

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

I

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 MAGGIO 1990

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI, PROFESSOR CARLO BERNINI, SUL PIANO DECENNALE DELLE FERROVIE, SULLA SITUAZIONE ATTUALE DEGLI INVESTIMENTI DELL'ENTE, SULL'AGGRAVARSI DEI DISSERVIZI NEL TRASPORTO FERROVIARIO, SUGLI SCIOPERI E LA SITUAZIONE CONTRATTUALE E SUL RIFINANZIAMENTO DELLA COMPAGNIA ITALIANA DEL TURISMO (CIT)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sul piano decennale delle ferrovie, sulla situazione attuale degli investimenti dell'Ente, sull'aggravarsi dei servizi nel trasporto ferroviario, sugli scioperi e la situazione contrattuale e sul rifinanziamento della Compagnia italiana del turismo (CIT):	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 5, 10, 11, 19, 25
Angelini Giordano	10
Baghino Cesco Giulio	15, 19
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i>	3, 5, 11, 21, 23, 25
Cerofolini Fulvio	1
Cursi Cesare	16
D'Amato Carlo	14
Dutto Mauro	19, 21
Menziotti Pietro Paolo	19, 23
Perrone Antonino	16
Piredda Matteo	15
Ridi Silvano	11
Ronzani Gianni Wilmer	11
Sanguineti Mauro	12

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 18,35.

Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sul piano decennale delle ferrovie, sulla situazione attuale degli investimenti dell'Ente, sull'aggravarsi dei disservizi nel trasporto ferroviario, sugli scioperi e la situazione contrattuale e sul rifinanziamento della Compagnia italiana del turismo (CIT).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sul piano decennale delle ferrovie, sulla situazione attuale degli investimenti dell'ente, sull'aggravarsi dei disservizi nel trasporto ferroviario, sugli scioperi e la situazione contrattuale e sul rifinanziamento della Compagnia italiana del turismo (CIT).

Do senz'altro la parola al ministro Bernini, per la relazione.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Signor presidente, onorevoli membri di codesta Commissione, l'ordine del giorno che ci è stato proposto si articola in cinque punti: il primo di essi riguarda il piano di ristrutturazione, di risanamento e di sviluppo delle ferrovie; il secondo riguarda la situazione negativa degli investimenti dell'Ente ferrovie dello Stato nell'indotto industriale; il terzo, lo stato attuale delle trattative sindacali e la situazione delle agitazioni del personale; il quarto, i disservizi nelle ferrovie (soprattutto in relazione alla preparazione e distribuzione dei pasti ed alla prenotazione dei posti a sedere); il quinto, infine, concerne il rifinanziamento della CIT.

Per quanto attiene al piano di ristrutturazione, di risanamento e di sviluppo delle ferrovie, credo di poter essere esentato, almeno in questa sede, dall'obbligo di ricostruirne l'intera storia. Pur tuttavia, se nel corso di quest'audizione qualcuno mi chiedesse di farlo, sarei pronto a soddisfare la sua richiesta.

Di tale vicenda devo dire qualcosa soltanto sull'ultima « puntata ».

Ci lasciammo in questa sede, al termine del precedente incontro, con l'approvazione, in sostanza, delle linee di piano così com'erano andate formandosi, dall'apporto delle ferrovie all'incontro con i sindacati, alle modifiche pensate ed introdotte dal ministro dei trasporti. Il seguito può essere riassunto abbastanza facilmente.

Dapprima vi è stato un faticosissimo lavoro di collazione, poiché l'elaborazione di un piano con apporti stratificati verticalmente, man mano che passava il tempo, non è stata cosa facile. Devo dare atto anzitutto ai miei collaboratori, e certamente anche ai funzionari delle ferrovie, del fatto che il lavoro è stato ingente e concorde; esso ha portato alla redazione di un documento di cui consegno copia al presidente Testa, precisando che si tratta del piano decennale e di quello triennale, che in entrambi i piani è riportato, per ogni nucleo di opere, il corrispettivo, mentre le articolazioni, ferrovia per ferrovia, sono riportate solo nel piano per il 1990. Si tratta del primo piano annuale nell'ambito del piano decennale, depositato in questi giorni, e di cui ci accingiamo a valutare la conformità.

Successivamente, compiuto il lavoro di collazione, è cominciato il confronto tra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro. Tale confronto non è stato molto

facile, perché l'imponenza delle cifre e, in qualche modo, anche la sorpresa dovuta al fatto che, quando fu elaborata la legge finanziaria, nessuno immaginava che saremmo riusciti a predisporre un piano per le ferrovie, hanno presupposto un lavoro molto pesante, che però si è concluso positivamente.

Sta di fatto che, poi, il ministro Carli ed io abbiamo firmato il decreto che rende operativo questo piano.

Quindi, abbiamo elaborato la direttiva, da me comunicata, il 18 maggio ultimo scorso, all'amministratore straordinario delle ferrovie dello Stato, in maniera che egli ricevesse l'istruzione precisa per l'attuazione del piano.

Desidero fare notare — come precedente storico-letterario — che per la prima volta in una direttiva ministeriale sono contenute in pieno le indicazioni fornite dal Parlamento.

Anche di tale direttiva consegno copia al presidente Testa.

A questo punto, devo riassumere il piano in oggetto, entrando nel merito delle cifre.

Le parti salienti di tale piano sono quelle relative all'alta velocità, al Mezzogiorno, all'intermodalità, alle metropolitane ed alla politica industriale. In corrispondenza a ciascuno di questi temi vi è la trattazione che abbiamo tutti insieme « confezionato » lavorando in quest'aula e che, passata al vaglio degli uffici dell'Ente ferrovie dello Stato e di quelli del Ministero dei trasporti, ha dato luogo al risultato che mi accingo ad illustrare.

L'importo a livello decennale è diventato di 92690 miliardi, così ripartito: 64 mila miliardi, pari al 69 per cento, per interventi sulle infrastrutture (dei quali oltre 25 mila miliardi, pari al 39 per cento, sono destinati al Mezzogiorno); 24 mila miliardi, pari al 27 per cento, vengono destinati al materiale rotabile ed agli interventi diffusi; 3680 miliardi, pari al 4 per cento, per riserva.

Nel programma triennale, riferito al precedente, 15.500 miliardi, pari al 73 per cento, vengono stanziati per le infrastrutture; 5.641 miliardi, pari al 27 per cento, sono destinati agli interventi dif-

fusi ed al materiale rotabile (di quest'ultimo settore torneremo a parlare con riferimento alla situazione di crisi); la quota di 5.913 miliardi, pari al 41 per cento, viene riservata ad opere da effettuarsi nel Mezzogiorno.

Le percentuali riferite al Meridione, contenute nei piani decennale e triennale, indicano esclusivamente opere realizzate nel Mezzogiorno e non quelle riguardanti in generale il Sud, poiché i conti sarebbero molto differenti (per esempio, i valichi servono al passaggio di treni del Sud come del Nord); in tal senso, se tentassimo un'ipotesi di riparto, si potrebbe certamente affermare che almeno la metà — è la prima volta che si raggiunge una simile percentuale — delle opere di un piano di ristrutturazione sono destinate al Mezzogiorno d'Italia. Del resto, avevamo chiaramente detto che l'intervento avrebbe dovuto essere orientato verso questa zona del paese.

Il piano recupera una serie di interventi generali e particolari previsti da leggi precedenti; nel documento è contenuta tutta un'elencazione in proposito. Inoltre, con esso è stato reintrodotta il progetto per l'alta velocità, con riguardo alla direzione, alla progettazione ed alle opere; tutti i particolari sono inseriti negli allegati.

In sostanza, ho esposto un compendio di quanto viene previsto nel piano. A ciò desidero aggiungere alcuni particolari a mio avviso assai rilevanti.

Gli onorevoli deputati sanno che il finanziamento del piano è assicurato triennialmente, ma a scorrimento: in altri termini, ogni anno inizia un triennio nuovo. In secondo luogo, sempre ogni anno, in qualità di ministro, ho verso il Parlamento il debito di una relazione, mentre l'Ente ferrovie dello Stato deve presentare al ministro un piano annuale per il giudizio di conformità.

Gli elementi che ho indicato non formano l'oggetto di una relazione, ma sono alla base di un aggiustamento continuo a scorrimento del piano; infatti, al di là delle nostre previsioni, potrebbe facilmente verificarsi il caso, soprattutto per

le parti che interessano un contesto internazionale, che per una serie di fatti si determini la non utilizzabilità di una certa quota di risorse; queste ultime, di conseguenza, potrebbero essere non spendibili in presenza, magari, di opere costrette a subire un arresto per mancanza di fondi. Pertanto, l'aggiustamento annuale evidentemente non è indirizzato a stravolgere il piano, ma ad aggiustarlo continuamente, tanto più che, mentre sulla distanza triennale una simile manovra — si potrebbe sostenere — ha un margine ridotto, a livello decennale essa può ritenersi addirittura inevitabile.

In sostanza, l'aggiustamento è frutto della coincidenza fra gli elementi che ho esposto: la legge finanziaria, che scorre anno per anno, il piano annuale di attuazione dell'Ente e l'obbligo del ministro di riferire al Parlamento. Quindi, parlando a futura memoria, in sede parlamentare il ministro *pro tempore* verrà con il piano annuale, con le risorse disponibili sulla base della legge finanziaria e con una relazione.

PRESIDENTE. Lei si riferisce ad adempimenti validi almeno per i prossimi dieci anni.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Esattamente: credo che per assicurare stabilità al Ministero dovrebbe verificarsi questa forma di continuità nella realizzazione del piano (anche per l'impegno d'onore che ho assunto con voi in tal senso).

Per quanto riguarda la situazione dell'indotto e la crisi del comparto industriale, mi soffermerò innanzitutto nell'illustrazione dell'aspetto formale. Avevo detto nella risoluzione discussa in sede parlamentare che, una volta entrato in funzione il piano, avrei chiesto al Presidente del Consiglio dei ministri di rendere il settore dell'industria ferroviaria oggetto di un piano di ristrutturazione. In simili circostanze una volta si parlava di « dichiarazione dello stato di crisi »; non so in che modo oggi venga designato lo stesso concetto, ma, non appena divenuto esecutivo il piano, ho puntualmente scritto al Presidente del Consiglio chie-

dendo che fosse avviata la procedura di ristrutturazione.

Quali sono i dati essenziali del problema? Dal punto di vista degli addetti, nel settore sono occupate 13.148 persone, di cui 2.750 si trovano in cassa integrazione, e quindi, in pratica, non lavorano. Relativamente alle commesse, nel periodo fra il 1981 ed il 1989 si è registrato un volume di lavoro pari a circa 1.500 miliardi all'anno calcolato in lire attuali. Il piano prevede nel triennio un volume di circa mille miliardi, che ha già rappresentato uno sforzo notevolissimo. Per quanto riguarda le produzioni, il piano contiene mutamenti di tecnologia e di industria questa volta veramente rilevanti, tali da modificare le produzioni stesse: dal bicerrente all'intermodalità, all'alta velocità circolerà in Italia tutta una quantità di materiale che mai nel nostro paese era stato utilizzato in precedenza. In tal modo si verifica anche un salto di qualità in una dimensione internazionale o, quanto meno, europea. Sono questi i motivi fondamentali che si trovano alla base della ristrutturazione: non si prevedono incrementi di livello occupazionale; non si pensa a commesse nell'ordine dei 1500 miliardi, dovendoci fermare al massimo a mille miliardi; si verifica un salto di qualità a livello di produzioni.

Per completare l'informazione occorre aggiungere — l'abbiamo detto più volte, ma è bene ripeterlo — che l'industria ferroviaria, con riguardo al materiale rotabile, alla costruzione, alla riparazione, ma anche al segnalamento, all'armamento ed alle tecnologie applicate, risulta distribuita in maniera abbastanza equa nel nostro paese, nel senso che si trova diffusa al Nord, al Centro e al Sud. Evidentemente, una ristrutturazione del settore si può svolgere in condizioni molto diverse nelle tre zone del paese, divenendo così anche uno strumento di politica generale e meridionale che, credo, debba essere sfruttato; infatti, non si tratta soltanto di risanare, ma di realizzare in alcune aree del Mezzogiorno industrie tecnologicamente molto avanzate che possano garantire il volume ed anche la qualità dell'occupazione.

Inoltre, devo rappresentare una opportunità — o una necessità — specifica che forse dovrebbe essere trattata in particolare da qualche altro ministro, ma della quale credo di dover parlare. Incontrando gli amministratori napoletani, siciliani e calabresi, ho trovato una notevole « effervescenza » negli impianti più penalizzati (l'AVIS, l'Omeca, le industrie siciliane). Non credo che per un'opera di ristrutturazione — anche decisa da noi — sia sufficiente il semplice reperimento di risorse: una volta risolto il problema dell'attuazione, in ogni caso occorrerebbe studiare le diverse ipotesi di riconversione. Ebbene, se dobbiamo fare qualcosa di diverso, occorre muoversi decisamente in un'ottica nuova: a mio parere l'operazione non può concludersi entro qualche mese, ma deve risolversi entro qualche anno. A questo punto, a mio avviso occorre una manovra di accompagnamento a sostegno di tutto il settore ed in particolare delle aziende del Mezzogiorno.

Naturalmente, il provvedimento di accompagnamento dovrebbe, in qualche modo, collegare l'attuale produzione industriale con le future dismissioni ed con il prossimo rinnovamento tecnologico; il suo contenuto potrebbe essere concepito dalle stesse ferrovie dello Stato come un piano straordinario in qualche modo anticipatorio di investimenti da definire successivamente, di sperimentazioni tecnologiche, nonché di combinazioni con alcune decisioni, relative, per esempio, alle metropolitane. Esso dovrebbe consentire un determinato volume, organizzato e mirato, di commesse, il quale dovrebbe essere finalizzato in modo trasparente a sostenere le imprese che non sono in grado di raggiungere la sponda della ristrutturazione del comparto; queste ultime normalmente sono locate nel Sud del paese. Riferirò personalmente queste osservazioni al presidente del Consiglio dei ministri ed al Governo.

In conclusione, come previsto, il problema si pone in termini di commesse, di qualità dell'attività industriale, di occupazione e di distribuzione sul territorio nazionale. Ritengo, ancorché non si tratti

strettamente di competenza del Ministero dei trasporti, che si dovrà innanzitutto pensare ad un piano di accompagnamento che consenta la sopravvivenza di impianti da riconvertire, nonché il mantenimento dell'occupazione nel modo meno improduttivo possibile. Questo può essere l'« estremo » contributo fornito dal Ministero dei trasporti e dall'Ente ferrovie: sia chiaro che non sto « piangendo il morto », ma nell'attuale piano non vi sono risorse per un programma straordinario come quello che ho delineato, il quale costituirebbe un primo elemento necessario per la ristrutturazione.

La mia personale preoccupazione, in seguito agli incontri che ho avuto con i dirigenti d'azienda, con i lavoratori e con i parlamentari, deriva dalle difficoltà attualmente esistenti e dal fatto che fra due anni scatterà una ristrutturazione che non è da ritenersi sufficiente. Dovremo pertanto pensare al primo segmento di un intervento più generale.

Per quanto riguarda lo stato attuale delle trattative sindacali e le agitazioni del personale dell'Ente ferrovie dello Stato, ormai da molti mesi (per quanto mi riguarda, durante tutto il periodo della mia responsabilità ministeriale) si è svolta in modo strisciante una vertenza tra le rappresentanze sindacali e l'Ente ferrovie dello Stato. In due occasioni, nell'ambito di tale vertenza, è stato direttamente coinvolto il Governo, ed in particolare il ministro dei trasporti, mentre, per il resto, la trattativa si è svolta nell'ambito proprio del rapporto tra Ente e sindacato. L'oggetto della vertenza è divenuto sempre più complesso, coinvolgendo oltre al normale ed ordinario rinnovamento del contratto, la riorganizzazione del lavoro e la conseguente individuazione degli esuberanti di personale.

A parte l'intervento diretto nel rapporto tra sindacati ed Ente in materia di programmazione, che ho in precedenza ricordato, avendo rappresentato un momento saliente nella preparazione del piano, l'intervento del ministro dei trasporti si è verificato in due occasioni. Nella prima, il fine era quello di ripor-

tare nell'alveo della trattativa gli esuberi. Vi è stato un momento, che ricorderete, in cui l'amministrazione delle ferrovie aveva ritenuto di dover comunque mettere a disposizione circa 29 mila ferrovieri; in tale frangente, sono intervenuto per riportare questo dato nell'ambito della vertenza, non perché intendessi assumere una posizione difensiva della tesi sindacale, ma perché lo ritenevo logico. Ritengo, infatti, che i tagli di personale vadano innanzitutto definiti contrattualmente (poiché la risorsa lavoro rappresenta un interesse primario per il sindacato) e che essi possano essere compiuti soltanto quando sia stato definito un piano di ristrutturazione. Evidentemente, non ha alcun senso tagliare posti di lavoro se non in relazione ad un preciso fine; ricordo che in precedenza vi erano state ipotesi di tagli nell'ambito del programma per l'alta velocità, ma su quelle ipotesi vi fu un ripensamento e tutti tornammo indietro.

Il secondo intervento che ho compiuto, sul quale ho piacere di riferire in questa sede, poiché è sorto qualche equivoco in seguito ad articoli di stampa che non ho avuto occasione di chiarire, è avvenuto per completare il tavolo della trattativa includendovi non già i Cobas dei macchinisti, ma il COMU. Durante la vertenza, infatti, il coordinamento macchinisti uniti ha ritenuto di aver diritto di partecipare alle trattative relative al segmento macchine; in relazione alla situazione di grave stallo che si è verificata, il mio intervento è valso a raggiungere una duplice intesa: da un lato, con i sindacati confederali e con la Fisafs per quanto riguardava il diritto del COMU a partecipare alla trattativa; dall'altro, con lo stesso COMU per quanto concerneva la sottoscrizione del protocollo di autoregolamentazione contenente tutti gli adempimenti e gli impegni che un sindacato doveva accettare per partecipare alla trattativa stessa.

Desidero precisare che per comune consenso sia degli altri sindacati, sia dell'Ente (il cui assenso è stato più difficile raggiungere), il COMU si è costituito in sindacato, con un proprio tesseramento,

un proprio statuto e proprie cariche interne. In sostanza, non si tratta più di un'organizzazione « volante » e contingente, ma di un sindacato. Non spetta al ministro stabilire se i sindacati in Italia siano troppi o pochi: la realtà è che ci troviamo di fronte ad un altro sindacato.

Ricomposto il tavolo delle trattative in tal modo, la vertenza si è conclusa, com'è noto, lo scorso lunedì, con la sottoscrizione di un accordo triennale tra l'amministratore straordinario, i sindacati confederali e la Fisafs: l'accordo, che ho cominciato a leggere, è complesso, cospicuo, molto tecnico e di vasta portata per quanto riguarda i suoi contenuti economici (siamo nell'ordine di migliaia di miliardi, da dividere comunque per 206 mila unità). In questa sede, non intendo esprimere giudizi sull'accordo, anche perché non possiedo ancora una notifica formale; tuttavia, fonti insospettabili come quelle sindacali definiscono l'accordo « ricco », mentre qualcuno ha addirittura usato l'appellativo « d'oro »: certamente si tratta di cifre imponenti, intorno ai 6 mila miliardi. Occorre inoltre considerare che a tali cifre vanno aggiunti i circa 2 mila miliardi, di cui all'accordo precedente, per gli scatti biennali.

Un altro aspetto molto importante (sul quale riferisco, benché in realtà stia ancora attendendo il testo definitivo) riguarda il fatto che nell'accordo sarebbero contenuti aspetti innovativi in materia di ristrutturazione e di modalità per l'individuazione degli esuberi, nonché un notevole recupero della produttività (quest'ultimo tema ha rappresentato la parte più dura della trattativa).

Una valutazione complessiva, ripeto, potremo compierla quando avremo a disposizione elementi definitivi e allorché l'accordo sarà stato approvato dai lavoratori. È aperta una discussione su tale approvazione: se essa debba avvenire attraverso un voto nelle tradizionali assemblee, un referendum tra gli iscritti ai sindacati, oppure tramite un referendum esteso a tutti i lavoratori. Si tratta, comunque, di un dibattito aperto tra le rappresentanze sindacali.

Alcune categorie, e cioè i capigestione, i capistazione, i manovratori, i macchinisti (questi ultimi attraverso il loro sindacato COMU, cui si è unito ultimamente lo SMA, altro sindacato preesistente) non hanno accettato l'accordo. Altre categorie non lo hanno ugualmente accettato, ma non attraverso la formulazione di una rivendicazione sindacale vera e propria, bensì attraverso comitati di coordinamento. Quindi, ci siamo trovati di fronte ad un calendario di scioperi che avrebbero dovuto cominciare domani sera alle 21 e terminare mercoledì della settimana prossima.

Quattro di queste cinque categorie hanno un potere di blocco totale; per intenderci, mentre i capigestione sono quelli che fanno pagare i biglietti (per cui si può accettare che i treni siano in funzione anche se qualche passeggero viaggia in franchigia), quando scioperano i capistazione, i manovratori o i macchinisti, invece i treni si fermano.

Le precedenti agitazioni ci hanno consentito di misurare la percentuale di blocco dei treni, e se l'Ente non aveva gradito il mio intervento durante la vertenza, considerandolo repressivo, in questo caso, invece, mi ha interpellato. Non intervengo se non ho la cognizione pratica dell'effetto dell'agitazione, ritenendo che tale stima debba essere effettuata dalle aziende, come nel caso dei controllori del traffico aereo. L'Ente mi ha fatto presente che il blocco sarebbe stato totale, che al momento non vi erano altre risorse per la discussione e che, quindi, questa agitazione, non potendo essere ricondotta sul piano della vertenza, avrebbe investito direttamente chi ha il dovere di provvedere. Fatte le dovute consultazioni, ho ritenuto di ricorrere alle precettazioni. Queste ultime sono state decise ieri pomeriggio ed hanno riguardato circa 20 mila lavoratori; esse sono tuttora in corso, anche se la maggior parte è stata già eseguita. Il principale rappresentante del sindacato COMU, pur ritenendo illegittimo il provvedimento del ministro, ha assicurato — e la conferma è venuta questa mattina, nel corso di una

riunione — che intendono sottostare alla precettazione. Ho pertanto motivo di ritenere che anche le altre categorie coinvolte nelle agitazioni si comporteranno in tal modo, quindi, gli scioperi non dovrebbero verificarsi.

Aggiungo che tale provvedimento non ha assolutamente il potere di risolvere il problema, ma ha lo scopo di impedire un'emergenza molto seria, poiché una sequenza di sette giorni di blocco dei treni in tutto il paese rappresenta una pressione veramente sproporzionata rispetto alla partita in gioco. Ripeto, comunque, che il problema resta intatto, nel senso che deve essere riaffrontato sul piano del colloquio. Mi è stato richiesto — è una notizia pubblica quindi posso confermarla in questa sede — un intervento da parte dei macchinisti per risolvere la questione. Ovviamente non posso rinunciare alla precettazione per avviare il colloquio, gli unici che possono rinunciare a qualcosa sono i sindacati che hanno indetto le agitazioni. Quando si chiede al ministro — che già è intervenuto in precedenza — di intervenire, si sospende l'agitazione; se l'intervento del ministro, come è nelle umane cose, dovesse fallire, rimane tutto il tempo per « agitarsi ».

È possibile che vi sia una svolta e che la ripresa del confronto passi attraverso la sospensione delle agitazioni. Quindi, il provvedimento che ho adottato non ha la possibilità di mirare a superare tale insoddisfazione che tra l'altro non posso — con la consueta frase di rito che si usa in queste circostanze — neanche comprendere. Anzi, faccio fatica a capire, poiché ritengo che lo sforzo compiuto dall'Ente — considerato che si tratta di uno sforzo dello Stato, giacché l'Ente trasferisce tutto agli uffici del mio Ministero — abbia una portata notevole, comprovata dalle vivaci reazioni collaterali di cui si sono fatti interpreti alcuni settori del sindacato, nonché i miei colleghi della funzione pubblica e del tesoro; inoltre non è un segreto per nessuno che dopo la notizia della firma di questo contratto le assemblee dei bancari, che stavano approvando il loro contratto, hanno registrato

una certa turbolenza, e che i lavoratori del turismo hanno manifestato forti perplessità per approvare un contratto che pure avevano sottoscritto circa due settimane fa. Si tratta quindi di una situazione da considerare con cautela.

In conclusione, ci troviamo in una fase poco gradevole per un ministro anche perché, personalmente, preferisco adoperarmi per « combinare » anziché per pre-cettare; essendomi sempre comportato così, ho tentato anche in questa occasione, ma ho dovuto valutare il peso che da queste decisioni sarebbe ricaduto sulla collettività. È comunque impegno del ministro far pervenire alla Commissione il contenuto dell'accordo, con tutti i dettagli, una volta che sarà approvato. Devo dire che l'aspetto concernente l'alleggerimento del personale ha ricevuto un contributo positivo nella giornata odierna, avendomi poc'anzi il sottosegretario, senatore Nepi, riferito che l'altro ramo del Parlamento ha approvato il prepensionamento e che quindi per circa dieci mila lavoratori delle ferrovie la strada è spianata. Quando insegnavo materie economiche mi si diceva che « circa » nel gergo commerciale significa 10 per cento in più o in meno, quindi ...

L'ultima questione che intendevo affrontare riguarda il problema della CIT. Anche in questo caso ritengo che la vicenda sia più nota agli onorevoli membri della Commissione che a me, soprattutto per quanto riguarda la sua storia.

In tale vicenda parto dal dato formale e non da quello sostanziale, cioè l'accumularsi, nella crisi, di passività ricorrenti in misura notevole. Il dato formale consiste in un provvedimento a firma dei ministri Carli e Bernini, poiché non abbiamo ritenuto di poter approvare la delibera dell'Ente delle ferrovie che chiedeva l'autorizzazione a sottoscrivere il capitale della CIT prima per 35 e poi per 100 miliardi.

Abbiamo ritenuto che non vi fossero motivi sufficienti per escludere con certezza delle recidive e quindi abbiamo negato l'autorizzazione. Questa decisione evidentemente ha comportato conse-

guenze tali da rendere possibili due strade: la prima, *rebus sic stantibus*, consiste nella liquidazione obbligatoria, tale è il peso delle passività! La seconda è rappresentata dalla ricapitalizzazione. Con la decisione assunta dal ministro Carli e da me si è preclusa la via della ricapitalizzazione dell'Ente e quindi si pensa ad una diversa ricapitalizzazione, alternativa a quella richiesta. Quindi, di buon'intesa con l'Ente, abbiamo formulato un'ipotesi differente che comporta un intervento di 60 miliardi, a seguito di un nuovo assetto societario che porti ad una progressiva privatizzazione. La prima fase consiste in un assetto societario misto di aziende pubbliche interessate al settore, molte delle quali presenti in forma privatistica o addirittura quotate in borsa. I potenziali soci presi in considerazione sono l'IRI attraverso l'Alitalia e la SOFIM (devo aggiungere che l'IRI ha scelto l'Alitalia); l'ENI attraverso la propria società che si chiama SEMI; l'INSUD in proprio o attraverso la VALTUR (ma probabilmente in proprio) e le Ferrovie dello Stato.

Ho provveduto a mettere intorno ad un tavolo tutte queste aziende lasciando alla loro valutazione le modalità e le percentuali di partecipazione. Le ferrovie dello Stato non hanno preclusioni sul mantenimento o meno della maggioranza azionaria.

È stata poi impartita una seconda direttiva, in base alla quale è stata sottolineata l'opportunità della partecipazione di privati, ma soltanto di quelli che i nuovi soci riterranno utili e funzionali al buon andamento della compagnia. Si tratta di una risposta diversa da quella che era stata avanzata anche in alcune interrogazioni parlamentari e che faceva riferimento all'ipotesi della liquidazione o di un sostegno alla cordata della Tieffe, la quale è legata alla situazione giuridica e formale dell'ente. Vi è, infatti, un socio di minoranza della CIT con un « contestato » diritto di prelazione a sottoscrivere il nuovo capitale, diritto che certamente esisteva, che è stato soppresso e sulla cui soppressione è stata avanzata

una contestazione attualmente all'esame della magistratura.

Dico questo perché anche l'operazione cui ho fatto riferimento in precedenza, in tale situazione, deve essere effettuata attraverso l'Ente ferrovie, che poi dovrà « regolare i conti » con gli altri soci. Infatti, se non avessimo posto l'Ente ferrovie in grado di sottoscrivere il capitale ed avessimo ugualmente aumentato quest'ultimo, la società Tieffe sarebbe stata abilitata a sottoscriverlo. Siamo, comunque, di fronte ad una « strana » società, che risente di enormi passività, ma che tutti intendono acquistare. Si tratta di una situazione che i miei professori universitari non mi hanno spiegato e di fronte alla quale mi pongo con un certo distacco.

In conclusione è stata scelta la via di un nuovo assetto societario, che rappresenta già una prima base di privatizzazione. I nuovi soci, a loro volta, dovranno gestire l'allargamento ai privati basandosi su criteri privatistici. Questo assetto, da noi proposto ed acquisito dall'Ente ferrovie, è stato ritenuto sufficiente dai ministri del tesoro e dei trasporti a consentire, nell'assemblea della scorsa settimana, la sottoscrizione cui si è fatto riferimento, che ha coinciso con l'apertura di una pagina nuova per la CIT.

Esprimendomi con molta franchezza, posso affermare che abbiamo imboccato una strada del tutto sostanziale, ed in via di progressiva formalizzazione, tendente alla privatizzazione.

È noto che le perdite dell'ultimo anno avevano sfiorato i 40 miliardi, anche se si deve considerare che, in qualche modo, vi sono molte CIT. In tale situazione, la *holding*, man mano che riceve la posta dalle varie filiali, stima le perdite complessive.

Desidero, inoltre, precisare che, anche se lo considero in qualche modo doveroso, è stato per me increscioso dover bloccare per la prima volta la sottoscrizione del capitale che invece negli anni scorsi aveva, per così dire, « sedato » tutte le ansie.

Per dovere di informazione nei confronti del Parlamento (dovere che ho sempre cercato di osservare), desidero aggiungere che, se non nelle stesse dimensioni,

almeno nella stessa entità sostanziale, è « giunto al pettine » il nodo dell'INT. Si tratta, comunque, di una situazione meno drammatica, in quanto la perdita è di 10 miliardi; tuttavia, il problema principale è rappresentato dal fatto che non sappiamo se tale ente debba continuare la sua attività. Gli elementi che stiamo acquisendo preludono, anche in questo comparto, ad una completa trasformazione di tale struttura. Si tratta — è bene precisarlo — di un ente che si occupa di *container*, di trasporti sostitutivi delle ferrovie e di trasporti da effettuare per conto delle ferrovie dello Stato. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, se, per esempio, l'Ente ferroviario acquista delle traversine o del cemento, l'INT preleva questo materiale e lo trasporta.

Dal momento che nel nostro paese esistono anche altre società che svolgono tali attività, è opportuno valutare il modo in cui operano. Stiamo effettuando, pertanto, una ricognizione in tal senso, senza alcuna demagogia e senza voler cancellare la storia, tenendo sempre presente per la CIT come per l'INT il vincolo della tutela dell'occupazione. In entrambi i casi, infatti, è ipotizzabile che in un momento successivo vi saranno minori necessità di manodopera rispetto a quella attuale. Si tratta, comunque, di un problema al quale sapremo trovare le opportune soluzioni.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il ministro Bernini, vorrei chiedergli di fornirci, in sede di replica, qualche ulteriore precisazione in ordine all'effettiva spendibilità degli stanziamenti cui si è fatto riferimento. Infatti, non più tardi di ieri, nel corso di un convegno, ho sentito alcune competenti autorità affermare che in realtà per il piano triennale dei trasporti sono disponibili soltanto 6 mila miliardi e non si sa in che modo potranno essere reperiti gli ulteriori stanziamenti necessari.

GIORDANO ANGELINI. Desidero rivolgere al ministro due domande; la prima è quella già formulata dal presidente.

La seconda, invece, pur riservandomi di valutare nel merito il piano consegnatoci dal ministro, riguarda un altro strumento per la realizzazione del piano stesso, che necessita di risorse (in tal senso mi riallaccio al quesito formulato dal presidente), ma ha bisogno anche di uno strumento idoneo a realizzare gli investimenti e, conseguentemente, la tanto invocata riforma, su cui è inutile che io mi soffermi oltre.

GIANNI WILMER RONZANI. È inutile chiederlo, è la solita barzelletta!

SILVANO RIDI. Desidero soffermarmi in modo particolare sulla questione, posta dal ministro, relativa al materiale rotabile. In proposito, devo dare atto allo stesso ministro di avere affrontato questo argomento in maniera molto *soft*, facendo affidamento su una certa disponibilità in ordine alla possibilità di affrontare le ricadute drammatiche che conseguiranno dalla scelta effettuata.

Se ho ben capito, a fronte di 1.500 miliardi annui destinati al settore del rinnovo e della manutenzione, stanziati nel periodo compreso tra il 1981 e il 1989, si prevede di scendere a mille miliardi nel prossimo triennio.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. A 3 mila miliardi l'anno.

SILVANO RIDI. Quindi sono mille miliardi, anziché 1500.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Sì.

PRESIDENTE. Un terzo in meno.

SILVANO RIDI. Volevo questa conferma perché le cifre che circolano, signor ministro, sono un po' diverse. Ho qui i dati che sono stati raccolti dalla prefettura di Napoli, la quale, tra l'altro, ha in mente di convocare alcuni parlamentari la prossima settimana...

FULVIO CEROFOLINI. La prefettura può convocare dei parlamentari?

SILVANO RIDI. Anche, insieme alle organizzazioni sindacali. Non capisco perché l'onorevole Cerofolini si inalberi...

FULVIO CEROFOLINI. Non mi inalbero, ho solo fatto una domanda.

SILVANO RIDI. Non sarebbe la prima volta che un prefetto, su richiesta delle organizzazioni sindacali, riunisce intorno ad un tavolo una serie di soggetti per esaminare una situazione drammatica come è quella del materiale rotabile nella provincia di Napoli. Non si tratta di una convocazione formale, ma di un incontro.

FULVIO CEROFOLINI. Ribadisco che non mi sono inalberato, ma soltanto stupito della locuzione utilizzata.

SILVANO RIDI. Dai dati che emergono, rispetto ad una richiesta avanzata dalle organizzazioni sindacali, risulterebbe, signor ministro, che le ore di lavoro che l'ente ferroviario è autorizzato ad affidare a ditte esterne (parlo dell'anno in corso e di quelli successivi) dovrebbero essere circa un milione e 870 mila, rispetto ai 5 milioni e 760 mila ore che venivano attribuite negli anni precedenti.

Quindi, per quanto riguarda il materiale rotabile — tralascio la questione dei segnalamenti e delle tecnologie di armamento — si avrebbe una decurtazione che va molto al di là di quel terzo che quantificava il presidente. Vorrei sapere se questi dati corrispondano alla verità, perché se così fosse — è un'altra domanda — si avrebbe come conseguenza che su 13.148 addetti al settore, 2.750 dei quali già in cassa integrazione, secondo i dati forniti dal ministro, verrebbero posti fuori produzione *grossa modo* 5 o 6 mila lavoratori, che rappresentano un numero rilevante.

Lei, ministro Bernini, dichiara una disponibilità ad acconsentire — fino al punto di anticiparli — ad alcuni processi non solo di ristrutturazione, ma anche di conversione, ossia alla possibilità di operare da un settore all'altro. Lei, però, ha anche affermato che questa disponibilità

può essere raccolta unicamente da altre competenze, cioè a dire dalle amministrazioni dello Stato che sono preposte a politiche di reindustrializzazione o di conversione produttiva. Si tratta di responsabilità che attengono al Ministero dell'industria o a quello delle partecipazioni statali.

Oltre a richiedere una conferma dei dati forniti, vorrei tornare sull'ipotesi che a suo tempo fu prospettata in merito al polo ferroviario. L'esito che lei, ministro, ci ha delineato e che ha determinato ricadute concrete, era, infatti, una previsione avanzata da tempo, così come da tempo era stata posta, anche in questa Commissione, l'esigenza di giungere ad un accordo per impedire che il bubbone scoppiasse. Mi riferisco all'accordo tra le aziende che gestiscono il materiale ferroviario — in larga misura pubbliche — e le ferrovie, anche perché ormai si sapeva che il ricorso a tecnologie più avanzate e a treni diversi avrebbe reso obsoleta un'organizzazione produttiva che aveva bisogno di essere ristrutturata in coerenza con quello che si riteneva dovesse essere il fabbisogno, ossia il materiale di nuova qualità che le ferrovie si sarebbero orientate ad acquisire. Ciò spiega perché urge un tavolo comune attorno al quale raccordare politiche di ristrutturazione, di investimenti e di riconversione produttiva ad una domanda pubblica della quale le ferrovie rappresentano la parte più cospicua.

Vorrei sapere se sulla questione del polo ferroviario (ossia di una ristrutturazione del comparto del materiale ferroviario) lei, signor ministro, abbia in qualche modo operato una verifica e se essa rappresenti un'occasione sulla quale ha potuto constatare una disponibilità.

Pongo queste domande perché, come lei sa, vi è in primo luogo l'esigenza di evitare sovrapposizioni nel comparto pubblico: non può essere, infatti, che l'IRI e l'ENI si facciano concorrenza. Da ciò consegue la necessità, più volte sottolineata, di ricondurre, per così dire, in un unico quartier generale almeno il settore pubblico. Vorrei sapere se rispetto a tale ne-

cessità lei, signor ministro, abbia riscontrato una disponibilità.

Mi chiedo, inoltre, se pensa che si possa trovare, a fronte delle ricadute fortemente negative che avremmo nel comparto industriale, una sede nella quale sia possibile condurre in termini concreti — in conformità di una richiesta avanzata più volte ma mai soddisfatta — il discorso di una ristrutturazione e qualificazione degli impianti (quanto meno, per il momento, di quelli pubblici) in correlazione con quelle che sono le esigenze delle ferrovie di disporre di materiale nuovo. Vorrei sapere, infine, se la disponibilità che dichiara, signor ministro, vada intesa in questa direzione, o se lei ritenga che il problema debba essere affidato ai soggetti investiti delle relative competenze e responsabilità per cui il suo è un orientamento favorevole ad esaminare le proposte che altri saranno in grado di formulare.

MAURO SANGUINETI. Desidero esprimere adesione e sostegno alle scelte che il ministro ha assunto in tema di precettazione, che appaiono molto opportune anche se è apprezzabile lo sforzo posto in essere in precedenza per evitare di arrivare all'adozione di questo provvedimento. Altrettanto apprezzabile è la disponibilità dichiarata dal ministro a mantenere aperto un tavolo di trattativa se analogo atteggiamento sarà adottato dalla controparte in vista di una discussione senza la preclusione rappresentata dall'indizione di uno sciopero che reca danni enormi al paese. Ritengo che questa considerazione fosse doverosa.

La seconda osservazione concerne la soddisfazione per la presentazione del piano triennale degli investimenti e per l'assunzione di impegni precisi rispetto al piano decennale. Debbo però formulare alcune considerazioni su questo argomento.

Mi chiedo, innanzitutto, cosa possiamo fare perché ci sia corrispondenza fra le indicazioni, le cifre disponibili e la realizzazione delle opere necessarie per le ferrovie, sotto un duplice aspetto. Il primo è

quello relativo al materiale rotabile. Sappiamo che vi sono situazioni sufficientemente negative che rischiano di penalizzarci ulteriormente in relazione all'apertura delle frontiere europee. Bisognerebbe cercare di evitare appesantimenti delle ferrovie dello Stato, al fine di soddisfare esigenze di bilancio di aziende pubbliche. Mi riferisco alla proposta di indire gare limitate a concorrenti nazionali, non in grado di fornire un prodotto competitivo alle ferrovie dello Stato, onde evitare che si verifichino situazioni particolarmente negative come quella concernente l'ATR 402, il « fumoso » locomotore che avrebbe dovuto funzionare sulla tratta veloce Firenze-Roma e che, dopo cinque anni, ha dato risultati sufficientemente scadenti. Il contrario sta avvenendo per quanto riguarda l'ATR 500, che pure necessita di alcune messe a punto.

Ho citato questi due esempi per affermare che gli investimenti successivi, sia per quanto riguarda i locomotori, sia per quanto riguarda le altre parti molto importanti dei treni, dovrebbero essere attuati con il supporto di aziende competitive nel settore. Ciò è valido anche per quanto riguarda i diversi sistemi di alimentazione, se è vero come è vero che per la velocizzazione delle reti e a seguito delle decisioni assunte dalla Comunità e dai singoli paesi si creeranno assi attrezzati per l'alta velocità: poiché i nostri locomotori non sono attrezzati, credo che bisognerà orientarsi verso una struttura polivalente dal punto di vista della capacità di muoversi anche con diverse linee, altrimenti si rischierebbe di essere tagliati fuori da una parte importante e significativa del trasporto in Europa.

La seconda considerazione riguarda la parte riferita alla realizzazione di nuove tratte ferroviarie o di raddoppi di esse. Credo che la situazione sia peggiorata per quanto riguarda la possibilità di aumentare la capacità di spesa da parte delle ferrovie dello Stato. Il discorso è duplice. Da un lato, probabilmente, si sono aggravate le situazioni interne, dall'altro non sono migliorate quelle esterne, cioè ri-

spetto agli interlocutori. Mi riferisco in modo particolare agli enti pubblici elettivi, che governano il territorio. Non ho né un'idea precisa, né una proposta. Penso che in questa sede ci si possa limitare a invitare il ministro a riflettere sull'ipotesi di assumere un'iniziativa analoga a quella della conferenza dei servizi, che è stata indetta in occasione dei campionati mondiali di calcio e delle celebrazioni colombiane. Anche in questo caso si potrebbe costituire un organo alle dirette dipendenze del ministero, in grado di mettere intorno ad un tavolo l'Ente ferrovie e gli enti periferici, perché al progetto « trasportistico » segua l'approvazione dal punto di vista urbanistico e la possibilità di mettere in moto il progetto stesso. In caso contrario, si rischierebbe di fare un discorso soltanto teorico, che andrebbe a scontrarsi con esigenze che sono magari giustificate sul piano locale, ma che non tengono conto degli interessi nazionali e della visione generale portata avanti dall'azienda ferroviaria. Si verificherebbe, a volte, per un sottopasso non finanziato perché non previsto, di non avere il consenso al progetto da parte di un certo comune. Ritengo che occorra cercare di evitare situazioni di questo genere.

Nonostante le mediazioni politiche, del tutto legittime e giustificate, che ci hanno consentito di affrontare un'approfondita e proficua discussione anche in questa sede, oltre che di tenere conto delle proposte che il Governo ha formulato in tema di estensione, di affidamento e di riqualificazione del progetto di investimento predisposto dalle ferrovie dello Stato, credo che all'interno di tale progetto vi siano situazioni non certo prioritarie. Esse sono state identificate e inserite nel progetto stesso per ricercare un consenso politico necessario in quella fase, ma oggi dobbiamo portare avanti un ragionamento che deve sempre di più tenere conto della scarsa disponibilità di risorse rispetto agli obiettivi; pertanto, alcune operazioni e alcune scelte, che costituirebbero degli sprechi rispetto a un discorso produttivo omogeneo e prioritario, potrebbero essere riviste. Infatti, il piano triennale è decol-

lato e possiamo, in modo più sereno, approfondire proposte relative alle aggiunte che non sono collegate alla rete primaria, rispetto alla quale è estremamente necessario, invece, intervenire.

Ritengo che, se non si recupererà la capacità di effettuare investimenti, rischieremo di essere sempre più penalizzati rispetto alla scadenza del 1992.

Formulo, a conclusione, l'auspicio che il Governo offra anche al Parlamento la possibilità di discutere la riforma delle ferrovie dello Stato, che da tanto tempo attendiamo.

CARLO D'AMATO. Vorrei aggiungere, a quanto affermato dall'onorevole Sanguineti, alcune considerazioni rispetto alla situazione di crisi in cui si trovano le aziende che operano nel settore del materiale rotabile. Il ministro ha fornito assicurazioni precise per quanto riguarda l'attivazione di una procedura, che era stata già indicata in Commissione.

Credo che qualche collega provi un senso di fastidio quando si parla di problemi dell'occupazione, ma essi, purtroppo, riguardano soltanto una parte del paese, cioè, in maniera precipua, il Mezzogiorno. Il ministro ha sottolineato questo dato con grande sensibilità. Mi rendo conto che parlando dell'argomento si può dare l'impressione di abbassare il livello degli interventi, rispetto al confronto più alto che dovrebbe riguardare la riforma delle ferrovie.

Questo mi sembra l'argomento sul quale si dovrebbe registrare il massimo del livello di confronto e in relazione ad esso stiamo ricercando, non ancora riuscendo a definirla, la sede. Mi auguro che il Parlamento sia investito al più presto del problema.

Il ministro ha confermato che a seguito dell'approvazione del piano triennale occorrerà invitare la Presidenza del Consiglio ad attivare le procedure necessarie alla dichiarazione dello stato di crisi, in maniera che un settore gravemente colpito possa essere supportato da una serie di iniziative né facili, né immediate.

Una di queste iniziative riguarda il ricorso alla cassa integrazione, il che ovviamente comporta una serie di finanziamenti. La situazione è obiettivamente drammatica e su di essa, nel corso di questi mesi ed anni, abbiamo più volte soffermato l'attenzione, sollecitando l'intervento da parte dell'azienda delle ferrovie. La puntualità dell'attenzione del ministro conforta da questo punto di vista.

In questi anni abbiamo registrato il proliferare di molte aziende (sembra 98) nel settore del materiale di ferro e rotabile, tanto è vero che la produzione si è inflazionata, con una conseguente riduzione dell'attività. In questa situazione, nelle scelte del piano delle ferrovie, in riferimento agli interventi consentiti dalle somme disponibili per le ore lavorate e nella restrizione dei finanziamenti in relazione al nuovo programma, si deve tener conto di quelle parti del paese che oggettivamente hanno minori possibilità, anche dal punto di vista delle aziende pubbliche, di realizzare un *turn over* dei lavoratori, per la minore facilità a trovare un altro impiego, nel caso in cui si definisca lo stato di crisi delle aziende. Nel Mezzogiorno si registra, com'è noto, una percentuale di disoccupazione intorno al 21 per cento, per cui una crisi con conseguente cassa integrazione è sempre più penalizzante in quelle regioni di quanto non lo sia nel Centro-Nord. Non dico ciò per portare avanti un'azione campanilista, ma perché la realtà è questa: la disoccupazione non esiste nel Centro-Nord, ma esiste nel Mezzogiorno. Poiché i processi richiedono tempi lunghi (e il ministro ha sottolineato anche questo aspetto) vorrei ribadire che l'attenzione deve essere finalizzata anche sui tempi dei processi, i quali dovranno riguardare una riconversione e una ristrutturazione che non possono basarsi *sine die* sulla cassa integrazione delle aziende, in particolare nel Sud del paese. Occorre che le ferrovie prestino attenzione su questo elemento e sulla divisione delle ore lavorative, tenendo conto della drammaticità della situazione nella quale ci troviamo.

MATTEO PIREDDA. Desidero anch'io esprimere innanzitutto consenso e ringraziamento al ministro Bernini per la chiarezza con la quale ha illustrato tutte le complesse problematiche del settore delle ferrovie. Il consenso deriva anche dal modo apprezzabilissimo con cui il ministro affronta i problemi e mantiene i rapporti — lo hanno rilevato anche i colleghi del gruppo comunista — con questa Commissione.

Nel mio straordinario apprezzamento per la condotta del ministro, rivolgo un solo appunto, a proposito del calcolo delle percentuali citate dal ministro sugli interventi diretti al Mezzogiorno. Egli ha dichiarato che il 39 per cento degli interventi è rivolto al Mezzogiorno, aggiungendo però che, se consideriamo la questione in senso lato (ha citato anche i trafori alpini), tale percentuale risulta del 50 per cento. Signor ministro, se la sentissero i « lumbard » sosterrebbero di avere sempre ragione loro, ma io credo che questa affermazione pecchi di benevolenza nei confronti del Nord. Se considerassimo le spese che lo Stato sopporta per il trasporto ferroviario delle merci prodotte al Nord, infatti, scopriremmo certamente che tutte le opere di carattere generale compiute nel settore delle ferrovie avvengono nell'interesse del Nord e non del Sud: al Sud, esse riguardano, a malapena, le operazioni eseguite *in loco*. Tutte le altre opere, comprese queste ultime, e la maggiore efficienza raggiunta dalle ferrovie risultano più utili alle industrie del Nord che non al Mezzogiorno.

CESCO GIULIO BAGHINO. Si tratta del trasporto dei prodotti necessari al Sud.

MATTEO PIREDDA. È evidente. Comunque, a parte questo aspetto, che mi è venuto in mente a causa delle contestazioni avanzate da ambienti del Nord a proposito delle spese che lo Stato compie per il Sud e per il Nord, voglio fare un riferimento al problema costituito dall'impegno delle ferrovie nel settore dei traghetti.

Si tratta di una questione importante, e non mi interessa se riguarda esclusivamente la Sardegna. È stato affermato — e credo che il ministro ne sia convinto quanto o più di me — che le ferrovie rappresentano un momento strategico anche allo scopo di eliminare gran parte del trasporto che oggi avviene su strada, ma che potrebbe essere dirottato per ferrovia e probabilmente anche sul mare. Un utilizzo più ampio dei traghetti da parte delle ferrovie dello Stato potrebbe anche rappresentare un servizio a favore del disinquinamento.

Fatta questa precisazione, e dopo aver ringraziato il ministro per aver risposto alle questioni sollevate in Commissione a proposito del potenziamento del servizio di traghetti per la Sardegna, voglio raccomandare alla sua attenzione l'ulteriore potenziamento del sistema. Non è assolutamente ammissibile, infatti, che la Tirrenia continui ad esercitare il trasporto con metodi antidiluviani: esso potrebbe essere compiuto civilmente da traghetti che imbarcano i vagoni ferroviari, in modo che il passeggero che sale, a Roma, per esempio, non debba essere obbligato ad un trasbordo veramente disagiata per trasferirsi sulla nave e successivamente riprendere il treno, sia a Civitavecchia sia nei porti sardi.

Concludo con un riferimento al sistema dell'indotto. Ho apprezzato molto la maniera *soft* ed umana con cui il ministro ha affrontato tale problema, sostenendo che occorre razionalizzare le ferrovie senza, al contempo, distruggere quanto oggi non risulta efficiente o provoca costi eccessivi: si può prevedere una ristrutturazione e probabilmente una riconversione dell'indotto non utilizzabile, facendo salvi i livelli occupazionali.

Uno di questi aspetti è l'ultimo trattato dal ministro: mi riferisco alla CIT. Credo che, in senso lato, potremmo ritenere che la CIT fa parte dell'indotto da revisionare per effetto del risanamento del bilancio delle ferrovie. Finora, le ferrovie hanno saltuariamente aumentato il capitale della compagnia per azzerare le perdite sociali, essendo la CIT una società

per azioni e non potendo reggere di fronte ad eccessivi passivi di bilancio. Credo che lo sforzo straordinario che è stato avviato debba essere proseguito e concluso da parte del ministro, nel senso di rilanciare la CIT rendendola indipendente dalle ferrovie dello Stato. L'interesse a disporre di un *tour operator* nazionale, infatti, è di tutta la comunità turistica. Nella precedente legislatura, mi occupavo del settore turistico presso la Commissione interni: una delle lamentele più frequenti degli operatori turistici era che l'Italia non disponeva di un *tour operator* di livello internazionale. È vero che la CIT era dotata di una sorta di ambasceria a Londra (città nella quale risulta che abbia anche una proprietà immobiliare), ma ciò accresceva maggiormente il disavanzo piuttosto che l'efficienza. Ritengo, invece, che sia importante ristrutturare la CIT, ricapitalizzandola e trasformandola. Probabilmente, occorrerà diminuire le gestioni dirette e sarà necessario fare in modo che la compagnia si organizzi, in *franchising*, con una serie di sedi che attirino il turismo straniero nel nostro paese.

ANTONINO PERRONE. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, intendo rivolgere un plauso al ministro per il coraggioso intervento nei confronti della CIT: credo che stia affrontando un notevole problema che tutte le forze politiche hanno sottolineato. Peraltro, per quanto riguarda la CIT, mi risulta che il ministro stia predisponendo un piano strategico di riqualificazione e ristrutturazione della compagnia, in Italia e soprattutto all'estero, come ha appena affermato il collega Piredda.

Dicevo che si è trattato di un atto coraggioso perché attraverso le vicende della CIT sta cercando di attuare una normalizzazione — forse una moralizzazione — delle risorse dello Stato, attualmente troppo frammentate nel settore del turismo. La CIT, l'ENI, l'IRI e l'INSUD, infatti, operavano soprattutto per il turismo in uscita; credo, quindi, che far confluire le risorse dello Stato in un'unica

holding al fine di attuare un programma per il turismo in entrata non possa non essere considerato in maniera positiva.

In questo senso, però, mi permetto di rivolgere una domanda al ministro. Egli ha parlato di privatizzazione; io ritengo che, quando parlavamo di *holding* e della possibilità di far confluire in essa tutte le risorse dello Stato — quindi la CIT, l'ENI, l'IRI, attraverso la SEMI, l'INSUD e via dicendo —, facessimo riferimento ad una struttura pubblica nell'ambito della quale potessero anche intervenire soggetti privati, attraverso consorzi di operatori (non mi riferisco, quindi, ad un singolo privato). Non capisco, pertanto, quel riferimento alla privatizzazione. Infatti, ci troviamo di fronte ad una *holding* pubblica che deve essere gestita in un certo modo, ma con la eventuale partecipazione di consorzi di operatori.

Concordo con quanto affermato dal ministro quando ha sostenuto che poiché non si vende nulla non vi è un problema di prelazione dal momento che essa sussiste soltanto nel caso in cui si vende qualcosa.

Poiché a me sembra che non si intenda vendere nulla, è evidente che il discorso della prelazione, nel caso di specie, non sussiste e si può al massimo constatare l'esistenza di un conferimento del pacchetto azionario dello Stato presso un'altra società, una *holding*, nell'ambito della quale confluiscono altre risorse dello Stato; mi riferisco ai pacchetti azionari dell'ENI e dell'IRI, attraverso la smobilitazione della SEMI e di altre strutture che si occupavano di turismo per conto dell'ENI e dell'IRI. Preciso che, in questo senso, condivido il discorso di carattere generale, pur esprimendo un plauso al ministro perché, attraverso la CIT, sta affrontando un discorso di carattere generale. Devo dire, invece, che non comprendo il termine « privatizzazione » così come è stato utilizzato dal ministro stesso.

CESARE CURSI. Vorrei esprimere — come ho avuto modo di fare nei giorni scorsi ad alcuni colleghi della democrazia

cristiana — il mio sostegno alle scelte del ministro e, in particolar modo, per quanto riguarda l'adozione del provvedimento di precettazione nei confronti dei ferrovieri (ricordo che esso ha creato qualche problema e portato a qualche dissidio e « distinguo »), giustificandolo — come ha fatto il ministro stesso — dal punto di vista dell'emergenza anche rispetto alle richieste dell'utenza che, ovviamente, chiede altre cose al potere politico.

Finalmente il piano di investimenti ha visto la luce! Faccio tale affermazione tra il soddisfatto e il sorpreso, poiché il lavoro di questa Commissione, pur essendosi protratto per lunghi mesi, ha prodotto risultati positivi. Ritengo che il piano di investimenti serva, soprattutto, a mettere la parola fine alle continue polemiche, puntualmente registrate dalla stampa, tra il ministro e il commissario straordinario sul fatto che fossero disponibili queste cifre.

Il presidente della Commissione ha posto, molto opportunamente, una domanda in tal senso. In ogni caso, il ministro ci ha fornito la certezza — come del resto era già avvenuto in precedenza — sul fatto che esiste una effettiva disponibilità di finanziamenti.

Vorrei sottolineare, a questo punto, un elemento che mi ha particolarmente colpito nella sintetica relazione svolta dal ministro, riguardante la questione del piano di ristrutturazione. Riterrei opportuno che tale questione venisse affrontata in modo serio; pertanto, a nome del gruppo della democrazia cristiana, richiediamo che, in sede di Governo, sia affrontata in modo serio quell'ipotesi che ieri veniva definita « area di crisi o zona di emergenza » e che oggi viene chiamata piano di ristrutturazione. Ricordo che molte aziende del comparto privato, e soprattutto quelle del comparto pubblico, versano in condizioni di grave difficoltà. Ricordo, altresì, che qualcuno ha sostenuto sui giornali che il settore pubblico deve rivolgersi non solo al mercato italiano, ma anche a quello europeo. Non vorrei che, alla fine, la scadenza del 1992,

che deve rappresentare uno stimolo per le aziende pubbliche e per quelle private, possa diventare una forma di punizione nei confronti delle aziende italiane sia pubbliche, sia private le quali hanno dimostrato con il prodotto *made in Italy* di essere all'avanguardia (non dimentichiamoci che le carrozze della metropolitana di San Francisco sono state costruite dalla società Breda).

Non vorremmo che la scelta del ministro per quanto riguarda il piano di ristrutturazione rimanesse soltanto una dichiarazione di intenti. Ricordo che avevo sollecitato questa audizione un mese e mezzo fa a fronte di un'altra vicenda poco chiara: quella della sospensione — con problemi di carattere igienico-sanitario — dei servizi su alcuni treni, come nel caso del Pendolino Milano-Roma. Considero molto strano il fatto che servizi generali come quello dei pasti sui treni, a fronte di un nuovo appalto e di una gestione completamente innovativa — con un grande sbandieramento sulla stampa e sui giornali attraverso il quale si sosteneva che, finalmente, si era voltata pagina rispetto a quel tipo di gestione —, dopo appena 25 giorni abbiano fatto registrare episodi del genere. Preciso che non si è trattato soltanto di un disservizio, ma anche di un sequestro da parte della procura romana e dell'esame, effettuato da parte di alcuni laboratori della Capitale, attraverso il quale sono state riscontrate alcune anomalie dal punto di vista igienico-sanitario. In altri termini, abbiamo riscontrato che le ferrovie italiane, ed il Pendolino in particolare, non sono stati dotati di strutture innovative allo stesso livello di quelle europee, né in fatto di costi né di qualità del prodotto.

Per avere conferma di quanto sto affermando sarebbe sufficiente leggere alcuni articoli apparsi su *Il Corriere della sera* di tre mesi fa.

Sarebbe inoltre opportuno verificare come sia possibile che un Ente ferrovie possa consentire che venga vinto un appalto da parte di un consorzio che non ha esperienze in questo settore, il cui consulente è la stessa persona che, fino allo

scorso anno, gestiva per conto dello stesso Ente il controllo di qualità sulle aziende private. Si tratta di un fatto che potrebbe ingenerare qualche dubbio e forti perplessità. Inoltre, sulla base del codice civile, chi svolge determinate funzioni dovrebbe esser tenuto, per almeno due anni, a non esercitare incarichi di quel genere (si tratta del divieto di concorrenza). Ciò nonostante, questo non si verifica perché all'Ente ferrovie tutto è permesso!

Vorrei inoltre sapere come sia possibile per un Ente ferroviario (che garantisce servizi nuovi, sul piano della quantità e della qualità, a prezzi competitivi, anche se tali non sono) cedere in subappalto la fornitura dei pasti alla società di *catering* degli aeroporti di Roma, anch'essa chiusa, un mese fa, per analoghi problemi igienico-sanitari. Auspico, pertanto, che il ministro ci possa fornire una risposta — anche nei prossimi giorni — che ci consenta di comprendere come funziona questo meccanismo perché, alla fine, non abbiamo reso un servizio agli utenti. I costi sono quelli che sono, e, soprattutto, i risultati delle indagini effettuate nelle cucine fanno dubitare che si sia voltata pagina.

Sulla CIT ho già avuto modo di esprimere, anche nei giorni scorsi, l'assenso per le iniziative del ministro: ritengo, infatti, che vada sostenuto il processo di ristrutturazione avviato dall'amministratore delegato e dal presidente — in collaborazione con i sindacati — attraverso un processo di riconversione e di sistemazione di una parte del personale (il quale non crede più, probabilmente, alla CIT come strumento di sviluppo in termini europei). Bene ha fatto, il ministro, a dare disposizione affinché l'Ente ferrovie venisse sollecitato ad attuare questo processo di ricapitalizzazione.

Per quanto riguarda la seconda fase — che non è meno importante della prima — di rilancio della CIT, credo che esso sia molto opportuna perché, visto come è attualmente strutturata, quei 60 miliardi di ricapitalizzazione sono serviti soltanto a coprire quel pesantissimo buco nel bilan-

cio della CIT medesima. Infatti, mi è stato riferito che nel corso della gestione pregressa della CIT, per i servizi di biglietteria che venivano effettuati, non è stato versato all'Ente ferrovie il corrispettivo economico. Pertanto, questo processo di ricapitalizzazione è servito soltanto a tamponare, mentre ora si presenta l'esigenza di rilanciarlo!

Sono d'accordo anche sulla proposta di privatizzazione avanzata dal ministro; preciso, però, che con il termine « privato » intendo riferirmi a società pubbliche che gestiscono — appunto — in modo privato. Se poi tale termine sta a significare la possibilità che, all'interno del capitale sociale, esista anche un capitale privato, ben venga; tuttavia, mi sembra che l'indicazione fornita oggi dal ministro sia quella di costituire un polo unico nel settore del turismo che faccia riferimento a tutte quelle che sono le proposte provenienti dal settore pubblico, cioè dall'Alitalia e dalla SEMI. Si tratterebbe, nella sostanza, di rendere la CIT un polo unico nel settore del turismo. Anche per l'INT andrebbe perseguita la stessa strada che è stata percorsa, pur trattandosi di un settore diverso, per la CIT.

Concludo affermando che tutto va bene, ma ribadisco quello che ho detto altre volte in questa sede: se non si porrà mano alla riforma dell'Ente torneremo fra due mesi in questa Commissione a lamentarci perché il piano di investimento non va avanti. Mi auguro che ciò non avvenga e che tale piano sia attuato. Ricordo che il commissario straordinario non è riuscito a portarlo avanti, anche perché non vi ha creduto; anzi egli ha elaborato un piano completamente diverso, e soltanto per la determinazione del ministro e della nostra Commissione si sono inseriti il progetto dell'alta velocità anche per il Sud e altre misure da noi auspiccate. Mi auguro che i miei timori possano essere fugati, perché sarebbe veramente delittuoso che aziende, ferme ormai da un anno e mezzo, dopo diciotto mesi di commissariamento, siano messe in condizione di provocare ulteriori danni. L'unico modo per far decollare

l'Ente ferroviario e per far sì che il piano di investimento produca non soltanto un ritorno all'occupazione, ma anche nuova occupazione, è quello di mettere mano, una volta per tutte, alla riforma dell'Ente.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ricordo che il dottor Nordio, quando era Presidente dell'Alitalia, nel corso di una sua audizione in questa sede sostenne la possibilità di assumere la responsabilità di tutti gli uffici all'estero della CIT. Dopo quanto ho sentito della CIT, mi limito a chiedere quali rischi e quali certezze abbia il personale nell'ambito della soluzione prospettata.

Tempo fa fu diffusa dalla stampa, con soddisfazione, la notizia della ripresa di tutti i lavori che erano stati sospesi nell'ambito delle ferrovie. Vorrei conoscere la situazione odierna e se è stato risolto il problema, per la realizzazione di queste opere, dell'aumento delle spese dell'Ente ferroviario. Una limitazione di spesa annuale di fronte a progetti già iniziati che ne prevedono il doppio non produce nessun risultato, anzi comporta rallentamenti e prolungamenti per il compimento dei lavori.

Vorrei chiedere, inoltre, al ministro Bernini cosa può dirci in ordine al progetto dell'alta velocità per la linea Genova-Milano, se vi sono novità dopo le sue dichiarazioni rese in occasione della fiera di Genova in risposta agli industriali che cercavano di lanciare questa iniziativa, magari anche con i soldi dello Stato.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Nei diversi piani che abbiamo esaminato non vi sono idee relative a processi di ristrutturazione di impresa delle ferrovie dello Stato, che rimane una struttura centralistica ed elefantica, con problemi di trasparenza, efficienza ed economicità, mentre avremmo bisogno di decentramenti settoriali e territoriali. Nella legge di accompagnamento n. 4229 la Commissione aveva approvato all'unanimità l'ipotesi di società per azioni regionali per programmi di inte-

grazione ferro-gomma, nel quadro dei piani regionali di trasporto delle ferrovie di interesse regionale. Questa ipotesi costituiva un approdo faticoso, ma unanime. Circolano ora emendamenti che cancellano la predetta ipotesi che ci sembrava un passo avanti di enorme rilievo ed interesse. Vorremmo conoscere la sua opinione in proposito: se lei condivide l'idea cui era giunta in modo unanime la Commissione o se è del parere che essa vada rivista.

Ancora, il programma CEE per l'alta velocità prevede tre segmenti che non sono invece presenti nei vari piani che abbiamo discusso: le trasversali Orte-Falconara, Foggia-Caserta ed il corridoio Adriatico. Già oggi siamo in arretrato di dieci anni rispetto all'ipotesi comunitaria o il piano di 92 mila miliardi ha recuperato anche queste direttrici di intervento?

PRESIDENTE. Le posso assicurare che sono previste.

MAURO DUTTO. Non avendo potuto ascoltare per intero l'esposizione del ministro, mi riallaccio all'ultima parte, nonché ai documenti che ci sono stati consegnati. In merito al piano triennale e a quello decennale, della cui presentazione la ringrazio, signor ministro, credo che avremo bisogno di ulteriori confronti per la necessità di un loro studio approfondito. Ritengo che tutte le ipotesi di opere e di programmi contenuti nel piano triennale debbano avere uno slittamento finanziario nel piano decennale perché ho l'impressione che, una volta avviati i lavori, occorrerà fare, in termini di pianificazione degli investimenti, una revisione in corso d'opera.

Nell'elaborazione del piano decennale e nei confronti avuti in Commissione, il ministro ha valutato una serie di possibilità di interventi di privati nel settore ferroviario connessi sia alla realizzazione di opere, sia alla massa degli investimenti che erano stati quantificati. Vorrei qualche chiarimento in merito a tale questione.

Inoltre, vorrei sapere se il ministro intenda far scattare i poteri sostitutivi del ministero — si tratta di una questione sulla quale sono stato tentato di presentare un'interrogazione e di cui ho parlato anche in sede di conferenza nazionale dei trasporti — di fronte ai ritardi delle regioni in merito all'elaborazione dei piani regionali di trasporto che sono essenziali per la riqualificazione in prospettiva di tutte le reti regionali e per l'« alleggerimento » dei cosiddetti rami secchi che richiedono, però, un ruolo attivo da parte delle regioni che finora è mancato. Mentre da una parte possiamo criticare le regioni, dall'altra dobbiamo anche tener conto del fatto che nella legge finanziaria 1989 erano previsti i poteri sostitutivi del ministero entro sei mesi, in caso di inadempienza delle regioni stesse.

Per quanto concerne il problema della struttura dell'Ente ferroviario, ricordo l'enorme polemica che vi è stata sul contratto. Approvo le precettazioni decise dal ministro, anche se condivido le sue osservazioni rispetto al nocciolo strutturale che non è stato risolto con questa misura, per cui sarebbe opportuno trovare una soluzione dei problemi sul tappeto attraverso il dialogo.

Credo, tuttavia, che accanto all'ipotesi del prepensionamento che si trova oggi nella fase finale dell'approvazione parlamentare, ve ne fossero altre formulate dal commissario straordinario che sono state oggetto di polemica, anche nella nostra Commissione. In sostanza, i 10 mila prepensionamenti non sarebbero in grado di risolvere il problema strutturale delle ferrovie. Ci siamo fermati o si procede? Il commissario ha affrontato una polemica, sia all'interno sia sui giornali, circa un'ipotesi di 26 mila unità. Non posso pensare che il problema della ristrutturazione delle ferrovie dello Stato si risolva solo con il piano triennale e con quello decennale: occorre anche un momento di confronto, all'interno dell'azienda ferroviaria, su un modello di riorganizzazione aziendale. Ritengo che questo sia un tema su cui dobbiamo assumerci le nostre responsabilità, con coraggio.

L'altro aspetto di cui voglio parlare è quello connesso con l'industria produttrice che lavora con l'Ente ferroviario. Sono d'accordo sul fatto — e il collega Ridi mi pare che in qualche modo abbia messo in connessione i due elementi — che a suo tempo, quando elaborammo il tema dell'alta velocità — prima sospeso, poi bloccato, poi ripreso — pensavamo, nel volano generale dell'economia italiana, di attivare un'industria moderna che assorbisse manodopera, smantellando un'industria vecchia che ci pesava addosso, in termini assistenziali e clientelari, e di affrontare anche il problema dello stato di crisi. Siamo ancora a questo stadio, oppure il problema del ridimensionamento dell'alta velocità non ha permesso di sostituire, con un volume di investimenti nel nuovo segmento ferroviario, il vecchio ed obsoleto, che bisognava eliminare? Che rapporti ha lei, signor ministro, con il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per la dichiarazione dello stato di crisi di un'industria vecchia?

Con riguardo alla CIT, rilevo alcuni problemi. La CIT è stata ricapitalizzata soprattutto con una partita contabile, nel senso che l'Ente ferroviario aveva un credito di biglietti non pagati da parte della CIT, e gli sono stati versati dei soldi che costituivano praticamente il debito della CIT. Sono d'accordo con lei sul fatto che vi sia un campo improprio in cui la CIT si è esercitata nel passato, e che dev'essere eliminato, perché non ha reso. La compagnia era considerata quasi un *pied à terre* per ferrovieri e uomini di partito, con quei consigli di amministrazione piazzati in Australia e in tutte le parti del mondo, che servivano esclusivamente ad offrire un incarico a ferrovieri o a membri di partito che avevano perso il collegio o avevano problemi personali di turismo. Comprendo tale situazione, ma un'azienda del genere deve avere una sua essenzialità. Mi risulta che in Germania esista un'azienda di totale proprietà dell'ente ferroviario tedesco, che svolge utilmente questo tipo di attività.

Se non erro, venne introdotto dal ministro Signorile, con lo 0,018 per cento, il concetto di privatizzazione all'interno dell'azienda, giusto o sbagliato che fosse, perché quel certo gruppo aveva nome e cognome: si poteva pensare la cosa in termini più aperti, di concorrenza di mercato; però quello 0,018 per cento era connesso ad un diritto di prelazione che faceva pensare a partecipazioni private successive. Esisterà ancora questo diritto di prelazione, quando la magistratura deciderà cosa fare in proposito?

Si è parlato dell'ipotesi di inserire l'Alitalia; ora, questa ha già un'azienda che opera nel settore dei *tour operator* con perdite vistose (credo si tratti di circa 10 miliardi l'anno). La SEMI opera nel settore turistico con perdite intorno ai 40 miliardi l'anno; la INSUD costituisce un'azienda di creazione di infrastrutture a perdere, da parte dello Stato: si tratta cioè di finanziamenti per creare infrastrutture senza un elemento diretto di profitto.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. No, è l'unica che fa gestione turistica diretta, con la Valtur.

MAURO DUTTO. In questo senso sì, ma ci sono degli interventi in conto capitale ed aiuti finanziari che rendono quelle infrastrutture di fatto assistite: questo però è corretto, nell'ambito delle politiche di sviluppo del Mezzogiorno, e quindi con riguardo alle infrastrutture ivi esistenti. Sotto tale profilo, credo che questa privatizzazione costituisca un problema da capire fino in fondo. Ricordo che esiste un piano di ristrutturazione della CIT, con l'eliminazione di tutte le filiali extra-europee, con la riduzione del personale e con la focalizzazione sui settori in cui la compagnia è effettivamente in vantaggio, perché ha un nome ed una consistente possibilità di mercato. Probabilmente, occorre cancellare la funzione di *tour operator* che è andata perdendosi, e, a mio avviso, signor ministro, occorrerebbe concordare tale intervento con il Ministero del turismo e dello spettacolo, anche perché in

quel settore bisognerebbe eliminare l'ENIT. Quest'ultimo, che è un ente di Stato, costituisce infatti un vero bubbone: al riguardo vi è un disegno di legge di riforma. Il 95 per cento del finanziamento all'ENIT viene assorbito dal mantenimento delle strutture, mentre il restante 5 per cento si utilizza per il finanziamento della valorizzazione del prodotto italiano all'estero: questo rappresenta un nulla, quindi converrebbe distribuirlo alle aziende straniere per fare pubblicità all'Italia. Perciò il problema della CIT, in questo senso, andrebbe visto anche alla luce dello smantellamento dell'ENIT, che io ritengo utile.

Per quanto riguarda ciò che è stato detto a proposito dell'INT sono d'accordo. Desidero però solo osservare che in passato spesso le ferrovie dello Stato, pur avendo un'azienda loro, che forniva un certo tipo di servizio, hanno utilizzato operatori privati, praticamente uccidendo l'INT. Così si comporta normalmente la RAI, che fa i servizi giornalistici e le trasmissioni insieme a *TV-Sorrisi e canzoni*, invece che con il *Radiocorriere TV*, che è un giornale suo: si tratta dello stesso tipo di situazione; perciò oggi il *Radiocorriere TV* è in crisi mentre *TV-Sorrisi e canzoni* rappresenta una potenza, nel mondo della programmazione dello spettacolo, connessa alle emittenti televisive. Ripeto, cioè, che l'INT è stato ucciso per volontà delle ferrovie dello Stato: se non sta più in piedi, eliminiamolo, ma dobbiamo anche sapere a chi appartengono le responsabilità.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Rispondo alle due domande « fulminanti » dell'onorevole Angelini, concernenti i soldi e la riforma.

I soldi del programma triennale ammontano a 21.150 miliardi. Chiarisco ora da dove provengono: 3 mila miliardi sono pienamente disponibili sulla legge finanziaria 1989; 3 mila miliardi sono perfettamente disponibili sulla legge finanziaria 1990; 3 mila miliardi sono stanziati sulla legge finanziaria 1991 ed altri 3 mila miliardi sulla legge finanziaria 1992; 250

miliardi sono i residui del finanziamento della legge sui campionati mondiali di calcio, per opere relative ai campionati medesimi. Vi sono poi 8.900 miliardi nella legge di accompagnamento alla legge finanziaria, trasformati, con l'emendamento Carli, nella forma di approvvigionamento finanziario.

A questi 21.150 miliardi si devono aggiungere 4 mila miliardi normali di rinnovi. Degli 8.900 miliardi di cui parliamo, 1.950 sono nel 1990. Perciò, nel 1990 abbiamo 3 mila miliardi del 1989, 3 mila miliardi del 1990 più altri 2 mila miliardi circa (e arriviamo a 8 mila miliardi), cui si devono aggiungere una parte di quei 250 miliardi; si tratta, quindi, di più di 8 mila miliardi.

Per spiegare come si fa il calcolo con gli altri soldi, devo dire che ogni anno si tratta di aggiungere l'aliquota, legge finanziaria per legge finanziaria (quindi la prossima scadenza è per il 1993), in modo da rispettare la sequenza.

Per quanto riguarda la riforma, innanzitutto dobbiamo tenere presente che essa è in questo momento in discussione, dinanzi al Parlamento, e precisamente al Senato, dove è stata svolta la relazione sulla proposta di legge del gruppo comunista, e sta per essere riaperta la discussione generale: ciò dico per un'informazione formale.

La situazione della maggioranza e del Governo è la seguente. Il ministro, dopo aver fatto tutti i « compiti delle vacanze », aver studiato quattro profili, aver preso in considerazione l'ipotesi di una società per azioni dell'Ente ferroviario, con riguardo alla legge n. 210 del 1985 (un mostro a due teste), ha redatto, in conclusione, una nota, rassegnata circa un mese fa nelle mani del Presidente del Consiglio, che non è un altro « compito » — perché il ministro non ne fa più — ma rappresenta la sintesi degli elementi caratterizzanti un ente economico pubblico (con possibilità di generare gestioni societarie), sulla quale mi è parso di trovare il massimo consenso. È rimesso all'apprezzamento del Capo del Governo il momento di trasformarla in una delibera-

zione del Consiglio dei ministri. So che è deludente e che è poco, perché, a mia volta, il Governo sono io, però è così; non vi dico un'altra cosa, poiché ci troviamo in questa situazione.

Ho motivo di ritenere, di auspicare, di impetrare dal cielo che arrivi al più presto, perché effettivamente la situazione è di difficile tenuta, pur essendoci rapporti non drammatici in questo periodo. I giornali, recentemente, hanno trovato altri argomenti per vendere più copie e quindi hanno dato un po' di tregua sia a Schimberni sia a me, però la situazione è obiettivamente insostenibile.

Legata alla riforma, e quindi all'indirizzo, vi è la possibilità (cui ho motivo di ritenere che il Governo intenda ricorrere) di enucleare, anticipare, in coerenza con l'indirizzo che prenderà, le norme relative alla formazione degli organi, in modo da anticipare il termine dell'amministrazione straordinaria. Ripeto che ho parlato di « amministrazione straordinaria » e non dell'amministratore; ricordo ancora una volta che, contrariamente a quello che si dice, non è vero che esista un termine di tre mesi. Tale termine riguarda il Governo, anche se evidentemente si tratta di un termine ordinatorio, poiché, altrimenti, sarebbe avvenuto un cataclisma. Il Governo ha ritenuto di superare questo termine perché ha abbinato quello dell'amministrazione straordinaria alla riforma.

Sul piano del rotabile confermo le interpretazioni quantitative qui date. Si tratta — sono calcoli che abbiamo compiuto noi e che sono uguali a quelli dei sindacati — di un esubero, *rebus sic stantibus* — potrebbero esserci infatti modifiche del mercato sul piano della concorrenza internazionale —, di circa 7 mila unità.

Desidero ricordare che le ore effettivamente lavorate furono 4.875.000 nel 1977; esse andarono decrescendo finché, nel 1989, furono solo un milione e mezzo e per quest'anno si manterrà questa cifra.

Questi sono i dati. A chi tocca intervenire ed in che modo? Tocca evidentemente ai ministri dell'industria, del lavoro, delle partecipazioni statali — capofila quello dell'industria — avviare la ri-

strutturazione per decisione del Consiglio dei ministri. Come è stato giustamente notato, si porrà un grave problema di risorse, che nel frattempo, però, vengono ugualmente spese per la cassa integrazione guadagni. Cosa può fare in particolare il ministero dei trasporti che rappresenta, al momento, il grande committente nazionale, pur non essendo l'unico, visto che, quando si realizzeranno le metropolitane, ognuno comprerà i treni dove vorrà?

Il Ministero dei trasporti può fare tre cose: la prima consiste nel fornire, se richiesti, un piano. Inoltre, vorrei osservare che, di per sé, il piano delle ferrovie ha già cambiato la situazione, perché in mancanza di esso il livello degli investimenti in materiale rotabile si sarebbe avvicinato a 300-350 miliardi l'anno, mentre con il piano siamo saliti a mille miliardi. Il ministero può predisporre un piano straordinario di accompagnamento per utilizzare meglio le risorse che vengono spese e che diventerebbe un capitolo del piano della ristrutturazione. Siamo, altresì, in grado di fornire presto una domanda qualificata tecnologicamente, per informare su quale sia il prodotto che, come clienti, intendiamo avere per il futuro. Devo ancora, per onestà, precisare che non va dimenticato che per il piano straordinario non vi sono le risorse nei documenti esaminati questa sera, per cui questa dovrebbe essere la prima decisione da assumere.

Riconfermo quanto ho già osservato sul Sud e sul Nord come distribuzione territoriale dell'intervento di ristrutturazione che, a mio avviso, rivestirebbe il significato di una grande manovra per la politica del Sud.

All'onorevole Piredda vorrei ricordare che già prima, occupandomi dell'INT, avevo implicitamente osservato che dobbiamo promuovere in concreto la politica del sabotaggio marittimo. È un'iniziativa che stiamo promuovendo il ministro Vizzini ed io; in proposito faremo presto una *convention*. Ciò significa che la politica dei traghetti, nel senso del sabotaggio, è in espansione.

Ho fornito nella mia esposizione iniziale cifre relative alle opere che si realizzano materialmente al Sud ed ho indicato la percentuale del 41 per cento. Confermo che la mia interpretazione è tale per cui, come si individuano le opere del Sud, si possono individuare anche quelle del Nord. Ve ne sono, però, che non appartengono né al Sud né al Nord, in quanto sotto il valico passeranno le merci provenienti sia dal meridione sia dal settentrione. Anzi, debbo dire che una regione del Nord può forse « bypassare » il valico con un po' di camion in più da qualche parte (per esempio in Francia), ma la concorrenza dei prodotti del Sud sarà garantita solo dai valichi.

L'onorevole Sanguineti, sempre in riferimento al piano delle ferrovie, ha sollevato il problema della sua gestione, oltre che un altro problema di grande importanza, quello delle procedure. Nella legge di accompagnamento abbiamo mutuato le procedure dei mondiali di calcio rivedute e corrette, vuoi per le opere aeroportuali, vuoi per quelle ferroviarie. Se ciò non accadrà, pazienza! Ma è nelle nostre mani far sì che accada e non costa una lira.

Riguardo alla questione delle strutture delle ferrovie, onorevole Menziatti, debbo precisare che un conto è la ristrutturazione dell'azienda delle ferrovie, un conto sono le società regionali. Siamo orientati a dar vita alle società regionali per coordinare il trasporto strada-rotaia d'intesa con le regioni; non abbiamo abbandonato questo obiettivo, eventualmente anche per consegnare loro alcune tratte ferroviarie che non hanno importanza nazionale. Resta ovviamente integro il disegno nazionale. Quindi, non abbiamo cambiato obiettivo.

PIETRO PALO MENZIATTI. Hanno cambiato solo l'articolo, è una cosa diversa.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Abbiamo sospeso i colloqui per il venimento degli interlocutori per motivi elettorali, ma abbiamo già riunito due volte sindacati, concessionari, regioni. Abbiamo

anche concluso la discussione dei termini generali; ora dobbiamo avviare quella relativa a regione per regione, ma incontriamo opposizioni provenienti anche dal mondo sindacale, che credo saranno superate strada facendo.

L'onorevole Menzietti mi ha anche posto il problema dell'alta velocità sulle linee trasversali. Effettivamente il piano delle ferrovie europee, in cui tale questione era compresa, contemplava anche queste tratte ad alta velocità, ma per noi quest'espressione significa 160 chilometri orari, mentre in Europa essa sale a 300 chilometri orari. Oggi lo *standard* europeo va da 250 a 300 chilometri.

L'onorevole Dutto ha posto il problema della presenza in concreto dei privati nel mondo ferroviario, problema toccato anche dall'onorevole Baghino. A prescindere dalla riforma, che potrebbe modificare quanto io sto dicendo, ritengo che avremo un ruolo crescente dei privati nelle ferrovie, del resto implicitamente postulato dal piano, perché, con queste scadenze e quantità, le ferrovie da sole non ce la faranno mai. Già sono state effettuate, in passato, operazioni di partecipazione privata nelle costruzioni. Credo che andremo ad una presenza di privati nelle grandi progettazioni; del resto, abbiamo cominciato con il valico del Brennero. Le grandi progettazioni possono accelerare molto. Adottare forme nuove nella collocazione delle opere non vuole dire privatizzare la gestione di tratte di ferrovia. Questo va detto a prescindere dalla riforma.

Va effettuata molta privatizzazione nelle gestioni collaterali, il che non significa portare i privati a gestire le stazioni (come qualcuno ha capito), ma vuole dire svolgere nelle stazioni ferroviarie molte attività economiche e commerciali che prima non c'erano o che erano appena abbozzate, creando delle sinergie con la partecipazione dei privati.

Devo ricordare che i privati sono presenti nel settore del combinato (sono maggioritari nella CEMAT e finiranno quasi certamente per esserlo nella INT).

La gestione da parte di privati di tratte della rete ferroviaria primaria è, in questo momento, totalmente esclusa; è discutibile solo nell'ambito della riforma; è un tema da riforma. Non posso dirvi di più, in questo momento.

Abbiamo adoperato il metodo morbido con le regioni per quanto riguarda le funzioni sostitutive per i piani. Adesso ne abbiamo bisogno. Cercheremo di accelerare. Per la verità, le regioni hanno fatto molto lavoro. Credo, pertanto, che nei prossimi mesi, ad eccezione della Sicilia e della Calabria (per la quale ultima stiamo provvedendo noi), tutte le regioni arriveranno a conclusione.

La risposta alla domanda se si va verso l'aliquota dei 26 mila o verso quella dei 29 mila è implicita nel contratto che è stato stipulato, in cui sono espressi due indici positivi per il raggiungimento dell'obiettivo: il primo è quello dei recuperi di efficienza e di produttività, che sono misurati esplicitamente; il secondo è quello dei congegni per una rapida ridefinizione degli impianti e dei compartimenti. Da ciò viene fuori la misura dell'esubero.

Nelle conversazioni che hanno accompagnato la trattativa — e che, ovviamente, sono giunte anche a mia conoscenza — non si è mai immaginato di andare al di sotto dell'aliquota di 26 mila. Dunque, il primo scaglione di prepensionamento dovrà essere eseguito.

Abbiamo avuto qualche discussione, al Senato, sull'interpretazione dei 600 miliardi di lire, che potrebbero precludere, successivamente, operazioni analoghe. Ma credo che supereremo tale problema.

Quanto alla CIT, abbiamo chiarito che abbiamo consentito la ricapitalizzazione dopo avere previsto un nuovo assetto. La discussione è avvenuta sul termine « privatizzazione ». Cerco di esprimermi meglio.

Questa funzione non è necessariamente da trattenersi nella mano pubblica e tanto meno in quella ferroviaria. Ho affrontato il problema senza alcuno scrupolo a dire, alla fine del mio discorso, che la CIT non passa più per i campi del

ministro dei trasporti. Non me ne importa assolutamente niente; anzi, preferisco avere il piccolo merito di avere liquidato quelle passività e quelle perdite ripetute piuttosto che mantenere l'assurdo « fiore all'occhiello » di un'azienda che continua a perdere ogni anno 40 o 50 miliardi. Non ho alcun orgoglio di ministero tranne quello di liberarmi concretamente di tali perdite. L'Ente ferrovie dello Stato, dal canto suo, non ha posto ad alcuno condizioni maggioritarie. La sottoscrizione attuale della totalità dell'aumento è dovuta alla contestazione del diritto di prelazione. Tale diritto c'era e non c'è, nel senso che è stato omologato, in tribunale, un nuovo statuto che non comprende più il diritto stesso. C'è una contestazione della delibera che ha soppresso quel diritto. C'è già uno statuto omologato, che non prevede diritto di prelazione.

Sempre in tema di privatizzazione, desidero dire qualcosa a proposito dei soggetti che realizzano una razionalizzazione anche delle loro piccole iniziative, tutte in perdita. Andiamo verso un unico *tour operator*, più concentrato (coloro i quali hanno due o tre sportelli, li mettono insieme e chiudono quelle gestioni), ma è destinato ad essere il più grande *tour operator* italiano per l'*incoming*.

La vicenda della privatizzazione sta nella direttiva che ho dato, per tradizione, oralmente (e che sono pronto a mettere per iscritto), in base alla quale i destinatari devono far entrare i privati nell'azionariato; quali e quanti — contrariamente a quanto qualcuno talora ha ritenuto che il ministro dovesse fare — non spetta a me dire. Devono essere gli azionisti nuovi a trovare i compagni di viaggio. Non indicherò mai nessuno. È questo il motivo per cui non ho consentito di favorire la ricapitalizzazione neanche agli attuali privati, perché non credo che un ministro possa trasformare un so-

cio che attualmente ha poco più dell'uno per cento in un socio maggioritario indicandone il nome. Al ministro tocca il compito di dire che devono entrare i privati come garanzia dell'efficienza. Ci sono problemi, anche delicati, di dosaggi. La stessa Alitalia può entrare, ma non può mettersi in concorrenza con gli agenti normali che le procurano il lavoro. La federazione degli agenti ha chiesto di essere presente. Tutte queste cose se le vedranno i soci. Il ministro si è fermato a due tappe: quella di cambiare l'azionariato e quella di dare la direttiva di includere i privati, che però si rifiuta di indicare.

Ritengo di avere risposto a buona parte delle domande rivoltemi. Chiedo scusa se non ho risposto a tutte.

PRESIDENTE. Poiché sono state rivolte interrogazioni specifiche, chiedo al ministro Bernini se abbia predisposto un testo per le risposte.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Lo abbiamo predisposto, signor presidente.

PRESIDENTE. La prego di depositarlo, in modo che la Commissione possa prenderne atto.

Ringrazio il ministro Bernini e dichiaro conclusa quest'audizione.

La seduta termina alle 20,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 24 maggio 1990.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO