SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Programmazione economica, bilancio)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ, SULL'EFFICACIA E SUL COORDINAMENTO DEI DIVERSI STRUMENTI DELLE POLITICHE PUBBLICHE DELLE AREE DEPRESSE

9º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 GIUGNO 1998

Presidenza del presidente COVIELLO

IC 0846

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

INDICE

Audizione del Ministro dei trasporti e della navigazione

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 10, 16 e *passim*
BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione* 6, 10, 17
CURTO *(AN)* 10, 17

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il ministro dei trasporti e della navigazione Burlando.

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

Audizione del Ministro dei trasorti e della navigazione

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità, sull'efficacia e sul coordinamento dei diversi strumenti delle politiche pubbliche delle aree depresse.

È in programma questa mattina l'audizione del Ministro dei trasporti e della navigazione. Esprimo innanzi tutto un vivissimo ringraziamento al ministro Burlando e, se mi consentite, gli porgo le mie personali scuse, perché avevamo programmato da tempo la sua audizione, ricevendo in cambio la sua piena disponibilità, ma gli impegni della Commissione per l'esame del Documento di programmazione economico-finanziaria e per le nostre attività correnti ci hanno costretto a rinviare l'incontro, che tuttavia è sempre attuale, poiché la questione dei trasporti si presenta alla nostra attenzione ogni giorno e la sua disamina è di estremo stimolo per la Commissione.

Come noto, l'audizione del ministro Burlando si inserisce nel quadro dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità, sull'efficacia e sul coordinamento dei diversi strumenti delle politiche pubbliche delle aree depresse e tuttavia essa riguarda anche il più ampio ambito delle questioni del trasporto nel paese.

Tutti noi ci siamo interessati al dibattito svoltosi in Aula con il Ministro sul problema dei disservizi ferroviari e in merito sono già venute dal Governo risposte puntuali; abbiamo colto con grande speranza l'ulteriore impegno ad eliminare quelle disfunzioni che creano grave disagio al paese.

Questa nostra audizione ha due punti di riferimento; per la verità, si potrebbe aggiungere come terzo punto anche quanto asserito dalla Corte dei conti nella relazione sui bilanci 1995-1996 delle Ferrovie dello Stato, ma per ora si tratta di notizie di stampa e la Commissione solo nei prossimi giorni verrà a conoscenza del pensiero di tale organo ufficialmente. Comunque vorrei brevemente riassumere questi due punti di riferimento per fornire al Ministro alcune coordinate di lavoro.

Il primo è rappresentato dalla questione delle infrastrutture nel Mezzogiorno, ed in particolare dei trasporti, la cui carenza viene posta allo stesso livello della questione dell'ordine pubblico in quella stessa area. Gli imprenditori osservano come uno degli ostacoli all'attivazione di pro-

cessi di trasferimento e di sviluppo nell'area meridionale consiste nella carenza dei trasporti, ed in particolare delle strutture pubbliche di trasporto.

Il secondo punto è quello dell'ordine pubblico. Sotto questo aspetto una prima risposta viene dal Governo con un documento che è stato presentato anche in questa Commissione dal Sottosegretario al tesoro, al bilancio ed alla programmazione economica nel momento in cui abbiamo discusso del rifinanziamento dell'intervento nelle aree depresse, ed abbiamo da poco esaminato quel provvedimento che trasferisce dalla Tabella B alla C tale rifinanziamento, per gli anni dal 1999 al 2001, per interventi di importo pari a 12.000 miliardi. Un documento del Governo preparato in occasione dell'audizione con le organizzazioni sindacali mi pare che abbia offerto un quadro complessivo dell'intervento. Chiediamo al Ministro di farci il punto sulla questione.

Vi è comunque il punto relativo al Documento di programmazione economico-finanziaria che apre lo sguardo all'intervento nel prossimo triennio. Questa Commissione ha discusso approfonditamente su quel documento e ha evidenziato alcune verità. Voglio ricordare ai colleghi che un accenno specifico è stato fatto dal Presidente nel corso della seduta tenuta dalle Commissioni 5ª e 10ª riunite quando, aprendo su interventi concernenti nuovi scenari del Mezzogiorno, egli osservava come il Mediterraneo è ridiventato centrale rispetto ai traffici internazionali: i rapporti con il Nord-Africa, con i Balcani e con l'Oriente rendono il Mezzogiorno punto focale di questo nuovo tempo delle relazioni economiche e sociali mondiali.

In questo senso, il Mezzogiorno diventa anche punto strategico. Si ha una palmare verifica della positività di questo scenario quando si esamina il rilancio dell'intervento su Gioia Tauro, che è diventato un porto centrale nel bacino del Mediterraneo che riesce a cogliere il nuovo che viene da questi flussi nel settore dei trasporti.

Mi sembra che in questa linea sia il Documento di programmazione economico-finanziaria, e lo stesso Presidente del Consiglio ha ribadito nella sua relazione che si registra una nuova vitalità nel settore dei porti del Mezzogiorno (Napoli, Salerno e Taranto), con interventi anche di privati che chiedono l'attivazione di specifiche iniziative.

Tuttavia, rispetto a questo affascinante scenario che coglie la Commissione in un momento di grande interesse, esso rileva pure delle disfunzioni: pensiamo, ad esempio, alla mancanza di collegamenti del porto di Gioia Tauro con la rete nazionale di trasporto, per cui il sistema funziona ma è zoppo rispetto alle potenzialità che può generare nell'area meridionale.

Questa Commissione ha espresso pure parere favorevole sul programma del Ministro dei trasporti dello scorso anno (legge 8 agosto 1995, n. 341), il programma dei 1.500 miliardi, dove era prevista una serie di interventi nell'ambito degli autoporti, degli interporti. Eppure registriamo, signor Ministro, una lentezza nella spesa, nonostante le dotazioni finanziarie. Rileviamo che nella relazione previsionale si sono registrate spese per circa 7.000 miliardi, 5.000 nel Centro-Nord e 2.000 nel Mezzo-

giorno, rispetto a dotazioni finanziarie, almeno per i prossimi cinque anni, consistenti in 91.000 miliardi, di cui 70.000 per le ferrovie. Rispetto alla verifica di una capacità di spesa lenta ed il bisogno di ammodernamento e di intervento forte nel settore, ci chiediamo se la struttura risponda a questa previsione.

C'è poi in essere il faticoso lavoro di ridefinizione delle Ferrovie dello Stato, e le questioni che stanno emergendo sono quelle che tutti verifichiamo: il faticoso lavoro di separare il patrimonio dalla gestione.

Signor Ministro, le esprimo infine una preoccupazione personale: mentre stiamo immaginando questi nuovi scenari, riusciamo a fornire risposte allo sforzo che sta compiendo il Governo di avviare processi consistenti di sviluppo nel Mezzogiorno e il trasferimento di attività economiche e di investimenti? Non rischiamo di creare una serie di attese senza poter garantire risposte adeguate?

La Commissione bilancio, nel corso di questa indagine conoscitiva, intende verificare se, rispetto alla strategia complessiva del Governo, ai suoi impegni programmatici, vi sia una lentezza nel procedimento attuativo, nella realizzazione del progetto (come abbiamo già constatato a proposito dei patti territoriali, dei contratti d'area). Del resto, questa Commissione è stata sempre attenta e disponibile a fornire risposte puntuali al Governo in occasione dell'approvazione di leggi di finanziamento. Credo che, se perdiamo questa occasione, difficilmente ce ne verrà offerta un'altra.

Vorrei fare un'ultima osservazione. Dal 2000, altre due regioni, il Molise e la Sardegna, usciranno dall'obiettivo 1. Ciò significa non solo che non riceveranno più risorse finanziarie di derivazione comunitaria, ma anche che non potranno essere utilizzati gli incentivi necessari per creare uno sviluppo autopropulsivo nel Mezzogiorno. Non possiamo perdere questa occasione perché l'ingresso dei paesi PECO nell'Unione europea, che avverrà nel 2006, determinerà la fuoriuscita dall'obiettivo 1 anche delle altre regioni meridionali (tranne, forse, la Calabria) e così ci ritroveremo con un Mezzogiorno ancora carente per molti versi, soprattutto dal punto di vista dell'infrastrutturazione, che determina i processi di sviluppo diffusi sul territorio.

L'intervento che dobbiamo attuare è strategico, per cui mi sento di dare (anche con personale cordialità) una piena adesione allo sforzo che il Ministro sta compiendo per gestire un settore molto complesso. Tuttavia, vorremmo sapere su quali risposte possiamo contare, anche perché dovremo tenerne conto quando esamineremo il disegno di legge finanziaria.

Del resto, già nel Documento di programmazione economico-finanziaria si afferma l'esigenza di intraprendere azioni di razionalizzazione nelle grandi aziende dei servizi pubblici, coniugando lo sforzo per il miglioramento tecnologico con quello volto ad aumentare il grado di efficienza. Certo, sono problemi che riscontriamo nell'intero paese, ma è il Mezzogiorno che attende una risposta dall'impulso che intendiamo dare (proprio per non dare spazio a coloro che non vogliono assumersi responsabilità). Per questi motivi, tentiamo di dare il nostro contributo cercando

di individuare un modo per far rientrare le aree depresse nel contesto più generale dello sviluppo del paese.

Chiedo pertanto al Ministro di rispondere a questi interrogativi.

BURLANDO *ministro dei trasporti e della navigazione.* Signor Presidente, per quest'audizione ho preparato un'ampia documentazione (nella quale ho cercato di fornire il maggior numero possibile di dati e di quantificazioni), che consegno a lei affinché possa metterla a disposizione di tutti i membri della Commissione.

Appena insediato, ho cercato di rendere noto all'opinione pubblica e alle Commissioni parlamentari competenti il dato relativo agli investimenti resi possibili dalle leggi che fino a quel momento il Parlamento aveva approvato. Questo dato, presentato da alcuni organi di stampa come programma del Ministero, in realtà era semplicemente la fotografia di una situazione realmente esistente e piuttosto grave, poiché evidenziava non solo l'esistenza di un *gap* infrastrutturale abbastanza rilevante tra il Nord e il Sud del paese, ma anche la tendenza dei programmi di investimento a perpetuare questa differenza, essendo gli investimenti orientati maggiormente verso aree che sicuramente necessitano di infrastrutture, ma che ne hanno già una dotazione relativamente più elevata rispetto ad altre zone.

Credo che questa sia un'utile occasione per dare conto, dopo due anni, di alcune azioni di riequilibrio che, sia pure in un programma di complessiva infrastrutturazione (perché tutto il paese ne ha un bisogno molto forte), dimostrano come si sia avviato un primo progetto abbastanza significativo per realizzare un'inversione di tendenza.

Un'altra considerazione di carattere generale che vorrei fare è che in questo processo abbiamo tentato di decentrare ad altri soggetti i compiti operativi di gestione e di investimento. Il nostro Ministero è stato il primo a compiere un'operazione molto forte di questo tipo, con il decreto legislativo n. 422 del 1997, che affida la gestione del trasporto a regime alle regioni, alle province ed ai comuni a partire dal 1º gennaio 2000, con un periodo di transizione di tre anni (ed ora siamo proprio a metà di esso). Ma questo atteggiamento di forte decentramento non si limita a soggetti istituzionali. Per esempio, nel caso delle gestioni aeroportuali abbiamo cercato di indicare soggetti attivi molto importanti nelle società di gestione, anche per effettuare investimenti con le amministrazioni appaltanti, naturalmente con procedure pubbliche.

Non ci dispiacerebbe completare questo processo (nel Documento di programmazione economico-finanziaria è contenuto un accenno a tale proposito) anche relativamente alle attività portuali. Come sapete, la legge n.84 del 1984 e le sue successive modificazioni hanno cambiato molto il rapporto tra pubblico e privato, ma la competenza in materia di investimenti è ancora molto accentrata, poiché questi sono parti di fondi nazionali. A me pare invece importante stabilire che una quota del gettito prodotto dall'attività dei porti rimanga alle stesse autorità portuali o marittime (ove quelle portuali non ci siano) per costituire un volano per gli investi-

menti ed assicurare un ulteriore processo di decentramento e di esaltazione delle caratteristiche di autonomia. Naturalmente, questo processo non è positivo di per sé, perché sarebbe problematico se si riproducessero a livello locale le dispersioni, le disfunzioni e le lentezze che hanno caratterizzato il funzionamento della macchina centrale, ingolfata da molti provvedimenti.

Quindi, mi permetto di proporre di effettuare, nell'ambito dell'indagine conoscitiva che la Commissione sta conducendo, un esame della capacità delle amministrazioni appaltanti di «tenere dietro» a questo processo.

Come ho già detto più volte, se in questo momento spendessimo intanto i soldi che abbiamo, realizzeremmo già una quantità enorme di investimenti. Certo, le prossime manovre finanziarie dovranno garantirci ulteriori risorse, ma non bisogna dimenticare l'entità di quelle assegnate ad aziende come le Ferrovie dello Stato, ad enti locali, a società di gestione aeroportuali, ad autorità portuali, e così via. Il nostro Ministero ha scarsissime possibilità di spesa diretta: sostanzialmente, a parte gli interventi previsti dalla legge n. 910 del 1986, tutti gli altri fondi sono assegnati dal Ministero a soggetti terzi. Comunque, l'ordine di grandezza delle risorse disponibili, ancora da impiegare in tutto o in parte, è di circa 100.000 miliardi, cioè una quantità enorme di denaro. Ecco perché non mi sono mai unito ai vari Ministri che si lamentano della ristrettezza del Tesoro. Il nostro compito deve essere quello di stimolare, attivare il sistema degli investimenti: si tratta di risorse molto importanti, che cominciano ad essere abbastanza copiose anche per il Mezzogiorno.

Infine (concludo così le considerazioni di carattere generale), come i colleghi sanno, il Dpef per la prima volta indica con forza un orientamento nel senso dello sviluppo in particolare per il Mezzogiorno e prefigura una legge finanziaria che sia un po' meno uno strumento di contenimento della spesa pubblica ed un po' più uno strumento di promozione dello sviluppo.

E questo è logico, visto che i lavori di questi sei anni, dal 1992 al 1998, hanno consentito di realizzare uno spostamento di asse del paese, trasferendo molte risorse a varie unità e consentendo di indirizzarne una parte verso lo sviluppo. Si tratta di considerazioni che questa Commissione fa spesso, credo però che essa sia particolarmente interessata all'esame di merito. Ho cercato di fornire alla Commissione con la documentazione che ho portato la più ampia quantità di dati possibile; vorrei adesso darvi alcune indicazioni sulla direzione di marcia verso cui sta andando il settore dei trasporti.

In primo luogo, è in atto un cambiamento di scenario favorevole al Mezzogiorno. Il Mezzogiorno è stato per un lungo periodo un'area marginale dell'Europa, a causa di un assetto bipolare del mondo economico che aveva i suoi punti di forza nell'Europa e nel Nord America; ciò rendeva naturale che i collegamenti tra questi due mondi avvenissero attraverso il Nord Europa, il Canale di San Lorenzo, e così via. Il forte sviluppo delle economie asiatiche – ora colpite da una crisi finanziaria abbastanza seria,

che tuttavia ha anche per certi aspetti riflessi positivi – ha fatto crescere a dismisura le esportazioni di quei paesi, determinando qualche problema di adeguamento, la necessità di equilibrare i traffici da Est a Ovest rispetto a quelli da Ovest a Est. Ebbene, non c'è dubbio che la forte crescita di tali economie, che non è di oggi, abbia consentito all'Italia, ed in particolare al Mezzogiorno, di assumere una posizione di centralità con riferimento ai collegamenti fra questo nuovo grande polo di sviluppo ed il resto d'Europa.

A dire la verità, questa occasione avrebbe potuto essere colta da molti anni; il fatto è che, pur avendo una posizione geografica molto favorevole, la nostra portualità era assolutamente incapace di rappresentare il punto di innesco di una catena logistica molto interessante ed importante. È chiaro infatti che i porti sono un anello di una catena abbastanza lunga: interporti, trasporto su gomma, ferrovia, e così via. L'innesco di questo processo – diciamolo chiaramente, abbastanza casuale – è legato al fatto che un porto concepito come scalo di un *terminal* siderurgico poi non più realizzato, grazie all'intuizione di un importante armatore recentemente scomparso, Angelo Ravano, ha trovato una sua destinazione come grande scalo *hub* per lo sbarco di contenitori da catena intermodale. Ciò ha cambiato fortemente la logistica del Mezzogiorno ed ha suscitato anche la tendenza ad imitare questa possibilità, questa opportunità che il Governo, per un certo periodo e per certi porti, ha assecondato fino a raggiungere quello che noi consideriamo un assetto sostanzialmente stabilizzato, almeno per i grandi porti *hub*. Come sapete, dopo Gioia Tauro c'è stata la concessione per un *terminal* al porto di Cagliari, la cui costruzione iniziò negli anni Settanta con l'idea di realizzare un porto-canale; quindi, non è che non ci fosse venti anni fa l'idea di andare in questa direzione, non c'è stata la capacità operativa. A Cagliari, per chi l'ha visto, c'è un porto-canale con caratteristiche simili a quelle di Gioia Tauro, costruito in circa 22-23 anni quando ne erano necessari tre o quattro. Questa tendenza poi è stata completata dall'accordo concluso con un'importante compagnia armatoriale di Taiwan che ha deciso di investire 250 miliardi nel porto di Taranto.

In sostanza, credo che con i porti di Cagliari, di Gioia Tauro e di Taranto il sistema dei grandi porti *hub*, non dei porti *regional*, ma dei grandi porti di trasporto, abbia un suo assetto abbastanza compiuto. Non si può impedire niente a nessuno, sia chiaro, però occorrerà stare attenti ad evitare una eccessiva polverizzazione di questi scali. Il porto di Cagliari è costato 1.000 miliardi, quindi va assolutamente concluso e poi attivato; la concessione è stata affidata ad una *joint venture* tra un gruppo italiano ed un importante gruppo australiano, P&O Port, che è una società figlia del grande gruppo inglese P&Co. Per Gioia Tauro abbiamo la Contship, una grande azienda che vede la partecipazione di capitali italiani, tedeschi, inglesi. Per Taranto, abbiamo la Evergreen, una grande società inserita in uno dei più importanti gruppi armatoriali del mondo. Taranto rappresenta una grande realtà ionica, ma è chiaramente un porto di riferimento per una regione importante qual è la Puglia, che opera anche in un bacino impor-

tante come quello dell'Adriatico. È un porto molto significativo, perché l'ultimo porto-contenitori dell'Adriatico è quello di Ancona, e quindi per trovare un altro *terminal*-contenitori dopo Ancona bisognava scendere l'Adriatico, risalire lo Ionio, e poi ancora un tratto di Tirreno. Vi era cioè una vasta zona del paese, con aree di sviluppo abbastanza importanti (penso ad esempio alla Murgia barese e ad alcune zone del Salento), che non aveva un punto di riferimento per le proprie esportazioni, costringendo quindi le imprese operanti in quell'area a sottoporsi a costi molto rilevanti per raggiungere con i loro prodotti i porti di Salerno, di Napoli e di Gioia Tauro.

Con questi tre porti, uno operante con risultati eccellenti, due che sostanzialmente cominceranno ad operare verso la fine del prossimo anno – Cagliari per la verità è avviato, ma solamente per traffici modesti, l'apertura è prevista, per entrambi, nella seconda metà del prossimo anno e pertanto forse nei primi mesi del 2000 – ed in più con gli scali di Salerno e di Napoli che hanno recuperato grande competitività – a Napoli è stata data la concessione a Coscos, gruppo armatoriale cinese di grande rilievo – si è avviata un'inversione di tendenza che forse non è ancora del tutto percepita. Tanto per dare un'idea, il traffico contenitori nel 1995 si svolgeva al 10 per cento nei porti del Sud e al 90 per cento nei porti del Centro-Nord, quest'anno si svolgerà al 40 per cento nei porti del Sud e al 60 per cento nei porti del Nord, nel giro di due o tre anni il Sud supererà la percentuale del Nord. Lo dico adesso con cautela, perchè la cosa suscita un pò di fibrillazione ma, se guardiamo le cose con una certa profondità, vediamo che alcuni porti del Sud che erano considerati nel mondo internazionale come porti *regional* stanno diventando porti internazionali, ed è abbastanza ovvio che alcuni porti che erano considerati porti internazionali del Centro-Nord (non faccio nomi per evidenti motivi) probabilmente sono destinati a diventare porti *regional* che avranno collegamenti con questi grandi scali del Sud. Bisogna chiamare le cose con il loro nome.

Si tratta quindi di un settore in cui non solo c'è una crescita del Sud da un punto di vista quantitativo, ma su questo settore il Sud sta costruendo una crescita qualitativa e di fatto può diventare *leader*, e ciò non solo perché i porti sono efficienti, non solo perché c'è la grande potenzialità del Sud di diventare la porta dell'Europa per i traffici asiatici, ma anche perché c'è una dinamica della dimensione e delle caratteristiche delle navi che aiuta il Mezzogiorno sotto questo profilo.

Le navi, che sono sempre più grandi (le ultime sono navi da 6.000 *containers* da venti piedi, da 6.000 TEUS), devono andare sempre più veloci, dritte e deviare sempre meno, e ovviamente sulla rotta Suez-Gibilterra si devia molto meno andando a Sud che non andando a Genova, a Trieste, a La Spezia, eccetera. Questa, quindi, è una grande occasione che non va sprecata in una polverizzazione.

Naturalmente, oltre a questi porti di cui ho detto, ci possono essere altri *terminal* contenitori con funzioni più di fideraggio che di porti *hub*. Ci sono poi vari porti che hanno una grande importanza per diversi traffici passeggeri, merci solide e liquide (come per esempio Augusta) e

per merci varie, quindi il Sud non si limita a questi porti: in un sistema c'è un porto per contenitori, uno per le rinfuse e per le merci varie. Effettivamente, non c'è solo una crescita quantitativa, ma un cambiamento di qualità della nostra portualità, che si baricentra molto nel Mezzogiorno.

Credo che sia utile rendere noti dei dati relativi a Gioia Tauro, che hanno fatto tendenza. Il porto è nato alla fine del 1995 e ha cominciato ad operare a dicembre; nel 1996, ha movimentato 570.000 TEUS, che nel 1997 sono diventati 1.400.000. Nel 1997 era già il primo del Mediterraneo ed aveva superato Algeciras. Quest'anno farà circa due milioni di contenitori. Tanto per darvi un'idea dei dati relativi ai grandi porti nel Mare del Nord, Rotterdam ne fa 5 milioni, ma è una realtà per ora inarrivabile, mentre Amburgo, Anversa e Brema (che erano considerati per noi porti irraggiungibili) ne fanno 2 milioni e 500.000, 2 milioni e 700.000. Nei porti di *transhipment,* in effetti, vengono contati i movimenti nave madre-banchina/banchina-*feeder* e quindi – in realtà – passano un milione di contenitori con due milioni di movimenti, ma insomma non è più una portualità lontanissima da certi valori e questo processo può continuare a lungo. Mi sono soffermato a lungo su questo, perchè tutto ciò innesca una catena logistica.

In altre parole, il problema del Sud non è più quello di uno sforzo solidaristico di un paese che investe qualcosa nella parte più povera, ma rappresenta un'opportunità per il paese stesso, perchè da lì potrà ricevere una grande ricchezza che altrimenti perderebbe. Badate che il salto non è di poco conto. Se si deve fare un investimento solidaristico la cosa è importante, ma se si innesca qualcosa in un'operazione per la quale c'è una convenienza imprenditoriale, che dà un vantaggio, gli investitori vengono poi da soli. C'è l'esempio di Taiwan, dell'Evergreen che è emblematico: sono stati loro a decidere di andare a Taranto, cosa che avverrà. Noi abbiamo destinato già altri 100 miliardi di risorse CIPE.

PRESIDENTE. Avete fatto un contratto di programma?

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione. Sì,* c'è già la concessione, dove si stabiliscono gli oneri a carico di Evergreen, consistenti in 250 miliardi per le gru e gli oneri a carico dello Stato: noi dobbiamo mettere 150 miliardi, di cui 100 sono già disponibili.

CURTO. Non sono i soliti 100 miliardi che Taranto aspetta da qualche anno?

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione.* No: si tratta di 100 miliardi aggiuntivi rispetto a quelli citati. È una domanda legittima. Sono stati assegnati il giorno 3 giugno, dopo aver firmato l'accordo con gli enti locali il giorno 18 maggio: abbiamo quindi impiegato solo 15 giorni. Si tratta di risorse aggiuntive, per interventi sul molo polisettoriale. Consistono nei cassoni sommersi, ad esempio. Ripeto, si tratta di 100 miliardi di interventi edilizi, che possiamo anche vedere nel dettaglio: cas-

soni, spostamento bitte, profilo di banchina, potenziamento del plateatico per poter contenere *containers* su 6 file, attraverso un'operazione abbastanza complessa di palificazione; lavori che servono per insediare la società Evergreen nel porto di Taranto, secondo un accordo che prevede – ripeto – interventi infrastrutturali a carico dello Stato e sovrastrutturali (cioè le gru) a carico della società.

Mi sono soffermato su questo abbastanza a lungo, perchè i trasporti riguardano due categorie, le merci e i passeggeri, e per le prime l'innesco di una catena logistica, almeno in un paese «marinaro» come l'Italia, ormai funziona molto bene.

Va da sè che adesso bisogna essere capaci, come diceva anche il Presidente, di assecondare questa catena e di realizzare porti, interporti, strade, ferrovie, ma anche aeroporti, possedere il *know how,* sviluppare aziende e attività molto orientate a questo settore, e lì si può trovare non dico l'unico, ma un punto abbastanza importante di sviluppo del Mezzogiorno.

Aggiungo che la cantieristica italiana ha fatto notevolissimi passi in avanti: in questo momento è la migliore d'Europa, con alcuni punti di eccellenza e qualificazione che sono anche nel Mezzogiorno, malgrado alcune realtà che stavano andando malamente (penso ai cantieri Rodriguez di Messina, che invece hanno recuperato o ai cantieri Smeb, sempre di Messina), che insieme ai primi costituiscono un polo di grande interesse, che sta andando molto bene. Aggiungo che la flotta ha avuto, come noto, un provvedimento (la legge 27 febbraio 1998, n. 30) di abbattimento fiscale, di flessibilizzazione per quanto riguarda il mercato del lavoro e quindi ci aspettiamo che a questo punto ricominci a crescere. Aggiungo che con la finanziaria 1999 intendiamo dare un aiuto al cabotaggio per affrontare la liberalizzazione che vi sarà il prossimo anno.

L'intero settore dell'economia marittima e portuale (porti e cantieri, flotta di linea e di cabotaggio) è avviato quindi verso una fase positiva.

Da questo punto di vista la Commissione di merito sta esaminando il piano di riordino del cabotaggio che dopo la dismissione delle società di linea (che hanno sede a Genova e a Trieste, Italia e Lloyd internazionale) che sta avvenendo, prevede la riorganizzazione di un porto, forte polo di cabotaggio pubblico, per il coordinamento delle attività attualmente svolte sotto la Finmare (che non ci sarà più, non essendoci più la linea, ma vi sarà la *holding);* queste attività ora fanno capo, come si sa, a Tirrenia, Caremar, Siremar, Saremar, Toremar e Soneli Adriatica e la direzione del terzo polo sarà collocata a Napoli, perchè la Tirrenia è la realtà che ha dimostrato di gran lunga maggiore capacità operativa e anche di risanamento gestionale; ci è quindi sembrato giusto che quella società, che appunto ha sede a Napoli, guidasse non solo la sua attività diretta, ma avesse anche il coordinamento di tutto il cabotaggio pubblico con le quattro società regionali, oltre alla Tirrenia stessa e all'Adriatica.

Questo per dire, che un po' complessivamente nel paese, ma in particolare nel Mezzogiorno si è registrato un punto di innesco molto forte, di

rilancio del settore dei trasporti nel campo portuale, marittimo, cantieristico, e così via.

La questione naturalmente ha un riflesso occupazionale evidente. Tanto per fare un esempio, l'operazione Evergreen a Taranto, tra diretto e indotto, all'inizio dell'attività vale circa 1.000 posti di lavoro: Evergreen ha assunto l'impegno di prendere 350 persone direttamente (fa parte degli accordi) e per un porto di questo genere si stima che il rapporto indotto-diretto determini un coefficiente di due a uno: questo tanto per dare l'idea dei numeri di Gioia Tauro, che sono già abbastanza noti.

Inoltre, queste attività di cabotaggio sono molto importanti per l'aiuto che danno al turismo. Proprio tra pochi giorni metteremo in servizio le navi veloci, che secondo me garantiranno un salto di qualità rilevante, specialmente per la Sardegna, che non è l'unica isola italiana, ma è quella che ha un bisogno più forte di continuità territoriale. Queste navi veloci, che per il momento sono due ma diventeranno quattro già nella prossima estate, viaggiano ad una velocità di 40 nodi (cioè 75 chilometri orari), pari più o meno al doppio di quella delle navi attuali, trasportano 1800 passeggeri e 500 auto, consentendo di aumentare del 35 per cento la capacità di trasporto dal continente alla Sardegna ed assicurando allo stesso tempo un fortissimo abbassamento di costi di gestione, perché c'è bisogno di molto meno personale, dal momento che non si trascorre più la notte a bordo. Le tariffe dipendono dalla stagione, dall'orario, dal fatto che si sia sardi o no, ma possiamo affermare che si va da Civitavecchia ad Olbia con circa 50.000 lire.

Sono reduce da un giro abbastanza lungo in Sardegna, dove ho incontrato le maggiori autorità regionali (in particolare i sindaci di Cagliari, Portoscuso, Carloforte, Olbia e La Maddalena, che sono i cinque porti che ho visitato), le quali sostengono che con questo tipo di trasporti si raggiunge effettivamente l'obiettivo della continuità territoriale; con i prezzi e i tempi che ho indicato essere sardi non è più una penalizzazione come lo era in precedenza.

Il prossimo anno due navi analoghe andranno da Genova a Porto Torres. Si tenga presente poi che queste navi viaggiano in qualunque condizione di mare, non come Guizzo e Scatto, che sono stagionali e che ora partiranno una da Fiumicino (verso Golfo Aranci) e l'altra da La Spezia. Quindi, entro la prossima stagione, la Sardegna potrà essere raggiunta da Genova, La Spezia, Civitavecchia e Fiumicino.

Per quanto riguarda la ricaduta di queste novità, è chiaro che bisogna costituire anche al Sud una rete di interporti efficienti. Come sapete, il Nord ha già realizzato questi interporti, se si esclude la Lombardia, che ha un drammatico ritardo, causato da una scarsa capacità di operare delle scelte. Ma gli interporti di Cervignano, Verona, Padova, Bassano, Rivalta, Parma e Bologna sono ormai una bellissima realtà. Qualche giorno fa ho visitato l'interporto di Padova, da dove passano ormai 230.000 contenitori, mentre quello di Verona si è specializzato sulle casse mobili. Perciò, sta cominciando a delinearsi una certa logistica.

È evidente che tutto ciò deve essere realizzato anche al Sud, dove però si continua a considerare questi interventi solo come fatti edilizi, come appalti. Quando vado al Sud e sento parlare di interporti a rete, mi viene in mente che non si riesce a trovare un accordo e quindi si costruisce un pezzo qui e un pezzo là. Ma questo non serve a nulla: occorre invece costruire grandi, importanti e concentrate strutture. Al Nord tutte le regioni sono state capaci di compiere questo piano di interventi, tranne la Lombardia, che pagherà un prezzo enorme, perché è chiaro che il flusso delle merci si orienterà verso altre direzioni: quindi, i costi di questa carenza infrastrutturale ricadranno sulle imprese lombarde. Pertanto, nel Mezzogiorno dovrà accadere quello che si è già verificato al Nord, dopo aver compreso i capisaldi di questa realtà, cioè che gli interporti si costruiscono dopo i porti.

Per quanto riguarda i contenitori, i porti più importanti sono quelli di Cagliari, Salerno, Napoli, Taranto e Gioia Tauro. Poi ce ne potranno essere altri, magari Siracusa ed Augusta (e ci sarebbe da discutere anche su Nuoro e Marcianise). Ma secondo me è chiaro quali sono le grandi rotte. Adesso ci vuole la capacità di realizzare grandi strutture (a tale proposito abbiamo inviato un documento alle Commissioni di merito), altrimenti si fanno alcune opere pubbliche ma non si costruisce l'infrastruttura, la logistica. Noi adesso chiediamo di compiere questo sforzo. La ricaduta di questa opera può essere importante, ma lo è tanto più se si riesce a fare un servizio e non si guarda al singolo appalto: si deve costruire la logistica e non limitarsi alla singola opera pubblica.

Un altro settore nel quale ci siamo impegnati per invertire la tendenza è quello degli aeroporti. Abbiamo assegnato risorse importanti per l'ampliamento, l'ammodernamento, l'integrale rifacimento degli aeroporti di Catania, Cagliari, Bari, Lamezia, Alghero e Olbia (a proposito di quest'ultima, abbiamo firmato un accordo proprio ieri). Dobbiamo ricordare, inoltre, l'aeroporto di Napoli, per il quale non sono state chieste risorse pubbliche, dal momento che è stato concluso un accordo con la società di gestione che si occuperà degli investimenti di ammodernamento. Come sapete, in Campania si è aperto un dibattito a proposito di un'operazione simile a quella compiuta a Roma (per Fiumicino e Ciampino) e a Milano (Malpensa rispetto a Linate), cioè una delocalizzazione per realizzare uno scalo con caratteristiche diverse. Tale operazione è stata appena avviata e seguiremo le regioni e gli enti locali con la dovuta attenzione.

Comunque, a prescindere dal fatto che si tratti di risorse pubbliche o private, in questo momento sono disponibili soldi per mettere mano in modo massiccio – ripeto – in alcuni casi all'ampliamento, in altri al totale rifacimento o, ancora, a robuste manutenzioni di sette importanti aeroporti meridionali. Questi finanziamenti sono già a disposizione delle società di gestione degli aeroporti, che di solito sono partecipate da comuni, province, camere di commercio e a volte anche da regioni. In questi sette casi, quindi, il compito di provvedere all'ammodernamento degli aeroporti è affidato alle realtà locali.

Naturalmente, è molto importante che adesso non nasca un conflitto fra i vari soggetti coinvolti su obiettivi, progetti e modalità di realizzazione degli interventi. Infatti, a Catania, a Cagliari e a Bari qualche problema è già sorto e adesso stiamo monitorando la situazione.

Il trasporto aereo italiano cresce del 12 per cento all'anno, contro una media del 6 per cento annuale dell'Unione europea. Si tratta perciò di un settore debole, la cui crescita però è più forte rispetto agli altri paesi dell'Unione europea; ciò significa che gradualmente riusciremo a colmare il *gap*.

Occorre inoltre sottolineare che si sta verificando una crescita maggiore negli aeroporti meridionali rispetto a quelli settentrionali. Ci sono aeroporti che sono letteralmente esplosi. Ad esempio, dopo quelli di Roma e Milano, va considerato l'aeroporto di Napoli, che in questi ultimi anni, con tre milioni di passeggeri, ha superato quello di Venezia, sia pure di poco. Non è un fatto di poco conto, dal momento che Venezia è una meta di grande importanza. Per quanto riguarda gli altri aeroporti del Mezzogiorno, posso dire che quello di Catania va molto bene, quelli di Lamezia e Reggio Calabria crescono bene ed anche quelli di Palermo, Bari e Brindisi presentano un andamento positivo. Siamo di fronte perciò ad una crescita abbastanza corposa.

Anche qui naturalmente c'è una grande spinta; sempre per rimanere in Puglia, abbiamo gli aeroporti di Foggia, Grottaglie e Galatina. Anche qui bisogna avere capacità di organizzazione del territorio: un conto è predisporre alcuni voli *charter*, altro conto è realizzare voli con aerei con certe caratteristiche; è una problematica presente anche al Nord (pensiamo a Montichiari, a Verona o a Bergamo). Più noi diamo autonomia, più bisogna saper gestire bene; come si sa, con decreto legislativo, abbiamo dato autonomia totale su tali gestioni.

Comunque, se dovessi esprimere un giudizio, due dei tre segmenti del trasporto (l'acqua e l'aria) hanno dimostrato una grande capacità di recupero; a tale processo il Sud non solo non è estraneo, ma in esso sostanzialmente è protagonista ed inoltre – è questo il caso del trasporto aereo – ha anche grandi risorse per crescere bene. Spero che esse vengano spese rapidamente, e che vengano spese bene; ripeto, non parliamo di piccole somme, ma di somme che oscillano tra i 30-50 miliardi e i 130-140 miliardi; complessivamente parliamo di 500-600-700 miliardi, che nel sistema aeroportuale sono tanti soldi. Non si tratta di investimenti che si misurano in migliaia di miliardi, a parte quelli per l'aeroporto di Malpensa e per quello di Fiumicino; sono interventi che con 50 o 100 miliardi cambiano l'aspetto di un aeroporto.

Anche nel Sud, come nel resto del paese, ovviamente è più complesso, più difficile il recupero dei trasporti terrestri, che si articolano sostanzialmente in tre segmenti: autotrasporto, trasporto locale, ferrovie. L'autotrasporto sta vivendo un passaggio delicatissimo, perchè il 1º luglio ci sarà la liberalizzazione europea, che noi abbiamo seguito con la legge n. 454 del 1997, che stanzia circa 1.800 miliardi a favore della ristrutturazione del settore. Nell'autotrasporto c'è una forte presenza meridionale,

specialmente per quanto riguarda le piccole aziende; la trattativa con l'Unione europea per la conclusione della procedura di approvazione di questa legge ha segnato in questi ultimi giorni notevoli passi avanti, in particolare per quanto riguarda i decreti da attuare in materia di esodo, di concentrazione e di trasporto combinato. È un passaggio delicatissimo, per il quale altri paesi europei, come la Francia, hanno vissuto momenti di tensione incredibile; finora, comunque, lo stiamo gestendo in un clima di sostanziale collaborazione con le varie categorie.

Il secondo provvedimento, molto importante, che cambierà il trasporto terrestre, è il decreto legislativo n. 422, approvato nel novembre 1997 sulla base della legge delega n. 59 del 1997; come sapete, tale decreto a regime assegna tutte le competenze esclusive in materia alle regioni e agli enti locali, facendo uscire completamente lo Stato dal settore nel giro di un anno e mezzo. È un provvedimento che stiamo accompagnando con normative di sostegno, perchè è molto complesso, che ha il suo cardine nel rapporto del 35 per cento tra ricavi e costi, che vede nel Mezzogiorno alcune realtà molto difficili (in particolare, Sardegna e Calabria), e che il Governo ed il Parlamento seguiranno in questo anno e mezzo con molta attenzione. Non vogliamo infatti scaricare un problema: vogliamo aiutare un processo di forte trasferimento di funzioni, con il sostegno che è necessario in questi casi.

Per quanto riguarda le ferrovie, come sapete abbiamo finalmente approvato il regolamento attuativo della direttiva europea 440/91, che adesso è all'esame delle competenti Commissioni parlamentari; stiamo per mandare alle Camere anche l'applicazione delle direttive comunitarie 18/95 e 19/95. Queste tre direttive sostanzialmente avviano un processo di apertura del mercato, di separazione, come dicevo, tra binari e treni. È un processo giusto; se ci pensate, laddove esso si è già innescato, la capacità del nostro sistema è cambiata in positivo. Ad esempio, Alitalia è cambiata molto quando si è avviato questo processo di apertura; Alitalia ha perso 1.200 miliardi nel 1996, ha fatturato 400 miliardi in più nel 1997. Si tratta quindi di un processo che a mio avviso può dare risultati positivi anche sulle ferrovie. In tale ottica, abbiamo approvato con la finanziaria la possibilità di ulteriori investimenti per le aziende da destinare prevalentemente a manutenzione delle opere, ed abbiamo presentato un emendamento ad un disegno di legge che è qui al Senato (quello sui passaggi a livello) destinando risorse in Tabella B aggiuntive per circa 2.800 miliardi, dei quali 300 per il «Corridoio 5» (collegamento Venezia-Trieste-Budapest-Kiev), 300 per l'infrastrutturazione di Malpensa, e 2.200 per lo sviluppo della rete ferroviaria, dando come indicazione prevalente o comunque molto significativa lo sviluppo della rete del Mezzogiorno.

Ovviamente per le ferrovie vale lo stesso ragionamento già sviluppato per gli interporti: se disperdiamo queste risorse in centinaia di linee, non otterremo i risultati attesi. Siamo quindi orientati ad investire prevalentemente su sette direttrici: il potenziamento della dorsale tirrenica, che è più tecnologico che infrastrutturale; il completamento del raddoppio della dorsale adriatica, che è già finanziato (tra Bari e Lecce, più il nodo di Bari);

il raddoppio integrale della Bari-Taranto, in particolare nella zona di Cala Genelle che è molto importante in conseguenza dell'insediamento di Evergreen, perchè quest'ultima tenderà ad usare la rete adriatica per i suoi collegamenti intermodali. E ancora, il potenziamento delle due direttrici trasversali (quella che passa attraverso Caserta e Foggia, ma che in realtà connette Napoli a Bari, e quella più a Sud che passa attraverso Potenza); un rafforzamento della dorsale ionica, che è molto importante anche per spostare i traffici da Gioia Tauro verso l'adriatica; ed un graduale raddoppio della direttrice Palermo-Messina-Catania-Siracusa, che è l'asse portante della ferrovia siciliana e che in numerosissimi tratti è ancora ad un binario.

Se quindi con perseveranza, per molti anni, assegneremo risorse, oltre a quelle già assegnate, concentrando la maggior parte di esse su queste sette direttrici, a mio parere potremo avviare un'azione di recupero. Ovviamente, mentre l'azione di recupero per porti ed aeroporti per trasporto marittimo e trasporto aereo rappresenta un'operazione più rapida, perchè queste due modalità usano due vie di corso naturali (l'aria, l'acqua) e bisogna attrezzare solamente il terminale di questi collegamenti (i porti, gli aeroporti), l'azione di recupero per il trasporto terrestre – come si sa la gomma rientra nella responsabilità di un altro Ministero – è molto più lenta: di solito ci vogliono due-tre anni per fare un porto, sette-otto per fare una rete ferroviaria importante, *idem* per un aeroporto.

Da ultimo, è stata chiesta notizia della relazione della Corte dei conti. Detta relazione è stata resa nota solo ieri, ed io sono rientrato stamattina dalla Sardegna, posso solo dire, dal titolo, che essa si riferisce agli anni 1995 e 1996, quindi ad un anno in cui questo Governo non ha avuto responsabilità dirette e all'anno in cui ha cominciato ad operare. Da quello che ho potuto leggere sui giornali, le indicazioni che la Corte dei conti dà sono sostanzialmente quelle su cui abbiamo lavorato in questi anni, per cui ho motivo di credere che quando la Corte si occuperà del biennio successivo registrerà il nostro lavoro di accentuazione della politica di vigilanza, con la costituzione di un nucleo di vigilanza presso la Motorizzazione che svolge vari compiti in tema di sicurezza, di controlli amministrativi, e così via dicendo, tipici di un organismo di vigilanza quale vuole essere un Ministero come il nostro.

Ma naturalmente mi riservo poi di fornire informazioni più compiute. Come ho detto, ho preparato un documento che trasmetterò alla Commissione, anche per consentire gli approfondimenti e le consultazioni necessarie sulla questione.

PRESIDENTE. La ringrazio per la sua esposizione, signor Ministro.

L'argomento è importante ed interessante, ma purtroppo tra breve, alle ore 16,30, dovremo recarci in Aula per i lavori dell'Assemblea. Quindi, in relazione alla fase relativa ai quesiti da porre all'onorevole Burlando, rinviamo il seguito dell'audizione ad altra seduta.

CURTO. Signor Presidente, in questi giorni sono alla nostra attenzione dei provvedimenti che, se dovessero seguire la linea emersa dall'audizione del ministro Burlando, probabilmente subirebbero delle nette diversificazioni rispetto all'impostazione che avevano avuto sino ad oggi. Siccome potremmo arrivare fuori tempo massimo per operare tali modifiche, sarebbe a mio avviso opportuno rinviare a breve il seguito dell'audizione del ministro Burlando.

BURLANDO, *ministro dei trasporti e della navigazione*. Per quanto mi riguarda, sono disponibile a tornare anche domani pomeriggio.

CURTO. Signor Presidente, dobbiamo certo tenere presente una programmazione degli impegni ma dobbiamo evitare di arrivare fuori tempo massimo; diversamente, saremo costretti a fare delle forti denunce politiche, anche se non serviranno a nulla, perchè condivido in pieno quanto dichiarato dal ministro Burlando.

Comunque, vorrei precisare che, avendo parlato della necessità di documentarci anche attraverso la nota accompagnatrice del Ministro, per quanto mi riguarda sono disponibile ad attendere un tempo anche più ampio di quello della settimana successiva. Tuttavia devo rilevare che sarebbe opportuno che il Ministro, come linea di indirizzo, nelle materie su cui è intervenuto e ha espresso dei giudizi, si attivasse presso i suoi collaboratori per evitare smentite sulla questione dell'interporto a rete, in relazione alla quale, invece, un suo stretto collaboratore ha sponsorizzato tale tesi e l'ha imposta.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT. VINCENZO FONTI