

La seduta comincia alle 9,05.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Apolloni, Brunetti, Leoni, Sales, Scalia, Sinisi e Testa sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Sono altresì considerati in missione, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge costituzionale 24 gennaio 1997, n. 1, i deputati membri della Commissione bicamerale facenti parte del Comitato di cui all'articolo 3, comma 2, della citata legge, in relazione alla riunione del medesimo in data odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentasette, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

Discussione, a norma dell'articolo 115, comma 3, del regolamento, della mozione Fini ed altri n. 1-00185 e delle identiche mozioni Comino ed altri n. 1-00245 e Cardinale ed altri n. 1-00250, presentate nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione (ore 9,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione, a norma dell'articolo 115,

comma 3, del regolamento, della mozione Fini ed altri n. 1-00185 e delle identiche mozioni Comino ed altri n. 1-00245 e Cardinale ed altri n. 1-00250 (*vedi l'allegato A — Mozioni di sfiducia individuale sezione 1*), presentate nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione.

Avverto che la Presidenza ha consentito la presentazione e lo svolgimento della mozione n. 1-00250, ancorché sottoscritta da un numero di deputati inferiore a quello previsto dall'articolo 115, comma 1, del regolamento, unicamente in ragione dell'identità del testo da essa recato rispetto a quello della mozione n. 1-00245.

(Contingentamento tempi)

PRESIDENTE. Ricordo che, come convenuto nella riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo del 26 marzo, il tempo complessivo riservato al dibattito è di 5 ore, ripartito nel modo seguente:

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

tempi tecnici per la votazione per appello nominale: 1 ora;

gruppo misto: 20 minuti;

interventi a titolo personale: 40 minuti;

gruppi: 2 ore e 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

verdi: 8 minuti;

socialisti italiani: 5 minuti;

minoranze linguistiche: 3 minuti;
per l'UDR-patto Segni/liberali: 2 mi-
nuti;

la rete: 2 minuti.

Ricordo inoltre che il tempo a dispo-
sizione dei gruppi è così ripartito:

democratici di sinistra-l'Ulivo: 29 mi-
nuti;

forza Italia: 22 minuti;

alleanza nazionale: 19 minuti;

popolari e democratici-l'Ulivo: 16 mi-
nuti;

lega nord per l'indipendenza della Pa-
dania: 16 minuti;

rifondazione comunista-progressisti: 13
minuti;

per l'UDR-CDU/CDR: 13 minuti;

rinnovamento italiano: 12 minuti;

CCD: 10 minuti.

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la di-
scussione sulle linee generali delle mo-
zioni.

La prima iscritta a parlare è l'onore-
vole Cavanna Scirea.

MARIELLA CAVANNA SCIREA. Signor
Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo
parlamentare per l'UDR-CDU/CDR voterà
la sfiducia al ministro Burlando. Questa
decisione non appartiene alla sfera delle
scelte emotive, demagogiche o di facciata.
Non vi è nessun motivo preconcelto e
personale che possa indurci ad adottare o,
meglio, a richiedere un atto così grave e
drastico. Esiste invece la necessità di
operare una ricognizione attenta e pun-
tuale della situazione dei trasporti che ci
consenta in modo equilibrato di addive-
nire ad un'attribuzione di responsabilità
politiche che attenga soltanto al corretto
sviluppo della politica dei trasporti.

Noi guardiamo con attenzione al per-
corso coerente che intercorre tra le di-
chiarazioni programmatiche, più volte
proclamate dall'Ulivo, e le condizioni ge-
nerali — secondo noi disastrose — nelle
quali versa l'intero sistema dei trasporti.
Le condizioni di generale insicurezza che
vengono quotidianamente affrontate dai
cittadini che, per motivi di lavoro e di
studio, sono costretti a servirsi del sistema
dei trasporti, non possono essere consi-
derate come un dato minimale o trascu-
rabile.

Non comprendiamo e non condivi-
diamo l'atteggiamento di quanti conti-
nuano a trascurare il problema legato alla
sicurezza dei trasporti ferroviari in Italia.
A questo proposito, non ci interessano i
raffronti con le altre statistiche ricavabili
dalla situazione esistente negli altri paesi
europei perché quello che ci interessa è
l'efficienza e la sicurezza.

Nella gestione dell'intero sistema dei
trasporti, al di là di qualche scelta tardiva
del Consiglio dei ministri, è mancata
soprattutto una vera cultura europea tesa
ad interrompere realmente un sistema di
monopolio che ha mostrato la sua asso-
luta inadeguatezza.

Dicevamo all'inizio che non c'è nessun
atteggiamento preconcelto nei confronti
del ministro; però del ministro non ab-
biamo compreso, non abbiamo condiviso
il dissennato atteggiamento volto a scari-
care sul personale delle ferrovie le colpe
dei disastri, facendo finta di ignorare che
la cattiva programmazione e la discutibile
gestione sono le prime cause di un falli-
mento annunciato e prevedibile. In tale
logica ci lascia profondamente perplessi la
scelta di procedere alla rimozione del
presidente dell'azienda ferroviaria, che
non aveva nessun potere decisionale, men-
tre si è lasciato al suo posto chi, come
l'amministratore delegato, aveva concreti
ed illimitati poteri decisionali e compiti
operativi. Se questo atteggiamento ano-
malo non determina una precisa respon-
sabilità politica non si comprende in
quale altro caso sarebbe possibile preten-

dere comportamenti coerenti e conclusivi da chi non ha saputo esercitare la delega in suo potere.

La verità è che a distanza di due anni non si riscontrano reali ed effettivi interventi tesi da un lato a rinnovare il sistema e dall'altro a razionalizzarlo e normalizzarlo. Anche il processo di privatizzazione dell'Alitalia appare ritardato e improvvisato. In questo comparto dobbiamo registrare colpevoli ritardi, chiaramente frutto di una politica poco limpida, poco trasparente, poco incisiva. È mancato un reale progetto imprenditoriale industriale, condizionato solo dalle politiche di mercato, indirizzato al rafforzamento della cooperazione con i partner internazionali. Si è continuato a perseguire logiche di occupazione del potere, spesso contestate dalla stessa maggioranza, riproponendo stereotipi e scelte che sicuramente non privilegiavano né l'esperienza né la capacità professionale. E non ci si venga a dire che non c'è stato ancora il tempo sufficiente per modificare una situazione già disastrosa, perché un esame comparativo dovrebbe indurci a ritenere che la situazione non solo non è migliorata, ma è sostanzialmente peggiorata.

Il ministro dei trasporti è stato capace di fare rimpiangere i suoi predecessori. Logica conclusione di tale discorso non può che essere l'invito a rassegnare le dimissioni. Se questo non dovesse accadere, il gruppo per l'UDR-CDU/CDR voterebbe senza dubbio a favore della mozione di sfiducia.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Merlo. Ne ha facoltà.

GIORGIO MERLO. Signor Presidente, signor ministro, il gruppo dei popolari e democratici non ritiene che la richiesta di dimissioni del ministro Burlando presentata dai gruppi della lega nord e del Polo delle libertà possa rappresentare oggi un salto di qualità per la politica dei trasporti nel nostro paese. Dico questo non solo per sottolineare l'azione positiva giocata secondo il nostro parere dal ministro Burlando nel corso di questi venti mesi di

Governo di centro-sinistra, ma anche perché vogliamo sottolineare con questo intervento la determinazione del Governo Prodi nel ridisegnare la politica dei trasporti in un'ottica integrata.

Non intendiamo rivendicare un « anno zero » nella politica dei trasporti; tale rivendicazione risponde sempre ad una logica sostanzialmente qualunquista, addossando i ritardi, le lentezze, le inadempienze di oggi alle responsabilità politiche dei Governi di questi ultimi anni. Ci stiamo invece rendendo conto — vogliamo sottolinearlo con forza e convinzione — che nel settore dei trasporti, al di là di alcune emergenze e problemi che restano tuttora aperti, si è invertita la rotta. Non è difficile ricordare che, se il 1996 è stato l'anno dello smaltimento delle urgenze, soprattutto di carattere legislativo, ereditate da un passato comunque pesante, il 1997 è stato l'anno in cui si è avviata, per dichiarazione esplicita e reiterata dello stesso ministro Burlando, una fase nuova.

Chiuso il capitolo delle emergenze, si è iniziato a mettere in campo i primi, ormai indispensabili, percorsi di riforma nei vari comparti del trasporto: innanzitutto — non per ordine di importanza, ma perché è stato l'ultimo atto rilevante e qualificante questo Governo — il recepimento della direttiva CEE 440/91 e l'avvio di una stagione, speriamo positiva ed efficace, per il sistema ferroviario italiano. A questo proposito non possiamo dimenticare — lo ricordava recentemente in quest'aula lo stesso ministro Burlando — che dei sette anni trascorsi cinque sono passati invano con diversi Governi che non hanno recepito la direttiva che richiamavo e che, di fatto, hanno rallentato l'azione di risanamento e di rilancio del settore ferroviario. Basterebbe ricordare che la direttiva non fu recepita neanche per quanto riguarda la separazione contabile fra infrastruttura e gestione, che non era poi cosa così complessa.

Si impone dunque all'azienda Ferrovie dello Stato la separazione contabile, che è l'unica cui ci obbliga l'Unione europea. In secondo luogo — questo mi pare l'aspetto importante da registrare oggi in questo

dibattito — si sono definite le regole attraverso cui la nostra rete deve aprirsi a quella degli altri paesi, e credo che questo passaggio abbia richiesto un'attenta verifica anche da parte dell'azienda per potersi assumere la responsabilità di aprire una rete, così saturata e tecnologicamente arretrata, quale la nostra, a diversi soggetti.

Credo che anche la scelta di fronte agli ultimi, gravi, drammatici incidenti ferroviari dell'azienda, attraverso il suo piano di impresa, accettato dal Governo, di destinare il 50 per cento degli investimenti alle manutenzioni, all'acquisto di materiale rotabile, tecnologico eccetera, sia stata giusta e tesa a rafforzare il comparto ferroviario. Un solo dato: 70 mila miliardi programmati in dieci anni non sono briciole, ma un preciso impegno per ammodernare una rete ferroviaria che necessita oggi di maggior sicurezza, se vogliamo creare le condizioni per un effettivo riequilibrio tra gomma e rotaia e, soprattutto, affinché il cittadino non individui in quello ferroviario un sistema in perenne e continuo deragliamento.

Si è inoltre approvata l'importante riforma del trasporto pubblico locale, decidendo che la competenza in materia sia lasciata alle regioni ed agli enti locali all'interno di un nuovo rapporto tra centro e periferie. Lo abbiamo già ricordato nel dibattito di martedì scorso in aula: il progetto di ristrutturazione dell'autotrasporto e le disposizioni relative all'avvio dei processi di privatizzazione e di liberalizzazione, tanto per il settore portuale marittimo quanto per quello del trasporto aereo, sono provvedimenti a nostro parere prodotti da un lato dai vincoli imposti dalle direttive europee, ma dall'altro — credo che in questo non possa non individuarsi, pur senza esaltazione, un punto di merito — dalla consapevolezza di aver colto questi vincoli come un'opportunità per intervenire e trasformare alla radice il sistema dei trasporti nei suoi vari settori, così come si è andato configurando nella storia del nostro paese.

Di qui anche gli sforzi di quest'anno, con risultati in parte sicuramente positivi,

in parte più incerti ed in parte ancora da verificare. Certo, se vogliamo esprimere un giudizio oggettivo nel corso di questo dibattito sull'attuale politica dei trasporti, non possiamo non cogliere i dati positivi che provengono dai traffici portuali, in particolare nel Mezzogiorno, con molte imprese — lo ricordava a ragione e con oggettività il ministro Burlando nella replica di martedì scorso — che arrivano da ogni parte del mondo per insediarsi nei porti italiani. Cito un solo dato: in questi due anni i traffici sono cresciuti di oltre il 60 per cento.

C'è anche una spinta positiva nel sistema aeroportuale, dove la crescita economica è stata di oltre il 12 per cento, il doppio rispetto a quella della media europea. Sotto questo profilo, chi fa parte della Commissione trasporti ha potuto verificare in questi ultimi mesi il dato positivo registrato dall'Alitalia che, se nel 1996 ha perso oltre 1.200 miliardi, nel 1997 ha registrato un guadagno di ben 445 miliardi.

Credo cioè, signor ministro, di poter dire che oggi è necessario passare da uno sforzo di riforme parziale a quello di ridefinire un quadro complessivo di politica dei trasporti; un'esigenza avvertita come improrogabile dagli operatori del settore e dalle stesse forze politiche, ma soprattutto dai cittadini utenti. Occorrono linee di indirizzo politico e credo che la gestione del ministro Burlando sotto questo profilo abbia recuperato una carenza che era diventata quasi cronica negli ultimi anni. Serve soprattutto un nuovo piano generale dei trasporti che fornisca un quadro chiaro all'interno del quale collocare lo sviluppo e soprattutto l'integrazione tra le varie modalità di trasporto. Sotto questo profilo credo che, ad onor del vero, non possiamo non ricordare il passo avanti compiuto dall'alta velocità e gli impegni precisi assunti dal ministro: dalla Torino-Milano al terzo valico, dalla Milano-Brescia agli accordi per i nodi di Napoli, Roma e Firenze. Si è dato anche un colpo decisivo alla TAV, con una verifica parlamentare sul suo progetto che non era mai stata fatta.

Insomma non crediamo che, di fronte a questo sforzo riformatore e determinato del Governo e del ministro Burlando, la richiesta di dimissioni possa oggi essere un elemento utile per far decollare il sistema dei trasporti italiani. Le dichiarazioni programmatiche rese dal ministro Burlando all'inizio della legislatura in Commissione trasporti furono di rara chiarezza e già allora centrarono i problemi raccogliendo consenso, e non soltanto dai banchi della maggioranza.

Credo che non vi siano state soltanto buona volontà o buone intenzioni, ma una concreta determinazione nel perseguire determinati obiettivi pur all'interno di alcune emergenze che restano tuttora aperte. Certo siamo consapevoli che oggi è necessario accelerare questo cammino riformatore nella politica dei trasporti, in un clima di maggior collaborazione e di dialogo tra il ministro e la maggioranza, ma anche e soprattutto tra il ministro, il Parlamento e le Commissioni parlamentari.

La fiducia al ministro Burlando resta pertanto, da parte nostra, intatta. Riteniamo che, proprio in un settore come quello dei trasporti, si giochi oggi la credibilità di un Governo che non si limita a gestire l'esistente, ma persegue l'obiettivo di creare una politica di settore in un'ottica integrata e non di mera assistenza, facendo dei trasporti non un comparto protetto o appaltato alla mercé dei privati, ma un luogo dove la tutela del servizio al cittadino si coniuga con la garanzia di efficienza e di efficacia dello stesso servizio.

Per questi motivi i deputati del gruppo dei popolari e democratici ritengono di respingere la mozione di sfiducia presentata dai gruppi della lega e del Polo per le libertà (*Applausi dei deputati dei gruppi dei popolari e democratici-l'Ulivo e dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro,

è la seconda volta che in questa legislatura si discute una mozione di sfiducia individuale nei confronti di un ministro. Nel primo caso si trattò del ministro per le politiche agricole, Pinto, e l'esito — tutti lo ricorderanno — fu che la mozione fu respinta; tuttavia il risultato di grande impatto sull'opinione pubblica fu quello di denunciare l'assenza di un'efficace politica nel settore dell'agricoltura.

Con la mozione oggi in discussione le opposizioni, con iniziative distinte ma convergenti, intendono denunciare all'opinione pubblica, agli utenti, agli operatori ed alle imprese tutto l'ampissimo spettro delle insufficienze e delle inadeguatezze dell'azione governativa del sistema dei trasporti, della mobilità, della sicurezza, dell'ambiente e dello sviluppo economico del paese. A questo noi aspiriamo, ben sapendo che difficilmente questa maggioranza, chiamata al voto, pur convinta della forza delle nostre argomentazioni, avrà il coraggio di votare secondo scienza e coscienza e secondo gli interessi del paese.

Lo sappiamo bene: questa maggioranza si definisce granitica, ma in realtà essa è tetragona, anzi ottusa quando si tratta di gestire e conservare il potere, le poltrone e le cariche, nel delicatissimo equilibrio che tiene incollato questo Governo e le sue componenti.

Signor ministro, inizierò citando alcune riflessioni ed alcuni giudizi, che enumererò per le ragioni che le saranno chiare in seguito. Primo: non abbiamo mai votato a favore delle politiche dei trasporti e delle ferrovie, in particolare in questa legislatura; in Commissione abbiamo votato contro il documento di politica economica e finanziaria e contro la legge finanziaria.

Secondo: non possiamo accettare l'idea che, dopo sette anni, la direttiva europea 440/91 sulla separazione fra gestione ed infrastrutture rimanga ancora sulla carta e che le iniziative del ministro si manifestino ancora a livello di buoni propositi.

Terzo: è lei, signor ministro, che ha firmato un decreto che lascia a chiunque

la possibilità di cambiare continuamente il regolamento per l'esercizio e la sicurezza delle ferrovie.

Quarto: noi non condividiamo la direttiva Prodi dell'autunno 1997. Non abbiamo votato a favore degli atti del Governo perché non rappresentano una svolta per il sistema dei trasporti.

Quinto: la politica dei trasporti continua ad essere carente ed insufficiente ed i processi di privatizzazione e di liberalizzazione fanno registrare un notevole ritardo in settori-chiave, mentre si registrano risultati molto parziali (si noti l'eufemismo e si noti anche quanto questi signori colleghi alzino la voce mentre un deputato parla) nel settore del traffico aereo e portuale e del lavoro portuale.

Sesto: il ministro Burlando nella seduta del 24 marzo scorso non ha trovato niente di meglio che fare un rozzo attacco alle opposizioni e piagnucolare sul passato.

Settimo: ricordo bene le dichiarazioni del ministro all'inizio delle legislature. Tuttavia dobbiamo rilevare che i risultati fino ad oggi raggiunti lasciano aperti i nodi fondamentali non sciolti. Occorre dunque una lucida consapevolezza politica per porre fine ad una serie di esitazioni, di tentennamenti, di ripensamenti, che non hanno consentito che si addivenisse ai risultati cui pure si doveva addivenire. Perciò, innestata una marcia nuova, va fatta una correzione di rotta senza oscillare tra un trattativismo paralizzante ed un decisionismo che potrebbe essere improduttivo, se anche venato di qualche striatura di arroganza.

Ottavo: nessuno ha avuto due anni di tempo per fare il ministro dei trasporti.

Signor Presidente, onorevoli colleghi e, soprattutto lei, signor ministro, rifletta sulle citazioni che ho appena fatto. Vede, se le mie fossero osservazioni dei deputati dell'opposizione, lei avrebbe diritto di tenerle in non cale — « non ti curar di lor, ma guarda e passa » —, ma queste parole non vengono dal Polo e dalla lega: esse sono come pietre per lei che le ascolta e per i membri della maggioranza che le hanno pronunciate.

La prima è una dichiarazione del collega Boghetta, del partito della rifondazione comunista, come pure la terza e la quarta. La seconda è dell'onorevole Stajano, presidente della Commissione trasporti. La quinta era contenuta nell'interpellanza degli onorevoli Merlo e Tuccillo (ma oggi il caro collega Merlo ha ribaltato completamente le proprie posizioni) ed è verificabile negli interventi del giorno 24 marzo. La sesta, la più coraggiosa, è dell'autorevole collega Diliberto, che l'accusa di non aver trovato di meglio da fare che attaccare le opposizioni. La settima è ancora del collega Tuccillo, che parla di incertezze, esitazioni e così via. L'ultima, quella che l'accusa di non aver fatto nulla in due anni, è del presidente Stajano.

Concludo questa rassegna, signor ministro, ricordandole alcune « chicche » del collega Paissan, sempre nel dibattito della scorsa settimana. Dice Paissan: « Esiste un problema di indirizzo politico » — si riferisce a lei, evidentemente — « che è stato finora troppo timido, troppo distaccato, troppo prudente. Noi le chiediamo, signor ministro » — dice ancora Paissan — « scelte, decisioni, indirizzi, iniziative. Le sue affermazioni sono troppo risapute, vaghe e generiche. Noi non le neghiamo né le riconfermiamo la nostra fiducia: venga il 2 aprile a dirci cose che ci diano garanzie ». Come vede, signor ministro, ho citato le parole di membri della maggioranza.

Se non fossi consapevole dell'attacco alla poltrona di tutti i membri di questo Governo (e non vedo perché lei dovrebbe fare una lodevole eccezione); se non fossi sicuro della tetragonia ottusa ad ogni buona ragione da parte di questa maggioranza; se fossi, infine, certo che quelle « affettuose » — si fa per dire — attestazioni di stima che le ho appena letto e che provengono da membri della maggioranza la inducessero ad una riflessione; se tutto ciò si verificasse, potrei anche astenermi dalle ulteriori riflessioni che mi accingo a fare, ritenendo più che sufficiente ed esplicito l'invito che le rivolge la sua stessa maggioranza a la-

sciare l'incarico nel settore così vitale che lei occupa e che occupa e gestisce tra mille pasticci e mille tentennamenti.

Ma così non è, così non sarà, così non potrà essere, per ragioni molto poco nobili. Stia tranquillo, le voteranno la fiducia, magari storcendo la bocca o turandosi il naso!

Allora mi domando: cosa le debbono dire nella maggioranza perché lei, in uno scatto d'orgoglio, restituisca le chiavi, per così dire, e lasci strada? Le dovranno dire che mangia i bambini, che non ha *feeling* con la dea bendata? Dovranno dirle che il sistema è allo scatafascio e lei nulla ha fatto per cambiare la rotta? Dovranno dirle di smetterla con la banalità della tesi che lei avrebbe trovato le macerie ed il deserto gestionale nei trasporti?

Almeno negli ultimi anni, infatti, quel dicastero era occupato da appartenenti alla democrazia cristiana, una parte della quale oggi è sua alleata. Lo hanno ripetuto sorprendentemente qualche giorno fa i colleghi Merlo e Tuccillo. Per non fare nomi, si potrebbe parlare di Tesini, che lei ha recentemente rinominato nel consiglio d'amministrazione delle Ferrovie. Nulla da dire su Tesini come persona — per carità —, ma crede davvero che i suoi predecessori non abbiano fatto altro che lasciare macerie? Se lo chieda, signor ministro. Se lo domandino anche gli amici del partito popolare.

Dopo quello che hanno detto qualche giorno fa gli onorevoli Merlo e Tuccillo lei sta scoprendo quanto sappia di « sale il pane altrui » e quanto non le sia lecito dire del passato « di che lacrime grondi e di che sangue », tanto per citare Foscolo. Dovranno ripeterlo, come ha fatto Diliberto con un ragionamento *ex adverso*? Lei sbaglia di grosso se se la prende con forza Italia, con AN e con la lega per quello che dice di aver trovato. Diliberto lo sa, solo lei finge di non saperlo: nei trasporti in passato voi della maggioranza avete tutti attinto alla stessa greppia, inzuppando il pane nello stesso intingolo, da sponde opposte dello stesso fiume (il fiume degli appalti e del denaro). Noi, signor ministro, non c'eravamo: è inutile

che se la prenda con noi. Molti di noi non facevano neppure politica e guardavano attoniti all'indegno spettacolo (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*). E lei oggi viene a dirci che lei ed il suo partito non sapevate nulla di ciò che succedeva nei trasporti. Ma mi faccia il piacere, direbbe Totò! Ci faccia il piacere, non aspetti il voto di questa mattina e decida in autonomia che non deve lasciare l'incarico solo perché ci sono le mozioni dell'opposizione: lei deve dimettersi perché glielo ha chiesto la sua maggioranza, come finora le ho dimostrato.

Ma, lo so, non basta. Allora sarà opportuno ricordarle alcune questioni di una certa rilevanza. Molti in questa maggioranza aspirano alla botte piena e alla moglie ubriaca: forze di lotta e di governo. Rifondazione da un lato, i verdi dall'altro, i « dinari » (*pardon* i diniani) a volte fingono di criticare e poi al primo incasso politico si riparano sotto l'ombrello dell'Ulivo. E amen. Ma noi non vi riconosciamo questa attitudine da Giano bifronte: l'opposizione c'è, è qui in queste aule, anche se i *media*, intimoriti dal Governo-regime non fanno uscire fuori niente più che una eco ovattata.

DOMENICO GRAMAZIO. Bastano gli incidenti ferroviari!

PAOLO BECCHETTI. Allora noi gridiamo la nostra opposizione più forte in quest'aula.

Veniamo dunque ai problemi, signor ministro, a cominciare dal trasporto terrestre.

L'autotrasporto di merci è aumentato del 2 per cento, mentre il trasporto, sempre di merci, per via ferroviaria e per cabotaggio marittimo sono diminuiti rispettivamente del 3 per cento e del 2 per cento. Ne consegue che lei nulla ha fatto per rovesciare il perverso rapporto tra gomma, ferro e acqua. La fonte di queste informazioni è Confetra ed è tratta dal conto nazionale dei trasporti redatto dal suo ministero per il 1996.

La gestione delle risorse umane nell'ambito ferroviario è caratterizzata dal

grande afflusso di dirigenti esterni, con emolumenti da capogiro, dallo sconvolgimento del consiglio d'amministrazione, con la chiamata di Demattè (l'uomo buono per tutte le stagioni gestionali della sinistra). La tentazione ormai forte e diffusa nel suo partito è quella di scaricare l'ingegner Cimoli, proprio ora che comincia a capire la complessità del pianeta ferrovie; la tentazione è il licenziamento di tre macchinisti, mentre ogni dirigente ha un'auto con due autisti. Metta le mani su tutto questo, signor ministro.

Lei non ha impedito il regalino al noto semiologo Omar Calabrese, amico di Veltroni (forse da parte sua una *captatio benevolentiae* nei confronti di Veltroni, che notoriamente non l'ama); quel semiologo che avrebbe dovuto rilanciare l'immagine delle Ferrovie dello Stato. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: viva Celentano, alla faccia dei tempi di Celentano e dei miliardi che gli regalava Necci! Quel Necci messo lì non da noi, ma da voi: e da lei conservato in quel posto per molto tempo, fino a che non è intervenuta la procura di La Spezia (tornerò poi su questo argomento).

Assistiamo poi alla polverizzazione degli *asset*: le ricordo la CIT, che si finisce di regalare a Tanzi, ed il sistema delle telecomunicazioni regalato ad Infostrada per soli 700 miliardi. Ma quanto vale una rete di telecomunicazioni? Lo chieda all'ENI, alle Autostrade, all'ENEL: senza *advisor* i conti se li sanno fare da soli (solo le Ferrovie non li sanno fare: ma lei « *quandoque dormitat Homerus* »...).

C'è poi l'alta velocità, il verminaio che lei dice di aver trovato, la ripubblicizzazione del progetto ed il fatto che lei oggi dichiara molto candidamente che con il 40 per cento di parte governativa ci sono soldi solo per altri dieci giorni (lo ha detto la settimana scorsa). Allora ci dica signor ministro: chi non è stato capace di far versare ai privati partecipi del *project financing* il residuo 60 per cento? Chi agli stessi privati ha restituito *cash* perfino i decimi versati, maggiorati degli interessi?

Ci dica anche qualcosa sulle consulenze di Nomisma per l'alta velocità. Gliel'ho già chiesto la settimana scorsa. I sedili devono stare non di schiena ma uno di fronte all'altro, per favorire la socializzazione: fa veramente ridere, se si pensa che è costato una parte dei 10 miliardi rapinati al contribuente.

Ancora: la sicurezza, la carenza di informatizzazione, la disorganizzazione del trasporto passeggeri (pensi solo ai pendolari, ai ritardi e a tutto quello che succede ogni volta che c'è un incidente ferroviario); l'inesistenza di qualsiasi iniziativa per il potenziamento dei valichi alpini del Frejus, del Gottardo, del Sempione, del Brennero e la connessa questione dei quadruplicamenti longitudinali e dei raddoppi trasversali a spina di pesce. Dov'è la sua progettualità in questo settore?

Sulla direttiva Prodi e su quella europea del 1991, si ricordi che la rifondazione vuole una clausola di salvaguardia, che consisterebbe di verificare entro il 2000 se tutti i paesi europei si sono posti sulla stessa linea, e che lei a fine anno fu già spaventato dai sindacati e fece marcia indietro. Non so cosa farà adesso per attuare la direttiva Prodi di venerdì scorso.

Esistono gravi contenziosi nell'ambito ferroviario, con indagini della Corte dei conti e della magistratura in materia di INPS, di IVA e di imposta patrimoniale sulle imprese. Lei è assente riguardo a questo problema, come se fosse un mero problema del tesoro.

Non possiamo non dire qualcosa anche sull'autotrasporto che è stato qui evocato come una perla: da più di un anno è ferma la riforma del codice della strada. Con la legge n. 454 del 1997 il Governo avrebbe dovuto favorire e promuovere la riduzione della capacità di carico complessiva del trasporto merci su gomma; ci sono precise norme europee sulla riduzione dell'offerta e in questa legge è previsto esplicitamente che, prima di rilasciare nuove autorizzazioni, il ministro avrebbe dovuto verificare l'impatto degli articoli 3 e 4 concernenti l'uscita dal mercato dei « padroncini » e i conferi-

menti e le fusioni. Inopinatamente nei due decreti legislativi sulle autorizzazioni all'autotrasporto conto terzi e sull'accesso alla professione di autotrasportatore non c'è traccia di questa verifica, perché il ministro ha interesse non solo a conservare — come è lecito — l'*asset* dei « padroncini » uscenti, ma anche a costruire nuovi *asset* per gli entranti che fra quattro o cinque mesi dovranno mettere sul conto anche questo problema, che impedisce al nostro sistema di autotrasporto di diventare davvero competitivo.

C'è una conflittualità esasperata e nulla ha fatto questo Governo per risolvere il grave problema del costo del gasolio e degli oneri sociali, che impediscono alle nostre imprese di essere competitive e per il quale c'è una procedura di infrazione. Credo che lei sia il *recordman* in questo Governo.

Vi è un disegno di legge sullo sportello unico per il disbrigo delle pratiche automobilistiche firmato da tutti i gruppi parlamentari, relatore il collega Giardiello; il Governo ha fatto melina nella persona del qui presente sottosegretario Soriero. Si vogliono annientare l'ACI ed i suoi delegati, senza i quali il bollo auto che è stato incassato a gennaio dopo la riforma Visco sarebbe stato incassato con il fischio, anzi « con Visco ».

Alla Commissione che ha giustamente preteso un confronto preventivo sul tema dei rapporti tra ACI e motorizzazione sulla provincializzazione di questo organismo, lei ha risposto con una lettera così arrogante che per noi dell'opposizione non è stata una sorpresa, ma per i colleghi di maggioranza è stato un vero e proprio pugno nello stomaco.

Passo al trasporto marittimo partendo dalla portualità. Il tempo è tiranno e devo accelerare, signor ministro, perciò le ricorderò solamente che con la legge n. 647 del 1996 lei e la maggioranza che la sostiene avete tentato una furbizia per introdurre, con le modifiche all'articolo 17 della legge n. 84, il monopolio neanche tanto surrettizio a favore delle ex compagnie portuali. Ebbene l'autorità antitrust su mia segnalazione il 6 febbraio 1997 ha

inviato al Presidente della Camera — che dorme — al Presidente del Consiglio — che dorme — oltre che a lei una segnalazione di restrizione della concorrenza.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

PAOLO BECCHETTI. Vi è stata anche una bacchettata della Commissione europea che il 21 ottobre l'ha invitata a prendere provvedimenti, ma lei non ha preso alcun provvedimento.

Signor ministro, avrei tante cose da dirle sul cabotaggio marittimo, sul settore aereo, sulle questioni Malpensa e Fiumicino, sul fatto che lei si è appiattito sulla posizione di Alitalia, che può essere condivisa per la piccola parte che riguarda la necessità di catturare il mercato del nord Italia. Lei non ha nessuna progettualità, ha dimenticato che nel settore del trasporto aereo bisogna essere competitivi a 360 gradi. Lei, signor ministro, dovrebbe dimettersi e non aspettare il voto di oggi, perché sbaglierebbe se ritenesse di uscire rafforzato dal probabile voto di fiducia. Le assicuro, signor ministro, che la gente crede lei tanto bravo nel dirigere il dicastero dei trasporti quanto ritiene gioviale D'Alema e colto Veltroni, esattamente nella stessa maniera. Si dimetta, quindi, signor ministro.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Angelini. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI. Una mozione di sfiducia individuale non è un atto frequente, signor Presidente, onorevoli colleghi. Abbiamo cercato nelle mozioni presentate di capire se lo spirito di parte facesse velo a delle ragioni forti, a delle questioni che non avevamo valutato, in un momento importante nella vita del nostro paese, con l'Italia che entra in Europa e la competizione che si fa più stringente, quando peserà sempre più l'arretratezza del nostro sistema dei trasporti, in particolare in un paese come il nostro così lontano dal cuore del continente. Un'arretratezza che pesa prima di tutto nelle aree deboli, come il Mezzogiorno, impe-

dendone lo sviluppo, ma anche nelle aree forti, soffocandone le possibilità di continuare a dare reddito all'economia.

Abbiamo letto con attenzione le mozioni presentate ed abbiamo ascoltato stamattina alcuni interventi dei rappresentanti dell'opposizione. Ebbene, devo dire ai colleghi della maggioranza, Merlo, Galletti, al presidente Stajano: per fortuna discutiamo qualche volta nella maggioranza, perché ascoltando l'opposizione ho sentito tante parole, ma non un'idea politica su cosa voglia fare delle ferrovie, del sistema dei trasporti nel nostro paese. Potevate almeno aggiornarle, colleghi, le vostre mozioni! I nodi di Roma e Napoli sono questioni già affrontate e risolte, ma dove eravate in questi due anni? Non guarderò più indietro. Qualcuno non c'era, eppure molti erano in questo Parlamento: ma dove siete stati in questi due anni?

Prendiamo la questione dei porti: 23 decreti reiterati, non si riusciva ad applicare la legge n. 84. Questa è l'eredità che ha assunto l'attuale Governo. Ed oggi i porti lavorano a pieno ritmo, i cantieri sono fra i primi del mondo, vero Duca? L'economia marittima conosce una stagione che non aveva mai conosciuto, c'è la legge del doppio registro mentre prima si contavano gli anni che mancavano all'esaurimento del naviglio nel nostro paese. Oggi c'è Gioia Tauro, ci sono i porti italiani che stanno iniziando a recuperare, rispetto al nord Europa, i traffici nel Mediterraneo, che è tornato ad essere centro e momento delle grandi navi porta-container.

Parliamo del trasporto aereo: si discuteva riguardo a chi bisognava vendere l'Alitalia, due anni fa in questo paese; si parlava di portare i libri in tribunale, dieci anni di bilancio in rosso e quest'anno i bilanci in utile. Ma non solo l'Alitalia: da quant'è che si parlava della riforma dell'aviazione civile in questo paese? Se ne parlava da decine di anni: oggi c'è l'ENAV, c'è l'ENAC, il Governo sta per presentare la proposta per l'ente sulla sicurezza, è cambiato totalmente il quadro. Ci sono gli investimenti negli aero-

porti, ci sono le questioni di Malpensa e di Roma Fiumicino, c'è la proposta giusta del Presidente del Consiglio e del ministro che due grandi realtà si coordinino tra loro per fare del trasporto aereo una grande occasione ed una grande possibilità per l'Italia. Ma perché chi parla spesso in questo Parlamento di federalismo non ha parlato, nelle sue mozioni, della riforma del trasporto locale? Quanti anni sono passati, chiunque sia stato in un comune lo sa, dalla metà degli anni ottanta, quando c'erano i decreti a ripiano, i soldi pagati che premiavano le aziende più inefficienti e le realtà più incapaci di questo nostro paese? Quando l'Ulivo ha cominciato a governare, c'erano 25 decreti reiterati; oggi ci sono i decreti legislativi, le regioni hanno il governo di tutta la mobilità locale. Si apre una pagina ed una possibilità nuova di riforma nel nostro paese.

Parlate di intermodalità nel trasporto pubblico, colleghi di alleanza nazionale: preoccupiamoci insieme che le regioni abbiano le condizioni per iniziare a fare le leggi, per applicare questi decreti, per aprire questa pagina nuova. Questa è infatti una grande occasione anche per le ferrovie, perché il trasporto locale, le aree metropolitane sono un nodo decisivo e oggi hanno la possibilità di risanarsi, di cambiare la qualità della vita dei cittadini. Insieme al collegamento con l'Europa, sono la leva fondamentale per risanare e trasformare le ferrovie del nostro paese.

Il compito più lungo e più difficile è questo, perché sappiamo tutti che senza ferrovie moderne e competitive non si va in Europa, non reggeremo la competizione, non ce la faremo a portare le merci che stanno arrivando nei nostri porti e la finestra, il tempo che abbiamo di fronte è corto: alcuni anni soltanto. E allora, quando guardiamo questa realtà dell'azienda delle ferrovie, perché non guardiamo a cosa c'è dietro, alla sua storia, che non è ignota: una sorta di ministero, uno Stato nello Stato, lo si diceva già negli anni venti, una realtà nella quale il lavoratore aveva la casa, nella quale vi era un proprio servizio sanitario, una banca,

un dopolavoro, un acquedotto. C'era un rapporto quasi militaresco, duro, gerarchico all'interno delle ferrovie. Tutto questo si è chiuso: finito! Però, nel contempo, una legge ha permesso la trasformazione in Spa, ma l'impresa non è ancora nata. E le ferrovie sono state uno dei maggiori centri di spesa del nostro paese, uno dei centri del sistema di potere di questo paese, una metafora di quello che è stata l'Italia in una sua stagione: luogo di rapporti consociativi con la politica, i sindacati, le imprese, in cui si sono moltiplicati corporativismi, che qualcuno per dare un colpo alle confederazioni sindacali ha allevato negli anni che ci stanno alle spalle. Vi erano interessi consolidati. Forse si sarebbe dovuto dire più forte che occorreva aprire una pagina nuova e quale fosse l'eredità che questo Parlamento si trovava a gestire.

All'interno di tutto ciò, le risorse, le tante risorse spese. Certo, meno di quello che l'Europa ha speso, perché l'Italia ha fatto le strade invece di dedicarsi alle ferrovie. Ma di quelle risorse poche sono andate in opera, si è fatta solo la « direttissima »; trovatemi un'altra opera realizzata in questi ultimi 25-30 anni nelle ferrovie! Oggi il Parlamento ed il Governo hanno dato alle ferrovie risorse per gli investimenti: 70 mila miliardi. In Europa, i tedeschi investono 80 miliardi di marchi, gli inglesi 11 miliardi di sterline, i francesi spendono 134 miliardi di franchi per ripianare i debiti delle loro ferrovie. Ma se spesa bene è una cifra congrua.

Il Parlamento ed il Governo hanno dato gli strumenti per affrontare il tema della riorganizzazione del lavoro. I lavoratori hanno ottenuto un contratto di lavoro importante, il Consiglio dei ministri ha recepito la direttiva CEE n. 440/91 e si è aperto un confronto. È una questione importante — noi condividiamo la direttiva Prodi — perché non c'è riorganizzazione di un'azienda così grande e complessa senza un quadro di riferimento, una prospettiva dentro la quale incardinare la riorganizzazione e i percorsi decisionali. Noi su questo abbiamo presentato le nostre proposte e oggi vediamo

che nel confronto fra l'Ulivo e rifondazione comunista si delinea, con la direttiva Prodi, la possibilità di un terreno di incontro, di una soluzione che ci consenta di passare dalla separazione contabile, alla quale è stata aperta la strada, ad un passo in più, una società per la rete ed una società per quanto riguarda l'esercizio ed il trasporto ferroviario.

L'Europa non è una maledizione, ma una grande occasione che va percorsa fino in fondo, perché il lavoro si difende innovando, trasformando e nel trasporto in Italia c'è una grande occasione di lavoro, di nuove possibilità di occupazione e di sviluppo complessivo. L'apertura dei mercati non comporta solo il pericolo che vengano gli altri, ma è l'occasione che questo paese ha di usare la sua intelligenza e le sue risorse per prendere le merci dai porti e trasportarle nell'Europa. Ci vuole un disegno per quanto riguarda il futuro: diciamo modernità e sicurezza, che possono e debbono cambiare insieme.

Vogliamo spendere ciò che c'è da spendere per mantenere e aumentare la sicurezza nelle ferrovie e per affrontare i nodi che vengono dimenticati nel trasporto. Ci vogliono tecnologie e una rete più grande.

Sono stupito — lo dico francamente — perché ricordo che alcuni colleghi di alleanza nazionale, nel gennaio del 1993, votarono insieme a me e a tutti gli altri, al termine del dibattito su una mozione, una risoluzione sulla TAV (l'alta velocità del nostro paese). Le cose che dicemmo in quella risoluzione sono rimaste per anni lettera morta ed oggi questo ministro le ha recepite, le ha applicate ed ha trasformato quel progetto, ha fatto un proposta al Parlamento che a noi va bene e che ci auguriamo possa diventare una proposta della maggioranza, del Parlamento, e ha affrontato la questione della TAV. Noi diciamo che va bene la chiusura della vecchia esperienza e non vogliamo una TAV 2! Questa parola non ci piace e ci auguriamo che con la nuova società la questione possa essere chiusa, mantenendo l'apporto dei capitali privati.

Ma allora, colleghi di alleanza nazionale, va bene ciò che ha fatto il ministro oppure avete cambiato opinione? Oppure urlate per urlare?

DOMENICO GRAMAZIO. È una goccia nel mare!

GIORDANO ANGELINI. Questo è un risultato che abbiamo ottenuto assieme! Noi manifestiamo tutta la nostra preoccupazione sulla questione della sicurezza. Abbiamo apprezzato le parole del presidente Dematté che ha giustamente detto che quando gli incidenti diventano tre o quattro allora occorre guardare alla qualità del tessuto organizzativo e alla conflittualità dei rapporti all'interno dell'azienda. Questa è una questione importante, per certi aspetti decisiva perché questo è uno dei compiti più delicati per l'azienda. Non si fa un'azienda nuova e competitiva se non c'è un rapporto positivo con il mondo del lavoro e se quest'ultimo non diventa protagonista!

Quando parlo del mondo del lavoro, parlo dei dirigenti perché non ci può essere un'azienda in cui non ci sia un gruppo dirigente riconosciuto e con un rapporto positivo con il complesso dei dipendenti. Parlo del ruolo forte del mondo del lavoro perché nei servizi non ci può essere un'azienda competitiva senza un'alta professionalità, un'alta qualità. È qui che si gioca la prospettiva dell'azienda! Ma si gioca anche una questione decisiva perché è un fatto cruciale l'adesione, la qualificazione e la riqualificazione del personale. L'Alitalia ha raggiunto una fase nuova perché ha trovato la strada per costruire un rapporto positivo con i suoi dipendenti, con tutti i suoi dipendenti!

C'è qui un nodo essenziale che va affrontato. Oggi l'azienda ha gli strumenti che aveva chiesto e che il Parlamento, il Governo le hanno dato. Noi adesso cominciamo a cercare e a chiedere i risultati. Il ministro ha fatto bene a mettere le mani anche in cose che non spettavano a lui come la questione relativa alla ricostruzione di un rapporto positivo tra il

complesso del mondo del lavoro e l'azienda.

Sappiamo che l'apertura dei mercati, la liberalizzazione, il futuro delle ferrovie e dei trasporti richiedono nuove regole anche perché la legge n. 146 non ha funzionato. Ci vuole dunque un quadro che si « sposti » in avanti e dia la garanzia dello sciopero, ma anche un nuovo modo di risolvere i conflitti, nonché una maggiore e più chiara tutela degli utenti.

Ed allora è su questo che c'è un lavoro da fare! Un lavoro importante che il ministro ha sviluppato. Le ferrovie fino ad oggi — probabilmente non lo sapete, altrimenti non avreste scritto le cose contenute nelle mozioni — non hanno superato nei loro investimenti la « capacità » di 4 mila 500 miliardi in un anno e questo l'ha detto anche il collega Giardiello.

Cosa facciamo? Se vogliamo più sicurezza ci vuole anche più tecnologia e non solo un rapporto diverso con il personale. Ed allora bisogna compiere uno sforzo straordinario. Dieci anni sono troppi per fare investimenti per 70 mila miliardi e se vogliamo recuperare rispetto all'Europa.

Ma cosa facciamo di veramente straordinario per investire prima, per investire subito e per mobilitare tutte le energie, visto che le ferrovie sono decisive per il futuro del nostro paese?

Guardiamo all'Europa anche sotto questo aspetto. Di che entità era il contenzioso aperto due anni fa con l'Europa? C'era qualcuno che vedeva i commissari europei venire in Italia? Oggi Van Miert o Kinnock capitano spesso nel nostro paese, vengono nelle nostre città. C'è un rapporto costante del Ministero che partecipa al Consiglio europeo dei trasporti e si va chiudendo il contenzioso. Quando succedevano in passato cose del genere? Ci trovavamo, infatti, in presenza di un contenzioso mai chiuso e qualcuno ha anche l'ardire di chiedere al ministro come abbia risolto in tre mesi i problemi connessi ai decreti-legge sull'autotrasporto che di anno in anno venivano reiterati.

Chi oggi parla di liberalizzazione non dice che la legge che ha stanziato 1.800 miliardi, condivisa dalla stragrande mag-