoveicoli in sosta permanente.

Le impostazioni prudenti sul piano finanziario che sono emerse dal tono e dallo stile del sottosegretario Albertini mi soddi-

sfano; sono invece in totale disaccordo con chi, in nome dell'ecologia, ignora che i messinesi da decenni subiscono l'avvelenamento causato dallo smog prodotto da TIR e autoveicoli.

Per quanto riguarda la parte della risposta del sottosegretario Albertini relativa al problema del raddoppio della Palermo-Messina, mi sia consentito un ricordo personale. Negli anni settanta e agli inizi degli anni ottanta ero giudice del TAR di Catania e sin da allora mi sono occupato di contenziosi riguardanti i lavori di realizzazione del raddoppio della ferrovia Catania-Messina. Da allora sono passati circa quindici anni. Le risposte che il sottosegretario ha fornito con riferimento alle cifre (non ho la benché minima ragione per contestare l'esistenza di stanziamenti e di risorse finanziarie delle dimensioni indicate) sono fuori della realtà, nella misura in cui sembrerebbe che il blocco del raddoppio della Palermo-Messina sia una semplice invenzione giornalistica. Ma allora debbo dire che è un'invenzione giornalistica anche l'azione sindacale svolta da CGIL-CISL-UIL, che in quelle settimane si sono prodigate affinché i lavoratori potessero difendere i loro posti di lavoro di fronte alla prospettiva della conclusione dei lavori relativi al raddoppio.

Tante cose, quindi, mi rendono pessimista. Vorrei ricordare che l'onorevole Veltroni in primavera disse a Caltagirone, mia città natale, che avrebbe fatto della Sicilia una California e che a Noto fece passerella di fronte alla cupola della cattedrale che era crollata. Sono passati sette mesi, onorevole sottosegretario, e le assicuro che non è stato fatto assolutamente nulla.

Prendo atto dunque di ciò che il Governo ha detto rispondendo alla mia interpellanza e voglio sperare che non ci si limiti soltanto ad un impegno in termini di cifre e di stanziamenti, ma che vi sia anche una fattiva azione, costante e diurna, volta ad evitare che tra quindici anni (come è accaduto per l'esperienza che ho ricordato) si parli ancora del buon proponimento di realizzare il raddoppio della Palermo-Messina.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione Gagliardi n. 3-00085 (*vedi l'allegato A*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

**GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.** La legge di riforma del settore portuale 28 gennaio 1994, n. 84, volta a favorire un processo di liberalizzazione delle attività portuali, ha incontrato, come noto, in fase di attuazione notevoli difficoltà legate in particolare al precedente assetto normativo della materia.

Il passaggio dal regime monopolistico ad un sistema incentrato sui principi di concorrenza e di libero mercato, sanciti in sede europea, ha richiesto la necessaria ed opportuna gradualità onde consentire il raggiungimento degli obiettivi previsti dal legislatore, avuto riguardo della specifica complessa realtà portuale e tenuto conto dei risvolti sul piano occupazionale per le categorie interessate.

In tale contesto assume particolare rilevanza la figura dell'autorità portuale, quale ente preposto al potenziamento e al coordinamento delle attività economiche che gravitano intorno al porto. Peraltro, alla costituzione *ex lege* delle autorità portuali non è corrisposta una loro immediata effettiva operatività. Ad oggi, va constatato che in alcuni porti continua il regime commissariale e soprattutto che le autorità di nuova istituzione non dispongono ancora delle strutture e del personale necessari per il loro funzionamento.

I numerosi emendamenti apportati alla legge di riordino, se da un lato sono stati dettati dalla necessità di rendere applicabili alcune norme, dall'altro hanno costituito un oggettivo intralcio al rispetto della prevista tempistica di attuazione del dettato legislativo.

A ciò si aggiunga che i porti in cui il legislatore ha sancito l'istituzione delle autorità portuali costituiscono realtà diverse, non solo sotto il profilo dell'esistenza di una preesistente organizzazione amministrativa, ma anche per le dimensioni di traffico e di attività operative in essi presenti.

Inutile negare che processi di trasformazione così profondi comportino difficoltà e tempi lunghi per una completa realizzazione; non si può infatti prescindere dalle situazioni preesistenti e dai risvolti sociali che determinate scelte comportano, soprattutto se si pensa che il completamento di tale processo è strettamente connesso alla riduzione degli organici; la presenza di personale in esubero, avente peraltro professionalità prevalentemente tecnico-operative e quindi non idonee ai compiti di indirizzo e programmazione che la legge n. 84 del 1994 attribuisce alle autorità portuali, costituisce evidentemente un onere economico ed insieme un ostacolo alla realizzazione di una struttura snella ed efficiente quale dovrebbe divenire l'autorità stessa.

In proposito va rilevato che la previsione normativa (decreto-legge n. 430 del 1996) di prepensionare 150 unità di personale si è rivelata assolutamente insufficiente a fronte di un esubero di personale di circa 600 unità.

Il ritardo nell'assentimento delle concessioni, almeno in alcuni porti, risente anche della mancata emanazione del regolamento ex articolo 18 della legge n. 84 del 1994, la cui stesura è risultata particolarmente laboriosa per una serie di difficoltà incontrate nel suo iter procedurale.

Per quanto riguarda il ripiano dei disavanzi delle autorità portuali va detto che lo stanziamento di 240 miliardi di lire inserito nella legge di assestamento del bilancio 1996, per la definitiva sistemazione delle situazioni debitorie pregresse, costituisce un preciso adempimento legislativo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 28 della legge n. 84 del 1994, ed è ovviamente riferito ai disavanzi registrati prima del 31 dicembre 1993.

Non vi è dunque nessuna riproduzione di disavanzi nei bilanci delle autorità portuali che anzi hanno dovuto far fronte negli ultimi due anni agli oneri derivanti dal ritardato ripiano previsto della più volte citata legge n. 84 del 1994.

In ordine alla evidenziata riconquista degli spazi da parte delle autorità nella ge-

stione dei servizi va chiarito che i servizi di interesse generale, di cui all'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, vanno affidati a titolo oneroso da parte delle autorità portuali, oppure devono essere esercitati direttamente dalle stesse autorità fino ad esaurimento degli esuberi, secondo quanto previsto dall'articolo 23 della stessa legge n. 84, anche attraverso la costituzione di apposite società partecipate minoritariamente.

Infine, non risulta che il processo di dismissione delle quote azionarie da parte dell'autorità portuale genovese sia stato rallentato. Risulta invece dagli atti assunti dalla medesima autorità che il programma di dismissioni è in fase di avanzata attuazione, fermo restando che lo stesso deve costituire un momento di valorizzazione patrimoniale e non di svendita delle quote azionarie ancora detenute dalle società operative: non può quindi essere attuato con procedure d'urgenza.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gagliardi ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00085.

**ALBERTO GAGLIARDI.** Devo purtroppo dichiararmi del tutto insoddisfatto perché in realtà la legge n. 84 del 1994 è in gran parte inapplicata o è applicata parzialmente e male, nonostante sia in vigore da quasi tre anni. A mio avviso, il decreto-legge n. 430 del 1996, citato dal sottosegretario, si configura come una sorta di regresso rispetto allo spirito della legge n. 84.

Per quanto riguarda in particolare il porto di Genova non mi risulta che sussista la volontà, da parte dell'autorità portuale, di dismettere secondo i dettami della legge le partecipazioni, o meglio il controllo, di molte società, anche importanti. Non mi risulta che le procedure per le dismissioni siano in stadio avanzato.

Molte delle osservazioni del sottosegretario sulla complessità del sistema por-

tuale italiano mi trovano d'accordo. Esiste tuttavia un grave problema di fondo, che anche la stampa denunciava qualche anno fa, negli anni ottanta, cioè quello della salvaguardia di una corporazione con precisi addentellati politici nel paese, in particolare a Genova. Mi riferisco alla corporazione dei portuali genovesi che ancora oggi ha questa connotazione, come il ministro Burlando ha confermato presentando di recente un decreto-legge che sposta al 31 dicembre il termine per il monopolio delle compagnie sulle attività svolte in banca.

Si perpetua così una situazione di grande confusione, tipica del resto dell'attività del Governo nelle questioni di fondo, tra le quali certamente vi è l'economia portuale e marittima. Purtroppo di tale questione la stampa si occupa troppo poco, forse perché i grandi giornali vengono stampati su terraferma; solo pochi organi di stampa riferiscono di questi fatti gravissimi, che impegnano migliaia di miliardi da parte dello Stato.

Ancora oggi, a quasi tre anni dell'approvazione della legge n. 84, la situazione non è migliorata, a parte qualche caso di privatizzazione avvenuto nel porto di Genova, ed anzi è complessivamente peggiorata. Non posso quindi che dichiararmi insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

**PRESIDENTE.** I restanti documenti di sindacato ispettivo saranno svolti nell'odierna seduta pomeridiana.

**La seduta termina alle 10,25.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA*

*DOTT. VINCENZO ARISTA*

---

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

*DOTT. PIERO CARONI*

---

*Licenziato per la stampa  
dal Servizio Stenografia alle 12,15.*

*Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S.p.A.*