

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## V

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GENNAIO 1991

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

SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI, PROFESSOR CARLO BERNINI, SUL PROSPETTATO ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DEI TRASPORTI E L'ENTE FERROVIE DELLO STATO E SUA AUDIZIONE SUL RINNOVO DELLA CONVENZIONE TRA LO STATO E L'ALITALIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

## INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
<b>Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sul prospettato accordo di programma tra il ministro dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato e sua audizione sul rinnovo della convenzione tra lo Stato e l'Alitalia:</b>	
Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	3, 4, 5, 7, 12, 16, 17, 19, 20
Angelini Giordano (PCI) .....	4, 9, 19, 20
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN) .....	5, 8, 17
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i> .....	3, 5, 7, 8, 19, 20
Cursi Cesare (DC) .....	5, 9, 15
D'Amato Carlo (PSI) .....	16
Dutto Mauro (PRI) .....	8, 14, 15
Faraguti Luciano (DC) .....	12, 17
Matteoli Altero (MSI-DN) .....	4, 16, 20
Menziotti Pietro Paolo (PCI) .....	13
Piredda Matteo (DC) .....	13

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,5.

**Seguito dell'audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini sul prospettato accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato e sua audizione sul rinnovo della convenzione tra lo Stato e l'Alitalia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione, ex articolo 143, comma 2, del regolamento, iniziata il 17 gennaio, del ministro dei trasporti sul prospettato accordo di programma tra il Ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, e l'Ente ferrovie dello Stato. Si tratta di un problema che riprenderemo fin dalla giornata di domani, quando la Commissione dovrà affrontare il tema della riforma delle ferrovie dello Stato. Nella seduta odierna il ministro introdurrà anche il problema del rinnovo della convenzione tra lo Stato e l'Alitalia, compagnia di bandiera per il trasporto aereo, poiché la concessione è scaduta e il Parlamento deve fornire un parere nel merito in relazione al suo rinnovo. Ritengo che i due argomenti dovrebbero essere trattati separatamente; cedo, pertanto, la parola al ministro Bernini per un'integrazione delle informazioni rese nella scorsa seduta sull'accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, credo di aver poco da aggiungere a quanto comunicato nel corso della seduta precedente poiché in quell'occasione, pur

non avendo potuto svolgere un dibattito, ho illustrato in quale quadro e per quali motivi ero giunto alla determinazione che fosse utile anticipare l'applicazione dello strumento contratto di programma per fornire una cornice organica e completa al rapporto tra l'Ente ferrovie e il Ministero. La legge n. 210 non prevede e non esclude ciò e in questo quadro abbiamo cercato di collocare tale anticipazione sostanziale rispetto alla normativa contenuta nella riforma oggi all'attenzione della Commissione. Ricordo, per quanti non erano presenti, che tale anticipazione ha posto in evidenza il fatto che la sostanza del rapporto presuppone che le ferrovie, ente economico pubblico, assumano la caratteristica, la natura e l'efficienza dell'impresa.

Abbiamo dovuto constatare che il contratto di programma, di durata biennale (corrisponde, infatti, al primo triennio del piano degli investimenti e non poteva avere durata quinquennale ritenendo utile una fase sperimentale fino a quando non potremo contare sulla riforma cui seguirà, eventualmente, una trasformazione del contratto), presuppone una serie di comportamenti e decisioni — che verranno riportate nella premessa del contratto — che rappresentano le tappe necessarie per passare davvero dall'attuale gestione ad una di tipo imprenditoriale, non essendo sufficiente l'adozione di una riforma per modificare la realtà.

Occorrono, per far questo, altri provvedimenti, che ho già ricordato: la trasformazione dei trasferimenti a titolo diverso rispetto ad oggi dallo Stato all'Ente in fondo di dotazione; il trasferimento per servizi obbligatori voluti dal contratto; l'istituzione di un fondo di dota-

zione; la liberazione dell'Ente dalle perdite e dai *deficit* pregressi che, attualmente, sono di circa 7 mila miliardi; la modifica progressiva dei congegni pensionistici, fermi restando i diritti acquisiti dai lavoratori; infine, l'adeguamento delle risorse umane poiché, come ho già comunicato, con i provvedimenti di prepensionamento già approvati, i dipendenti dell'Ente delle ferrovie sono passati in questi mesi da 208 mila a 185 mila, con una riduzione che va ben oltre quella ipotizzata. Nonostante ciò non si è ancora nella dimensione ottimale e, se non vogliamo zavorrare l'impresa, occorre contribuire ad un ulteriore alleggerimento, che questa volta dovrà essere accompagnato non soltanto da una sottrazione di risorse umane, ma anche dalla contemporanea necessità di un'immissione di nuove tecnologie nella gestione, nel sistema ferroviario dell'armamento, dei passaggi a livello e così via. Si tratta di una fase più impegnativa, ma con il sindacato tale possibilità è già stata definita.

Il contratto di programma deve quindi presupporre anche una normativa complessivamente ricondotta al rapporto tra l'ente economico di tipo imprenditoriale e lo Stato. Sono questi i temi principali che devono far parte della premessa del contratto; il ministro, firmando, non si può impegnare a modificare la normativa e a dare un fondo di dotazione, ma è nella consapevolezza reciproca che è questo l'itinerario da percorrere per giungere al risultato che ci eravamo prefissi.

Segue poi il contratto vero e proprio con, da parte dell'Ente la fornitura di servizi da parte dell'ente del tipo e della misura richiesta, con tutti gli indicatori che misurano quantità, qualità e sicurezza, nonché l'assicurazione degli investimenti che si ritiene debbano essere fatti e, da parte dello Stato, la somministrazione finanziaria operata dal Ministero e le funzioni di controllo.

Ho esposto sinteticamente quanto già affermato nell'incontro precedente e confermando tutto ciò, vorrei aggiungere alcune informazioni. Innanzitutto il Consiglio dei ministri ha approvato ieri con

decreto-legge un'anticipazione della riforma dell'Ente per la parte che riguarda la possibilità per l'Ente di partecipare a società che possano progettare e costruire linee e infrastrutture ferroviarie. Era dubbio il fatto che la legge n. 210 concedesse tali facoltà: si tratta di intraprese di grandi dimensioni e si voleva procedere nella certezza del diritto ma senza ulteriori rinvii per non continuare a tenere fermi gli investimenti. Per tale motivo il Governo ha preso ieri questa decisione, approvando un decreto-legge e precisando che in caso di conferimento di beni, il valore dei medesimi (e, a mio giudizio, si tratta di un caso molto probabile e diffuso) sarà oggetto di una stima affidata al Ministero delle finanze di concerto con i Ministeri del tesoro, dei trasporti e del bilancio. Si è anche valutata l'opportunità di non frapporre ulteriori ritardi alla firma del contratto di programma ed è stato apprestato il testo che, ancora in fase di dattiloscrittura, sarà probabilmente firmato questa sera; di ciò sarà dato l'annuncio attraverso i consueti canali della stampa.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro per il suo intervento e lo invito ad inviare alla Commissione il testo del contratto, non appena sarà stato firmato, in modo da disporre di un punto di riferimento preciso e dettagliato, anche in considerazione del fatto che le questioni esaminate non sono che l'inizio di un più ampio ragionamento sul quale si intratterà la Commissione in sede di riforma dell'Ente.

**GIORDANO ANGELINI.** Vorrei sapere se il testo o l'ipotesi di contratto di programma che circola, e che mi è stato sottoposto anche da un giornalista al termine della scorsa audizione del ministro Bernini, faccia fede e, in tal caso, perché non possa essere portato a conoscenza anche dei membri di questa Commissione, visto che esso è noto alla stampa.

**ALTERO MATTEOLI.** Trovo molto strano che i giornalisti conoscessero un

documento di cui i componenti la Commissione trasporti ignorano i contenuti. Desidero esprimere la mia protesta per ciò che è accaduto, in quanto ritengo si tratti di un comportamento poco serio e voglio sperare che non sia stato il ministro a far circolare il contratto di programma.

CESCO GIULIO BAGHINO. Molto probabilmente le organizzazioni sindacali sono più pronte di noi parlamentari.

PRESIDENTE. Le organizzazioni sindacali non sono firmatarie del documento.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Il testo che farà fede, onorevole Angelini, sarà quello che verrà firmato, ma, in questo momento, nessun documento è stato sottoscritto.

Sono sorpreso dello stupore dell'onorevole Matteoli perché mi ricordo di aver fatto il mio debutto in questa Commissione mantenendo il riserbo sul programma del commissario Schimberni.

Posso ordinare una severa inchiesta tra i miei collaboratori, ma non posso fare altrettanto nell'ambito dell'ente ferrovie per non violarne l'autonomia. Comunque, il testo dell'accordo di programma è stato rielaborato in molti punti ed anche in questo momento si stanno discutendo gli ultimi dettagli. Credo, pertanto, che il documento definitivo sarà in gran parte diverso da quello che circola. Naturalmente, appena l'accordo di programma sarà stato firmato ne trasmetterò il testo alla Commissione.

PRESIDENTE. Desidero ricordare ai colleghi che il tempo a nostra disposizione è piuttosto limitato in quanto alle 17,30 il comitato dei nove dovrà procedere all'esame del disegno di legge n. 4609, riguardante l'istituzione del comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto.

CESARE CURSI. In merito alle modalità di svolgimento dei nostri lavori, ritengo difficile discutere di argomenti dei quali

conosciamo, per così dire, solo la cornice. Pertanto, torno a ribadire ciò che ho già affermato — come risulta dal resoconto della seduta — in occasione della precedente audizione del ministro Bernini del 17 gennaio. Il contratto di programma non è previsto né escluso dalla legge n. 210, ma rappresenta un punto di riferimento importante, sul quale discuteremo quando ne conosceremo i contenuti. Il gruppo della democrazia cristiana è preoccupato che, attraverso una serie di anticipazioni, qualcuno possa immaginare, all'interno ed all'esterno del Parlamento, che non si proceda sulla strada della riforma del sistema ferroviario. La gestione straordinaria dell'ente ferroviario va avanti ormai da due anni e mezzo. La legge n. 210 prevedeva e prevede tuttora — fino a quando non verrà modificata — che il commissario straordinario duri in carica tre mesi, mentre il primo di tali commissari ha svolto il suo incarico per 18 mesi ed il suo successore già per 7. Normalmente, dopo 9 mesi (salvo eccezioni, vi è anche chi nasce settimano) vedono la luce decisioni importanti. Mi auguro che a partire da giovedì prossimo, anche attraverso la concessione della sede legislativa, si possa procedere alla riforma dell'ente ferroviario.

Discuteremo sul contratto di programma quando ne conosceremo i contenuti precisi.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa la prima parte della seduta odierna, concernente il seguito dell'audizione sul prospettato accordo di programma con l'Ente ferrovie dello Stato. Resta inteso che, alla luce dell'accordo sottoscritto, si procederà prossimamente ad un nuovo incontro con il ministro dei trasporti.

Cedo ora la parola al ministro stesso affinché riferisca alla Commissione sul rinnovo della convenzione tra lo Stato e la compagnia di bandiera del trasporto aereo Alitalia.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Le concessioni di trasporto aereo di linea che sono venute a scadenza in questi

giorni sono state definite nel 1979, in un contesto che è oggi profondamente mutato.

All'epoca esisteva un solo grande vettore nazionale, il gruppo Alitalia, e due compagnie di modeste dimensioni, Alisarda ed Itavia. Non vi erano neanche prospettive per il sorgere di altre imprese nazionali nel settore. Fu così possibile ripartire i servizi occorrenti tra le imprese esistenti, affidando al gruppo Alitalia la maggior parte dei collegamenti, senza trascurare le esigenze dei vettori minori, riservando l'esclusiva sulle relazioni internazionali alla società Alitalia, unico vettore nazionale che aveva le dimensioni e le potenzialità sufficienti per competere con le compagnie straniere.

Questo quadro, come si è detto, è oggi mutato per effetto del processo di liberalizzazione che, iniziatosi gradualmente nel corso degli anni ottanta, verrà a compimento nel 1993, ed in conseguenza del notevole sviluppo della domanda si è strutturata diversamente anche l'offerta delle imprese. Entrambi questi fattori, ossia il mutamento del quadro legislativo e del mercato, anche se non hanno ancora consentito l'ingresso nel mercato medesimo di nuovi vettori di consistenti dimensioni, lasciano però prevedere adesso, a differenza del passato, una maggiore dinamicità del settore nel corso degli anni novanta, e pongono l'esigenza di garantire alle nuove imprese che dovessero sorgere adeguati spazi nel quadro delle concessioni.

In questo contesto è evidente che non appare più praticabile la soluzione di riservare in esclusiva ad un solo vettore tutto il traffico internazionale, ma si pone l'esigenza di trovare soluzioni che consentano di contemperare la necessità di riservare spazi adeguati ai nuovi imprenditori nazionali che dovessero affacciarsi sul mercato, con l'esigenza, peraltro, di garantire all'Alitalia — che resta il maggiore vettore nazionale — il ritorno degli investimenti e la possibilità di pianificare per lungo termine e su tutte le distanze il proprio sviluppo, nell'ambito della tutela degli interessi nazionali. In sede di rin-

novo delle convenzioni occorre considerare separatamente le relazioni internazionali extracomunitarie, quelle tra paesi della Comunità europea e quelle interne, in quanto ciascuno di questi settori pone problemi diversi.

Per la verità, questa distinzione non è del tutto ortodossa perché alcune rotte extracomunitarie sono più assimilabili a quelle comunitarie che alle tratte internazionali (mi riferisco, per esempio, ai collegamenti con la Tunisia o con l'Algeria).

Per quanto concerne le rotte extracomunitarie, occorre considerare che attualmente solo l'Alitalia ha le dimensioni e le potenzialità necessarie per competere con i vettori stranieri. Occorre anche considerare che per le rotte internazionali e intercontinentali, l'Italia intera si pone come unico bacino di traffico. Dobbiamo infine tener conto del fatto che tali relazioni sono disciplinate sulla base di accordi bilaterali tra gli Stati, e molte volte, i nostri interlocutori designano un solo vettore.

Per tutte queste considerazioni ritengo opportuno accordare all'Alitalia le concessioni sulle rotte intercontinentali e su quelle extracomunitarie richieste.

Per quelle che dovessero essere richieste in futuro, nel corso della validità della concessione, ove la richiesta dovesse provenire da vettori diversi, sarà necessario valutare l'opportunità di riservare all'Alitalia una sorta di prelazione, in modo non dissimile da quanto è stato previsto per le ferrovie dello Stato, nel caso in cui imprese nuove chiedano la costruzione dell'esercizio di nuovi impianti ferroviari, riservando, evidentemente, una valutazione preventiva, nel caso in questione all'Alitalia, in modo che questa possa valutare in un congruo periodo di tempo le modificazioni che ciò potrebbe introdurre nell'esercizio del trasporto aereo intercontinentale.

Per quanto riguarda il trasporto all'interno della Comunità europea, la situazione è mutata da un punto di vista normativo. Siamo già entrati nella seconda fase della liberalizzazione e tutti i vettori dei dodici paesi possono chiedere di eser-

citare il trasporto aereo. Occorre un quadro armonico ed efficiente che disciplini anche le eventuali duplicazioni, senza però la possibilità di escludere copresenze. A tale proposito desidero aggiungere che la norma e il comportamento non sempre coincidono; aspettiamo, pertanto, di verificare i comportamenti degli altri paesi, perché potrebbero essere ancora molte le vie per evitare la presenza dei nostri vettori nelle reti, nei *network* aerei dell'Europa. Si procederà all'apertura con rispetto leale delle norme che abbiamo concorso a definire, ma anche con grande attenzione. La normativa vigente sul trasporto in ambito comunitario, va dunque seguita facendo attenzione a quella che sarà la pratica applicazione.

Con riferimento alle rotte nazionali, oltre al gruppo Alitalia hanno presentato richiesta di concessione anche le società Alisarda, Air Europe Italia, Air Capitol, Eurofly, Italjet e Tea Italia. Tra queste dovrà essere operata in modo funzionale ed organico un'equa ripartizione delle linee che il Governo ritiene necessarie per assicurare la regolarità e la compiutezza dei servizi, tenendo anche conto delle proposte delle stesse compagnie. Naturalmente, occorrerà effettuare in via prioritaria una verifica della capacità tecnica e finanziaria dei vettori che dovranno affiancarsi al vettore principale per accertare che sussistano gli imprescindibili requisiti di affidabilità e di sicurezza.

Il trasporto aereo in concessione non rappresenta, però, l'unico modo di esercitare tale servizio. La concessione riguarda infatti servizi stabili, regolari e indefettibili. Per esempio, negli ultimi giorni il traffico aereo ha subito il trauma di cui tutti siete a conoscenza, a seguito degli eventi internazionali, ma i servizi aerei nazionali non sono stati modificati dal vettore poiché non si può ridurre il numero delle frequenze. Ciò è caratteristico di un rapporto concessionario. L'altro rapporto possibile è rappresentato dal trasporto aereo su autorizzazione; si tratta di un rapporto abbastanza praticato dalle compagnie minori — ricordo,

per fare un esempio, i voli dell'Avianova — che consente ugualmente un controllo pubblico sul servizio ma senza la garanzia della stabilità e regolarità di impegni che esiste nell'ipotesi precedente tra il concedente e il concessionario.

Riassumendo, dunque, le concessioni sono scadute e le stiamo rinnovando; il quadro è mutato e l'analisi va compiuta separatamente per i voli extracomunitari, comunitari e interni. Tra i cambiamenti vi è la molteplicità dei vettori e occorre disciplinare la capacità di concorrenza tra loro che può realizzarsi diversamente a seconda delle tre fasce di mercato. Vorrei ricordare ancora, con molto realismo, che è importante seguire concretamente il modo in cui stanno le cose. Per esempio, in Francia, nel corso degli ultimi mesi si è passati ad una vera e propria nazionalizzazione poiché l'Air France ha acquistato l'Union Transport Avienne, assicurandosi in tal modo il cento per cento del trasporto interno. Molte volte siamo afflitti dal complesso di essere europeisti a parole e conservatori nei fatti, ma ci collochiamo in realtà in una sorta di giusto mezzo che è poi quello che accompagna le evoluzioni progressive nell'economia come nella vita politica.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro per la sua introduzione. Prima di dare inizio al dibattito vorrei formulare una richiesta. Ritengo sarebbe utile disporre di una descrizione di quanto avviene negli altri Stati europei. Quanti vettori vi sono, normativamente e di fatto? Anche la Lufthansa, a quanto mi risulta ha una posizione analoga a quella dell'Air France.

**CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti.** Anche l'Iberia e la Sabena.

**PRESIDENTE.** Sapendo cosa avviene nel campo dell'organizzazione del volo negli altri paesi europei potremmo disporre di un punto di riferimento utile per la nostra riflessione al fine di compiere una valutazione più precisa.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ringrazio il ministro per la sua sia pur succinta relazione. Certamente, quando potremo disporre dei particolari circa i termini della convenzione, potremo discuterne con maggior approfondimento. Vorrei ricordare che la convenzione con l'Alitalia ha dimostrato parecchie falle, poiché la compagnia di bandiera aveva, in base alla convenzione, l'impegno di effettuare molte tratte che è stato eseguito senza che da ciò scaturisse alcuna osservazione o penalità. Quando sorse l'Itavia, che dimostrò di poter sostituire l'Alitalia in diverse tratte non utilizzate dalla compagnia di bandiera, si verificò un'azione di contrasto netto che ha poi portato ad attribuire la colpa del disastro di Ustica alla vecchiaia dell'aeromobile. Sta di fatto che siamo arrivati a provocare il fallimento di un'iniziativa per il trasporto aereo che, in definitiva, sostituiva tratte che l'Alitalia non affettuava. La necessaria presenza di una nostra seconda compagnia è dimostrata dal fatto che soppressa l'Itavia, l'Alitalia ha fatto sorgere l'ATI.

MAURO DUTTO. Prima ancora vi era l'Air Mediterranea.

CESCO GIULIO BAGHINO. Che poi, a sua volta, è stata assorbita dall'ATI.

MAURO DUTTO. Hai dimenticato che gli abbiamo dato anche 40 miliardi?

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi preoccupa che l'onorevole Dutto possa pensare che di quei 40 miliardi mi sia arrivata anche una sola lira.

MAURO DUTTO. Lei, onorevole Baghino, non l'avrebbe accettata.

CESCO GIULIO BAGHINO. In una certa fase sono stato uno dei pochi parlamentari che si sono battuti contro l'allora ministro dei trasporti Formica, perché si era voluto sopprimere nella sostanza quell'iniziativa, non concedendo neanche le erogazioni derivanti dall'applicazione delle leggi.

La realtà è che ancora oggi non vengono assicurati determinati collegamenti che pure sono previsti da alcune concessioni. Sono inoltre in aumento, come ha sottolineato il ministro Bernini, le autorizzazioni, concesse di volta in volta, ad effettuare certi voli.

Per diversi anni, proprio a causa della situazione dell'Alitalia, è stato d'obbligo scegliere che operassero nel nostro paese strutture turistiche ed agenzie di servizio aereo straniere. A questo proposito, raccomanderei una particolare attenzione a Civilavia in quanto, più di una volta, si è notato — su questo tema sono state presentate anche alcune interrogazioni — che venivano concesse autorizzazioni senza che si accertasse se il volo, il servizio e la rotta erano assistiti da tutte le necessarie garanzie. Tale situazione è stata lamentata e mi sembra sia stata oggetto anche di un intervento giudiziario. Non ho seguito, comunque, la vicenda così direttamente da poter fornire dati più precisi, ma la realtà è che si sono verificati determinati inconvenienti.

L'Alitalia è risultata fortemente in ritardo per quanto riguarda il trasporto delle merci. Si è arrivati ad utilizzare il servizio aereo anche per l'invio di pacchi di modeste dimensioni, mentre l'orientamento della compagnia di bandiera nazionale era che, in assenza di carichi di notevole entità, non si potesse ricorrere al trasporto aereo.

In merito alle convenzioni con le società che ne hanno fatto richiesta — mi sembrano siano quattro...

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Sono di più, sei o forse sette.

CESCO GIULIO BAGHINO. Non mi soffermo sugli accertamenti da svolgere per garantire la sicurezza dei voli, ma credo che le concessioni debbano impegnare le società — qualora non si riesca ad assicurare tale servizio attraverso l'Alitalia e l'Ati — a coprire tratte che colleghino tutti i punti della penisola.

Da un'inchiesta svolta 15 o 16 anni fa da questa Commissione emerse il criterio che non dovessero essere assegnate con-

cessioni per tratte inferiori ai 100 chilometri. Ritengo che tale criterio debba essere rivisto, perché esaminando la situazione di altri paesi, conformemente alla richiesta avanzata dal presidente, potremo constatare come in Italia — anche ammesso che la conformazione geografica del nostro paese possa rappresentare un ostacolo — il tracciato dei percorsi aerei sia molto più limitato che in altre nazioni.

GIORDANO ANGELINI. Aderisco alla richiesta avanzata dal presidente. Quando abbiamo convenuto di procedere all'audizione odierna, ritenevamo, e riteniamo tuttora, che la discussione sul rinnovo della convenzione si intrecciasse con una riflessione che riguarda anche altri aspetti sui quali, inevitabilmente, il ministro Bernini oggi non si è soffermato, ma che il gruppo comunista considera importanti.

Le compagnie aeree, a causa delle note vicende che interessano la regione del Golfo, si trovano in una situazione che la stampa definisce drammatica. Voglio aggiungere, proprio facendo riferimento a quanto ha affermato il ministro, che è vero che, nel nostro paese, attualmente, solo l'Alitalia ha le potenzialità per concorrere sui mercati internazionali, ma è altrettanto vero che già prima dei fatti del Golfo emergeva, a mio avviso, un problema rappresentato dal fatto che le dimensioni d'impresa dell'Alitalia, rispetto ai processi di concentrazione in atto nel mondo, non erano adeguate e sorgevano — per questo ho insistito sulla necessità di una riflessione — determinate questioni.

Riteniamo importante stabilire quale sia attualmente la situazione dell'azienda sotto il profilo economico e finanziario, quali siano le sue potenzialità e che riflessi abbia la situazione in corso. Crediamo che questo problema s'intrecci strettamente con quanto il ministro ci ha detto poc'anzi.

Non mi soffermo sulla questione dell'unificazione europea alla quale il ministro ha fatto riferimento; mi chiedo piut-

tosto se il Ministero, nell'esaminare le richieste di convenzione, si uniformi a determinati criteri e quali orientamenti vengano seguiti di fronte ad una pluralità di tali richieste.

A questo problema si collega una seconda riflessione che vorrei sottoporre al ministro, nella convinzione che sia opportuno riprendere il dibattito dopo aver acquisito gli elementi richiesti: mi domando come venga introdotto nella vicenda delle convenzioni il parametro della sicurezza. Abbiamo assistito alla fase della liberalizzazione, partecipato ad un dibattito che ci ha impegnato a lungo ed acquisito elementi, ma vorremmo sapere come si pone la questione della sicurezza in rapporto alle dimensioni d'impresa, alla capacità di manutenzione ed alla necessità di fornire al cittadino adeguate garanzie. Si tratta di un aspetto molto importante, in ordine al quale mi sono limitato a fornire solo alcuni elementi. A mio avviso, avremmo bisogno di ottenere ulteriori elementi di conoscenza sulla situazione dell'Alitalia ed in merito a ciò che avviene negli altri paesi europei per poi riprendere il confronto con il ministro Bernini.

CESARE CURSI. Mi sembra che la relazione del ministro dia la possibilità di compiere una serie di considerazioni complete su come il Governo intenda procedere per il rinnovo della convenzione. Tra l'altro l'attuale situazione internazionale ha appesantito ancora di più la compagnia di bandiera, se sono vere le cifre apparse negli ultimi giorni sui giornali che parlano della riduzione, in alcuni casi, del 70-80 per cento di alcune tratte che comporteranno quest'anno un *deficit* che va oltre quanto previsto nel mese di agosto, all'inizio della situazione di tensione nel Medio Oriente.

Ciò significa che alcune considerazioni da me svolte subito dopo la scadenza della convenzione, trovano ancora di più motivo serio e fondato per dare un senso alle proposte del sindacato, per come è stato possibile conoscerle attraverso alcuni documenti diffusi tempo fa, sull'esi-

genza che nel rinnovo della convenzione si tenesse conto del fatto che ci troviamo in presenza di una compagnia di bandiera che si trova di fronte a difficoltà oggettive. Si tratta, oltre tutto, di un momento delicato, legato al fatto che la compagnia aveva iniziato a dotarsi di aeromobili che potessero renderla competitiva a livello europeo e internazionale, dando anche luogo ad una riorganizzazione aziendale che ha consentito all'Alitalia e all'ATI di essere presenti nel mercato internazionale in una fase di aperta *deregulation*, in alcuni casi anche selvaggia.

La relazione del ministro fa pensare ad un'attenzione diversa alla compagnia di bandiera — si tratta di un'azienda a capitale prevalentemente pubblico — in un momento in cui le compagnie (il ministro ha citato solo il caso francese, ma potremmo citarne altri) sono estremamente preoccupato di ciò che avviene all'interno del mercato del trasporto aereo.

Il ministro ha però fatto riferimento anche all'altro settore, vale a dire quello del trasporto aereo su autorizzazione. Pertanto, così come ha fatto per le società che hanno presentato una richiesta per il trasporto in concessione, vorremmo anche sapere quanti sono coloro che attualmente effettuano il trasporto aereo su autorizzazione, con quale tipo di aeromobile lo effettuano e quale sia il monte ore di utilizzazione dei veicoli.

Con riferimento all'esercizio del trasporto aereo in concessione vorrei sapere, memore di quanto è avvenuto in passato, essendo stati ricordati nomi di compagnie che hanno effettuato il servizio di trasporto aereo in Italia, chi vi sia dietro tali compagnie, non soltanto per curiosità, ma per conoscere chi possiede il pacchetto azionario delle società, in base alle norme del diritto civile commerciale. Forse, infatti, faremo a qualcuno una sorpresa più o meno piacevole verificando che non ci si può inventare un'imprenditorialità nel settore del trasporto aereo, in concessione o su autorizzazione, essendosi fino al giorno prima occupati di qualcos'altro. Mi si potrà obiettare che

l'Italia è un paese libero e democratico, ma se vi è un settore dove il concetto di professionalità, che significa sicurezza (e dico questo perché so quanto il presidente e la Commissione siano sensibili a questo tema) è importante, questo è proprio quello del trasporto aereo, poiché si gioca sulla pelle degli utenti.

Se si dà la possibilità a tutti coloro che ne hanno fatto richiesta di accedere al servizio (in concessione o su autorizzazione) vorremmo conoscere i criteri sulla base dei quali verrà operato il rinnovo della convenzione. L'efficienza, l'affidabilità operativa e il personale sono elementi importanti, perché se è vero che il servizio navigazione aerea di Civilavia ha dovuto verificare e che il Ministero ha dovuto accertare e inviare alla Procura della Repubblica alcune patenti false scoperte sul territorio nazionale, è anche vero che occorre fare in modo che il servizio di navigazione aerea e tutti coloro che operano nel settore siano posti in grado di poter rilasciare attestati veri e reali a seguito di opportuni accertamenti e controlli che diano la possibilità a chi porta un aereo di sapere che non si tratta di una bicicletta o di un taxi.

Affidabilità operativa vuol dire anche conoscere quale sia la parte dedicata dalle compagnie private alla formazione ed alla riqualificazione del personale per fare in modo che tale personale risponda alla stessa logica di *trend*, operativa, seguita dalle altre compagnie e, nel caso specifico, dalla compagnia di bandiera. Qual è, inoltre, la quota di bilancio che tali compagnie destinano alla formazione e all'aggiornamento del personale? È necessario sapere ciò per fare in modo, sempre con l'obiettivo della sicurezza del volo, che anche queste compagnie possano concorrere a farci stare più tranquilli.

Qual è, inoltre, l'affidabilità finanziaria di queste compagnie? Abbiamo registrato in passato l'esperienza di compagnie (se ne potrebbero fare i nomi) che hanno ottenuto l'autorizzazione dalla mattina alla sera e che dopo dieci giorni hanno venduto ad altri; così via via nel

corso dei mesi con successivi passaggi di proprietà. Si tratta di affermazioni contenute nelle pagine dei giornali risalenti a pochi anni fa e, nello sposare la linea del riconoscimento ai privati dello spazio giusto è doveroso che deve esservi per loro all'interno delle convenzioni, non vorremmo mettere la vita degli utenti nelle mani di chi non sa fare questo mestiere, in termini di formazione del personale, di managerialità ma, soprattutto, di affidabilità, anche finanziaria. Si tratta, infatti, spesso, di piccole società che nascono dal nulla solo perché hanno avuto la possibilità o di gestire opzioni su aeromobili a livello europeo e internazionale (mi riferisco anche a qualche compagnia ricordata dal ministro nella relazione) con la speranza di poter vendere la società, forte solo del pezzo di carta attestante l'opzione dei vari aeromobili, ad un prezzo superiore. Alcuni personaggi sono scomparsi dalla circolazione, la società ha cambiato intestazione, ma si continuano a chiedere le autorizzazioni.

Prima di rinnovare le convenzioni, pertanto, invito il ministro a fornire in questa sede parlamentare risposte su questi temi, poiché rappresentano i presupposti fondamentali per giungere a dare un senso alla sicurezza del volo.

Sicurezza del volo significa anche certificazione e controlli, che non sono legati solo alla formazione del personale. Si apre qui un altro problema estremamente serio. Occorre sapere, riguardo a Civilavia, che si occupa del servizio di navigazione aerea, su quali strutture potrà contare; crediamo ancora che Civilavia debba svolgere una funzione di controllo su questo specifico settore e vorremmo che fosse posta in condizioni di fornire delle risposte concrete. Al di là delle preannunciate modifiche e delle ipotesi di ristrutturazione, Civilavia vive faticosamente il momento attuale in cui, invece, dovrebbe essere messa in grado di funzionare al meglio, dovendo fornire risposte non solo al mercato nazionale. Non dimentichiamo che un mese fa è stata varata la finanziaria 1991 a livello europeo contenente il richiamo all'armonizzazione

con una serie di norme europee che, nel campo specifico della sicurezza del volo, necessitano di un'organizzazione. Ecco perché Civilavia ha oggi ancora più bisogno del supporto fondamentale di strutture, di personale e di controlli che la metta nelle condizioni di operare. Questa che rivolgo al ministro rappresenta una sollecitazione inutile, poiché egli ha già espresso quello che pensa di Civilavia, ma è importante che quanto ho detto si verifichi affinché la sicurezza del volo non rimanga solo un argomento di conversazione. A proposito della sicurezza del volo, vi è poi il problema dell'ANAV, in merito al quale vorrei sapere dal ministro cosa s'intenda fare. Tre mesi fa, in occasione del dibattito sul progetto di legge n. 4229, abbiamo avuto modo di parlare del tema dei controlli sulla sicurezza. Quel progetto è poi diventato legge ed abbiamo stanziato centinaia di miliardi per il potenziamento dell'ANAV. Mi chiedo che esito abbia avuto il dibattito svoltosi in quell'occasione, nel corso del quale i gruppi parlamentari hanno avanzato alcune osservazioni. Vorremmo sapere se l'ANAV deve continuare a rimanere nella situazione attuale, nella quale non gestisce nulla e, quindi, non utilizza le risorse messe a disposizione per il potenziamento di strutture che hanno come obiettivo la sicurezza del volo.

Vorremmo sapere, inoltre (su questo argomento sono state avanzate denunce anche attraverso interrogazioni sottoscritte da vari gruppi parlamentari, ricordo quelle della DC, del PCI e del PSI), se l'ANAV, che è uno degli enti che si propone di garantire la sicurezza del volo, possa continuare ad essere gestito come avviene attualmente, se si immagini di giungere ad un commissariamento dell'ente, o ad una sollecita ricostituzione del consiglio di amministrazione. Anche questi elementi sono importanti perché rientrano nell'insieme di questioni concernenti la sicurezza del volo.

Un'ultima annotazione concerne il sistema aeroportuale. Ho letto che il ministro Bernini, in occasione di un convegno tenutosi 10 o 15 giorni fa, ha rilanciato

con fermezza l'ipotesi — che penso sia importante — di rendere possibile, anche in termini finanziari, il potenziamento del sistema aeroportuale. Una richiesta in tal senso è giunta anche dall'Assaeroporti, l'associazione che rappresenta tutti gli aeroporti italiani, che spesso non hanno carattere locale o nazionale, ma sono un insieme di enti diversi. Vorremmo sapere dal ministro in quali sedi ed in quali occasioni possa trovare accoglimento, anche in termini finanziari, la proposta che egli ha avanzato.

In conclusione ritengo pertanto urgente, opportuno e necessario che la convenzione venga rinnovata con le modalità, le richieste e le indicazioni contenute nella relazione del ministro, tenendo conto del ruolo fondamentale svolto dalla compagnia di bandiera Alitalia e della possibilità di riconoscere ad altre compagnie un loro spazio con l'esigenza che anche queste debbano offrire garanzie di affidabilità, professionalità e competenza.

**PRESIDENTE.** Ho constatato che il dibattito tende ad estendere i propri orizzonti oltre l'argomento specifico dell'audizione odierna. Credo che un dibattito sui temi della sicurezza e di Civilavia sia utilissimo, ma non vorrei che trascurassimo la questione del rinnovo della concessione, rispetto al quale sorgono anche alcune esigenze istruttorie. Ho apprezzato, infatti, l'esposizione del ministro, ma credo che essa rappresenti una sorta d'*entrée*, perché se dovessi esprimere un giudizio in base ai dati che egli ci ha fornito incontrerei qualche difficoltà. Ho già chiesto che si analizzasse la situazione degli altri paesi europei e credo che prospetterò qualche altra esigenza. Infatti, se vogliamo entrare nel merito dei problemi, abbiamo bisogno di acquisire una serie ulteriore di notizie.

**LUCIANO FARAGUTI.** L'intervento del presidente mi ha creato qualche incertezza in merito all'opportunità di affrontare in questa sede un problema che ritengo di assoluta rilevanza. Pertanto, sarò

molto sintetico affidandomi alla consapevolezza che il ministro ha un'esperienza nel settore aereo che travalica la responsabilità che attualmente riveste come ministro dei trasporti.

Il problema che è stato sollevato, per altro, attiene la complessità dei rapporti tra dicastero dei trasporti e delle partecipazioni statali sotto il profilo della responsabilità strategica per i compiti che l'Alitalia, come società a prevalente capitale pubblico esercita, ma ritengo che debba comunque essere sottolineato in questa sede.

Un comparto importante della nostra vita economica, il turismo, ha sofferto negli anni passati di veri e propri dirottamenti di flusso per la completa assenza di operatori nazionali nel settore dei *charter*, in un settore, cioè, nel quale solo l'Alitalia poteva intervenire, ma non lo ha fatto.

Ciò è molto grave perché come lei ben sa, signor ministro, nel protocollo di scioglimento dell'Itavia era contenuto il preciso impegno che i velivoli ed il personale di quell'ente sarebbero stati destinati ad organizzare una struttura (chiamiamola società o divisione, non m'interessa la qualificazione giuridica, ma l'obiettivo che si doveva cogliere) nel settore dei voli *charter*.

Si è parlato molto della mancata attuazione di questo protocollo perché altre compagnie, che hanno sede in paesi nei quali sono sicuramente premiate per le facilitazioni fiscali che ottengono e gli interessi che possono velatamente coinvolgere, hanno operato nel nostro paese. Si tratta di vicende di anni fa e il problema, forse, è stato affrontato, benché timidamente, e credo che a questa Commissione non sfugga come, anche in quest'importante fase del rapporto tra il Governo e la società convenzionata, quest'aspetto debba essere sottolineato per fornire un orientamento di politica generale che, evidentemente, promana dalla responsabilità non del solo ministro dei trasporti e che per essere affrontato richiede la consapevolezza di altri dicasteri, quali quelli del turismo e delle partecipazioni statali.

Non sfugge a me e neanche ai membri della Commissione né al ministro come il settore del trasporto turistico in entrata nel nostro paese ed un rapporto coordinato fra treni ed aerei siano aspetti vitali e penso che solo un vettore di rilevante importanza possa operare in un settore del quale talvolta si dice, un po' goliardicamente, che non è sicuro (per altro, spesso non si capisce bene se il termine sicurezza debba essere applicato ai velivoli o debba essere inteso in termini economici e gestionali), ma sicuramente lucroso. Credo non sfugga a nessuno come questo problema, che non è certo di poco momento, debba essere tenuto presente dal Governo (anche per garantire un livello di sicurezza complessiva) nel momento in cui le decisioni che si assumono rivestono un notevole significato per le compagnie aeree e, soprattutto per l'Alitalia.

**MATTEO PIREDDA.** La relazione del ministro è stata molto chiara, ma vorrei capire un po' meglio quale sia l'orientamento del Ministero a proposito della possibilità o meno di cogliere l'occasione del rinnovo della concessione per compiere un'azione di ristrutturazione e di riorganizzazione. Si è fatto riferimento ai diversi livelli di linee, intercontinentali, extracomunitarie ed interne. È evidente che maggiore è la pluralità di aziende e più è difficile realizzare le economie di scala che rappresentano la premessa per svolgere nel migliore dei modi i servizi e per fornire risposte ad alcune delle questioni che sono state sollevate, per esempio, dall'onorevole Cursi, vale a dire la formazione, la sicurezza finanziaria e così via. Tutto ciò non può essere correttamente affrontato da aziende di piccole dimensioni: solo una grande compagnia può disporre di una scuola di formazione.

È giusta la richiesta, formulata da alcuni colleghi, di conoscere esattamente la situazione delle compagnie che si confrontano con quella italiana, ma non dobbiamo necessariamente fare come la Francia, che ha accentrato i servizi nella compagnia di bandiera. È probabile, tut-

tavia, che vi sia una necessità di dare spazio, preferibilmente, ad una compagnia di grandi dimensioni, cercando semmai la soluzione di una nuova società. Come, per esempio, le ferrovie si collegano con imprenditori privati, si potrebbe anche realizzare una super compagnia nazionale che svolga tutti i livelli di volo ad eccezione delle linee di terzo livello poiché queste, sia nel caso di concessione, sia in quello di autorizzazione, possono non incorrere nella concorrenza internazionale. Allo stesso modo, sicuramente, sulle grandi linee nazionali, su quelle comunitarie e internazionali, ci sarà una competitività che vedrà in forti difficoltà la nostra compagnia di bandiera se questa non avrà la capacità operativa finanziaria e tecnica che le consenta di far fronte a tutte le esigenze.

Il trasporto aereo è destinato a svilupparsi, come confermano tutti gli studi, per la maggiore mobilità degli utenti e per l'incremento del benessere e del turismo e non possiamo arrivare impreparati a questa sfida internazionale del trasporto aereo e civile.

**PIETRO PAOLO MENZIETTI.** Il ministro e i colleghi che mi hanno preceduto hanno esposto una serie di criteri che dovrebbero essere alla base del rinnovo delle convenzioni: sicurezza, servizi, garanzia finanziaria e così via. A mio avviso, dovrebbe essere aggiunto un altro criterio per fare in modo che l'insieme delle linee comunitarie e, in particolare, quelle nazionali, rientrino in un quadro di programmazione. In base all'introduzione del ministro in ambito comunitario verranno concesse tutte le rotte richieste sia da vettori nazionali sia da vettori comunitari; per quanto concerne le tratte nazionali, esse verranno divise tra le otto imprese che ne hanno fatto richiesta. Dall'insieme di tali orientamenti traspare che la struttura della mobilità attraverso il vettore aereo nasce più dalle richieste delle imprese che da una programmazione guidata dal Ministero dei trasporti.

L'occasione del rinnovo delle convenzioni va colta, a mio avviso, per dare

impulso ad una specializzazione dei vettori di trasporto. Va compiuto, cioè, uno sforzo affinché il trasporto aereo si specializzi nei percorsi a lunga distanza, quello ferroviario nei percorsi a media distanza e l'uso dell'auto per le brevi e brevissime distanze.

Concordo sulla necessità di una pluralità di imprese anche nel traffico nazionale, ma bisogna che ciò avvenga nell'ambito di uno sforzo tendente alla specializzazione e non che la rete di mobilità attraverso il vettore aereo sia determinata dalle otto imprese nazionali o dalle imprese comunitarie. Occorre predisporre criteri e programmi di riferimento senza abbandonarsi ad una disponibilità massima per qualunque linea e percorso. Parametri e criteri vanno costruiti per ottenere la specializzazione dei vettori nei vari sistemi di mobilità.

**MAURO DUTTO.** Avendo ascoltato e letto con attenzione la relazione del ministro, devo innanzitutto premettere che mi trovo d'accordo con lo spirito che anima il documento e con le linee di indirizzo che vengono proposte al Parlamento.

Non potrò concludere in questa sede il mio intervento perché ho bisogno di alcune precisazioni e anche perché l'andamento del dibattito in Commissione ha aperto un confronto tra i partiti attorno a quello che, secondo me, dovrà essere il recepimento degli accordi comunitari e l'impegno alla liberalizzazione del 1993 che, mi pare, qualcuno tra i colleghi della maggioranza non ha ancora ben messo a fuoco. Oltre a richiedere alcune precisazioni sul testo, dunque, dovrò svolgere anche precisazioni di dibattito politico.

Recentemente il *Wall Street Journal* ha riportato un'ampia analisi circa le prospettive della *deregulation* nel nostro paese, lasciando anche spazio alle opinioni di rappresentanti delle forze politiche. Il giornale ha fornito una visione piuttosto serena di quello che dovrebbe essere il processo di avvicinamento alla liberalizzazione che avviene con prudenza, ma senza ostacoli o intoppi. Il

collega Cursi ci propone oggi una visione dell'Alitalia ferita dalla crisi del Golfo come se non lo fossero anche l'Air France, la British Airways, la Lufthansa e l'American Airlines. Quest'ultima, se non sbaglio, doveva aprire una linea con l'Italia e negli ultimi giorni è ritornata sul progetto poiché il movimento di passeggeri americani sulle rotte internazionali si è drasticamente ridotto a seguito delle indicazioni del presidente Bush e dagli eventi del Golfo. L'impostazione fornita dal ministro mi sembra sufficientemente chiara sia sull'aspetto della liberalizzazione sia su quello della prudenza: è una volontà realmente liberalizzatrice che avviene considerando lo stato dei fatti nel nostro paese, la realtà delle imprese e le possibilità che si verrebbero a creare se ci si lasciasse andare ad un discorso utopisticamente concorrenzialistico. Dobbiamo pensare, onorevole Cursi, di mettere — o di cercare di farlo — la compagnia di bandiera nella condizione migliore. Ciò comporta l'eliminazione di una serie di fardelli o, se vogliamo, di ingiustizie rispetto ad altre compagnie di bandiera: l'IVA, per esempio, rappresenta un problema che la Commissione ha già messo a fuoco, sul quale il ministro dei trasporti ha espresso il proprio consenso. Sarà necessario condurre una battaglia seria nei confronti del dicastero delle finanze, perché è improprio che sulle tariffe aeree italiane gravi un carico IVA che, invece, in paesi come Francia, Inghilterra e Germania non viene applicato.

È lecito, quindi, condurre una battaglia affinché le tariffe nazionali della compagnia di bandiera vengano liberate da un carico improprio, e ci si possa attestare su un livello europeo.

Vi è poi il problema di valutare la situazione finanziaria dell'Alitalia prima della scadenza del 1993. L'Assemblea di Montecitorio sta erogando alle partecipazioni statali 10 miliardi, ma si tratta di stabilire a chi e per quali fini venga concesso questo stanziamento e se alla data del 1° gennaio 1993 si potrà porre la compagnia di bandiera in condizione di essere competitiva.

Non si può pensare di mantenere una situazione di privilegio ponendo un problema di risorse o di garanzie in un settore nel quale ci interessa, onorevole Menziotti, che si sviluppi un certo numero di compagnie sane e serie.

Le osservazioni svolte dall'onorevole Faraguti sono basate su dati di fatto che ripercorrono — per chi come me ha vissuto per 10 anni le vicende parlamentari — appuntamenti in occasione dei quali era stato richiesto alla compagnia di bandiera di sviluppare il discorso dei *charter*. Nel momento in cui venne meno la questione dell'Itavia, con una mozione parlamentare si fornì un indirizzo affinché, attraverso la creazione dell'Air Mediterranea e la concessione di un finanziamento da parte dello Stato, si sviluppasse il settore dei *charter*, ma ciò non è stato fatto.

Non voglio, però, aprire questo capitolo e rimango a questioni di carattere generale affermando — queste sono questioni di principio su cui dobbiamo tutti misurarci — che siamo favorevoli ad un processo di liberalizzazione che avvenga con la prudenza necessaria, ma sia perseguito con serietà.

Condivido complessivamente l'intervento del ministro perché mi sembra molto equilibrato, ma ritengo vi siano alcuni punti da chiarire: si è detto di riservare all'Alitalia nuovi investimenti e la possibilità di pianificare il proprio sviluppo nell'ambito della tutela degli interessi nazionali: ebbene, sono d'accordo nell'attribuire all'Alitalia una specie di diritto di prelazione sulle rotte intercontinentali ed extracomunitarie, ma la compagnia di bandiera deve realmente assicurare la copertura di certe tratte. In altri termini, l'Alitalia non può conservare la possibilità di bloccare l'iniziativa di un altro vettore che può operare su una certa linea, magari con minori ambizioni, eventualmente collegandosi con strutture turistiche per sviluppare un certo traffico e concentrandosi in particolare su quella certa rotta. Non contesto il principio, ma ritengo che le modalità di applicazione del principio stesso abbiano un valore so-

stanziale. Stabilito che esiste in certi ambiti una priorità dell'Alitalia, se quest'ultima non esercita determinate rotte, si deve permettere a chi intende svolgere certi programmi di farlo.

Per quanto riguarda la questione comunitaria devo dire che tale questione si risolve da sola e che ritengo giusta su questa materia l'impostazione del ministro Bernini.

Quanto ai problemi nazionali, evitare la sovrapposizione dei servizi può anche significare procedere ad una rigorosa verifica della capacità tecnica e finanziaria delle società che hanno avanzato richieste di concessioni — sotto questo profilo ha ragione il ministro Bernini che, in tal modo, fornisce già una risposta alle osservazioni dell'onorevole Curzi — perché è chiaro che in campo nazionale la possibilità che si instauri un regime di concorrenzialità deve passare attraverso una seria verifica della reale consistenza imprenditoriale delle compagnie che intendono operare in una situazione di questo tipo. È evidente, infatti, che le sovrapposizioni rappresenterebbero un errore economico e che su alcune rotte è possibile una concorrenza, una volta stabilito che si debba procedere alla verifica delle potenzialità e della struttura economica delle società interessate.

**CESARE CURSI.** Ciò sarebbe dovuto avvenire anche in passato.

**MAURO DUTTO.** Se l'onorevole Curzi dispone di dati ed elementi, li fornisca alla Commissione perché se ne discuta. Probabilmente, mi sfuggono molti riferimenti alle situazioni cui l'onorevole Curzi ha accennato nel suo intervento. Non riuscendo a fotografare i fatti, non so bene cosa egli intenda dire.

Ci troviamo di fronte ad una prospettiva bene impostata sulla quale, però, preghiamo il ministro di fornirci ulteriori occasioni di confronto per comprendere con quali modalità operative si proceda per giungere realmente ad una condizione di liberalizzazione al massimo livello possibile.

CARLO D'AMATO. Desidero esporre pochissime riflessioni perché condivido l'impostazione della relazione che il ministro ha illustrato alla Commissione, che ritengo giusta ed equilibrata, rispetto ad un'evoluzione dei fatti di cui credo che il ministro abbia tenuto conto nel prospettare alla Camera il problema del rinnovo della convenzione con l'Alitalia.

Mi preme sottolineare soltanto due dati: sono dell'avviso, anche per aver affrontato la questione come relatore di un disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria per il 1990, che, obiettivamente, il problema dell'IVA costituisce per molti aspetti un alibi dietro il quale l'Alitalia si nasconde — o si è nascosta nel corso di questi anni — che ha avuto un aspetto frenante rispetto all'obiettivo del recupero di produttività e di efficienza dell'azienda.

Questo aspetto mi sembra importante ai fini di un riequilibrio, come già è stato sottolineato, della posizione dell'Alitalia rispetto a quella di altre compagnie europee. Ritengo insufficiente la logica adottata dal Ministero delle finanze, secondo la quale il problema deve essere valutato individuando anche le modalità attraverso le quali recuperare la quota di entrate alla quale si rinuncia con la sottrazione del 19 per cento.

PRESIDENTE. Il Ministero l'ha già recuperata da due anni.

CARLO D'AMATO. A questo punto, però, si pone un problema di ordine più generale.

In secondo luogo, vi è la necessità da parte della Commissione — mi sembra che il ministro si sia già dichiarato disponibile — di sottoporre ad una verifica complessiva la gestione dell'Alitalia. Riteniamo, infatti, che rispetto all'andamento di tale gestione si debba procedere ad una serie di valutazioni per stabilire se l'Alitalia, oltre ad avere titolo in via di principio ad essere l'unica compagnia di bandiera, abbia anche obiettivamente capacità che la rendano l'unica o più importante compagnia di bandiera, tenendo

anche conto che, sulla base delle considerazioni espresse dal ministro, che si può considerare anche la possibilità che esistano sul mercato altre compagnie private.

Quanto al problema della sicurezza, mi sembra che sia ovvio e necessario che non si possa accordare in concessione una linea di trasporto aereo a compagnie che non forniscano tutte le necessarie garanzie sotto il profilo economico e della sicurezza. Ciò conferma un criterio che ritengo debba essere già adottato e che, però, introduce un meccanismo di concorrenzialità al quale è legata un'altra questione. Sono d'accordo con l'onorevole Faraguti nel sottolineare l'esigenza di verificare la strategia complessiva delle aziende, in particolare dell'Alitalia, per stabilire come l'Alitalia stessa od altre compagnie possano attivare settori come quelli del turismo o del trasporto merci, che, obiettivamente, appaiono particolarmente carenti e che, invece, introdotto un sistema di concorrenzialità potranno determinare situazioni obiettive di maggiore sviluppo, guardando non solo all'esigenza del vettore Alitalia come ad un'esigenza di mobilità, ma anche al compito assegnato ai vettori di mobilitare energie e capacità economica anche in altri settori.

ALTERO MATTEOLI. A mio avviso, il rinnovo della convenzione deve coincidere anche con un attento esame delle deficienze registrate nella compagnia di bandiera nel corso di questi ultimi anni. In alcuni casi il Parlamento è stato informato, anche attraverso documenti del sindacato ispettivo, in relazione ad uno sperpero di denaro compiuto all'interno della compagnia. È questa l'occasione adatta per esaminare anche tali aspetti.

I criteri, le linee di indirizzo ed il concetto di concorrenzialità sono accettabili, anche se quanto affermato dal ministro necessita di alcuni controlli ed approfondimenti da parte dei membri della Commissione. Per esempio, con riferimento alla richiesta di concessioni per le rotte nazionali, vi sono i nomi di alcune imprese che, per le notizie che ho, ma

che necessitano di una conferma, non dovrebbero poterla ottenere. Non è opportuno far nomi perché quanto ho saputo potrebbe non essere vero e non voglio danneggiare nessuno, ma è necessario conoscere meglio quali siano i mezzi a disposizione delle imprese, gli anni di uso degli aeromobili e la potenzialità della manutenzione. Si tratta di informazioni necessarie per poter esprimere un giudizio.

Un'ultima considerazione riguarda il concetto di prelazione da parte dell'Alitalia. Sono d'accordo su questo aspetto, ma desidererei che la prelazione non si trasformasse in un monopolio. Non mi preoccupa, inoltre, della sovrapposizione dei servizi se questa rientra nel quadro della concorrenzialità.

**PRESIDENTE.** Prima di lasciare la parola al ministro desidero svolgere alcune considerazioni. Innanzitutto esprimo il mio apprezzamento al ministro, il quale ha immediatamente risposto alla richiesta di introdurre il dibattito. Tuttavia, siamo solo all'inizio e, personalmente, non me la sento di entrare nel merito del problema avendo a disposizione solo alcuni dati. La Commissione ha intenzione di ascoltare i dirigenti dell'Alitalia, ma è anche necessario trovare una sede per svolgere un'istruttoria istituzionale. Mi pare necessario innanzitutto sapere quale sia stata l'utilizzazione della concessione nel corso del decennio. Cosa ha funzionato e cosa, invece, non ha funzionato? Non mi pare sia discutibile la *vox populi* affinché la concessione non sia rinnovata *sic et simpliciter*, ma un punto di partenza per una seria valutazione potrebbe essere quello di esaminare l'impiego della concessione in questo decennio. Per esempio, l'onorevole Faraguti ha puntato sul ruolo turistico ed ha detto una cosa ben precisa, che venne qui discussa anche ai tempi della presidenza Nordio ...

**LUCIANO FARAGUTI.** Soprattutto ai tempi della presidenza Nordio!

**CESCO GIULIO BAGHINO.** In seguito la mentalità della dirigenza è cambiata.

**PRESIDENTE.** A quei tempi venne fuori la questione che vi era una strategia politica in base alla quale si comprimeva questo settore per fare in modo che una parte degli utenti si riversassero sulle linee ordinarie. Si trattava di una strategia lucida ed i dati citati in quell'occasione sono a verbale. Eravamo di fronte ad una scelta cosciente a seguito della quale alcune linee erano state abbandonate ed altre erano state potenziate. Per un giudizio complessivo, occorre dunque partire da una fotografia, o meglio, da una radiografia dell'uso fatto della passata convenzione.

In secondo luogo, è importante capire in base a quali criteri ci si intenda muovere. Convengo su alcuni dati sottolineati, in particolare, dall'onorevole Corsi e ripresi dall'onorevole Dutto. Per le concessioni è necessario osservare alcuni criteri, ma quali sono? Se vogliamo la liberalizzazione e se, dopo aver osservato la situazione europea, si stabilisce che altre concessioni possono essere rilasciate, ciò non può essere fatto in base ad un criterio qualsiasi. Il criterio finanziario è molto serio. Ricordo, per esempio, che nel corso della discussione sulle assicurazioni degli aerei e sui massimali, emerse come criterio il riferimento al capitale, cioè alla proprietà degli aerei o, quanto meno, del 50 per cento della flotta, che rappresentava, a nostro avviso, un elemento di serietà. Una compagnia che prenda a noleggio gli aeromobili, chiede le linee e poi cede il tutto non ci dà tranquillità. Questo criterio è stato ripreso quando abbiamo esaminato il caso dell'aereo dell'Air Independent caduto nelle Azzorre. Anche in quell'occasione vi fu qualche complicazione di tipo assicurativo ed emerse il problema di chi compie le certificazioni con riferimento alla sicurezza, alla manutenzione ed all'utilizzo dei piloti. Infatti, è vero che ci dobbiamo attenere alle certificazioni internazionali, ma facendo transitare questi aerei sulle piste italiane gli accreditiamo lo stesso livello

qualitativo degli altri vettori. Il Governo ha in proposito un potere ben preciso, vale a dire quello di non accreditarli.

Occorre individuare i criteri sui quali la liberalizzazione si muove. Tale liberalizzazione può avere carattere orizzontale come nel caso della Air France, della Lufthansa e delle altre compagnie europee dando e cedendo scali, oppure verticale, con la nascita di piccole e medie compagnie che facciano concorrenza alla compagnia di bandiera. Le valutazioni hanno un carattere profondamente diverso nei due casi e possiamo dire che, per quanto mi risulta, in Italia si è già di fronte ad una grande liberalizzazione poiché esiste un'impresa privata che gestisce il 12 per cento del traffico nazionale, unico esempio, a quanto mi risulta, nell'ambito europeo.

Quali sono, inoltre, le politiche? Anche girando il mondo abbiamo avuto l'impressione che non tutte le linee abbiano bisogno degli stessi vettori. Il traffico regionale non è solo interno, ma riguarda anche i paesi limitrofi come, nel caso dell'Italia, la Jugoslavia o l'Austria e necessita di una struttura aziendale che risponda a criteri diversi rispetto a quello dell'unico o del principale vettore. Il Governo deve fornirci questi criteri per poter formulare un'analisi più approfondita. Credo che dobbiamo sollevare tale questione per capire se i trasporti postali o delle merci rivestano o meno interesse, perché abbiamo appreso che, a quanto pare, una compagnia straniera ha monopolizzato questo settore. Personalmente non sono contrario a che ciò avvenga perché, a mio parere, in questo caso non hanno attinenza le valutazioni ideologiche, mentre entrano in gioco il criterio della funzionalità e, voglio dirlo con estrema chiarezza, la protezione, in una certa misura, degli interessi italiani. Non possiamo constatare infatti, girando il mondo, che a furia di parlare di liberalizzazione gli operatori internazionali sono protetti, mentre quelli del nostro paese sono più liberi degli altri.

Desidero esprimere apprezzamento per lo sforzo compiuto in questa fase gestio-

nale dall'Alitalia per migliorare il servizio, anche se non ritengo sufficiente quanto finora realizzato, perché non possiamo dimenticare quale fosse la situazione qualche anno addietro.

Mi chiedo quali siano gli indirizzi del Governo in merito alla gestione del servizio e le condizioni cui pensa di sottostare per il rinnovo della concessione all'Alitalia o ad altre compagnie. Trovo contraddittorio che nell'ordinamento italiano vi siano norme che stabiliscano che, qualora un treno arrivi con mezz'ora di ritardo rispetto all'orario previsto, venga rimborsata una parte del biglietto, mentre analoga procedura non è prevista per un mezzo di trasporto che per eccellenza è rapido, ossia l'aereo. È chiaro, infatti, che chi sceglie di viaggiare con tale mezzo privilegia un sistema di trasporto veloce e ciò giustifica il pagamento di una tariffa più elevata. Nel caso, però, di mancata esecuzione del trasporto stesso, si deve prevedere una qualche forma di riparazione a favore del soggetto che ha sborsato i soldi.

Ritengo, inoltre, che si debba aprire una pagina nuova (si tratta di una questione che porremo al momento opportuno) sul problema dell'informazione all'utente. Quest'ultimo, ogni qualvolta vengono addotte ragioni tecniche, si trova nella condizione di non sapere se partirà o meno, né se i motivi richiamati siano reali o fittizi perché abbiamo constatato che certi voli incorrono sempre nel medesimo ritardo tecnico che, evidentemente, dipende da cause organizzative.

Ribadisco l'apprezzamento per lo sforzo compiuto al fine di riorganizzare meglio un settore che, però, deve percorrere ancora molta strada. Certe condizioni, inoltre, non possono essere assicurate solo alla compagnia di bandiera perché, altrimenti, ciò sarebbe punitivo nei confronti di altri vettori.

Se dobbiamo pensare al rinnovo della concessione dobbiamo basarci su un lavoro istruttorio che parta dalla valutazione di ciò che è avvenuto in passato e di quanto si verifica negli altri paesi europei, per i diversi settori operativi e per

le diverse traiettorie, e sapere quali siano le intenzioni del Governo. Se il ministro Bernini è d'accordo, potremmo incaricare il servizio studi della Camera di procedere ad una ricognizione del comparto, eventualmente in collaborazione con i competenti uffici del Ministero dei trasporti, ovvero tale ricerca potrebbe essere svolta da questi ultimi con l'ausilio del nostro personale, ma è certo che abbiamo bisogno di questi dati — che rappresentano un'istruttoria minima — per poter approfondire le ragioni di un nostro giudizio. Credo, infatti, che l'ulteriore prosieguo dei nostri lavori debba svolgersi sulla base di dati maggiormente certi.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Aderisco senz'altro alla proposta del presidente, aggiungendo che l'audizione odierna si iscrive in un rapporto di collaborazione che mi è molto gradito. Non ho nessuna difficoltà ad approfondire l'argomento ed a fornire i dati richiesti, ma devo ricordare alla Commissione che nell'esercizio delle mie responsabilità sono tenuto a procedere, prima o poi, al rinnovo delle convenzioni.

GIORDANO ANGELINI. Quando dovrà provvedere, signor ministro, al rinnovo delle convenzioni?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Le convenzioni sono scadute alla fine dell'anno scorso e sono in regime di *prorogatio*; quindi, attendere un mese in più non rappresenta un problema insormontabile.

PRESIDENTE. Prima dell'estate si potrà procedere al rinnovo.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Intendo rinnovare le convenzioni molto prima dell'estate, perché è necessario porre ordine nel comparto in quanto la situazione è cambiata, le compagnie attendono le nostre decisioni ed hanno necessità di programmare i propri investimenti. Il rinnovo delle convenzioni è in una certa misura assimilabile al contratto di programma dell'ente ferroviario.

GIORDANO ANGELINI. Abbiamo sollevato questo problema da tempo, ma vi sono necessità legate alla vita del Parlamento che riteniamo possa e debba fornire il proprio contributo.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Contributo che ho già detto essere graditissimo.

GIORDANO ANGELINI. Esprimo la disponibilità del gruppo comunista a stringere i tempi del nostro lavoro. Mi permetto, però, di chiedere al ministro Bernini di non usarci la stessa cortesia che ha avuto per il contratto di programma.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. La cortesia per quanto riguarda il contratto di programma si riconduce essenzialmente all'opportunità, che ho ritenuto di dover cogliere, di informare questa Commissione che intendevo procedere ad un'anticipazione la quale, per altro, nulla muta e nulla pregiudica di tutte le decisioni precedenti. Restano in piedi, infatti, i servizi esistenti e gli investimenti decisi in questa sede e non si apre alcuna contraddizione. Si è trattato dell'introduzione di una modalità invocata da tutti.

Poiché il rapporto riguardante il ministro dei trasporti e l'ente delle ferrovie rappresentava una novità ed un'anticipazione che nulla muta di quanto già deciso, ho ritenuto di doverlo illustrare prima alle Commissioni e tale orientamento si iscrive in un clima di collaborazione che sono il primo ad apprezzare. Non ho inteso attentare alle decisioni precedentemente assunte, ma devo far presente alla Commissione che se l'intenzione è quella di approfondire i temi oggi sollevati dovrò procedere al rinnovo delle convenzioni prima che tali temi vengano esauriti, perché il loro esame non potrebbe essere completato neanche nell'arco di un anno, in quanto le questioni richiamate spaziano dall'ANAV, agli aeroporti, alla questione della sicurezza e del confronto internazionale. Dobbiamo essere obiettivi.

**PRESIDENTE.** Limitiamoci alla questione delle convenzioni.

**GIORDANO ANGELINI.** Parliamo del rinnovo delle convenzioni.

**CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti.** Se, allora, circoscriviamo il discorso alla questione del rinnovo delle convenzioni con l'Alitalia e con altre compagnie, oggi ho esposto una sorta di introduzione, affermando che mi accingo appunto a rinnovare le convenzioni e che il quadro di riferimento è mutato ed ho indicato i criteri per ciascun comparto.

Se il presidente ed i membri della Commissione ritengono che siano necessari ulteriori approfondimenti, m'inchino di fronte a questa richiesta, ma preciso che si parla appunto di approfondimenti e sarò lieto se dal dibattito emergeranno per il ministro — al quale spetta la responsabilità di provvedere — suggerimenti e criteri aggiuntivi.

Non esiste alcun contrasto tra il dicastero e la Commissione. Mi sono limitato a far presente l'esigenza di non prolungare una situazione di precarietà che, purtroppo, in questo momento si è aggravata per circostanze diverse. Pertanto, se il dibattito proseguirà sarò il primo a rimanere a disposizione.

Rimetto al presidente Testa la decisione circa le modalità attraverso le quali reperire i dati richiesti, stabilendo se incaricare di tale ricerca l'ufficio studi della Camera con la collaborazione del Ministero, purché si ricordi che il rinnovo delle convenzioni è un'incombenza amministrativa che devo espletare.

**PRESIDENTE.** Rimanendo al tema specifico del rinnovo della convenzione tra lo Stato e l'Alitalia, mi sembra, ma potrei sbagliare, che questa Commissione sia istituzionalmente tenuta a fornire un parere.

**CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti.** Può darsi.

**GIORDANO ANGELINI.** Credo anch'io che la Commissione debba fornire il proprio parere.

**ALTERO MATTEOLI.** La presenza delle imprese che hanno chiesto la convenzione mi sembra importante.

**CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti.** Mi chiedo, onorevole Matteoli, se lei ritenga che io possa accingermi al rinnovo delle convenzioni senza effettuare i necessari accertamenti. Non ho inteso contestare nessuna richiesta, ma ho ricordato che, alla fine, devo assumere i provvedimenti di cui dispongo.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro Bernini per essere intervenuto alla seduta odierna.

**La seduta termina alle 17,50.**

---

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 25 gennaio 1991.

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO