

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## IV

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 GENNAIO 1991

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

**AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI, PROFESSOR CARLO BERNINI, SUL  
PROSPETTATO ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DEI TRASPORTI E  
L'ENTE FERROVIE DELLO STATO**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA**

**INDICE DEGLI INTERVENTI**

	PAG.
<b>Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sul pro- spettato accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato:</b>	
Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	3, 8, 11
Angelini Giordano (PCI) .....	9
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN) .....	11
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i> .....	3, 5, 8, 11
Cursi Cesare (DC) .....	10
Dutto Mauro (PRI) .....	5, 10
Lamorte Pasquale (DC) .....	8
Lucchesi Pino (DC) .....	8
Ridi Silvano (PCI) .....	8

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 16,30.**

**Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sul prospettato accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato.**

**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 prospettato accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato.

Ricordo che il ministro ha chiesto questa audizione per poter fornire i dati sull'accordo di programma che il Governo intende stipulare con l'Ente ferrovie dello Stato. Si tratta di una richiesta più volte ribadita anche in questa sede: ringraziamo, pertanto, il ministro e, dal momento che i tempi sono ristretti per ragioni interne ed esterne, gli diamo senz'altro la parola.

**CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti.** Ringrazio la Commissione per la cortesia di aver accettato di parlare oggi stesso di questo argomento, nonostante la particolare situazione che il paese sta vivendo.

Quest'audizione è da me ritenuta non solo utile e necessaria, ma doverosa, al fine di continuare nella linea di collaborazione anche irriuale che ci ha accompagnati fino ad oggi nella vicenda ferroviaria. Mi rincresce di non essere arrivato prima, ma ho dovuto partecipare ad una riunione urgente del Consiglio dei ministri; successivamente ve ne sarà una del Comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza.

Mi premeva svolgere davanti alla Commissione qualche considerazione ed un ragionamento per fare il punto sulla vicenda ferroviaria dopo l'adozione del piano degli investimenti, dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri e poi del Senato della riforma, dopo l'accordo sindacale. Quest'ultimo è un accordo che, come sono solito rilevare, è di contratto e di ristrutturazione, sicché oggi abbiamo 22 mila ferrovieri in meno rispetto a nove mesi fa e le organizzazioni sindacali hanno manifestato la propria disponibilità nei confronti di un'ulteriore redistribuzione, oltre che di un maggior ridimensionamento, dopo la nomina del nuovo amministratore straordinario. L'amministratore straordinario ed io siamo arrivati al convincimento che, nei limiti del possibile, fosse necessario procedere immediatamente ad alcune anticipazioni sostanziali della legge di riforma, ancorché compatibili con l'ordinamento vigente.

Tali anticipazioni hanno riguardato fondamentalmente due linee di argomenti: la prima concerne la ristrutturazione del vertice dell'ente e quindi, a cascata, dell'ente medesimo. L'amministratore straordinario ha adottato (ed io ho approvato) un provvedimento di ristrutturazione già vigente che assimila l'organizzazione del vertice delle ferrovie dello Stato più allo schema d'impresa che a quello di un ente pubblico statale.

Di fronte alla necessità di agire per non perdere altri mesi in varie direzioni, abbiamo ritenuto congruo ricorrere all'adozione in via anticipata di un contratto di programma sperimentale e biennale, contratto non previsto ma neppure escluso dalla legislazione vigente. Tale convincimento è stato, per la verità, da

me esposto all'amministratore ed ha sostanzialmente due funzioni: quella di sperimentare questo nuovo tipo di rapporto e di avviare quindi progressivamente l'ente ad un assetto definitivo e riformato e quella di dare una cornice organica al complesso dei rapporti tra lo Stato, il Governo ed il ministro da una parte e l'ente dall'altra.

Per tale motivo abbiamo iniziato ad elaborare uno schema. In proposito, desidero osservare che quello che in questi giorni è in circolazione non è lo schema definitivo e debbo anche aggiungere con estrema chiarezza che non sono venuto in questa sede ad illustrare i contenuti del documento programmatico, bensì la filosofia dello stesso ed alcuni passaggi che debbono accompagnarlo. Vorrei anche far presente che, dopo l'audizione in questa sede, avendo già proceduto in maniera analoga al Senato, sarebbe mio intendimento firmare il contratto al più presto.

Sostanzialmente debbo osservare che la filosofia è quella di avviare il più possibile l'ente ad assumere la caratteristica di un'impresa: il contratto si addice ad un'impresa in grado di rispondere agli impegni che assume. Molto più importante dei contenuti del contratto di programma biennale e sperimentale è la premessa che abbiamo insieme dovuto costruire: essa contiene, infatti, l'elencazione degli adempimenti, delle iniziative e delle mutazioni che si debbono realizzare, oltre al dettato della riforma se e quando sarà approvata, perché l'ente possa diventare un'impresa.

In sintesi, i rapporti finanziari sinora appoggiati al sistema dei trasferimenti dello Stato a vario titolo, come si conviene ad un ente economico, devono trasformarsi fundamentalmente in un duplice canale: da una parte, all'ente sarà assegnato un fondo di dotazione (tutti gli enti economici, infatti, dispongono di un fondo con il quale operano); dall'altra, i trasferimenti saranno collegati soltanto alle prestazioni non proprie della gestione, ma volute per obbligo di servizio nel contratto vero e proprio. Ciò significa

che si andrebbe ad una semplificazione dei rapporti: un fondo di dotazione ed i trasferimenti, come da contratto.

Per quanto riguarda il fondo di dotazione, è spontanea l'osservazione che l'ente, così come viene strutturandosi, ha già un patrimonio enorme, ma la smobilizzazione, la trasformazione in risorsa finanziaria di tale patrimonio costituiscono un percorso tutto da compiere. Ciò significa che, sul piano della politica dei rapporti finanziari tra lo Stato e l'ente, avremo una duplice marcia che si intersecherà e si compenserà tra la valorizzazione e la smobilizzazione del patrimonio e il conferimento di veri e propri fondi di dotazione finanziaria.

Un secondo aspetto rilevante, da affrontare per arrivare allo schema di impresa vero e proprio, è l'eliminazione del pregresso: un'impresa non può rispondere delle proprie obbligazioni verso il contraente perché, se così fosse, partirebbe da zero. Su tale aspetto abbiamo condotto una ricognizione, a proposito della quale saremo quanto mai precisi nell'ambito della documentazione che invieremo al Parlamento e che costituirà la nostra relazione, a cui abbiamo accumulato un qualche ritardo che, tuttavia, credo sia più che comprensibile alla luce delle cose che vado esponendo. La nostra ricognizione è stata condotta a vario titolo e soprattutto per ciò che si riferisce allo sfasamento tra programmi di investimento e la loro ritardata esecuzione in alcuni aspetti dello stesso trattamento pensionistico.

Abbiamo motivo di ritenere che il pregresso, accumulato dalle gestioni ferroviarie via via succedutesi nel tempo, non sia inferiore a 7 mila miliardi nel momento in cui parliamo; niente di anomalo: da sempre ciò avviene nella storia delle ferrovie, nel senso che si accumulano progressi che vengono poi trasferiti sui nuovi provvedimenti. Tuttavia, se vogliamo interrompere questa spirale e trattare veramente con una ferrovia-impresa, dobbiamo sapere che questo non può essere un onere che grava sulla gestione o, quanto meno, non può essere imputato

alla valutazione economica dei risultati della gestione.

La terza azione da compiere consiste nel completamento della ristrutturazione degli organici e del personale. Dicevo in premessa che, utilizzando un provvedimento — per la verità, non solo quello — approvato proprio in questa Commissione e riguardante i prepensionamenti, oltre 20 mila ferrovieri hanno lasciato l'ente. Ricorderete le discussioni che abbiamo svolto in ordine all'efficacia che tale misura avrebbe avuto e collocavamo il risultato nella misura di 9, 10 mila esodi. Se ne sono avuti il doppio perché contemporaneamente, in buona sostanza, si è fermato il *turn over* e si è avuto qualche esodo volontario.

MAURO DUTTO. Qual è la cifra esatta ?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. I dati di cui dispongo mi sono stati forniti da Necci; questi ritiene che nel momento in cui ha assunto la direzione dell'ente vi fossero 208 mila dipendenti e che oggi ve ne siano 185 mila, il che significa che l'esodo avrebbe riguardato 23 mila unità. Diciamo subito che la prima frazione della corsa è stata più facile, perché si è trattato di prendere atto della presenza, nei libri paga dell'ente (per così dire), di personale che in realtà non era in alcun modo addetto alla gestione. Molto più difficile adesso è progredire nella ristrutturazione. Quest'ultima è sempre più collegata all'effettuazione di investimenti tecnologici, all'eliminazione dei passaggi a livello, all'introduzione dell'informatica, alla riorganizzazione di alcuni servizi.

Penso di non comportarmi in maniera irriverente se cito un esempio che è stato fatto recentemente dall'amministratore, il quale ha accertato che per controllare il risultato del lavoro delle cooperative addette alla pulizia dei treni erano disponibili, dotate di un guanto bianco, circa 4 mila persone. Il dato è tutto da verificare, però, anche se il numero delle persone fosse di poco inferiore, si tratterebbe

di un'impostazione diversa, se pensiamo che lo stesso personale avrebbe potuto essere impiegato addirittura per la pulizia dei treni.

Esistono ancora, pertanto, delle sacche di revisione immediata. Altre, invece, comporteranno certamente un andamento misto tra alleggerimenti del personale e nuove assunzioni per funzioni specializzate e specifiche e per rimpiazzi indispensabili.

Vengo ora alla quarta considerazione. Per quanto riguarda il sistema di impostazione del rapporto pensionistico previdenziale dei ferrovieri (ribadisco ancora una volta un concetto assolutamente ovvio, per evitare equivoci interpretativi), fermi restando, ovviamente, tutti i diritti acquisiti, i sistemi e via dicendo, lo stesso risultato, da un punto di vista previdenziale, si ottiene in modo molto diverso dall'INPS rispetto al sistema applicato alle ferrovie dello Stato, che risulta molto più oneroso. Un'impresa che deve camminare alla pari non può continuare a rispondere all'infinito di questa diversità, di questa anomalia. Lo ripeto, ciò senza nulla mutare nei contenuti, nei diritti e nei risultati pratici del trattamento previdenziale.

In quinto luogo, vi è una serie di norme procedurali ed amministrative che evidentemente devono essere progressivamente riviste, se vogliamo che le ferrovie corrispondano a quel profilo efficiente che abbiamo cercato di costruire e di prefigurare nella riforma.

Questi sono i contenuti delle premesse nelle quali vengono riconosciute le tappe successive per raggiungere l'obiettivo della trasformazione dell'ente economico e che rappresentano un impegno politico per il ministro e per il Governo. È per questo che, prima di intervenire nelle aule parlamentari, ho preso parte al Consiglio di gabinetto ed ho illustrato tutto ciò. Non vi è l'obbligo di procedere a queste trasformazioni dalla mattina alla sera, ma si sa che il risultato potrà essere compiutamente perseguito solo se tali azioni troveranno un loro svolgimento ed un positivo epilogo.

Poste queste premesse (altre, minori, le risparmio alla Commissione) che costituiscono la manovra di accompagnamento, la quale evidentemente troverà una sua sanzione fondamentale allorché sarà approvata la riforma (ma che, come ci avvertono fin d'ora, non sarà comunque sufficiente per ottenere questo risultato), abbiamo affrontato il problema del contratto di programma vero e proprio. Esso, in qualche modo, è ricalcato dal modello francese e comprende le prestazioni e le controprestazioni che legano i due soggetti contraenti. Da una parte, cioè dalla parte politica del Governo e del ministro, vi sono le indicazioni programmatiche nelle forme idonee e le somministrazioni finanziarie, nonché l'azione di controllo che, come voi sapete, in questo schema, quando sarà approvata la legge, rappresenta un controllo che si esercita in modo molto diverso da quello precedente, trattandosi di un giudizio *a posteriori* di conformità agli indirizzi, agli obiettivi indicati dal Governo, rispetto all'azione che in concreto sarà rivolta al loro perseguimento. Dall'altra parte, le prestazioni dell'ente sono ovviamente i servizi da rendere e gli investimenti da realizzare.

Circa i servizi da rendere, essi sono quelli attualmente esistenti, quelli che, non sottraendosi agli obblighi, ma interpretandoli, applicandoli ed integrandoli, la gestione riterrà di fare. Evidentemente non potrà sopprimere servizi, perché quello è il contenuto della prestazione cui l'ente viene tenuto *in primis*. Questa prestazione di servizi è elencata nel contratto con riferimento al programma vigente ed è accompagnata da indicatori qualitativi e quantitativi per valutare il risultato e la prestazione anche *in itinere*: puntualità, efficienza, tutti indicatori in buona parte già sperimentati nel modello francese.

Dall'altra parte, vi sono gli investimenti che l'ente è tenuto a fare. In proposito è opportuno che io spenda qualche parola in più su quali debbano essere gli investimenti, poiché ritengo che un eccesso di zelo dell'amministrazione ferro-

viaria abbia seminato equivoci grossi, ma facili da fugare. Gli investimenti da effettuare sono quelli approvati in quest'aula, resi formalmente vigenti dal decreto del ministro Carli e mio in applicazione delle intese qui maturate. Non vi sono equivoci.

In verità, circola un documento di estremo interesse, conosciuto solo da me, dall'amministratore straordinario e da tutti gli altri italiani perché è stato pubblicato sui giornali (quindi evidentemente è molto riservato). Tale documento contiene una classificazione di queste opere, al fine di individuare l'effetto economico che la realizzazione di questi investimenti produrrà sulla gestione e sul conto economico. Si tratta pertanto, a mio avviso, di un'analisi interessantissima e doverosa, nonché immancabile nello schema di istituzione aziendale interna che stiamo cercando di avviare.

È stato osservato a questo proposito che gli investimenti che abbiamo deciso e che il Governo ha reso formalmente obbligatori producono effetti diversi sulla gestione. Vi è una gamma di investimenti, anche cospicui, che comporta un vantaggio economico. *Ceteris paribus*, l'introduzione di tali investimenti migliora i conti e la realtà economica della gestione delle ferrovie; in altre parole, vi è un ritorno economico degli stessi.

Esistono altri investimenti che sono neutri rispetto alla gestione, non migliorano il conto di per sé, ma migliorano l'efficienza dei servizi; si tratta, pertanto, di investimenti che la gestione avrebbe comunque interesse ad effettuare.

Una terza gamma è quella dei cosiddetti investimenti sociali (quelli che hanno suscitato molto allarme) che, una volta effettuati, non produrranno alcun miglioramento nella gestione stabilmente, perché hanno una natura, una decisione, una volontà sociale alla base e non hanno, invece, un obiettivo economico.

Tale analisi ha indotto qualcuno a sospettare che questi ultimi non si dovessero proprio effettuare. Spero di aver chiarito che non è questo l'argomento, ma si tratta di un'analisi interna, con il

criterio del rendimento economico, la quale presenta poi un codicillo importante, giacché è stato possibile osservare che per i primi investimenti, quelli destinati ad avere un rendimento economico, cioè ad esprimere e a creare nuova ricchezza, è possibile procedere nella realizzazione dei medesimi mediante investimenti anche privati, che possono essere remunerati con la ricchezza che si va a produrre. Si riproduce, cioè, la fattispecie che abbiamo riscontrato in molte altre opere pubbliche, per cui questo differenziale positivo economico, che si ripercuote dall'adempimento degli investimenti sulla gestione, consente la remunerazione dei capitali necessari per gli investimenti stessi.

Questa circostanza, unita ad altre che poi ricorderò, ha indotto a ritenere che sia possibile rivolgersi al capitale privato per queste realizzazioni, evidentemente congiuntamente al capitale pubblico. Sarebbe un fatto che si verifica di nuovo, dopo quasi cento anni, nella storia delle nostre ferrovie e che consentirebbe di investire somme che abbiamo individuato come necessarie e che per il triennio, come sapete, sono coperte, meno un volume minore rispetto a quello stimato, giacché facciamo operazioni in partecipazione.

Le ricchezze e le risorse che devono essere integralmente destinate a questo scopo e che, se quest'ipotesi avrà successo, possono essere risparmiate e liberate, potranno accelerare gli investimenti delle altre fasce, non in sostituzione, ma ad integrazione delle risorse che comunque avevamo previsto.

Non avevamo fatto alcuna distinzione sugli effetti economici; quindi quest'analisi, di per sé neutra, evidenzia che, se un effetto ci sarà sugli investimenti programmati, esso sarà benefico, in quanto libererà risorse in precedenza destinate ad opere che possono essere finanziate in modo diverso. Mi riferisco alle opere dell'alta velocità e dei valichi, le quali modificano il sistema e consentono di acquisire nuove quote di mercato e di trasferire, in concreto, dalla strada alla rotaia

il traffico esistente o, quanto meno, gli incrementi di traffico.

La seconda condizione per un'operazione di questo tipo, che finanziariamente potrebbe essere attuata e si configurerebbe come quella del tunnel sotto la Manica, è la possibilità giuridica. La nuova legge, già approvata dal Senato, prevede che l'Ente ferrovie dello Stato attui operazioni di questo tipo.

La legge n. 210, attualmente in vigore, a mio avviso esclude — secondo altri comprende — questa possibilità. Può sembrare paradossale che tale legge consenta all'Ente di partecipare a società di varia natura e non a quelle connesse all'attività ferroviaria. Si tratta però solo di un'anomalia apparente, in quanto in realtà non è altro che una scelta del legislatore, il quale riteneva che le opere ferroviarie dovessero essere attuate direttamente dall'Ente. È questo che m'induce a pensare che un'interpretazione onesta della norma vigente non consenta la costituzione di società del tipo di cui parliamo.

Per altro la possibilità che ci si offre con questa formula sarebbe immediatamente utile per molti degli investimenti previsti dal nostro piano ed ancora fermi per motivi tecnici o finanziari. Se potessimo anticipare la facoltà che l'ente avrebbe se la riforma fosse approvata nel testo trasmesso dal Senato, potremmo svolgere un'azione di grandissimo respiro, anche perché ci troviamo di fronte ad un'occasione eccezionale, e sarebbe strano dover aspettare mesi per utilizzare gli investimenti.

È per questo che, com'è stato detto, ho chiesto al Consiglio di gabinetto, che ha acconsentito (come spero farà al più presto il Consiglio dei ministri), di approvare un decreto-legge che anticipa la facoltà che avrebbe la riforma se fosse varata.

Voglio cogliere l'occasione per dire che si è discusso molto su questo decreto, in particolare in ordine ad alcune sue conseguenze finanziarie. Si è addirittura parlato di una « guerra » fra me e il ministro Formica, notizia che entrambi abbiamo letto sui giornali.

In ordine alle agevolazioni richieste, voglio precisare che l'ipotesi che abbiamo preso in considerazione e che non è stata presentata al Consiglio di gabinetto e deliberata, riguardava agevolazioni non alle costituende società, ma all'Ente che nei conferimenti avrebbe oneri fiscali rilevanti, i quali rappresenterebbero un fatto positivo se alleviati, ed una partita di giro se non alleviati, perché l'ente non ha risorse « nascoste ». Questa è la seconda questione della quale si discuterà con il ministro Formica. Le altre sono state « fughe in avanti » interpretative della situazione.

Queste sono le informazioni che ho ritenuto di dover rendere alla Commissione nel momento in cui mi accingo ad anticipare, da questo punto di vista, la riforma che è ancora a metà strada. Mi auguro che nella riforma che verrà attuata sarà compreso il contratto di programma, al fine di riordinare i rapporti con l'ente e di anticipare un sistema di controlli che oggi è puntuale. Si tratta, comunque, di trasferire la qualità del rapporto sul livello contrattuale e quindi anche la qualità dell'accertamento.

Sono pronto a rispondere, anche in un altro momento, alle domande che mi verranno rivolte.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro Bernini per la sensibilità dimostrata nel riferire alla Commissione sui contenuti dell'accordo di programma e del rapporto con l'Ente ferrovie dello Stato, pur non essendo questo un suo obbligo strettamente giuridico.

Dobbiamo, però, renderci conto del fatto che ci troviamo in una giornata particolare: perciò, chiedo al ministro se sia disponibile ad approfondire l'argomento trattato dopo che i colleghi avranno potuto esaminare lo schema di contratto o altri documenti che egli ci vorrà fornire. Inoltre, la Commissione aveva già sottolineato l'opportunità di udire i rappresentanti dell'Alitalia e quindi di parlare con il ministro in merito alla politica generale dei trasporti ed in particolare al rinnovo della convenzione con la compagnia

di bandiera, ormai scaduta. Potremmo approfittare di un'unica occasione per affrontare entrambe le tematiche.

In ogni caso, la Commissione intende approfondire la questione delle società private, della quale si è parlato troppo e addirittura, a mio avviso, si è « sparato », perché sono state descritte, proiettate ed affermate, persino in pubblici dibattiti, cose che nulla hanno a che vedere con le strade di sinergia economica e di dinamismo industriale che stiamo percorrendo.

Per concludere, propongo di proseguire l'audizione martedì o mercoledì della settimana prossima. Chiedo ai colleghi di esprimersi in proposito.

**CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti.** Invierò alla Commissione una nota scritta sul contratto di programma, in quanto quest'ultimo non esiste.

**SILVANO RIDI.** Vorrei capire chi siano i soggetti interessati dal programma di contratto e se siano coinvolti anche altri dicasteri, trattandosi di un meccanismo che coinvolge più soggetti e li finalizza ad un determinato progetto. È importante che il ministro illustri gli obiettivi e gli adempimenti del piano, ma ciò non è sufficiente; vorremmo conoscere — ripeto — quali soggetti concorreranno alla sua attuazione: per esempio, per l'alta velocità sarà inevitabile un coinvolgimento degli enti locali, in quanto sarà indispensabile attraversare aree sottoposte a vincoli.

È necessario dare una risposta a questa domanda preliminare e approfondire il merito delle questioni, altrimenti non si capisce in cosa consista questo accordo di programma.

**PINO LUCCHESI.** Desidero fare un'affermazione che ha qualche valenza politica e riguarda il possibile futuro dei nostri lavori. In questa sede, come già in precedenza e come è già apparso sulla stampa, il ministro ha anticipato la volontà di introdurre con un decreto-legge alcuni aspetti disciplinati da un disegno

di legge concernente la riforma della legge n. 210, attualmente in discussione presso questa Commissione. Non abbiamo grosse obiezioni di principio rispetto a questa dichiarata volontà del ministro dei trasporti, vorrei però pregarlo di rendersi conto che siamo in una fase delicata: ci troviamo di fronte ad un provvedimento già formalmente approvato dal Senato. Per altro verso, si può immaginare che se i tempi saranno rapidi — come abbiamo detto prima che arrivasse il ministro — si potrebbero creare le condizioni per assorbire nel provvedimento al nostro esame i contenuti del decreto-legge annunciato e ricondurre l'intera manovra ad una logica unitaria.

Poiché in questa materia qualche volta le tentazioni vanno al di là delle dichiarazioni rese, vorrei pregare il ministro, nel caso decida di adottare lo strumento del decreto-legge, di limitarne scrupolosamente il contenuto all'aspetto di cui si è discusso e di non introdurre altre materie che renderebbero difficoltosa la discussione in Commissione.

GIORDANO ANGELINI. In primo luogo, vorrei capire se la riforma delle ferrovie si farà o no, poiché, dopo aver ascoltato le dichiarazioni del ministro dei trasporti, comincio a nutrire seri dubbi sulla volontà del Governo e della maggioranza di procedere in questo senso. Tra l'altro, è lo stesso ministro ad affermare: « Se faremo la riforma ... ».

PASQUALE LAMORTE. Si rimette a noi.

GIORDANO ANGELINI. Non è così, perché il Governo ha la facoltà, il diritto ed il potere di chiedere la corsia privilegiata per accelerare l'approvazione dei provvedimenti che lo interessano; fino ad ora non ha fatto ricorso a questo strumento, e non lo fa nemmeno ora, nel momento in cui ci chiede di anticipare l'esame di un provvedimento approvato dal Senato il 13 novembre.

Mi permetto di dubitare delle intenzioni del Governo anche in considerazione

di altri fatti. Vorremmo sottolineare (in questo il ministro non colga più polemica di quanta ve ne sia) che è scaduta da tre mesi la convenzione con l'Alitalia, che siamo di fronte ad una situazione del trasporto aereo piuttosto pesante, che da lungo tempo denunciavamo problemi gravissimi in materia di sicurezza del volo; in questa situazione si bloccano i provvedimenti relativi perché si annunciano riforme più generali, mentre stiamo ancora aspettando, in base al piano decennale delle ferrovie approvato un anno fa, la relazione annuale di attuazione del piano riguardante questioni delicate relative alle ferrovie locali, alle società ed allo stato degli investimenti del primo anno di attuazione del piano.

Siamo in una strana situazione: la relazione del commissario straordinario parla di un contratto di programma di tre anni; il ministro propone un'anticipazione di due anni; la legge parla di cinque anni. Tre mesi fa abbiamo approvato un provvedimento di accompagnamento alla legge finanziaria che conteneva un impegno a provvedere in materia di trasporto locale (gomma, metropolitane e ferrovie) che versa in situazione drammatica. Potrei ricordare il veto del Governo ad andare avanti con il progetto dell'autoriparazione, per quanto riguarda la motorizzazione (cito sempre interventi di sottosegretari).

È ovvio che il Governo ha la possibilità di adottare un decreto-legge, ma noi ravvisiamo l'urgenza di provvedere rapidamente alla riforma delle ferrovie per la quale, invece, i tempi si stanno trascinando: riteniamo che questa sia la grande questione su cui è necessario fare chiarezza.

La legge approvata dal Senato, come ricordava l'onorevole Lucchesi, contiene un articolo relativo al contratto di programma ed ai suoi contenuti; abbiamo espresso riserve su alcuni punti, mentre su altri vi è pieno consenso. Siamo fra i sostenitori di questo accordo che, una volta approvato, deve essere comunicato alle Commissioni. In questo caso, però, ci troviamo ad essere informati di una filo-

safia; prendo atto della cortesia del ministro per aver garantito la sua presenza in Commissione questo pomeriggio, ma la scelta di adottare un decreto-legge attiene naturalmente al potere del Governo. Per quanto ci riguarda, o veniamo chiamati ad esprimere un parere su un accordo di programma concreto oppure non mi pare opportuno discutere in astratto a fronte di una legge di riforma sulla quale dovremmo invece esprimerci concretamente con un voto.

Desidero quindi manifestare tutta la mia preoccupazione e preannunciare che chiederemo al presidente ed alla Commissione di fissare e contingentare, a termini di regolamento, i tempi della discussione sulla riforma delle ferrovie prima in Commissione e poi in Assemblea.

CESARE CURSI. Prima che il ministro Bernini venisse in questa sede, avevo espresso l'esigenza che la riforma della legge n. 210 fosse esaminata in sede legislativa. Il gruppo della democrazia cristiana avanza una richiesta formale in questo senso, proprio perché crediamo che il lavoro svolto dal Senato lo imponga. Infatti, in quella sede sono stati « bruciati » i tempi per arrivare ad una approvazione del provvedimento su contenuti che probabilmente saranno rivisti. In questo modo intendiamo sgombrare il terreno dal dubbio che qualcuno non abbia la volontà di realizzare la riforma.

Va tenuto presente, come elemento di preoccupazione, che il commissario straordinario delle ferrovie dello Stato, che dovrebbe durare in carica tre mesi, elabora programmi biennali o triennali; non vorremmo che qualcuno fosse tentato di immaginare che, mentre in questa sede si discute, fuori di qui si continua a gestire. Il commissario è un organo straordinario che con Schimberni, rimasto in carica ben diciotto mesi, è già andato oltre i suoi limiti; anche con Necci si sta superando il limite, poiché egli è in carica da sei-sette mesi. Ci auguriamo che la richiesta della sede legislativa possa rappresentare un modo serio per arrivare alla conclusione di questa partita e auspico che la prossima settimana ci sia data la pos-

sibilità di arrivare ad una conclusione definitiva.

Il secondo tema che desidero affrontare riguarda questioni ugualmente urgenti. Rispondendo all'onorevole Angelini, desidero osservare che quanto leggiamo sui giornali relativamente al problema della sicurezza del volo ripropone, in termini estremamente seri, l'argomento di cui dovremo discutere la prossima settimana. Dato che martedì prossimo si svolgerà un incontro con l'Alitalia per la ristrutturazione ed il rinnovo delle convenzioni, di cui esamineremo tempi, modalità e condizioni, invito il ministro Bernini a fornirci eventuali disegni di legge o proposte in tema di sicurezza del volo, in maniera tale che possa essere determinato un modo di procedere dei lavori della Commissione che consenta di giungere a « mettere i puntini sulle i » per quanto riguarda questa materia. Non si può, infatti, rilasciare determinate affermazioni e procedere poi in maniera contraddittoria.

Quindi, concludendo, chiediamo l'esame in sede legislativa della riforma della legge n. 210 e ulteriori elementi conoscitivi in tema di sicurezza del volo.

Per quanto riguarda l'accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato, ho riletto quanto affermato dal ministro Bernini al Senato il 10 gennaio scorso, in ordine (una volta avviato il processo di ristrutturazione dei vertici aziendali, e questo sta avvenendo), alla definizione di un accordo di programma tra Governo ed ente, accordo che di per sé non è previsto, ma neanche escluso dal dettato della legge n. 210. Dobbiamo quindi dare atto al ministro Bernini di aver chiesto sia al Senato sia alla Camera un incontro soltanto se il Parlamento conviene sull'accordo di programma, poiché altrimenti esso non si farà; ciò è stato chiaramente affermato al Senato.

MAURO DUTTO. Sono d'accordo sull'opportunità di rendere il più rapido possibile l'iter della riforma della legge n. 210; desidero però aggiungere una

breve considerazione. Ho potuto rileggere sui giornali alcune critiche già sollevate dall'onorevole Sanguineti, e da me considerate pienamente pregnanti, sul tipo di riforma che è stato definito dal Senato. Non si illudano i colleghi deputati che il nostro gruppo accetterà « a scatola chiusa » una formulazione che riteniamo completamente inadeguata rispetto alle attuali esigenze; non riformiamo la legge n. 210 per avere un'altra « baraccaccia », ma per ottenere un ente ferrovie dello Stato moderno, attuale ed animato dallo spirito d'impresa, che il ministro ha sottolineato essere centrale nell'accordo di programma.

Sono pertanto d'accordo sulla necessità di individuare un rapido *iter* parlamentare della riforma e ritengo di aver avanzato una giusta richiesta nel momento in cui ho sottolineato l'importanza dell'incontro con il ministro, visto che deve essere chiarito il contenuto della riforma. Da questo punto di vista, personalmente, ritengo praticabile sin da oggi l'ipotesi di decreto cui accennava il ministro, senza nulla togliere tuttavia al tema della riforma, che dovrà essere comunque portata avanti. Ribadisco, in conclusione, il nostro assenso ad un rapido *iter* della riforma, che non dipende dal Governo, ma principalmente dalla nostra capacità di organizzare il lavoro parlamentare.

CESCO GIULIO BAGHINO. Dato che i problemi affrontati dai colleghi riguardano o i lavori di un Comitato ristretto oppure discussioni generali, attendo dati di fatto e documenti per svolgere concrete osservazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, il ministro Bernini ha perfettamente compreso che la nostra Commissione vorrebbe affrontare con lui una serie di problematiche; si è pertanto dichiarato di-

sponibile a tornare martedì prossimo alle 17 per proseguire la discussione sul prospettato accordo di programma e per riferire sulle problematiche collegate al rinnovo della convenzione con l'Alitalia.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Ringrazio il presidente ed i membri della Commissione. Desidero precisare all'onorevole Angelini che deve essere considerato scontato l'interesse del Governo ad una sollecita approvazione della riforma: sono pertanto favorevole al suo esame in Commissione in sede legislativa.

Per quanto riguarda il merito della riforma, onorevole Dutto, naturalmente non posso che personalmente difendere — come ho fatto al Senato — l'intesa raggiunta in sede governativa, che rappresenta un punto di equilibrio, incidente sul quale potremmo nuovamente essere sospinti « in alto mare », anche se sono pronto ad inchinarmi dinanzi alla volontà del Parlamento.

Mi dichiaro sin da ora disponibile ad affrontare nella sede di questa Commissione, la prossima settimana, i temi della convenzione dell'Alitalia e delle iniziative di legge in tema di sicurezza del volo, nonché del trasporto locale.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bernini per la sua disponibilità.

**La seduta termina alle 17,20.**

---

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 alle 20.

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO