

questi ultimi mesi hanno fatto venire alla luce ritardi e deficienze del nostro sistema dei trasporti su ferro e dell'azienda Ferrovie dello Stato. Di questi incidenti e, in particolare, di quelli che hanno causato perdite di vite umane o hanno provocato danni alle persone, il Governo si duole profondamente.

Da un altro lato non sono mancate riflessioni sulle inadeguatezze e le carenze strutturali del nostro sistema dei trasporti. Sappiamo tutti che la competitività di alcune aree del paese, ed in particolare di quelle meridionali, dipende dal sistema dei porti e delle infrastrutture di trasporto delle merci sul territorio. Per questo, come ha detto il ministro Burlando, abbiamo messo il massimo impegno ad accelerare i processi di modernizzazione già in atto, a stimolare una ristrutturazione del sistema ed a favorire la ristrutturazione di comparti specifici.

Abbiamo inoltre adottato varie iniziative per accelerare l'ammmodernamento delle stesse Ferrovie dello Stato e per riorganizzare l'intera logica del trasporto su ferro, ponendo le premesse necessarie per dare finalmente attuazione alla direttiva europea, cioè la n. 440 del 1991.

Non possiamo dire che gli obiettivi che ci siamo proposti siano stati già tutti raggiunti. È giusto però sottolineare anche le cose fatte e gli aspetti di innovazione già realizzati, che sono molti. È questa l'occasione per un bilancio, anche se necessariamente rapido.

Non si tratta, infatti, di difendere un ministro che sta profondendo energie e sforzi importanti e positivi nell'esercizio delle sue competenze istituzionali. Si tratta di fare il punto sui principali problemi del settore e sulle soluzioni intraprese.

In primo luogo, il settore portuale e quello del trasporto marittimo, come è noto, vanno molto bene; ripeto, molto bene. Il merito è certamente dell'espansione dei traffici, ma è giusto dire che alla crescita dei nostri porti ha concorso in modo incisivo e determinante la politica dell'esecutivo e di questo Governo.

Gioia Tauro, Genova e Trieste stanno vivendo un periodo di grande espansione, ma si stanno aprendo le basi anche per una consistente crescita di altri porti, come Napoli, Taranto, Cagliari e Brindisi; la rete dei porti mediterranei, cioè, si sta finalmente costruendo.

VALENTINO MANZONI. Proprio Brindisi eccelle, Presidente!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Ho detto che si stanno ponendo le basi e questo è l'importante. Se non si semina, non si raccoglie (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rifondazione comunista-progressisti*)!

VALENTINO MANZONI. Siamo in piena Babele!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Sul terreno dei piccoli porti abbiamo semplificato le procedure per la loro realizzazione ed utilizzazione e ci poniamo l'obiettivo di concorrere all'abbattimento dei canoni. Così facendo vogliamo sostenere anche le attività turistiche e tutte quelle che ruotano attorno ai piccoli porti.

Sul trasporto aereo e sull'intervento fatto rispetto al sistema aeroportuale ha già fatto accenni il ministro Burlando. Considero importante il risanamento in atto dell'Alitalia. Dopo gli investimenti fatti per il suo risanamento, le tensioni, i problemi e gli aggiustamenti con Bruxelles, possiamo dire con soddisfazione che l'Alitalia ha fatto registrare nel 1997 un utile di 400 miliardi.

GIULIO CONTI. Sempre che non « sbattano » anche gli aerei!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Bravo, bella frase!

MICHELE GIARDIELLO. Sei dispiaciuto.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Con riguardo alle strutture aeroportuali voglio ricordare innanzitutto gli interventi per consentire la partecipazione del capitale privato agli aeroporti e la liberalizzazione dei servizi aeroportuali. Inoltre le infrastrutture sono state ammodernate: vorrei ricordare la rivoluzione che sta avvenendo a Fiumicino e la grande decisione dell'investimento della Malpensa. L'attenzione del Governo è però rivolta anche agli aeroporti minori, soprattutto meridionali, e cioè Catania, Bari, Cagliari, Palermo, Napoli, Alghero, Lametia Terme e Crotone. Di particolare interesse è il caso di Napoli, nel quale l'ammodernamento vede impegnati anche capitali privati britannici grazie all'intervento della British airport authority (*Commenti del deputato Chiappori*).

Il dato più confortante è che il tasso di crescita del trasporto aereo in Italia è stato pari al 12 per cento annuo, a fronte di un tasso medio europeo del 6 per cento.

Per quanto riguarda il trasporto terrestre ricordo il riordino del trasporto pubblico locale. Questa nuova disciplina favorisce l'integrazione fra diversi sistemi di trasporto, facendo emergere la dimensione del bacino di traffico del soggetto territoriale responsabile. Sono stati finanziati 50 interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa. In sostanza lo Stato ha stanziato nel settore dei trasporti locali risorse per 19.300 miliardi, più 1.800 previsti per la nuova organizzazione del trasporto pubblico locale. Con il collegato alla finanziaria sono stati stanziati 2.000 miliardi per gli autotrasportatori. Questi interventi sono mirati ad aiutare gli autotrasportatori che intendono ristrutturarsi, ingrandire le aziende ed operare in modo coordinato. Gli interventi previsti non sono ancora definitivi. Vi sono però segnali importanti per indicare la direttrice di marcia ed i cambiamenti e l'innovazione.

Veniamo ora al tema più difficile e complesso, cioè le Ferrovie dello Stato. Esse hanno bisogno di accelerare lo sviluppo della loro capacità di trasporto in

un contesto di sicurezza e di funzionalità. A tal fine bisogna rilanciare in fretta l'azienda in termini di efficienza, contenere i costi, aprirsi ai processi di liberalizzazione in corso ed instaurare — questa è la cosa più importante — all'interno dell'azienda un sistema di relazioni industriali moderno ed adeguato ad una struttura che non può più operare in regime di monopolio, ma deve attrezzarsi a reggere la concorrenza. È necessario inoltre che l'azienda si concentri sulle attività più strettamente legate al trasporto ferroviario, finalmente un *focus* su queste, e ritrovare l'immagine e la sostanza di un operatore capace di assicurare il trasporto in condizioni di sicurezza.

Le Ferrovie dello Stato hanno predisposto un piano, oggi in via di revisione, che è stato valutato positivamente dal Governo; un piano che comporta in un quinquennio investimenti in infrastrutture per 33.000 miliardi e in materiale rotabile per 6.300 miliardi. Inoltre il quadruplicamento veloce vede un investimento di 30.000 miliardi a partire dal 1998 fino al completamento della Torino-Milano-Napoli. Ho già ricordato che il Governo ha approvato il regolamento di attuazione della direttiva comunitaria. In questo contesto particolare importanza assumono il *management* delle Ferrovie dello Stato ed i rapporti di lavoro all'interno dell'azienda. In questi anni sono state avviate iniziative per una cessione di attività non strategiche (e questo era molto importante): revisione degli appalti, riduzione dei costi, creazione di sistemi di controllo interno modernamente organizzati.

Per quanto riguarda i rapporti di lavoro e le rilevazioni industriali segnalo che il nuovo contratto di lavoro contiene elementi di novità, sia per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro che l'abbattimento dei costi per unità di traffico, sia infine per quanto riguarda la partecipazione dei lavoratori alle scelte dell'azienda.

Parliamo infine di sicurezza. La sicurezza è un fattore essenziale ed è sicuramente vero che, una volta messo in dubbio nell'immaginario collettivo e nella

sensibilità della gente questo fattore, il servizio pubblico ne esce profondamente danneggiato. Occorre dunque fare ogni sforzo per riconquistare la fiducia messa a repentaglio, così come occorre fare in concreto tutto quello che è necessario perché la serie degli incidenti, grandi e piccoli, possa avere finalmente termine.

Considero però assolutamente fuori luogo il tentativo fatto in questi giorni, e ripreso anche nelle mozioni di sfiducia oggi in discussione, di addossare al ministro in carica la responsabilità degli incidenti di questi mesi. Tali incidenti, ove dovuti a fatti strutturali o a deficienze di materiali, trovano la loro causa in quanto è accaduto nel corso degli anni. Peraltro le statistiche ci dicono che il grado di sicurezza delle nostre ferrovie non è oggi diverso da quello delle altre ferrovie europee.

In ogni caso, per la parte in cui questi incidenti sono addebitati alla situazione di crisi che ha caratterizzato in questi anni le Ferrovie dello Stato, non è certo giusto che essi siano imputati a chi oggi sta con ogni sforzo cercando di porre rimedio ad una crisi che non ha in alcun modo né voluto né determinato, ma di cui è vittima.

Consentitemi piuttosto un'ultima notazione su questo tema. Condivido l'analisi che recentemente ha fatto Burlando circa la necessità di ricercare le cause sistemiche che, al di là degli stessi errori umani, stanno alla base degli incidenti. Proprio in questa linea, peraltro, si muove il piano per la sicurezza che il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ha appena approvato. Il Governo attende quindi con vigile fiducia che tali iniziative diano i loro frutti.

Onorevoli deputati, vi ho esposto con franchezza e senza infingimenti le valutazioni del Governo in ordine agli argomenti che sono discussi. Non vi nascondo che, malgrado i dati che ho fornito, il Governo vuole fare di più. Noi vogliamo andare più in fretta...

GIULIO CONTI. No, più piano!

ILARIO FLORESTA. Così deragliamo!

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Sentiamo l'ansia di recuperare anche su questo terreno il troppo tempo perduto.

Siamo convinti che il sistema dei trasporti sia per un paese tanto importante quanto lo è il sistema circolatorio per il corpo umano. Quindi non ci rassegniamo a vedere canali ostruiti, strozzature, ritardi e disfunzioni (*Commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Prego, onorevole Presidente del Consiglio.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Vogliamo fare di più e lo faremo, con il consenso della maggioranza parlamentare, del Parlamento, della autonomie locali, degli operatori pubblici e privati, delle organizzazioni sindacali e degli stessi utenti.

Questo nostro intendimento è totalmente condiviso dal ministro Burlando, un ministro che in questi mesi, operando in uno dei settori più difficili, ha dato prova di grande impegno e di grande costanza e, come ha illustrato molto bene, ha iniziato profonde innovazioni del sistema italiano dei trasporti, che stanno già portando frutti positivi.

A nome del Governo vi chiedo, dunque, di respingere le mozioni di sfiducia presentate e di rinnovare la vostra e la nostra piena fiducia al ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Claudio Burlando (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo, dei popolari e democratici-l'Ulivo e di rinnovamento italiano*).

#### **(Dichiarazioni di voto)**

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Piscitello. Ne ha facoltà.

RINO PISCITELLO. Presidente del Consiglio, i deputati della rete rinunciano

ad esprimere la loro opinione sulle mozioni di sfiducia (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

DOMENICO GRAMAZIO. Perché prendono il treno pure loro!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Masi. Ne ha facoltà.

DIEGO MASI. La nostra componente del gruppo misto per l'UDR-patto Segni/liberali ha presentato la mozione individuale di sfiducia al ministro Burlando insieme all'altro gruppo per l'UDR alla Camera. Noi dunque voteremo la sfiducia.

Non vuole essere una sfiducia complessiva al Governo o al Presidente Prodi: è una sfiducia politica a lei, ministro Burlando, non certo come persona, che per la sua storia politica è tutta da rispettare, ma come responsabile politico del disastro e dello sfascio — sono parole sue — della politica dei trasporti in Italia.

Le sue dimissioni spontanee sarebbero state il segnale che il Governo, o almeno la parte politica che lei rappresenta, recepiva la necessità di dare una svolta alla politica dei trasporti, una svolta vera, non dico europea, ma almeno moderna. L'Italia, le ricordo, ha pagato negli ultimi dodici anni, solo per le ferrovie, 250 mila miliardi, i due terzi di quanto tutti i cittadini hanno pagato dal 1992 ad oggi per entrare in Europa.

Ma qualcosa di più si aggiunge alle ragioni generali: un atteggiamento di furberia dell'ultimo momento, che la dice lunga sulla sua volontà di questi anni. Lei non ha mai voluto aderire alla direttiva europea che invitava gli Stati membri a dividere la rete dai servizi e ad introdurre nel monopolio ferroviario il principio della concorrenza. Anzi, ad essere precisi, il Presidente del Consiglio aveva timidamente emanato una direttiva che impegnava il Ministero dei trasporti a recepire la direttiva europea. Lei cedette, invece, alla struttura aziendale ed ai sindacati aziendali, mettendo la direttiva Prodi in

un cassetto. Oggi, in vista del dibattito sulla mozione di sfiducia individuale lei ha accettato di recepire la direttiva in fretta e furia. Questo comportamento suona come assolutamente tardivo e quindi doppiamente colpevole.

Per questo e per le ragioni che abbiamo motivato voteremo la sfiducia individuale (*Applausi dei deputati del gruppo misto per l'UDR-patto Segni/liberali*).

FRANCO RAFFALDINI. Sei furbo Masi, sei furbo!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caveri. Ne ha facoltà.

LUCIANO CAVERI. Signor Presidente, colleghi, signori del Governo, parlo a nome della componente delle minoranze linguistiche del gruppo misto.

Essere gravemente allarmati dallo stato di crisi delle ferrovie che si è evidenziato anche con una ripetuta e preoccupante serie di incidenti significa naturalmente determinare quali siano le responsabilità politiche. Ma scaricare queste responsabilità *tout court* sul ministro Burlando, che di recente ha inciso profondamente sui vertici delle ferrovie, è ingiusto: non si possono rimproverare a chi è ultimo arrivato al dicastero le colpe di chi ha invece accumulato mezzo secolo di errori. L'errore principale è stato quello di non avere mai investito nella reale modernizzazione della rete.

NICOLÒ ANTONIO CUSCUNÀ. Siete sempre stati al Governo, voi! Infatti siete autorizzati a dire queste cose!

LUCIANO CAVERI. Anche autorevoli esponenti della vostra parte politica hanno avuto la responsabilità del Ministero dei trasporti! Quindi siete fortunati!

Dicevo che in questo modo la rotaia è rimasta come la cenerentola del trasporto e le ferrovie sono state concepite come un'azienda pubblica para-assistenziale, anche all'insegna di un crescente consociativismo.

Tuttavia noi chiediamo maggiore impegno al ministro. Penso ad esempio al ritardo dell'alta velocità sull'asse ovest-est o ad alcune questioni specifiche che interessano la nostra componente (e non solo). Mi riferisco al lavoro dei colleghi sudtirolesi per il nuovo traforo ferroviario del Brennero e per il potenziamento di questa linea, legato — su loro proposta — ad investimenti derivanti dagli utili dell'autostrada del Brennero attraverso la nuova concessione e con il principio della intermodalità. Ricordo anche la preoccupazione del collega Detomas sulla ferrovia della Valsugana, che collega l'area del nord-est con la grande direttrice del Brennero: sono necessari investimenti per modernizzare la linea, che potrebbe diventare un asse importante per una zona che soffre della carenza di infrastrutture, soprattutto nel settore dei trasporti. Vorrei poi richiamare l'ulteriore modernizzazione della linea Chivasso-Aosta, insieme con la sua smilitarizzazione. In una prospettiva di lungo periodo è ancora utile capire cosa pensi veramente il ministero di opere futuribili come il traforo ferroviario Aosta-Martigny o l'appena abbozzata idea del traforo ferroviario fra Valle d'Aosta e Savoia, sempre nella logica dell'intermodalità. In generale, poi, bisogna capire il ruolo dello Stato sotto il profilo degli investimenti infrastrutturali per le ferrovie locali, che passeranno tra breve alle regioni: senza processi di modernizzazione la possibilità vera di alternativa al monopolio delle ferrovie rischia di risultare per le regioni un baratro di deficit da ripianare ogni anno.

Questi brevi cenni non hanno assolutamente la presunzione di condensare elementi e temi così complessi da non potersi comprimere in una dichiarazione di voto.

Dicendo di no alla sfiducia chiediamo però un maggiore indirizzo del Parlamento e del Governo sulle ferrovie, le quali spesso giocano sul tavolo della società per azioni privata quando è loro utile, per poi invece attaccarsi alla vecchia logica del monopolio pubblico in altre circostanze.

Per le ragioni che ho esposto noi respingeremo le mozioni di sfiducia nei confronti del ministro Burlando (*Applausi dei deputati del gruppo misto-minoranze linguistiche*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Crema. Ne ha facoltà.

GIOVANNI CREMA. Signor Presidente, colleghi, diciamo la verità: all'atto del suo insediamento questo Governo ha trovato due grandi nodi da sciogliere, due grandi problemi in materia di trasporti. Il primo: l'80 per cento del trasporto si svolge su gomma, un dato negativo che non ha eguali in Europa; il 67 per cento dei traffici nel nostro paese si svolge in sei regioni, prevalentemente del nord. Il secondo: tutto ciò che si sposta in Italia utilizza modalità di trasporto indipendenti tra loro, a compartimenti stagni, privi di intermodalità. Questi due problemi, ormai storici, hanno pesato — senza responsabilità per il ministro — sull'operatività del Governo. Non tanto il CAF, onorevole Burlando: semmai il CAF ha rovinato proprio noi.

Nonostante queste due pesanti palle al piede, verifichiamo due novità positive. Il CIPE ha dato il via alla revisione del piano generale dei trasporti che dovrà diventare il grande regista che permetta in breve tempo di sciogliere i due nodi che ricordavo prima; in secondo luogo, registriamo gli incrementi più alti d'Europa nel campo dei trasporti di acqua e aerei. Tutto questo non è imputabile solo ad un trend naturale, perché sono di gran lunga i più alti d'Europa; a nostro parere questo è avvenuto anche perché si è iniziato a raccogliere i primi risultati della politica di Governo.

Il problema vero è quello delle ferrovie, che da sempre hanno rappresentato uno Stato nello Stato, un'organizzazione autonoma e pertanto non è più rinviabile la sfida di trasformare una struttura quasi militare in una moderna società di gestione del trasporto su ferro. La direttiva Prodi attuata nell'ultimo Consiglio dei

ministri con il recepimento della direttiva comunitaria 440/91, che prevede la separazione dapprima solo contabile e poi anche societaria tra la gestione dei binari e l'esercizio ferroviario, va in questo senso. Auspichiamo ora che il Governo e la maggioranza trovino il coraggio e la lungimiranza di arrivare ad una socializzazione più avanzata, che vada oltre questa separazione; questo deve avvenire organizzando l'esercizio ferroviario in due società, una per la gestione del traffico passeggeri e una che gestisca il traffico merci.

Infine, decisivo per il successo della riforma del trasporto ferroviario è il reale e veloce passaggio di poteri e funzioni per la gestione del traffico di interesse locale alle regioni e al sistema degli enti locali.

Non ci pare che l'odierna iniziativa delle opposizioni serva a tutto ciò, anzi, se c'è l'opportunità di modificare alcuni atteggiamenti, la mozione di sfiducia individuale nei confronti del ministro sortirà effetti opposti.

Signor Presidente, i deputati socialisti dimostreranno al ministro Burlando ed al Governo la loro lealtà, respingendo le mozioni di sfiducia delle opposizioni; daremo anche in questa occasione molto di più di quanto riceviamo dal Governo e dalla maggioranza in rispetto e considerazione politica ed anche in lealtà. Ne prenda nota, onorevole Prodi.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Galletti. Ne ha facoltà.

**PAOLO GALLETTI.** Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, colleghe e colleghi, i deputati verdi voteranno contro le mozioni di sfiducia individuale al ministro Burlando. Abbiamo sottolineato nell'interrogazione presentata il 20 marzo — che per i noti motivi non è stata discussa — i punti qualificanti di una politica innovativa per riequilibrare il sistema dei trasporti nel nostro paese. Vorrei ricordare con estrema sintesi quali sono i punti di sofferenza da cui partiamo.

Secondo dati ufficiali dell'Unione europea una cifra equivalente a circa il 4 per cento del prodotto interno lordo è costituita dai costi esterni dovuti alle distorsioni dell'attuale sistema di trasporto, vale a dire gli incidenti stradali con il loro corredo di morti, feriti ed inabili permanenti. Ho un dato ufficiale del CENSIS del 1995: 182.761 incidenti con 6.512 morti e 23 mila invalidi permanenti; il costo stimato degli incidenti stradali del 1995 è di 37 mila miliardi, senza contare il corredo di sofferenze familiari e personali. È un sistema distorto che ha origini lontane negli anni del *boom* economico, quando il basso prezzo del petrolio, la costruzione delle autostrade a spese del pubblico, con tutto il corredo di affarismo che c'è stato, e l'automobile per tutti hanno portato il nostro paese a trascurare le ferrovie, a dismettere rami secchi, addirittura a smantellare alcuni binari e le reti tranviarie in alcune città, come Bologna. C'era questa illusione che il trasporto su strada per tutti sarebbe stata la nuova frontiera della democrazia e del consumismo egualitario. Ebbene, questa illusione l'abbiamo pagata e la stiamo pagando molto cara: il riequilibrio di questo sistema di trasporti è un'impresa titanica e credo sarebbe difficile per chiunque.

Vorrei anche ricordare i danni alla salute di queste distorsioni, soprattutto del trasporto su strada ma non solo, perché anche il trasporto aereo, cari colleghi, è un argomento di cui dovremmo discutere, in relazione alla distruzione degli strati più elevati dell'atmosfera con l'immissione diretta di gas tossici. Anche questo è un tema di cui oggi facciamo finta di non sapere nulla, ma che si porrà con grande drammaticità di fronte allo scoppiare delle emergenze. Dobbiamo quindi, nel riequilibrare questo sistema di trasporti, tenere conto di due grossi fattori: il primo è la sostenibilità ambientale, che fa parte non solo della politica dell'Unione europea ma anche del programma dell'Ulivo (che nelle sue tesi aveva fatto specifico riferimento alla sostenibilità ambientale del

sistema dei trasporti); il secondo è la qualità del servizio, vale a dire la sicurezza, l'affidabilità del sistema.

Su questi temi abbiamo fatto qualcosa: indubbiamente il Presidente del Consiglio ed il ministro dei trasporti hanno elencato le iniziative positive di questi anni, però ritengo che sia molto giusto dire — come ha fatto il Presidente del Consiglio — che bisogna fare di più, presto e meglio. Come è noto, siamo stati e siamo contro l'alta velocità ferroviaria, e lo rivendichiamo con orgoglio nel momento in cui il Governo sta smantellando (spero lo faccia definitivamente) quella che non era una società di trasporto ferroviario, cioè la TAV. Vedo che nelle mozioni dell'opposizione ancora non si prende posizione a questo riguardo: non si capisce se sono a favore o contro. Dobbiamo fare nuovi binari, lo abbiamo sempre detto, ma non con il sistema TAV, che prevedeva nuove autostrade sulle quali transitassero dei treni. Non era quindi un sistema di trasporto ferroviario!

Oggi questo è chiaro a tutti: bene, sono contento; dobbiamo costruire nuovi binari, rendere più moderni quelli esistenti, aggiornare il materiale rotabile. Peccato che allora, abbagliati da questi sogni di gloria (molti colleghi lo erano), non ci si è curati della manutenzione della rete, della modernizzazione del materiale rotabile, della qualità del servizio. Abbiamo stazioni — lo dico al Presidente del Consiglio, che è di Bologna come me — come quella della nostra città per la quale nel 1990 sono stati stanziati i fondi dei mondiali di calcio per fare gli ascensori, per disabili e non solo (anche per chi deve portare le valigie), ma questi ascensori ancora non ci sono. Questo è un esempio che conosco direttamente, ma sono mille gli esempi di scarsa qualità del servizio e di trascuratezza, perché si doveva puntare tutto sui grandi sogni faraonici della TAV, senza modernizzare quello che da subito si poteva fare. Questa è la grave eredità che abbiamo e farvi fronte è difficile; occorre quindi introdurre elementi di modernizzazione: sicuramente la concor-

renza, ma regolamentata rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale e di qualità.

Le imprese in quanto tali non sono il riferimento del sistema dei trasporti; lo sono i cittadini che si devono spostare. Questo è il punto qualitativo che dobbiamo assumere, per fare di più e meglio. Il ministro, quindi, ha fatto bene a dire che a giugno — finalmente, con ritardo — si farà la conferenza dei trasporti, che finalmente porterà ad un piano generale dei trasporti, certamente aperto, ma che faccia scelte, signor ministro! Non possiamo ancora discutere! Ormai si sa: ci sono alternative secche e dobbiamo fare un punto e a capo, scegliendo la sostenibilità ambientale, la qualità e la modernità del sistema dei trasporti; introdurre certo la concorrenza, ma non a discapito della qualità e della sostenibilità ambientale.

Dobbiamo quindi, signor ministro, fare piazza pulita del passato, quando il sistema dei trasporti, in particolare il settore ferroviario, era diventato terreno di caccia delle imprese di costruzione: cosa c'entrano le imprese di costruzione con il sistema dei trasporti? Anche l'affascinante progetto di rendere il Po navigabile deve tenere conto della sostenibilità ambientale, come parametro irrinunciabile anche rispetto alla qualità economica degli investimenti; altrimenti anche qui rischiamo di fare un altro buco nell'acqua.

Per questo, signor Presidente del Consiglio, signor ministro, onorevoli colleghi, respingeremo le mozioni presentate, che non indicano un'alternativa d'orizzonte nel sistema dei trasporti; si collegano in modo sconsiderato a motivi di lamentela, a volte giusti, a volte completamente sballati, ma non offrono un orizzonte diverso. La maggioranza deve costruire questo orizzonte: abbiamo fatto passi in avanti, abbiamo un punto fermo che è il programma dell'Ulivo, partiamo da lì e andiamo avanti ma dobbiamo fare più in fretta. In questo caso serve davvero quell'alta velocità che non vogliamo invece nelle Ferrovie dello Stato (*Applausi dei deputati del gruppo misto-verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Baccini, che ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto: si intende che vi abbia rinunciato.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Manca. Ne ha facoltà.

PAOLO MANCA. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, signor ministro, cari colleghi, mi limiterò solo a brevissime considerazioni in questa dichiarazione di voto, in quanto ritengo che quanto abbiamo ascoltato dal Presidente del Consiglio e dal ministro sia sufficiente; per il gruppo di rinnovamento italiano è sicuramente sufficiente.

Sappiamo anche che i problemi dei trasporti rappresentano un'entità enorme e preoccupante. Questo non dobbiamo nascondercelo, né possiamo far finta che i problemi non esistono. Dobbiamo però riconoscere che in alcuni settori è stato fatto tanto e con efficacia.

Per quanto riguarda le ferrovie, prendiamo atto delle dichiarazioni del ministro. Siamo concordi con quanto è stato programmato. Siamo anche sicuri che con le misure prese e da prendere si avranno i risultati sperati. Rinnovamento italiano ribadisce quindi la fiducia da sempre riposta nell'opera del ministro Burlando e si esprimerà pertanto con un voto sfavorevole sulle mozioni presentate, affinché esse siano respinte.

Signor ministro, noi sappiamo che lei ha di fronte dei problemi enormi, ma riteniamo che non siano insormontabili. Sappiamo che profonderà tutte le sue energie per risolverli. Sappia che rinnovamento italiano è al suo fianco e la approva: buon lavoro, signor ministro (*Applausi dei deputati del gruppo di rinnovamento italiano*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cardinale. Ne ha facoltà.

SALVATORE CARDINALE. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, onorevoli colleghi, voteremo la sfiducia al ministro dei trasporti e ciò non per

alimentare una linea di scontro e di prevenuta opposizione, ma in rapporto a ciò che è accaduto nell'ambito del settore dei trasporti e a ciò che accade ancora in queste ore, segnatamente nel comparto ferroviario. È di stamane la notizia del deragliamento di un convoglio ferroviario a Pontecagnano, avvenuto proprio ieri sera. Risultato: blocco totale della circolazione fino a notte inoltrata sulla direttrice Napoli-Reggio Calabria.

La nostra quindi non è un'azione strumentale, né si tratta di un'avversione preconcepita al ministro Burlando. Rifiutiamo di combattere una guerra personale, anche se al ministro Burlando dobbiamo ricordare che la sinistra nel passato più volte si è intestata qualcuna di queste guerre personali. Preferiamo guardare all'evidenza dei fatti e al fallimento di alcune politiche.

Il nostro giudizio è rivolto alla piattaforma programmatica dell'Ulivo, contenuta nelle tesi 49 e 62, alle dichiarazioni elettorali non mantenute, ampiamente documentate nella nostra mozione, agli impegni non realizzati, al ripetersi continuo di incidenti, alle condizioni di generale insicurezza in cui quotidianamente si trovano i cittadini che si muovono per ragioni di studio e di lavoro.

Anche guardando alla piattaforma elettorale dell'Ulivo può notarsi che quel progetto, per quanto discutibile, non è stato rispettato né attuato. Purtroppo, la situazione è precipitata. Anche dopo il dibattito parlamentare si sono verificati, come abbiamo detto, ulteriori eventi negativi. Non condividiamo il tentativo di minimizzare la sicurezza nei trasporti ferroviari in Italia riportandola alle statistiche europee: non vogliamo augurarci di raggiungere tristi primati.

La decisione del Consiglio dei ministri di venerdì scorso di operare la scissione tra la rete e i servizi nei trasporti appare tardiva rispetto alla disciplina comunitaria. Quest'ultima muove dall'esigenza di tutelare gli interessi generali e dalla volontà di liberalizzare e di rompere i monopoli, ridefinendo le aree gestite in esclusiva. Il modello Burlando è certa-

mente lontano da quello di privatizzazione della British railway, ma anche la presenza dei privati nell'alta velocità appare più riconducibile ad un prestito obbligazionario garantito dallo Stato, come ha rilevato anche qualche esponente della sinistra, che non ad un progetto finanziario che implichi per i privati rischi ed impegni propri (*Commenti del deputato Boghetta*).

Il Trattato di Maastricht non prevede solo il raggiungimento di parametri convergenti, non prevede solo un patto di stabilità ma soprattutto cultura europea, quella che ci sembra mancare nell'impegno del Governo in ordine a questo comparto.

La decisione di venerdì scorso è dunque un estremo tentativo di *maquillage* rispetto ad una situazione già devastata. Ma perché questa decisione non è stata assunta prima? Perché si è aspettato tanto tempo nella rottura del monopolio? Perché non è stata attuata con la stessa urgenza osata per altre misure governative che invece avrebbero richiesto un assai opportuno coinvolgimento delle forze parlamentari?

È strano che ora, all'immediata vigilia di questo dibattito parlamentare e dopo due anni di Governo, si venga fuori con questa iniziativa. Si pensa forse che un provvedimento « impolverato », estratto dal cassetto all'ultimo istante, possa rappresentare un'opzione seria e valida rispetto a scelte di apertura al mercato in termini di concorrenzialità, di efficienza e di sicurezza? Ci sembra che quella soluzione rappresenti invece il tentativo estremo di tutelare la posizione del ministro, di ammorbidire le posizioni parlamentari e i contrasti che pure esistono nella stessa maggioranza.

Peraltro riversare le colpe dei disastri sui ferrovieri e sui macchinisti, come si è tentato di fare, è una fuga dalle responsabilità politiche, un ingiusto ed offensivo scaricabarile verso coloro che sono anche le vittime dei disastri aziendali, programmatori e gestionali.

Ma l'incapacità di riorganizzare il settore dei trasporti si evidenzia anche nel-

l'aviazione civile, dove registriamo ritardi nell'attuazione e nella operatività della legge che trasformava quel comparto in ente autonomo.

Anche in questo caso il Governo dell'Ulivo ha perseguito logiche di occupazione del potere rifiutate in Parlamento dalla stessa maggioranza, proponendo personaggi senza l'esperienza e capacità professionale adeguate alle delicate funzioni.

Ed inoltre registriamo ritardi nel processo di privatizzazione dell'Alitalia, che è tornata ad utili fittizi spesso frutto di artifici contabili. Non c'è il risultato di un progetto imprenditoriale ed industriale legato ad alleanze internazionali improntate a politiche di mercato. Tutti sappiamo che la realizzazione della *pax* sindacale si è ottenuta attraverso forme di cogestione coattive che rappresentano manifestazioni di vetero-pansindacalismo. Lascia perplessi la rimozione del presidente dell'azienda ferroviaria, che non aveva alcun potere decisionale, mentre rimane al suo posto l'amministratore delegato che ha invece compiti decisionali ed operativi.

Aver operato questa scelta non è forse responsabilità del ministro dei trasporti? Di fronte al disastro non si può obiettare che non c'è stato il tempo per rimediare. A distanza di due anni, infatti, non riscontriamo realizzazioni concrete tese a normalizzare la situazione, e ciò nonostante le ingenti risorse messe a disposizione dal Parlamento.

Ancora oggi vediamo situazioni poco limpide, comportamenti poco sensibili agli interessi degli utenti e dei cittadini, per privilegiare invece il consenso elettorale dell'industria ferroviaria e persino dei sindacati.

L'indecisione, l'immobilismo e l'acquiescenza del ministro al sostanziale mantenimento dello *statu quo* sono sotto gli occhi di tutti e hanno suscitato la più vasta reazione dell'opinione pubblica.

Signor Presidente, una corretta prassi parlamentare esigerebbe che chi guida il settore, dinanzi al fallimento dello stesso, abbia egli maggiori o minori colpe, si

dimetta. Arroccarsi e resistere dicendo « io non c'ero » oppure « non ho saputo », non giova a Burlando, alle ferrovie, alla verità ed al paese e ingenera nel Parlamento inutili tensioni.

Per questi motivi i deputati cristiano-democratici e liberaldemocratici tornano ad invitare il ministro a rassegnare le dimissioni quale gesto di disponibilità e responsabilità che sarebbe compreso ed apprezzato. Ove ciò non avvenisse, e capiamo che non avverrà, voteremo la sfiducia (*Applausi dei deputati dei gruppi per l'UDR-CDU/CDR e di forza Italia - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Boghetta. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo sia ingiusto incolpare questo Governo dello sfascio delle ferrovie. Ne hanno la responsabilità molti Governi: il Governo Ciampi, il Governo Berlusconi...

VITTORIO TARDITI. È durato sei mesi!

UGO BOGHETTA. ...il Governo Dini, nonché quasi tutti i partiti e i sindacati, che sapevano ma hanno taciuto. Per questo abbiamo proposto l'istituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sul dissesto delle ferrovie. Non è di questo che abbiamo incolpato il Governo in carica.

Signor Presidente del Consiglio, crediamo che la politica, che lei ha annunciato, di liberalizzazione e di privatizzazione non costituisca una risposta adeguata ai problemi del sistema dei trasporti e che anzi sia una cura che rischia di uccidere il malato. Contemporaneamente crediamo, signor ministro dei trasporti, che il piano di impresa per le ferrovie che voi avevate adottato, che andava contro i lavoratori e contro gli utenti, sia fallito. È un piano di impresa fallito e che va cambiato. Si deve passare da una concezione di alta velocità ad una di alta

capacità anche all'interno delle ferrovie. Riteniamo che questo *management* non sia adatto ad un simile cambiamento, non sia adeguato a tale impresa.

Tuttavia, nel corso e dopo questo periodo di grave crisi all'interno della maggioranza, non possiamo non notare che ci sono delle novità, che vi è una nuova disponibilità per quanto riguarda il piano generale dei trasporti, un modello diverso di « societizzazione » delle ferrovie e per quanto riguarda il diritto di sciopero, che chiediamo venga ripristinato non perché ciò viene richiesto da rifondazione comunista, ma per rispettare la Costituzione del paese.

Signor Presidente del Consiglio, signor ministro dei trasporti, sappiamo che la strada è stretta. Ci dividono molte cose, ma ci unisce un comune interesse, quello di cambiare il sistema dei trasporti del paese. È una strada che percorreremo con forza e senza sconti, perché non abbiamo mai fatto sconti né mai ne faremo. Per questo voteremo contro le mozioni di sfiducia dei gruppi di opposizione, che non hanno una proposta e non hanno una politica. Ormai, colleghi della minoranza, non venite neanche più in Commissione...

LUCA VOLONTÈ. Finiscila!

UGO BOGHETTA. Invece sfruttate meschinamente gli incidenti per farvi propaganda. Sappiamo comunque che questa non è una buona politica (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti e di deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ministro Burlando, la lega nord per l'indipendenza della Padania, mantenendo la propria convinta sfiducia nel Governo Prodi, si appresta a votare a favore della mozione di sfiducia nei confronti del ministro dei trasporti e della navigazione, deputato Claudio Burlando.

La posizione sottolinea una coerente linea politica, che ha sempre criticato le scelte — poche, per la verità — e le strategie, peraltro confuse e poco trasparenti, del ministro. Abbiamo sempre giudicato negativamente i disegni di legge che nella IX Commissione si sono tutti arenati nelle secche dei Comitati ristretti, di audizioni rinviate, di « dietro front » notturni. Cito a memoria: i provvedimenti sul doppio registro navale, sugli approdi turistici, sul demanio marittimo e lacuale, sui prepensionamenti dei lavoratori portuali, sulle disposizioni cantieristiche ed armatoriali, sulla riforma del codice della strada, sul recepimento delle direttive europee violate ed ignorate, sui provvedimenti sull'autotrasporto, sugli aeroporti, sui trasporti ferroviari, sulle vicende delle linee ad alta velocità.

La sua fantasiosa, presuntuosa e parziale autodifesa, in quest'aula la scorsa settimana ed oggi, del suo operato, che è frutto dell'approvazione di decreti-legge passati con la benevola assenza o astensione del Polo, non ci convince. Erano provvedimenti autoritari, indifendibili, clientelari, assistenzialisti che nulla avevano di urgente e necessario, se non la chiara conferma della sua incapacità di affrontare il dibattito ed il confronto in Commissione.

Deputato Prodi, esprimendo la nostra sfiducia personale all'uomo da lei scelto, aggiungiamo un ulteriore elemento alla montagna di perplessità che hanno sin qui segnato il nostro giudizio nei suoi 22 mesi di Governo. Anche lo scorso 31 marzo il suo ministro si è presentato nella nostra Padania, fra la nostra gente, affermando: il prossimo 24 aprile il quadrante Europa di Verona inaugurerà le nuove infrastrutture finanziate da Roma. Con quale coraggio, con quale sfrontata audacia un suo ministro può venire da noi a dire « con i soldi di Roma »? Quei denari sono nostri, figli del lavoro e dell'impegno della nostra gente!

Abbiamo anche udito dal deputato ministro Burlando che la fallimentare azienda in condizione drammatiche potrà risanarsi perché lui solo ha avuto il

coraggio di mettere le mani nel « verminaio » che erano e sono le Ferrovie dello Stato (parole sue). Ma per quante stagioni la sinistra ha giudicato « verminai » la giustizia, la sanità, l'agricoltura, il tesoro? E quando ha conquistato il potere, che cosa ha fatto per squarciare il buio, per vedere chiaro nei ministeri dell'Italia democristiana? Niente, qualche cambio di poltrona, qualche urgente nomina nei consigli d'amministrazione per accontentare rifondazione e i verdi. In realtà non c'è stato mai alcun taglio con il passato. I tradizionali rimpalli di responsabilità ed il rinvio a precedenti scelte sbagliate del solito Fiori non ci soddisfano; dobbiamo dire « basta »: lei non è in grado di dare risposta adeguate all'emergenza che i trasporti stanno vivendo.

Diciamo « basta » come cittadini e come utenti delle aziende pubbliche. Non ci interessa vedere un uomo in ginocchio perché non condividiamo smanie forcaiole, anche perché lei non è il solo responsabile della mancanza di risposte adeguate alle necessità di infrastrutture del popolo del nord; in quest'occasione, però, voglio chiedere all'Assemblea un momento di riflessione prima di passare al voto. Comunque voterete, colleghi dell'Ulivo, il voto finale non cambierà il giudizio della nostra gente; ascoltate la vostra coscienza, dimostratevi uomini liberi!

Il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania voterà a favore della mozione di sfiducia non giudicandola, deputato Burlando, capace di affrontare le esigenze del sistema dei trasporti. Lei ha dimostrato di non possedere fermezza, equilibrio, pazienza, doti che l'emergenza richiede. Prima della sua replica eravamo convinti della necessità del suo dignitoso abbandono; dopo le sue parole odierne confermiamo la sfiducia nei suoi confronti. Qualcuno mi ascolti, per cortesia!

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia! Onorevole Liotta! Onorevole Rivera, ministro Treu, consentite al collega di parlare. Prego, onorevole Chincarini.

UMBERTO CHINCARINI. Grazie, Presidente.

Esprimendo questo giudizio con serenità e convinzione, insoddisfatti delle sue reticenze e delle sue incertezze, voglia, deputato Burlando, con umiltà prendere atto del disastro della sua gestione e del fallimento dell'intera sua politica dei trasporti. Forse così il signor Cimoli ed il signor Demattè non racconteranno più la favoletta delle ferrovie italiane, le più sicure d'Europa (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Tuccillo. Ne ha facoltà.

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, annuncio il voto contrario dei deputati popolari e democratici alla mozione di sfiducia al ministro Burlando innanzi tutto perché a nostro parere l'azione del Governo va giudicata nella sua collegialità, soprattutto allorché, come in questo caso, non si manifestano posizioni divergenti al suo interno. Proprio in nome di questa collegialità intendiamo ricostruire il discorso sul tema dei trasporti facendo riferimento alla direttiva Prodi, che può essere considerata l'atto fondamentale di questo Governo. Dico questo perché, se non la si considera in astratto, bisogna prendere atto che recepisce totalmente le disposizioni della direttiva CEE n. 440 e per certi versi addirittura imprime ad esse un'accelerazione. Se la consideriamo e la valutiamo in concreto per la distanza, e quindi anche per l'impatto molto duro che vi era e che vi è tra i contenuti proposti dalla direttiva Prodi ed il dato storico della condizione in cui si trovano le ferrovie nel nostro paese, questa direttiva rappresenta un fatto di portata rivoluzionaria nel nostro paese. Non si spiegherebbe altrimenti perché, pur dovendo noi recepire la direttiva n. 440 dal 1991 (emanata da ben sette anni!), soltanto adesso, con la direttiva Prodi e poi con il decreto del Presidente della Repubblica, che è stato di recente

varato dal Consiglio dei ministri, ci siamo preparati a recepirlo.

Qual è stato il problema del ministro dei trasporti in rapporto a questa vicenda? Il problema del ministro Burlando è stato quello di dover governare questo impatto sia rispetto ai soggetti chiamati in causa sia rispetto alle diverse spinte che giungevano dalla maggioranza. Noi popolari abbiamo più volte sollecitato ad accelerare i tempi; mentre altre forze della stessa maggioranza hanno invece frenato. Tuttavia, oggi, in questo dibattito che ha luogo dopo quello recentemente svoltosi in quest'aula, vi è un fatto nuovo, che rappresenta il momento di sintesi della maggioranza e dell'azione del Governo: il decreto del Presidente della Repubblica, varato dal Consiglio dei ministri, avvia, prepara e dispone quel processo di separazione contabile previsto nel corso di quest'anno ed avvia per l'anno prossimo quel processo di societizzazione che rappresenta il punto fondamentale per la riforma delle ferrovie e per inquadrare quest'ultima all'interno di una più generale riforma del sistema trasportistico nel nostro paese. Si tratta quindi di un atto nuovo, certamente dovuto ma nuovo, rispetto al ritardo accumulato nel tempo passato. Quella è un'azienda quindi che su questa direttrice e su queste linee oggi è in grado di poter operare, perché vi sono gli strumenti formativi necessari, oltre che quelli finanziari, a fare in modo che questa azienda, in tempi rapidi, porti a casa i risultati programmati e previsti nel piano di impresa che ha presentato e che il Governo ha approvato.

Vi è di certo un ritardo storico nel nostro paese rispetto ai grandi processi di privatizzazione e di liberalizzazione, di cui oggi tutti parliamo. Tutti o quasi tutti siamo convinti che bisogna realizzarli; eppure, va ricordato, anche nella ricostruzione del passato — che più volte è stata evocata da più parti — che fino a non molti anni fa parlare di privatizzazione e di liberalizzazione sarebbe stato probabilmente un tabù anche per molte delle forze politiche vecchie e nuove che sono presenti oggi in Parlamento.

Il problema qual è oggi? Il problema è della modalità con cui si realizzano questi obiettivi e questi strumenti. Sulle modalità le possibilità di scelte sono due (che poi sono quelle sulle quali ci siamo confrontati in campagna elettorale): o si sceglie di smantellare gli assetti costituiti senza sapere bene poi dove si andrà a parare; oppure si cerca e si sceglie di modificare gradualmente il sistema e gli assetti costituiti con un'azione graduale di riforma e con il consenso sociale. L'Ulivo ha compiuto questa seconda scelta ed ha ottenuto su questo il consenso del paese. Su questi indirizzi, inoltre, si sta muovendo il Governo Prodi ed il ministro dei trasporti, con un lavoro ancora notevole da fare di riforma e di destrutturazione del sistema; ma con la consapevolezza anche che un doloroso processo di riforma è stato in molti settori avviato ed oggi riguarda ed investe anche il nodo più delicato delle Ferrovie dello Stato.

Con questa convinzione e con la convinzione che questo processo debba continuare, a nome dei popolari e democratici-l'Ulivo esprimo la fiducia all'azione politica del Governo nel settore dei trasporti ed al ministro Burlando (*Applausi dei deputati dei gruppi dei popolari e democratici-l'Ulivo, dei democratici di sinistra-l'Ulivo, di rinnovamento italiano e di rifondazione comunista-progressisti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bocchino.

Onorevole Bocchino, il gruppo di alleanza nazionale avrebbe esaurito il tempo a sua disposizione. In ogni caso, le consentirò di intervenire per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

ITALO BOCCHINO. Onorevole Presidente, onorevole ministro, utilizzerò pochissimi minuti non per dichiarare uno scontato voto favorevole ad una mozione di sfiducia che prende avvio proprio da un'iniziativa di alleanza nazionale, bensì per dimostrare che la nostra scelta di chiedere che la Camera voti la sfiducia al ministro Burlando non è diretta contro la

sua persona né è dettata da alcune vicende quali gli incidenti ferroviari.

È una scelta di natura politica. Oggi chiediamo.. Presidente, se fosse possibile parlare...

PRESIDENTE. Per cortesia, colleghi. Prego, onorevole Bocchino.

ITALO BOCCHINO. Il nostro obiettivo non è quello di dare la spallata ad un ministro perché questo ci diverte, anche perché siamo consapevoli che al suo posto sarebbe nominato un ministro della stessa area politica, se non dello stesso partito.

Il nostro obiettivo è dimostrare che la politica del Governo Prodi nel settore dei trasporti è antieuropea perché poco moderna, perché fatta di tagli non agli sprechi né all'assistenzialismo inutile che tanto piace alla sinistra, ma agli investimenti per le infrastrutture, ai trasferimenti alle Ferrovie dello Stato, le quali hanno costi per il personale difficilmente comprimibili anche a causa della forte sindacalizzazione dell'azienda.

Quando l'esecutivo Prodi, con la sua prima manovrina, tagliò qualche migliaio di miliardi di trasferimenti alle Ferrovie dello Stato avrebbe dovuto sapere che ciò non andava ad incidere sul costo del personale, ma sulla manutenzione della rete ferroviaria e pertanto avrebbe provocato il disastro cui stiamo assistendo. La politica del Governo Prodi nel settore dei trasporti è antieuropea perché fa pagare proprio a quel comparto l'ingresso in Europa. Per procedere ai sacrifici necessari per rispettare i parametri di Maastricht si fanno tagli che rendono le nostre infrastrutture lontane dagli standard europei e simili a quelle dei paesi del terzo mondo.

Ecco perché vogliamo dimostrare che la miopia del Governo ha schiacciato la politica delle infrastrutture e l'ha sacrificata in favore del rispetto non solo dei parametri di Maastricht, ma anche degli interessi della grande industria.

Ministro Burlando, lei poco ha fatto...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Bocchino.

Sottosegretario Giarda, onorevole Zani, vi prego: il Governo faccia il Governo e consenta agli altri di fare l'opposizione.

Prego, onorevole Bocchino.

ITALO BOCCHINO. Stavo appunto dicendo che da un lato si sono sacrificati gli investimenti nelle grandi infrastrutture dei trasporti a vantaggio del rispetto dei parametri di Maastricht e dall'altro si sono favoriti solo ed esclusivamente gli interessi delle grandi industrie. Non possiamo dimenticare che il Governo ha imposto nel settore dei trasporti la fiducia sul decreto che dava contributi all'auto-transporto, su quello per la rottamazione, eccetera. Sono provvedimenti che hanno aumentato il trasporto dei passeggeri e delle merci su gomma anziché riequilibrare il rapporto e favorire il trasporto su rotaia, su acqua, per aria, come hanno fatto invece altri paesi.

Onorevole Burlando, essere liberi in un paese significa soprattutto essere liberi di circolare. Oggi in Italia non si può farlo a causa di scioperi e di disservizi. Nulla si sta facendo perché si vogliono favorire la FIAT, l'IVECO, gli interessi di aziende che brindano per questi provvedimenti, mentre l'Europa continua ad aprire procedure di infrazione nei confronti del nostro paese.

Quali interventi sono stati attuati, ad esempio, nel settore dell'interportualità, dell'aeroportualità, della portualità, specialmente nel Mezzogiorno? Il Presidente del Consiglio Prodi ha detto che il Mezzogiorno ha bisogno di queste grandi infrastrutture e che solo così esso può competere in Europa. Questo lo sappiamo tutti, ma nulla è stato fatto, non sono stati realizzati interventi. Cosa ha fatto il ministro Burlando per gli interporti del Mezzogiorno? Cosa è stato fatto, se non ciò che era stato previsto precedentemente, per i porti e gli aeroporti del meridione? Sappiamo solo che il ministro Burlando ed il Presidente del Consiglio Prodi oggi sono venuti a vantarsi dell'arrivo della BAA a Capodichino. Ebbene, non crediamo ci si possa vantare di un arrivo che è avvenuto ai confini delle

norme, che ha già provocato l'apertura di un'inchiesta da parte della procura di Napoli; un arrivo che ha già spaventato la BAA, che giorni fa, proprio su *Il Sole 24 Ore* rendeva note le perplessità della stessa azienda inglese a restare nell'operazione Capodichino.

Ecco perché, ministro, siamo convinti che quelli che voi ritenete dei successi siano in realtà degli insuccessi, che allontanano la politica dei trasporti e delle infrastrutture dal vostro indirizzo e, quindi, allontanano l'Italia dall'Europa ed il Mezzogiorno, in particolare, dalla possibilità di integrazione nel mercato unico europeo (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Le motivazioni che porteranno il gruppo di forza Italia a votare a favore della mozione di sfiducia individuale nei confronti del ministro Burlando sono tranquillamente fotografate in quest'aula, questa mattina, dove vediamo che durante una discussione nella quale si presume che si dovrebbe parlare di un fatto importante quale la sfiducia ad un ministro, un rappresentante del Governo è serenamente impegnato a parlare con il presidente del Genoa calcio, il ministro Burlando (forse dovevano discutere appunto di calcio). Il Presidente del Consiglio si intratteneva probabilmente sulla questione della riduzione dell'orario di lavoro a 35 ore, con il ministro Treu, mentre il ministro Bindi è forse ancora entusiasta dei risultati ottenuti in Parlamento con l'approvazione del suo decreto.

Il Governo, dunque, è totalmente disattento e disinteressato ai rapporti con questo Parlamento. Sono queste le motivazioni — non tanto gli incidenti ferroviari — che ci hanno indotto a sottoscrivere la mozione di sfiducia, ancorché convinti dell'assoluta inutilità di questo dibattito parlamentare, stante l'atteggiamento adottato, da due anni a questa parte, dal

Governo nei confronti del Parlamento, stante l'ovvia considerazione che il ministro otterrà sicuramente in quest'aula dalla sua maggioranza la fiducia, stante ancora la considerazione che sappiamo benissimo che la nostra azione politica in un certo senso ricompatterà una maggioranza attorno al suo Governo ed al suo ministro; una maggioranza che sui trasporti ed in Commissione trasporti non è mai maggioranza in questo Parlamento.

Vorrei sapere, visto che abbiamo l'onore di averlo in quest'aula, dal Presidente del Consiglio se egli (oltre al ministro, che sicuramente lo sa molto bene) sia consapevole del fatto che per due anni consecutivi il Parlamento italiano e la Commissione trasporti hanno bocciato il documento di programmazione economico-finanziaria del Governo Prodi per quanto riguardava il comparto dei trasporti e le sue prospettive strategiche e di sviluppo. Questo di per sé, nella tanto vituperata prima Repubblica, avrebbe già dovuto essere motivo di dimissioni da parte del ministro dei trasporti, non di richiesta di sfiducia nei suoi confronti.

Abbiamo assistito questa mattina alla tanto mielosa manifestazione di fiducia da parte dei gruppi di maggioranza e dei loro esponenti nei confronti del ministro e della sua politica. Avrei avuto piacere che il ministro Burlando fosse venuto in Commissione trasporti e magari che lo avesse fatto anche il Presidente del Consiglio, perché in quella sede forse avrebbe avuto modo di capire e recepire quali sono i reali umori del Parlamento italiano e dei gruppi di maggioranza nei confronti del loro ministro e della sua politica; umori che hanno portato il collega, capogruppo in Commissione dei democratici di sinistra, a revocare e rimettere il suo mandato su un provvedimento importante, da un anno e mezzo all'esame della Commissione con un atteggiamento un po' stizzito nei confronti del Governo, stante l'impossibilità di portare avanti quel provvedimento. Atteggiamenti che hanno portato i colleghi di rifondazione comunista a promettere « un Vietnam » al Governo Prodi e a definirsi i vietcong di questo

Governo. Avrei avuto piacere che il Presidente del Consiglio Prodi e il ministro Burlando fossero stati presenti in aula quando il presidente della nostra Commissione la settimana scorsa ha letto la lettera con la quale si comunicava la volontà del Governo e del ministro Burlando di non venire a discutere in Parlamento a proposito di un provvedimento sul quale l'esecutivo stava lavorando e non riteneva di doversi misurare né con la Commissione né con il Parlamento. Insomma, una totale indifferenza nei confronti del lavoro parlamentare e dei corretti rapporti che vi devono essere con l'opposizione.

Signor Presidente, le chiedo un minuto ancora per terminare il mio discorso perché non è facile parlare in questa situazione e motivare in pochi minuti un voto di sfiducia ad un ministro. La nostra valutazione quindi è complessivamente negativa. Un solo passaggio sulle ferrovie: il Presidente del Consiglio ci ha ricordato che il 70 per cento delle merci oggi viene movimentato nel nord Italia. Come mai l'alta velocità è stata avviata solo in Toscana e in Emilia-Romagna? Come mai tanta attenzione verso i problemi del collegamento fra Milano e Bologna e nessuna considerazione sul più grande problema del sistema ferroviario italiano, cioè il superamento dei valichi alpini? Presidente Prodi, quando parliamo di applicazione della direttiva n. 440 e di liberalizzazione del traffico ferroviario significa che vogliamo che le ferrovie straniere arrivino in Italia: ma da dove dovrebbero passare, quando i nostri valichi sono completamente intasati, quando non c'è più possibilità di transito, né di passeggeri né di merci? Ebbene, ieri il Governo ci ha detto che intende raddoppiare la tratta ferroviaria Torino-Milano, ma questo lo sapevamo, essendo una tratta già finanziata, senza tuttavia fare alcun accenno ai valichi alpini.

**PRESIDENTE.** Concluda, onorevole Mammola, è andato molto oltre il tempo a sua disposizione.

PAOLO MAMMOLA. Un Governo che ha una visione strategica nel settore dei trasporti dovrebbe porre quello dell'attraversamento dei valichi alpini come il primo problema per dare alle nostre ferrovie la possibilità di andare in Europa. Ci stiamo avviando verso il sistema della moneta unica in Europa, ma rimarremo periferia dell'Europa grazie all'incapacità di questo Governo, anche e soprattutto nel settore dei trasporti (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Mussi. Ne ha facoltà.

FABIO MUSSI. I colleghi che hanno presentato le mozioni di sfiducia mi scuseranno se affermo che vedo un tentativo essenzialmente propagandistico, legittimo, intendiamoci, ma di debole sostanza. Vedo infatti una scarsa convinzione da parte di un'opposizione che pur si è risolta al passo assai impegnativo della mozione di sfiducia.

Poiché sono diligente sono andato a leggere le mozioni presentate ed ho scoperto che quella del Polo riproduce l'identico testo di quella risalente al settembre 1997; se avessi voglia di scherzare, con un po' di umor nero, direi « parecchi incidenti fa », non essendo neanche stata aggiornata. Leggendo gli atti della Camera ho creduto ad un errore dei nostri solerti ed esatti uffici perché alle pagine V e VI, dove è pubblicato il testo dell'ultima mozione, leggo al primo capoverso « il ministro dei trasporti e della navigazione »; successivamente, in entrambe le mozioni « dal 12 gennaio 1997, giorno del deragliamento del treno (...) », « in occasione dell'incidente di Piacenza », « in sede di esame della legge finanziaria 1998 », « recentemente Bruxelles » e quindi leggo i primi firmatari: Cardinale, Masi: la mozione è stata illustrata per primo dall'onorevole Masi, che ha annunciato la sfiducia al Governo, anche se sta seduto su questi banchi avendo preso i voti del centro-sinistra che sostiene il Governo (*Applausi dei deputati dei gruppi de-*

*mocratici di sinistra-l'Ulivo, di rifondazione comunista-progressisti e di rinnovamento italiano – Vivi commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

Caro Masi, quando ci si trasforma così, si deve essere almeno più sobri (*Commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*)!

MARIO LANDOLFI. Guardati intorno!

FABIO MUSSI. CCD, CDU, UDR e così via (*Vivi commenti dei deputati dei gruppi per l'UDR, CDU/CDR, di forza Italia, di alleanza nazionale e del CCD*)...

PRESIDENTE. Per cortesia!

Onorevole Mussi, lei non era presente all'inizio del dibattito (*Commenti dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*). Calma, calma, colleghi (*Commenti del deputato Biondi*)!

Onorevole Biondi, mi aiuti lei che ha competenza analoga alla mia!

Onorevole Mussi, lei non era presente all'inizio del dibattito, quando il Presidente Violante ha consentito la presentazione e lo svolgimento della mozione Cardinale ed altri, nonostante fosse sottoscritta da un numero insufficiente di deputati, in ragione dell'identità del testo della stessa con quello della mozione presentata dagli onorevoli Comino ed altri. Questa è dunque l'identità di cui si discute e questa è la ragione non politica.

FABIO MUSSI. Si potevano aggiungere le firme all'altra! Capisco che la cosa sarebbe sembrata politicamente più compromettente, ma si sarebbero potute aggiungere le firme alla mozione già presentata!

MAURO MICHIELON. Asino!

FABIO MUSSI. Quando si fanno degli atti politici, occorre assumersene la responsabilità (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo*)! Non si ricorre a questi trucchetti (*Vivi commenti dei deputati dei gruppi di forza*