

gioranza o dalla quasi totalità delle associazioni, ha aperto una pagina nuova per l'autotrasporto e che si apre anche la questione concernente le autorizzazioni. Ma dove sono i cantori di una fase nuova? Dove sono finiti? Cosa dite a tale riguardo? Le battute non bastano più! Se non si inizia ogni mattina con una battuta o con una barzelletta, non si vive molto di più in politica in questo nostro paese.

Si dice che il Governo non ha una politica: ma il ministro ha dimostrato il contrario, mese dopo mese, con gli atti e con le parole. Questo paese deve partire dall'acqua e portare nell'acqua la maggior parte di trasporto possibile: l'ha detto a Mantova ieri l'altro anche a proposito della navigazione interna. Quanto tempo era che la navigazione interna aspettava? E si deve portare su ferrovia tutto quello che non può essere trasportato via acqua, così come si deve portare su gomma tutto quello che non può essere trasportato né su acqua né per ferrovia. Va bene o no?

PAOLO BECCHETTI. Sì.

GIORDANO ANGELINI. Noi diciamo che va bene, perché un intervento di questo tipo apre la strada ad uno sviluppo sostenibile, consente la tutela dell'ambiente e del territorio, rende possibile il rispetto degli impegni di Kyoto e consente la riduzione delle emissioni inquinanti. Infine, ciò permette al nostro paese di essere più moderno, più efficiente e più civile, con una qualità della vita migliore.

Voi cosa dite al riguardo, colleghi? Voi, in realtà, avete presentato la mozione di sfiducia perché non avete una proposta, per nascondere la vostra fragilità di fondo, determinata dal fatto che non avete un'altra idea politica da mettere in campo.

Due anni fa nel nostro paese ci fu un contenzioso che oggi si è chiuso. Oggi mi sento di dire al nostro ministro che può lavorare serenamente. Sappiamo quanto sia aspro e difficile intervenire nel settore in cui si è impegnato, ma vada avanti. È il tempo del nuovo piano dei trasporti sul quale ha avviato i lavori dopo il recepimento della direttiva CEE 440/91. Appena il Parlamento avrà approvato la legge comunitaria, in attesa di essere esaminata, signor ministro, applichi anche le direttive 18 e 19.

Le ferrovie subiscono lo scontro e la tensione, che inevitabilmente ci saranno ancora, ma bisogna considerare il filo costante della trasformazione! Quello che non ho sentito nelle parole di alcuni colleghi dell'opposizione è la loro idea delle ferrovie, del modello di società, del modo in cui si vuole procedere.

Signor ministro, mi si consenta di dire che non ci sono solo le cose che lei ha fatto in questi due anni, ma c'è qualcosa di più. Dato che qualche collega ha avuto l'ardire di fare dei confronti, consentitemi almeno di ricordare un predecessore, senza fare il nome, anche se è stato evocato da qualcuno in questa sede qualche giorno fa. Anche io ricordo quel periodo, di cui qualcuno ha detto che fu un periodo breve. Ebbene, ricordo quel periodo breve. Fu il periodo in cui vennero commissariati tutti gli enti portuali. Non si predispose una politica per i porti, ma si commissariarono gli enti. Fu la politica dei racchettoni e della lotta ai racchettoni sulla spiaggia. Fu la politica in cui ogni giorno — andatevi a rileggere i giornali dell'epoca — quel ministro si occupava della banca delle ferrovie, perché non si occupava di altre questioni.

Quindi, non avventuratevi su questo terreno. È un consiglio. Guardiamo avanti e facciamolo insieme! Si confrontino, ognuno nel proprio ruolo, proposte, indicazioni e idee, se ve ne sono da mettere in campo.

Per quanto riguarda noi, questa maggioranza ha percorso con fatica, a volte con discussioni, una lunga strada. Oggi ci sono le condizioni per fare un lavoro ancora più avanzato e per risolvere i problemi che abbiamo di fronte. Per questo respingeremo le mozioni di sfiducia (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rinnovamento italiano*).

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

MARIO BACCINI. Signor Presidente, signor ministro, avrei voluto intervenire anche nel dibattito della settimana scorsa a seguito delle dichiarazioni del Governo per cercare di riportare nei giusti termini la discussione sulla politica dei trasporti (ammesso che possiamo definirla ancora in questo modo) in un'aula assente da qualsiasi forma di confronto politico sui problemi strategici del paese, tanto più che nei momenti in cui tutti annunciano l'entrata in Europa quello dei trasporti non rappresenta uno dei traguardi di riferimento fondamentali.

Non credo, colleghi della cosiddetta maggioranza, che questo dibattito possa ridursi a chi difende il ministro e a chi lo accusa; questo non è un tribunale e quindi non devono esserci né la pubblica accusa né la difesa; né è l'occasione per utilizzare uno strumento regolamentare posto a disposizione delle opposizioni per alzare il prezzo della politica, come fanno rifondazione comunista e i cosiddetti partiti di centro-sinistra. Non ci prestiamo a questo gioco e siamo consapevoli che la nostra azione è quella di informare il paese su quanto sta avvenendo; non puntiamo ad un risultato tecnico perché la nostra iniziativa ha un valore politico, quello di informare il paese su problemi vitali. Mi riferisco (e mi rivolgo in particolare modo al collega che mi ha preceduto) alle 160 deleghe che il Governo ha chiesto attraverso 23 decreti-legge reiterati. Ecco di cosa parliamo, colleghi ex comunisti!

Se vogliamo davvero ricominciare daccapo, dall'anno zero sui trasporti, forse neppure serve presentare la mozione di sfiducia nei confronti del ministro, che è un atto dovuto perché il problema non è quello di sostituire Burlando con un altro ministro, anche perché in questo modo non cade il Governo; il problema è di trovare insieme una soluzione politica al piano dei trasporti, cercando di capire quali servizi vengano offerti al contribuente. Su questo aspetto va concentrata

la nostra attenzione e quindi il dovere di ogni parlamentare, di ogni forza politica è quello di puntare ad un dibattito pubblico per informare i cittadini di quanto avviene in questo momento. Non dimentichiamo che i nostri cittadini continuano a perdere la vita (e non mi riferisco solo ai disastri ferroviari, anche perché non credo che il ministro abbia dirette responsabilità su un deragliamento). Il problema riguarda la politica da attuare per risolvere la crisi in cui versano le ferrovie dello Stato, riguarda le manutenzioni, ormai più che urgenti, che rischiano di essere affidate a grandi *lobby*. Magari la FIAT interverrà immediatamente per godere dei finanziamenti straordinari: è solo un esempio per dimostrare che non possiamo fare politica in questo modo, non abbiamo orecchini al naso!

Come dicevo, il problema non sono le dimissioni del ministro, il problema è un altro. La Commissione trasporti, presidente Stajano, non può essere la passerella delle audizioni di personaggi, di scienziati dell'economia, della strategia delle telecomunicazioni e dei trasporti del nostro paese senza che si decida nulla. Tutti questi personaggi vengono in Commissione con le scorte ed i fotografi e noi stiamo lì ad ascoltarli senza dare risposte.

Di questo si parla e questa è la vostra maggioranza!

Collegli popolari, D'Alema ha affermato in occasione di alcuni convegni di avervi messi in «cucina»; quindi, voi, democristiani di sinistra, che — assieme a noi — avete «inventato» l'Europa, siete oggi relegati in «cucina»! Questo è il compito che vi ha assegnato l'onorevole D'Alema. Se vi è ancora dell'orgoglio da parte vostra, portiamo in quest'aula un discorso comune: mi riferisco non agli amici che sono presenti, nei confronti dei quali nutro una stima profonda per il lavoro che stanno svolgendo, ma ad un discorso di carattere generale.

Signor ministro, le ricordo che sulla questione del trasporto aereo lei ha assunto un impegno in Commissione: avrebbe dovuto istituire quella commissione di inchiesta, e non la commissione

di verifica, sullo scalo della Malpensa e su tutti i soldi dei quali ho denunciato la sparizione e di cui non si sa bene dove siano andati a finire.

Abbiamo allora chiesto l'emanazione di un decreto per l'istituzione di una commissione di verifica. Il presidente Stajano — che ringrazio per la sua opera svolta anche in Commissione — deve farsi garante di quegli impegni assunti dal Governo e — se occorre — deve alzare la voce. Non può infatti consentire che su questi problemi il Governo non fornisca risposte! Non può consentirlo anche perché poi le tensioni si scaricano sulla Commissione, che è un organismo inconcludente.

Riteniamo pertanto che la strada della commissione d'inchiesta parlamentare è quella giusta. Se nel mese di aprile metteremo all'ordine del giorno questa iniziativa legislativa di origine parlamentare, ciò ci consentirà di non svolgere un ruolo di semplici notai; dico questo senza riferirmi ovviamente al mio amico Becchetti, di cui ho condiviso per intero i contenuti dell'intervento.

Preciso che in questa sede non stiamo avanzando una critica asettica e personale verso qualcuno; qui vi è soltanto la consapevolezza della necessità di dare risposte, ad esempio, sulle questioni relative agli aeroporti della Malpensa e di Fiumicino. Riguardo a quest'ultimo, se non si interverrà tempestivamente, perderemo molti dei voli previsti in questo aeroporto perché i vincoli fissati per l'Alitalia hanno impedito alla nostra compagnia di bandiera di portare avanti una politica industriale. Su questo argomento ci siamo confrontati più volte e dobbiamo capire il significato di alcune istanze, visto che il relativo dibattito si svolge fuori dal Parlamento.

Signor ministro, lei deve confrontarsi con il suo Governo su tali questioni; lo deve fare senza paura, anche perché non credo che il problema centrale sia quello di cambiare il ministro. Ed io non sono convinto che la strada della mozione di sfiducia individuale sia la strada maestra: l'ho detto anche ai colleghi dell'opposi-

zione. Ciò nonostante, noi voteremo sicuramente a favore della mozione perché abbiamo anche un dovere di collegialità sulle scelte di fondo. Come ho già detto in aula, abbiamo indicato già una strada parlamentare diversa: quella del confronto sulle oggettive responsabilità esistenti, che sono anche politiche. Vorremmo però, signor ministro, che lei ci porti ad un confronto e non ad un convegno pubblico, caro collega del PDS, nel quale si parla di acqua, di cielo e di ferrovie. Lei deve venire non nel «mare dei convegni» ma in quello del Parlamento! Gliela diamo noi «l'acqua» per andare avanti. Il confronto deve invece avere luogo nella conferenza dei trasporti per predisporre il piano dei trasporti di cui attualmente non disponiamo.

Questa mattina non vedo in aula il mio collega Boghetta; vedo invece che è presente il nostro amico e compagno della Commissione...

EDUARDO BRUNO. Eccomi, sono qua!

MARIO BACCINI. Cari compagni, noi siamo favorevoli allo svolgimento di questo dibattito.

Sui porti che cosa avete fatto? Avete fatto soltanto del clientelismo!

Con un pizzico di acredine devo dire che noi siamo favorevoli a riportare il dibattito a livello politico, così come ricordava il collega Becchetti.

In conclusione, vorrei dire che le priorità da seguire debbano essere stabilite in questo Parlamento. Per quanto riguarda le ferrovie, mi riferisco alle questioni del Brennero e del San Gottardo: anche riguardo a questi argomenti il Governo ci deve precisare quali scelte prenderà nel prossimo futuro. Ci dovrà chiarire se si vorrà aprire alla Svizzera o fare un altro tipo di discorso e dovremo capire quali interessi dobbiamo «spostare» dal punto di vista europeo. Questi sono gli argomenti che dobbiamo affrontare nel confronto con le forze politiche. Se ritrovassimo la consapevolezza di discutere tra di noi sui problemi strategici, potremmo

superare anche le tensioni esistenti che non ci portano lontano e recuperare un discorso « forte », pur nella diversità dei programmi e partendo dalle Commissioni parlamentari, per svolgere un confronto sereno con il Governo, che non chiederà più le deleghe al Parlamento, ma il confronto con le forze politiche (*Applausi dei deputati dei gruppi del CCD e di forza Italia*).

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

EDUARDO BRUNO. Signor ministro, l'ordine del giorno di questa mattina non ci entusiasma e ci interessa relativamente. Non vogliamo esercitarci in una discussione sterile o in una sorta di tiro al piccione verso un ministro di questo Governo: non è il nostro mestiere. La critica, spesso forte e serrata, che noi abbiamo avanzato nel corso di questa legislatura e che continuiamo a manifestare, è rivolta non solo al ministro competente, ma all'intero Governo. La nostra vuole essere tuttavia una critica costruttiva; fa parte della nostra storia e della nostra cultura.

Questa mattina vorremmo tuttavia approfittare dell'occasione per sottolineare le responsabilità del ritardo rispetto ad una politica di cambiamento, di riforma del settore; responsabilità che sono collettive, del Governo e di questa maggioranza. Signor ministro, è ormai opinione comune che le Ferrovie dello Stato — lo ha drammaticamente sottolineato anche lei — sono allo sfascio e che il sistema dei trasporti è arretrato (potrei continuare all'infinito usando aggettivi sempre diversi). Abbiamo denunciato da anni tutto questo, in tempi non sospetti, quando nessuno osava criticare, quando il sistema politico e affaristico era così corrotto e così pervasivo da impedire la nascita di qualsiasi movimento critico e di opposizione. Signor ministro, eravamo da soli a denunciare questi fatti, questi fenomeni di corruzione, la tangentopoli nei trasporti, ancora prima che la magistratura intervenisse. Occorre a questo proposito — lo

dico al ministro e alla maggioranza di cui facciamo parte — conquistare alla politica più dignità. La moralizzazione della cosa pubblica non può e non deve essere solo prerogativa della magistratura. Se così fosse, sarebbe la sconfitta della politica, del sistema dei partiti, della democrazia nel nostro paese.

Tuttavia, nonostante il quadro sia così drammatico, dobbiamo porci una domanda. Possono questa maggioranza e questo Governo operare una svolta? Noi rispondiamo non solo che è indispensabile che ciò avvenga, ma che è anche possibile. Occorre una svolta nella politica dei trasporti, una svolta radicale. Noi consideriamo la mobilità dei cittadini un diritto fondamentale, un diritto in una società civile e democratica; un diritto fondamentale alla pari del diritto all'istruzione e del diritto alla salute: un pezzo dello Stato sociale che vogliamo costruire. Per operare una svolta di segno riformatore non basta constatare lo sfascio. Occorre fare un bilancio spregiudicato, un'analisi seria e approfondita degli effetti prodotti in questi anni, anche nel sistema dei trasporti, dalle politiche liberiste, dalle privatizzazioni senza regole, o peggio con la sola regola del mercato e del profitto.

Farò solo qualche esempio per non dilungarmi. Farò, rispetto alle politiche della privatizzazione e liberalizzazione, l'esempio di Genova, che il ministro conosce molto bene. Quanto ha influito il processo di privatizzazione (comprese le partecipazioni statali) a Genova? Negli ultimi dieci anni — questi sono i dati di cui sono a conoscenza — solo nella città di Genova si sono avuti 60 mila posti di lavoro in meno. Il costo degli ammortizzatori sociali è stato di 30 mila miliardi e tutto il processo di privatizzazione ha portato nelle casse dello Stato 97 mila miliardi. Se consideriamo che il costo per la ricostituzione di un solo posto di lavoro è di circa 150 milioni, il danno recato dalle privatizzazioni nella sola città di Genova ammonta a 120 mila miliardi. Non ci sembra che questo sia un risultato brillante e quindi occorre riflettere.

Cosa ha comportato ancora il processo di privatizzazione e di liberalizzazione nei porti, ovviamente se lo consideriamo dal punto di vista del lavoro? Un'infinità di contratti e la precarizzazione diffusa del lavoro. Anche in questo caso possiamo portare l'esempio di Genova (otto contratti per quanto riguarda il lavoro portuale), per non parlare poi di Gioia Tauro, dove si lavora per un pugno di dollari al mese.

Rimanendo al tema dei porti, ricordo che abbiamo approvato dei progetti e delle leggi che hanno sì aumentato la produzione ed il traffico, portando grandi profitti alle imprese — questo, signor ministro, è sotto gli occhi di tutti —, ma non siamo riusciti a regolamentare questo processo. Come tutti sappiamo, per quanto riguarda il lavoro portuale, il decreto n. 626 è di fatto sconosciuto. C'è quindi un ritardo normativo, signor ministro, per quanto riguarda sia i contratti sia le regole sulla sicurezza.

Un'altra domanda è quanto ci è costato finora, o quanto ci sarebbe costato, il progetto per l'alta velocità, un progetto inutile, dannoso, faraonico, rispondente solo alla logica del profitto, lecito ed illecito. A quanto ammontano, inoltre, i costi sociali di centomila ferrovieri in meno negli ultimi dieci anni?

Queste sono considerazioni, signor ministro, che non voglio ovviamente addebitare a questo Governo, né tanto meno a lei, ma su questi punti occorre fare, come dicevo, un'analisi attenta, anche per attribuire le responsabilità a coloro ai quali competono.

Siamo consapevoli di ereditare un passato pesante, ma l'analisi deve essere ulteriormente approfondita e, alla fine, vanno tratte delle conclusioni.

Non voglio poi dire a quanto ammontano i costi degli incidenti verificatisi per la scarsa manutenzione e la scarsa sicurezza delle nostre linee e dei nostri treni. Quanto è costato allo Stato l'ETR 500, con i suoi cento difetti, e quanto sono costati i rimborsi da parte delle Ferrovie dello Stato per i ritardi accumulati da questi treni? Sono queste le domande su cui

occorre una risposta da parte del Governo, proprio per non assumere, signor ministro, responsabilità che non competono a lei né a questa maggioranza e per fare chiarezza, rispetto ad un passato quanto meno oscuro, nei confronti della politica dei trasporti.

Occorre quindi un'analisi attenta ed approfondita per capire di più del settore. Per quanto ci riguarda è necessario — lo diciamo da tempo — fermare l'orologio e stabilire l'anno zero, rovesciando l'ottica ed il punto di vista delle scelte operate fin qui.

Dobbiamo considerare un altro angolo visuale per poter leggere meglio la realtà dal punto di vista del centro-sinistra, quindi con un approccio diverso ai problemi. In riferimento alla questione dell'utenza, visto che parliamo di mobilità, consideriamo l'utenza che è costretta a muoversi per lavoro, per necessità, soprattutto dalle grandi aree urbane, oppure parliamo dell'utenza che lo fa per scelta e per piacere?

L'altra questione fondamentale, che dovrebbe essere patrimonio comune della sinistra, concerne il lavoro: tutto possiamo permetterci tranne che far ricadere la colpa sui lavoratori, perché essi hanno già pagato un prezzo alto. Rivolgo un invito accorato in ordine all'ultimo triste episodio dei tre licenziamenti nelle ferrovie, per i quali il ministro si sta impegnando: riteniamo inaccettabili tali licenziamenti, che definiamo di tipo politico e che debbono essere risolti immediatamente e positivamente.

Vi sono segnali inquietanti: i lavoratori, soprattutto nel settore delle ferrovie, ma non solo, sono in stato di agitazione permanente e l'esito dello sciopero dei macchinisti ci deve far riflettere, signor ministro. Non basta il dato del 51 per cento perché, in questa situazione, l'altro dato del 49 per cento è pesante e dimostra un diffuso malessere nella categoria, che ha già pagato prezzi notevoli in termini di licenziamenti e di condizioni di lavoro. Questa è la questione sociale, con il punto di vista dell'utenza e del lavoro.

Tuttavia vi è un altro punto di vista che non vogliamo sottovalutare, cioè la questione dello sviluppo economico.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

EDUARDO BRUNO. Signor ministro, abbiamo gettato le basi per operare un cambiamento nella modalità di trasporto e nella filosofia delle ferrovie. Abbiamo predisposto il piano generale dei trasporti che, per quanto ci riguarda, è l'appuntamento al quale riservare la massima attenzione perché dovrà segnare una svolta.

Pensiamo di potercela fare se la maggioranza sarà più coesa e se risponderemo alle aspettative dei nostri elettori (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

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

DOMENICO GRAMAZIO. Il dibattito di questa mattina interessa non solo i parlamentari chiamati a discutere di questi temi e ad esprimere consenso o diniego al ministro dei trasporti, che da due anni governa non il trasporto ma il caos pubblico in Italia. I colleghi che mi hanno preceduto hanno sintetizzato nei loro interventi aspetti della politica giornaliera che il ministro Burlando ha sostenuto e sostiene.

Voglio citare un articolo apparso oggi sul quotidiano *la Padania*, a firma del giornalista Buffa, che ci parla di un altro problema all'ordine del giorno: la carta delle Ferrovie dello Stato, preparata non da uno dei 980 dirigenti stipendiati da quell'ente ma, come denuncia l'amico giornalista Buffa, predisposta da una società che ha percepito per essa 300 milioni.

Signor ministro, poche settimane dopo essere stato nominato ministro dei trasporti lei fece un apprezzato intervento, nel quale invitata il vertice di allora delle ferrovie dello Stato a guardare ai reali problemi delle ferrovie. Dopo due anni ci accorgiamo che si è trattato solo di un

intervento da pubblicare sul bollettino della Camera dei deputati, perché non vi è stata né da parte di coloro i quali hanno gestito le ferrovie, né tanto meno da parte di coloro i quali le gestiscono ora, una risposta apprezzabile.

Lei, ministro, è l'uomo della confusione, ma anche della tragedia ferroviaria, e non può essere difeso come se tutto fosse normale. Voglio ricordare a me stesso, sicuramente non devo ricordarlo al ministro e tanto meno ai colleghi presenti, che le Ferrovie dello Stato erano qualche anno fa l'azienda più attenta ai problemi della sicurezza nell'intera Europa.

Voglio ricordare a qualcuno — non perché voglia fare l'avvocato difensore: non ne ha bisogno — che nel periodo in cui l'onorevole Fiori è stato ministro dei trasporti non vi sono stati gli incidenti che si verificano ogni giorno da quando lei è a capo del dicastero. Lei potrà chiedere quale sia la sua responsabilità: ve ne è una oggettiva e sostanziale. Signor ministro, lei è il difensore del signor Cimoli, dell'amministratore delegato delle ferrovie, di colui il quale gestisce il potere in quella azienda; lei è il protettore di quel Cimoli che, per rispondere alle sue chiamate di responsabilità, attribuisce incarichi all'interno delle ferrovie dello Stato agli amici del suo collegio. Mi riferisco a Mauro Moretti, ex sindacalista della CGIL, promosso a responsabile della rete; mi riferisco ad un altro suo amico, Maurizio Bussolo, ligure, iscritto al suo partito, assunto come responsabile del settore merci.

Ebbene, Cimoli corrisponde alla protezione che lei gli offre chiamando ad ampie responsabilità uomini che fanno parte del suo *entourage* politico, signor ministro, uomini che rispondono esclusivamente a lei! Non è un segreto che il signor Cimoli, prima di uscire di casa ogni mattina, telefoni alla sua segreteria, signor ministro, così come ho denunciato in una mia interrogazione, per sapere cosa deve fare, chi deve promuovere, chi deve aiutare: ecco il continuo rapporto tra lei ed il signor Cimoli, che ha potuto assumere uomini provenienti dall'ENI e dalle grandi

aziende pubbliche delle ex partecipazioni statali, mandando via quanti erano vissuti e si erano formati all'interno delle ferrovie, dal lavoro sul binario fino alle massime responsabilità. Lei ha permesso a Cimoli di cacciare questa gente e di portare la sua « banda » alla guida delle Ferrovie dello Stato! Una banda di incompetenti che costa all'erario pubblico e ai cittadini tre volte lo stipendio dei vecchi dirigenti!

In un qualsiasi paese occidentale civile solo per questi motivi il ministro, che ha sulle spalle la responsabilità di tanti incidenti e disastri nelle ferrovie e nella gestione pubblica, si sarebbe recato in Parlamento a rassegnare le sue dimissioni, dimostrando così di avere coraggio morale e politico, senza attendere una mozione dell'opposizione che lo richiamasse alle sue responsabilità.

Oggi, come si sa, il vero padrone nelle ferrovie — oltre a Cimoli — è quel signor Forlenza diventato il vero gestore del potere, se è vero, come è vero, che intorno a questo funzionario si muove tutto l'*entourage* organizzativo di villa Patrizi. Da parte nostra abbiamo denunciato il problema degli stipendi.

Signor ministro, ho presentato un po' di interrogazioni sulle ferrovie alle quali lei non ha risposto. Sono 126: attendo una sua risposta. Delle 96 interrogazioni che ho sotto gli occhi in questo momento ricorderò soltanto le date della prima (24 settembre 1996) e dell'ultima (26 marzo 1998). Tutte riguardano specificamente gli avvenimenti accaduti all'interno delle ferrovie, un gioco di potere che non è finito con Necci, ma è ricominciato con Cimoli, con gli stessi precisi impegni organizzativi: si chiude Efeso e con gli uomini di quella struttura si crea un'organizzazione pubblica e di rapporto esterno messa in mano ad un'ex segretaria aziendale che non ha né le capacità né il grado per poter gestire una struttura così importante.

Qualcuno ha ricordato quando in passato fu creata una struttura per la pubblicità *ad hoc*: la si affidò, guarda caso, alla moglie di un noto cantante, che poi fece la campagna pubblicitaria. Questa

volta non si tratta di una cantante, ma di una funzionaria che ha ampi poteri e prerogative all'interno delle Ferrovie dello Stato e della gestione. Così all'estero si va in due: l'amministratore delegato e questa gentile funzionaria, ospiti delle ferrovie di altri paesi; poi, stanchi di aver partecipato ad un convegno sui temi del trasporto ferroviario, ci si ferma all'estero per un *week-end*, ospiti delle ferrovie italiane (l'ho denunciato in un'interrogazione).

La spesa ferroviaria e le modalità di gestione dell'ente Ferrovie dello Stato dovrebbero far sì che lei, onorevole ministro, abbia il coraggio morale di dire « devo fare un passo indietro », per poter ricreare attenzione e validità nella più importante azienda d'Italia, oggi la più disastrosa grazie agli uomini che avete messo alla guida. Ricordo la nomina dell'ultimo consiglio d'amministrazione, le persone che ne fanno parte, le loro qualità politiche: non si tratta certo di qualità tecniche ed amministrative. È la dimostrazione che le Ferrovie dello Stato, da lei governate direttamente con l'amico e protetto Cimoli, sono un'azienda in fallimento per gli italiani e per le strutture ferroviarie e di trasporto della nostra nazione (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale — Congratulazioni*).

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

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, ministro, colleghi, il Parlamento è l'unico giudice della politica, ma è anche un buon giudice: il clima di disattenzione in cui si sta svolgendo questo dibattito testimonia della sua inutilità e — vorrei dire di peggio — della sua assurdità.

Credo che su un ministro possa essere espresso un giudizio con riferimento a due parametri. Il primo è di valore assoluto: in rapporto alle esigenze del settore che governa. Il secondo è una valutazione di carattere relativo, con riferimento a quanto hanno fatto coloro che lo hanno preceduto.

Vorrei dire subito, con riferimento a quest'ultima prospettiva, che il ministro

Burlando è sicuramente quello più attivo e francamente più capace che abbiamo avuto negli ultimi dieci anni. Per quel che riguarda la prospettiva in assoluto, si possono avere idee differenti e si possono notare settori i cui risultati sono stati migliori rispetto ad altri; è indubbio, ad esempio che il settore portuale, quello marittimo con l'istituzione del registro internazionale, il settore dei trasporti aerei, con il decollo fecondo dell'Alitalia, abbiano registrato risultati migliori di quelli registrabili nei settori del trasporto ferroviario e di quello su strada. Ma nel complesso credo di poter dire che l'impegno c'è stato.

Lo dico con l'animo sgombro da ogni piaggeria e da ogni atteggiamento subalterno che credo di aver sempre dimostrato come presidente della Commissioni trasporti, quindi in un ruolo istituzionale, ma anche come rappresentante della mia parte politica. Ho sempre aiutato il ministro Burlando, spesso l'ho incoraggiato, qualche volta l'ho sollecitato fortemente, anche criticamente, ma ho sempre trovato da parte sua una risposta ragionevole; mi sono sempre reso conto insieme a lui in un proficuo, sereno e costruttivo dibattito delle scelte che si potevano costruire insieme per tentare di dare una risposta ad una maggioranza che vedeva al suo interno posizioni diverse. Alcuni compromessi che sono stati raggiunti a mio avviso sembrano comunque attestare una capacità di percorso e di costruzione di progetto che va nella giusta direzione.

Lo dirò proprio con riferimento alle ferrovie, che sono forse il tema più difficile quando si parla di trasporti e su cui, non a caso, si è incentrata larga parte del dibattito svoltosi in Parlamento in questa occasione. La scelta del Governo di procedere con la societizzazione separata, oggi con due sole società, consente finalmente di proiettare il nostro sistema ferroviario in un'ottica europea; la scelta relativa alla ricostituzione del consiglio di amministrazione — lo dico con sincerità e con convinta adesione — mi pare ispirata a criteri di alta professionalità, alla logica di creazione di una squadra che rappre-

senta oggettivamente quanto di meglio questo paese possa esprimere nel campo della conduzione aziendale.

Certo tutti sono chiamati a rispondere dei risultati ottenuti, lo ha detto il Presidente Prodi con grande efficacia e credo abbia intenzione di tener fede a ciò che ha detto; noi non abbiamo soltanto costituito la strada, abbiamo anche indicato con grande chiarezza gli obiettivi che vogliamo raggiungere nell'ambito di un piano di impresa che potrà essere perfezionato, ma che ha trovato il Governo e le forze della maggioranza consenzienti. Su questi impegni misureremo la capacità del vertice aziendale e anche la capacità del ministro, nei limiti dei suoi compiti, di ottenere un monitoraggio che sia di conforto rispetto al raggiungimento degli obiettivi, che sono quelli di cui il paese ha bisogno. Abbiamo bisogno del quadruplicamento delle linee, di un complessivo aumento della capacità di trasporto ferroviario, abbiamo bisogno di arrivare ad un ragionevole rapporto fra costi e ricavi, abbiamo certamente bisogno di una maggiore sicurezza, ottenuta non con continue indicazioni di problemi, ma con la dimostrata capacità di risolverli.

Per questo il Parlamento ha fatto il suo dovere, perché non ha stanziato solo risorse. Le risorse per le ferrovie, purtroppo, sono state stanziate sempre, molto spesso senza ottenere nulla, come ben sappiamo e come la storia testimonia. Abbiamo stanziato risorse rispetto ad obiettivi precisi e siamo oggi di fronte alla necessità, ripeto, di attendere che questi obiettivi vengano raggiunti.

La discussione sulla fiducia al ministro Burlando, quindi, non si pone in termini ragionevoli. Credo che dobbiamo, tutti insieme all'interno della Commissione trasporti e del Parlamento, creare le condizioni perché ai problemi dei trasporti venga data risposta e che oggi, anche attraverso l'impegno, le prospettazioni, i progetti che il ministro Burlando ha formulato e sostenuto, stiamo andando verso la giusta direzione. Direi quindi al ministro Burlando, in tono amichevole, di non meravigliarsi né inquietarsi nei confronti

delle critiche che gli vengono rivolte in maniera anche così astiosa e talvolta addirittura scomposta da parte dei rappresentanti dell'opposizione. Ci sono ministri, sono pochi, che in questa situazione politica sono in grado, dopo un buon lavoro, di raccogliere anche applausi; ce ne sono altri che, di fronte all'enormità dei problemi che devono affrontare (ed i trasporti hanno problemi enormi) si devono accontentare di fare il proprio dovere e di avere la serena coscienza di averlo fatto. Di questo io personalmente la ringrazio (*Applausi dei deputati del gruppo di rinnovamento italiano*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Ciapucci. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, non voglio rubare tempo all'intervento del mio collega Chincarini che interverrà in sede di dichiarazione di voto ed intendo soltanto sottolineare, vista la presenza del Presidente del Consiglio, Romano Prodi, che non mi sembra di essere in un paese democratico, dato che si contingentano i tempi anche per le mozioni di sfiducia, che mi sembrano essere una questione abbastanza seria.

Signor ministro, le mozioni di sfiducia presentate a richiesta delle sue dimissioni non riguardano esclusivamente le note e drammatiche vicende ferroviarie. Con esse si denuncia in quest'aula anche l'obsolescenza del sistema ferroviario italiano, più volte denunciata e ribadita da lei stesso, sia in quest'aula sia alla stampa ed ai *media*. Lei stesso, infatti, in occasione dell'incidente di Piacenza il 12 gennaio 1997, quando è deragliato il « pendolino » *Botticelli* sulla Milano-Roma ha affermato: « Abbiamo trascurato l'efficienza delle infrastrutture, la cura delle grandi arterie di comunicazione ». E questo si è tradotto poi in un danno per il servizio ai cittadini e per lo sviluppo dell'economia.

Sempre con parole pronunciate da lei in occasione dell'esame della finanziaria 1998 si affermava che l'azienda Ferrovie dello Stato è in condizioni drammatiche, perde 3-4 mila miliardi l'anno oltre alle

consistenti somme che il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica versa. L'azienda Ferrovie dello Stato negli ultimi dieci anni ha accumulato un passivo di 200 mila miliardi ed ha un contenzioso con il fisco di circa 12 mila miliardi solo per gli anni 1989-1991; la stessa azienda però si permette *spot* pubblicitari, nonostante operi in un regime di monopolio, spendendo oltre 40 mila miliardi l'anno. Forse vuole pubblicizzare la sicurezza delle sue linee.

Sempre nelle sue dichiarazioni in Commissione, onorevole ministro Burlando, lei afferma che le scelte del Governo sono di designare le infrastrutture; quelle di valutarle, gestirle ed adeguarle è una scelta aziendale. Il Governo italiano ha garantito all'azienda le risorse necessarie per rimuovere quelle cause strutturali attinenti alle difficoltà relative ai treni, al materiale rotabile, alla tecnologia, ai passaggi a livello. È lo stesso Governo che ha rimpastato il consiglio di amministrazione, forse pensando che tutto poi si sarebbe accomodato; lo stesso ministro che martedì scorso in aula e l'altro ieri in Commissione viene a dirci che la drammaticità della situazione Ferrovie dello Stato italiano pretende esperti mondiali per la sua valutazione e soluzione.

Da oltre un anno e mezzo in Commissione si parla di un'indagine conoscitiva sul sistema ferroviario italiano, un'indagine che, a detta del vicepresidente Biricotti, sarebbe finita con l'ultima audizione! E le conclusioni dell'indagine dove sono? Si è parlato di piani di risanamento decennali tutti falliti miseramente. Si è parlato di esperti internazionali profumatamente pagati che hanno dato soluzioni a problemi inesistenti, poiché le problematiche erano comunque di tutt'altra natura.

Sappiamo che l'azienda ha oltre 180 società collegate, un ingente patrimonio dismesso, che dovrebbe alienare, ma che non è ancora stato venduto. Il neopresidente del consiglio di amministrazione parla di ridurre gli stipendi per migliorare l'efficienza: forse vuole tornare alle paghe a cottimo. Si è parlato di ladrocini delle

Ferrovie dello Stato e la colpa sarebbe delle forze politiche e sindacali, ma non si sono mai indicati rimedi. Si è detto che i prepensionamenti hanno allontanato la manodopera qualificata, mai rimpiazzata, e questa sarebbe una concausa del venir meno delle manutenzioni, diminuite nella quantità, nella qualità, ma non nel costo. Si è parlato di sicurezza, ma il decreto legislativo n. 626 — che non è applicato neanche qui in Parlamento e basta vedere tutti i fili che pendono sui tetti di questi stabili — non è applicabile sui treni, non è applicabile sulle navi, non è applicabile sui mezzi pubblici: è inammissibile! Si è detto che quattro regioni italiane gestiscono le ferrovie con un costo inferiore del 35 per cento alla media statale. Le cose dette e ridette sono innumerevoli, ma non si sono trovate le soluzioni.

Signor ministro, lei è al governo della politica dei trasporti da due anni; quando per la prima volta lei venne in Commissione ci parlò della posizione geografica della penisola italiana e della posizione strategica che poteva assumere nel campo dei trasporti internazionali. A distanza di due anni non ha ancora presentato a questo Parlamento un quadro generale della politica del trasporto che questo Governo intende adottare.

Recentemente Bruxelles ha contestato all'Italia la mancata attuazione della direttiva CEE 440/91 sulla separazione tra le infrastrutture e i servizi, che garantirebbe maggiore trasparenza e controllo dell'azienda. Questo ministro ne parla in maniera molto sommessamente: forse le direttive CEE non si possono attivare perché non aggrada a rifondazione comunista, che strangola questo Governo?

Spesso i provvedimenti che giungono in discussione nella competente Commissione vengono sommariamente valutati, poi parcheggiati — non si sa bene il perché — finché hanno i requisiti di urgenza per diventare decreto-*omnibus* (non si sa di quale numero parlare) che poi il Parlamento è costretto a convertire (non sempre) e spariscono le somme destinate ai lavoratori, oppure diventano disegni di legge magistralmente modificati dalle

forze sindacali o dalle associazioni di categoria, sempre vicine a queste forze politiche.

Onorevole ministro, in questo modo si esautorava il Parlamento dai suoi compiti; certe scelte si impongono al paese rifiutando il confronto con i rappresentanti istituzionali! Il metodo è sempre lo stesso, e lo abbiamo visto anche ieri in quest'aula con il decreto-legge sulla sperimentazione del metodo Di Bella: decreti presentati per la conversione completamente « blindati »!

Alcuni provvedimenti — quelli sull'immatricolazione degli autoveicoli, sullo sportello unico, sul codice della strada — sono scomparsi dalla circolazione: ci aspettiamo un decreto, che sicuramente comparirà prima sui giornali, su certi giornali, e poi anche in Commissione, come è già successo.

Signor ministro, lei ci ha costretti con il suo comportamento, con le sue non proposte, con le sue non risposte a chiedere le sue dimissioni.

Ci troviamo a dover dare pareri su nomine di persone che nessuno vuole, ma che comunque vengono nominate; persone sicuramente ottime sotto il profilo professionale ed umano, ma senza qualifiche tecniche adeguate alla figura professionale che andranno a ricoprire. Persone che poiché hanno l'*hobby* di volare con l'aliante si mettono a capo di enti aeronautici e si pretende che non succedano incidenti. Signor ministro, la sicurezza della gente è una cosa seria! Lei non può scaricare su altri o cercare di rimandare la patata bollente al ministro dei lavori pubblici, come ha tentato vergognosamente di fare qualche giorno fa in Commissione.

Anche nell'autotrasporto abbiamo dato, solo sulla carta, 1.800 miliardi agli autotrasportatori. Non è veritiero: quei soldi sono per gli interporti, ma non si ha il coraggio di dire agli autotrasportatori che la politica scelta da questo Governo è quella di far chiudere le aziende italiane e il mercato sarà assorbito dagli stranieri, creando ulteriore disoccupazione, perché i costi dell'imposizione fiscale, delle accise sui carburanti non permetteranno alle

nostre aziende di essere competitive. Però diciamo a queste aziende che se vogliono andarsene dal mercato lo possono fare e noi le paghiamo, ma non abbiamo detto loro che l'Unione europea boccherà quella parte della legge e i soldi non ci saranno. Tra l'altro, già da qualche mese in Commissione abbiamo chiesto se la restituzione del *bonus* fiscale, che è stata bocciata dall'Unione europea, graverà sulle casse delle aziende autotrasportatrici e questo ministro non ci ha degnato di una risposta, non ha avuto il coraggio di rispondere.

Abbiamo stanziato i soldi per il trasporto combinato però non sappiamo dove faremo gli interporti!

In Commissione diciamo che faremo gli interporti, stanziamo i soldi, però non abbiamo un piano ferroviario, e credo che queste cose siano completamente collegate.

Occorre il raddoppio dei valichi alpini indispensabili per accorciare i tempi di percorrenza tra l'Italia e il resto d'Europa, indispensabili perché il trasporto delle merci su ferrovia (e quindi il combinato) diventa concorrenziale soltanto sulle lunghe tratte, però non esiste un piano delle ferrovie!

È inammissibile che, pur se si assiste inermi al disastro ferroviario quotidiano, il ministro dichiari ancora di stare a pensare che bisognerebbe valutare di chiamare un supertecnico a livello mondiale per trovare le soluzioni per il sistema ferroviario italiano! E mi chiedo dove intenda andare a cercare il piano generale e la strategia dei trasporti nazionali questo ministro che dopo due anni non ci ha ancora dato delle risposte certe.

Tantissime cose si potrebbero dire sui porti, sugli aeroporti, sull'alta velocità, sul trasporto pubblico locale, ma purtroppo il tempo è tiranno e quindi concludo il mio intervento.

Signor ministro, lei ha avuto tutto il tempo di aggiornare e valutare il sistema del trasporto italiano ma non ha presentato un piano trasporti; sta annaspando alla cieca cercando la soluzione che non

trova. Ammetta il suo fallimento, faccia un atto di onestà nei confronti dei cittadini italiani, si dimetta!

Una cosa vorrei dirla anche alla maggioranza: non decantate « orrori » per onori, non sventolate sbagli fatti nella politica dei trasporti come le vostre mire e i vostri risultati. Risparmiatemi questo (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*)!

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

ALTERO MATTEOLI. Onorevole Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, signor ministro dei trasporti, a mio avviso sarebbe un errore se al termine di questo dibattito ci limitassimo a chiedere le sue dimissioni solo perché ci sono stati troppi incidenti ferroviari. Lei avrebbe buon gioco nel difendersi e avrebbe altrettanto buon gioco il Governo nel difenderla.

Noi chiediamo le sue dimissioni perché è mancata una politica, è mancato il rispetto nei confronti del Parlamento: audizioni saltate, interrogazioni senza risposta! E questo perché lei, signor ministro, ha preferito occupare il suo tempo per piazzare i suoi amici nei consigli di amministrazione anziché predisporre una politica moderna dei trasporti.

È vero, le ferrovie sono al disastro ma la sua politica, signor ministro, non è al disastro. Non lo è perché lei non ha una politica, non ha un programma per i trasporti!

Lei ha iniziato il suo mandato in pompa magna: ogni giorno, sui giornali, grandi dichiarazioni di intenti, tutte le colpe del passato! Ma quando sono arrivati i primi accenni di crisi, lei le ha definite « transitorie » e le difficoltà sono diventate di « crescita ». Il tutto gestito con grande arroganza, senza mai un accenno ai costi che il cittadino e la collettività sono stati costretti ad accollarsi.

L'efficienza, la moralità, i servizi, la razionalizzazione dei costi, tutto è stato da lei condito con parole rassicuranti, a

volte addirittura esaltanti. Se resta al suo posto di ministro dei trasporti, continueremo ad avere un servizio costoso e pericoloso e uno spreco di risorse.

Il nostro è un giudizio totalmente negativo ma non solo per le ferrovie, signor ministro! È mancata una politica generale dei trasporti; è mancata una politica portuale e in assenza di una politica dai centri intermodali del nord Italia si possono raggiungere Rotterdam e Anversa in una sola notte ed imbarcare le merci il giorno dopo con costi di movimentazione portuale e di trasporto ferroviario complessivi più economici che in Italia.

All'inizio del suo mandato — erano i primi giorni — lei ha dichiarato in Commissione trasporti quanto segue, lo cito testualmente: «Di fronte agli sviluppi dei paesi del terzo mondo e di fronte ai grandi passi avanti dei paesi europei nel settore trasporti, l'Italia non ha sentito lo *start*». Cosa ha fatto lei per azionare lo *start*, signor ministro? In verità, lei si è avvitato su se stesso, dimostrando di non avere idee e di non avere un programma. Eppure una via c'era: sarebbe stato necessario selezionare, sulla base del loro valore strategico, alcuni porti nazionali. Ovviamente ciò avrebbe dovuto essere fatto per pochi porti. Inoltre, non si sarebbe dovuto consentire che i nostri interporti fossero sottoutilizzati principalmente a causa della inefficienza delle ferrovie. La crescita delle attività collegate agli interporti avrebbe portato a raggiungere quattro obiettivi indispensabili: la riduzione del traffico stradale, la riduzione dei costi per l'industria, la riduzione dell'impatto ambientale e la razionalizzazione del traffico ferroviario combinato.

Paghiamo dunque lo scotto dei ritardi registrati nella reale privatizzazione delle strutture portuali, che sostanzialmente sono ancora gestite dal pubblico, dagli enti locali o dalle Ferrovie dello Stato. Anche l'istituzione delle autorità portuali non ha portato ordine nell'attività portuale medesima, perché non ha garantito la privatizzazione e quindi la giusta concorrenza tra gli operatori.

Anche nel settore degli aeroporti, signor ministro, lei non ha avuto una politica e pure in questo caso il suo intervento è stato spesso contraddittorio. Lei ha fatto finta di non capire che le differenze tra il settore passeggeri e quello merci non sono solo socioeconomiche, ma anche strutturali. Per il trasporto passeggeri l'adeguamento a *standard* internazionali non passa attraverso l'incremento numerico degli impianti, bensì attraverso il recupero di efficienza e di qualità negli scali già in esercizio. Lei non è stato capace di predisporre una politica che evitasse la microconflittualità dovuta alla presenza di una miriade di categorie che ruotano intorno al volo.

Per l'autotrasporto, ogni volta che è stato presentato un provvedimento di Governo o comunque della maggioranza, lo stesso è stato accompagnato sempre dalla medesima frase. Infatti, in questi ultimi due anni siamo dovuti intervenire come Camera, e quindi come Parlamento, perlomeno su tre o quattro provvedimenti del settore, e la frase era sempre la stessa: per porre un primo, immediato rimedio alla grave situazione di precarietà in atto.

È mancata una decisione finalizzata all'approvazione di interventi strutturali e non limitata a meri provvedimenti tampone. È mancata una politica che avesse contezza del fatto che l'Europa sta diventando un paese senza confini, mentre, per essere concorrenti, occorre un sistema integrato dei trasporti.

Le attività industriali ed il loro sviluppo dipendono dal miglioramento dei trasporti e della relativa logistica. L'attuale Governo ha favorito le clientele, invece di investire, per costruire infrastrutture inutili che gli venivano richieste dal potere locale, mentre avrebbe dovuto realizzare opere di base e far funzionare quelle esistenti.

Infine, ogni politica è stata mirata ad obbligare l'autotrasportatore ad aderire ad una cooperativa o ad un consorzio.

Sulle ferrovie in questi ultimi venticinque anni si è abbattuto un ciclone che ha devastato tutto: i treni in passivo sono la quasi totalità. Mentre si istituivano treni

veloci a lunga percorrenza, sono rimaste in piedi linee arcaiche: l'80 per cento dei treni copre basse percorrenze ed è semi-vuoto. Lei non ha invertito la tendenza, anzi, il passivo delle ferrovie ammonta a 200 mila miliardi, nonostante ci sia stata negli ultimi anni l'espulsione di oltre 100 mila dipendenti. Certo, lei non è responsabile di questo passivo; lei però è responsabile del fatto di non aver predisposto una politica e di non aver presentato al Parlamento e al paese una politica che potesse in qualche modo invertire la tendenza.

Il contenzioso con il fisco, che ammonta ad oltre 12 mila miliardi per gli anni 1989-1991, è un altro problema che non la vede certo responsabile, ma anche in questo caso sarebbe stato necessario presentarsi al Parlamento per spiegare come lo si sarebbe voluto affrontare. Lei ha preferito, lo ripeto, i consigli di amministrazione, invece di venire in Parlamento a presentare una politica.

E ora venite ad enfatizzare (non solo lei ma il Governo in generale) che, scindendo in due società le ferrovie, in qualche modo si risolve il problema. Non avete inventato niente in questa circostanza, avete fatto soltanto un atto dovuto, perché è l'Europa che vi impone tutto questo, e lo enfatizzate mentre non avete nessun merito.

Ho parlato nei corridoi con vari colleghi parlamentari e tutti dicono che lei meriterebbe di « essere dimesso ». Non so come la coscienza farà votare i colleghi, ma, se la Camera respingerà la mozione di sfiducia, significherà che l'Ulivo è un lavacro che monda tutti i peccati. Lei, signor ministro, si vedrà mondati tutti i suoi peccati grazie ad un voto, grazie ad un'appartenenza politica, mentre di fronte al paese la sua coscienza non sarà in linea con quanto accaduto. Gli incidenti che si susseguono sono una conseguenza di una mancanza di politica che dura da tempo e che lei non è stato capace di individuare e di rappresentare al paese. È per questo che chiediamo ai colleghi parlamentari di

votare la mozione di sfiducia nei suoi confronti (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle mozioni.

(Interventi del Governo).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei trasporti e della navigazione.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, colleghi, l'ampio intervento svolto qui la settimana scorsa mi consente di intervenire per pochi minuti. Sulla base del dibattito, che si è svolto con un certo equilibrio, si può affrontare il tema dei trasporti nel nostro paese (tema quanto mai difficile) esprimendo un giudizio sui problemi di arretratezza ma anche sulle potenzialità e sugli sviluppi avuti negli ultimi anni. La situazione difficile deriva da una carenza infrastrutturale, da uno squilibrio modale molto accentuato e da gestioni dei servizi chiuse, monopolistiche, poco efficienti e molto costose; tuttavia occorre osservare che negli ultimi quattro anni il nostro paese, come ha fatto anche in altri settori della sua vita economica, ha saputo reagire ad uno stato di arretratezza e di difficoltà.

Voglio ricordare che la legge che segna il cambiamento è quella approvata da questo Parlamento nel gennaio 1994 e che ha dato il primo segnale di vitalità ad un settore potenzialmente fortissimo per il paese, ma per molti anni pressoché abbandonato: mi riferisco a quello portuale. È proprio lì che cominciò il recupero: i porti hanno recuperato anche rispetto al mare del Nord, i cantieri hanno cominciato a crescere e da poche settimane la flotta dispone di uno strumento importante che attendeva da undici anni. Molti colleghi hanno osservato che manca una riforma di settore, ma il registro internazionale altro non è che una grande

riforma di settore che l'Italia ha approvato, buona ultima dopo undici anni, da quando cioè la Norvegia lo introdusse.

Poi si è messo in moto qualcosa anche nel settore del trasporto aereo: un'azienda che nell'arco di un anno passa da 1.200 miliardi di perdite a 400 miliardi di attivo sta a significare una grande riforma di settore di cui essa trae i frutti (*Commenti del deputato Luciano Dussin*). Come definire tutto questo? Se un'azienda è in perdita per dieci anni consecutivi, accumulando migliaia di miliardi di debiti (per cui avrebbe dovuto portare i libri in tribunale), e poi non solo diventa competitiva e guadagna ma provoca addirittura concorrenza fra le compagnie che vogliono stringere alleanze con essa, significa che il trasporto aereo è investito da una riforma complessiva che lo sta rilanciando.

Credo che un dibattito politico non strumentale dovrebbe misurare i limiti e nello stesso tempo i progressi di un settore. Non giova neppure all'opposizione rappresentare questo comparto come tutto in difficoltà. Così come non vi ha giovato in questi due anni rappresentare un paese in ginocchio che poi, invece, ha raccolto grandi risultati, che gli vengono riconosciuti in tutta Europa ed in tutto il mondo.

In questi due anni sono andati avanti investimenti fondamentali per gli aeroporti. Pensate che in questo momento sono in corso o sono finanziati interventi per raddoppiare o ricostruire integralmente ben otto aeroporti italiani! Si tratta degli scali di Fiumicino e della Malpensa e degli aeroporti di Venezia, Catania, Cagliari, Bari, Alghero e Napoli (quest'ultimo lavoro verrà realizzato con risorse private). Se un paese realizza contemporaneamente o comunque finanzia — quindi, realizzerà tra breve — la ricostruzione, il raddoppio ed il rifacimento di otto strutture aeroportuali (cinque dislocate nel centro-nord e tre nel sud) non si può non vedere un impulso significativo di questo settore.

Come diceva l'onorevole Merlo, questo settore registra una crescita che è doppia

rispetto a quella dell'Unione europea: è del 12 per cento, contro il 6 per cento! Il che vuol dire che eravamo un paese arretrato da questo punto di vista e che oggi siamo un paese che sta recuperando, a grandi passi, un ritardo storico. Una cosa, questa, che risulterà anche più chiara quando si aprirà la Malpensa che — lo voglio dire qui, rispondendo all'onorevole Baccini — non vediamo come un'operazione di svuotamento di Fiumicino, ma come un'integrazione di un sistema che, in un paese lungo come l'Italia, può benissimo reggere con due importantissimi aeroporti intercontinentali, i quali vanno visti in una logica coordinata e non contrapposti tra loro.

È vero: vi è una debolezza più forte nel trasporto terrestre. Ma anche in questo settore sono stati fatti passi in avanti molto significativi. Ad esempio, il settore dell'autotrasporto ha conosciuto diverse leggi che non sono state notificate, che non sono state approvate quindi dall'Unione europea, per cui sono state avviate le procedure non di infrazione ma di condanna. Nell'ultimo anno, invece, precisamente nel mese di dicembre, questo Parlamento ha approvato una legge che cambierà radicalmente l'approccio al settore, che chiuderà la fase dei finanziamenti « a pioggia » — che si limiteranno ad accompagnare il processo di trasformazione — e che aprirà invece una fase di una riforma complessiva di un settore troppo debole e troppo « sfrangiato », caratterizzato dalla presenza di troppe aziende peraltro troppo piccole. È un settore che ha bisogno di un profondo cambiamento, che si potrà realizzare con una legge che — come hanno potuto apprezzare i parlamentari che si sono recati a Bruxelles — è fortemente apprezzata dalla Commissione europea, che regola questo settore (lo ripeto: è fortemente apprezzata!). La Commissione europea ha detto, non solo a noi ma anche ad una delegazione parlamentare, che questa è la prima legge che affronta in modo radicale e giusto la riforma dell'autotrasporto italiano.

Ora si apre la fase conclusiva del confronto europeo, che si concluderà nel giro di pochi mesi e che consentirà di avviare un cambiamento profondo in questo settore.

Ricordo che questo Parlamento ha approvato anche un'importante legge sul trasferimento alle regioni dei poteri per il trasporto pubblico locale. Un partito che si richiama molto al federalismo credo dovrebbe apprezzare il fatto che questo forse è il più importante trasferimento che si sia mai realizzato in questi ultimi anni vero le regioni e gli enti locali. Si tratta di un settore decisivo per la vita dei cittadini che viene completamente affidato ad altri livelli istituzionali quali le regioni, le province ed i comuni, e questi livelli istituzionali stabiliranno i contatti di servizio con l'azienda Ferrovie dello Stato.

So bene che la questione più difficile è quella che riguarda le ferrovie. Non voglio trincerarmi dietro ai tagli del passato; ma una consapevolezza comune sulla difficoltà esistente credo sia giusto chiederla. Quando in cinquant'anni si costruisce una sola tratta ferroviaria nuova (quella tra Firenze e Roma) e si fa gestire una domanda crescente di traffico ad una rete che non sia ammodernata, è evidente che si sarebbe andati verso un processo di collasso e di congestione. Non è un processo sommario, ma è una richiesta — mi pare giusta — di condivisione di una valutazione di un ritardo storico che ha portato ad uno squilibrio modale molto evidente, e della necessità quindi di dedicare molta attenzione politica, molte risorse, molte energie, molti finanziamenti ad un recupero di una situazione infrastrutturale molto difficile.

Naturalmente so bene che per tutto questo contano le cose fisiche e gli uomini. È per questo che per recuperare il ritardo sono necessari investimenti, infrastrutture (per esempio, un minor numero di passaggi a livello) ma anche un rapporto positivo tra maestranze e *management*. I colleghi sanno quanto ci siamo adoperati perché questo potesse avvenire. Credo che la risposta positiva all'appello che ho lanciato di sospendere gli scioperi, di evitare un avvita-

mento e di avviare invece un confronto più ravvicinato (che comincerà l'8 aprile) rappresenti un primo passo positivo in un processo di recupero del rapporto tra dirigenti e lavoratori.

Vogliamo ferrovie il cui obiettivo sia l'aumento della produzione e non la diminuzione degli addetti. L'obiettivo delle ferrovie italiane deve essere quello di conquistare uno spazio; con l'aumento della produzione, con lo sviluppo delle merci. Questo è il nostro obiettivo. Per raggiungerlo occorre un'azienda efficiente, competitiva, che stia su un mercato aperto. Occorre un'azienda che raccolga la sfida che hanno raccolto i porti, i cantieri, la flotta, l'Alitalia, gli aeroporti. La competitività, l'efficienza, i conti in ordine non sono quindi un fine, ma uno strumento per raggiungere l'obiettivo dell'aumento della produzione, della competitività, dello sviluppo.

Abbiamo recepito la direttiva comunitaria n. 440. Abbiamo impiegato due anni a farlo dopo che cinque anni erano già passati invano. Lo abbiamo fatto perché pensiamo che sia giusto e non perché ritenevamo di dover rabberciare un provvedimento. È stato un provvedimento a lungo meditato di cui si occuperà il Parlamento nel corso delle prossime settimane e che segna un punto di svolta.

Ho già detto che pensiamo di dover dedicare questa parte centrale della legislatura al piano generale dei trasporti, al quale abbiamo cominciato a lavorare. Ho anche già detto che pensiamo che nel mese di giugno di quest'anno si debba tenere la conferenza dei trasporti e che ciò debba avvenire in una fase di avvio di questo lavoro, in un momento ancora molto « aperto », per presentare non un disegno chiuso, ma idee sulle quali si possa sviluppare un confronto, appunto, aperto. Farò solo un esempio di quello che abbiamo in mente. Pochi giorni fa, a Mantova, abbiamo concluso un lavoro istruttorio durato un anno che approderà presto in Consiglio dei ministri e che consentirà di rendere navigabile il Po a navi di quinta classe. Si tratta di un'idea forte per il paese, di un progetto com-

plessivo. Quando si parla di progetti che riguardino prima l'acqua, poi il ferro e poi la gomma si intende questo. Pensate che per raggiungere questo obiettivo occorrono poco più di 300 miliardi di investimento: un'inezia. La Germania ha 7 mila chilometri di canali e fiumi navigabili, noi ne abbiamo 500-700 chilometri, ma sono collocati nella parte più strategica del paese; un'area in cui si movimentava il 70 per cento delle merci. Con un investimento piccolissimo sarà possibile far risalire le navi direttamente dall'Adriatico fino verso Mantova; navi di discrete dimensioni, lunghe 100 metri, larghe 11, che portano 3 mila tonnellate di merce. Tutto questo con un'inezia, con un investimento modestissimo, come quelli che hanno interessato centinaia di appalti ferroviari che non hanno prodotto alcun risultato. Questo è il lavoro che abbiamo avviato.

Considero infine veramente incredibile che si imputi a noi una disattenzione nei rapporti con l'Unione europea. Quando abbiamo cominciato il nostro lavoro tutti i settori del trasporto erano in procedura di infrazione: tutti. Abbiamo concluso un accordo per il trasporto aereo con l'Alitalia ed abbiamo ricapitalizzato dopo il consenso dell'Unione europea; abbiamo concluso un accordo per Finmare ed abbiamo iniziato la procedura di cessione di Italiana e Lloyd dopo un accordo con l'Unione europea; abbiamo presentato un decreto del Presidente della Repubblica di attuazione della direttiva comunitaria n. 440 dopo sette anni, impedendo una procedura di infrazione; abbiamo già presentato, onorevole Becchetti, il disegno di legge che riscrive l'articolo 17 dopo aver raggiunto un accordo firmato con Van Miert, fatto di cui i giornali hanno ampiamente parlato (mi sorprende, onorevole, questa sua disattenzione); abbiamo stipulato un accordo sul lavoro portuale con il commissario europeo per la concorrenza. Infine, come i colleghi sanno, stiamo discutendo la parte conclusiva della riforma dell'autotrasporto, in accordo con l'Unione europea.

A due anni di distanza dall'avvio di questo lavoro, da qui all'estate, per cinque comparti fondamentali che erano in infrazione (trasporto aereo, trasporto marittimo, porti, ferrovie ed autotrasporto) potrà dirsi concluso il lavoro di integrazione con l'Unione europea. Non mi pare questo, francamente, il campo su cui aprire una polemica, anche istituzionale; su questo versante, infatti, è bene presentare un paese ed un Parlamento compatti nei confronti dell'interlocutore internazionale.

Volevo infine rivolgere un'apprezzamento per il lavoro che la maggioranza ha realizzato in questi anni. La maggioranza è composta da partiti che su questo terreno hanno preso le mosse da posizioni molto distanti: basti ricordare cosa pensavano i verdi in merito al quadruplicamento delle linee ferroviarie ed all'alta velocità, così come rifondazione; basta pensare ancora alla societizzazione delle FS.

Abbiamo fatto un buon lavoro e voglio ringraziare i colleghi che sono intervenuti in quest'aula a nome dei gruppi di maggioranza. Credo che le loro parole siano anche il frutto di un lavoro fatto insieme e che su molte questioni ci sia già stata una grande convergenza. Credo anche che continuerà una ricerca comune per fare di questo settore, che era un punto di debolezza, un elemento di forza di questo paese (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, di rifondazione comunista-progressisti, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rinnovamento italiano*).

ENZO TRANTINO. L'opposizione ringrazia per il cavalleresco riconoscimento! Questi sono i nuovi ministri!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente del Consiglio dei ministri.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, onorevoli deputati, oggi al centro della discussione stanno due diversi profili. Da un lato gli incidenti che si sono verificati in