

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

IX

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 MARZO 1991

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI, PROFESSOR CARLO BERNINI, SULLA RIFORMA DELL'ENTE FERROVIE DELLO STATO, SULLA PARTECIPAZIONE DELL'ENTE A SOCIETÀ E SUL RINNOVO DELLA CONVENZIONE TRA STATO E ALITALIA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDI

DEL VICEPRESIDENTE EDDA FAGNI

INDICE DEGLI INTERVENTI

PAG.

Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sulla riforma dell'Ente ferrovie dello Stato, sulla partecipazione dell'Ente a società e sul rinnovo della convenzione tra Stato e Alitalia:

Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 8, 9, 19, 27, 29
Fagni Edda, <i>Presidente</i>	9, 19
Angelini Giordano (gruppo comunista-PDS)	14
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	3, 5, 10, 19, 25, 28
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i>	3, 11, 14, 16, 18, 19, 22, 25, 27, 28
Cursi Cesare (gruppo DC)	9, 23
D'Amato Carlo (gruppo PSI)	8, 9
Lucchesi Pino, (gruppo DC)	27
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	6, 16
Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale)	5, 18
Menziotti Pietro Paolo (gruppo comunista-PDS)	5
Ridi Silvano (gruppo comunista-PDS)	21, 22, 23, 27

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,45.

Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sulla riforma dell'Ente ferrovie dello Stato, sulla partecipazione dell'Ente a società e sul rinnovo della convenzione tra Stato e Alitalia.

PRESIDENTE. Prima di passare all'ordine del giorno della seduta odierna, desidero rivolgere il nostro saluto all'onorevole Francesco Spina che entra a far parte di questa Commissione in sostituzione dell'onorevole Giuseppe Avellone.

L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, sulla riforma dell'Ente ferrovie dello Stato, sulla partecipazione dell'Ente a società e sul rinnovo della convenzione tra Stato e Alitalia.

Ricordo che prima ancora di costituire un Comitato ristretto che si occupasse della riforma del sistema ferroviario, la Commissione convenne di procedere a due distinte audizioni, rispettivamente dell'amministratore straordinario dell'Ente ferroviario, dottor Necci, già svoltasi la settimana scorsa, e del ministro Bernini, che si tiene appunto oggi.

Lo scopo delle due audizioni — che, come dicevo, la Commissione ha ritenuto opportuno programmare prima di entrare nel merito dell'esame del progetto di riforma — è quello di chiarire alcune questioni preliminari, essendo stati sottoposti al nostro esame un decreto-legge, avente stretta attinenza con la riforma dell'ente ferroviario, ed i progetti concernenti appunto tale riforma. Nonostante si fosse ritenuto che questi provvedimenti, avendo

ad oggetto materie tra loro omogenee, dovessero concludere contemporaneamente il loro *iter*, la Commissione, dal canto suo, ha già licenziato il decreto-legge.

Nello svolgimento del suo lavoro, quindi, il Comitato ristretto potrà tenere conto anche delle questioni che oggi verranno poste dal ministro e delle indicazioni che egli ci fornirà.

L'audizione odierna concerne inoltre il rinnovo della convenzione tra lo Stato e l'Alitalia. A quest'ultimo proposito ricordo che specifici quesiti sono stati posti al ministro dei trasporti in occasione della sua audizione, tenutasi in questa sede il 23 gennaio scorso, e successivamente, a titolo riassuntivo ed a nome della Commissione con una lettera del suo presidente, recante la data del 7 marzo scorso.

Prima di ascoltare il ministro Bernini, che ringrazio per la sua presenza, do la parola all'onorevole Baghino che ha chiesto di intervenire sull'ordine dei lavori.

CESCO GIULIO BAGHINO. Sono consapevole del fatto che il ministro è venuto in questa sede a riferire sulla riforma dell'Ente ferroviario e sul rinnovo della convenzione con l'Alitalia, ma approfitto della sua presenza per chiedergli la cortesia di riferirci alcune notizie in merito alla situazione che si è determinata al valico del Brennero. Vorrei sapere, infatti, se in merito a quella vicenda si aprono prospettive che lascino ipotizzare non un chiarimento momentaneo, ma una soluzione definitiva del problema.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Sono naturalmente a disposizione della Commissione, ma gradirei conoscere quali siano i problemi e gli interrogativi sa-

lienti ai quali è utile che io fornisca una risposta, perché so che in questa sede è già stato udito l'amministratore straordinario dell'Ente ferroviario, che ritengo sia stato interpellato in merito a questioni diverse da quelle che verranno sottoposte a me.

Vorrei, pertanto, che mi venissero indicate quelle che i commissari considerano le questioni politiche nodali allo scopo di evitare una situazione di confusione che, se non risolta in questa sede, sarebbe mio compito dirimere altrove. Voglio dire, molto pacatamente, che desidero esprimermi in merito ad argomenti politici e governativi. Ne consegue che, se le questioni che la Commissione intende sottoporre sono le stesse già poste al commissario straordinario, io non intendo occuparmene. Qualora invece, lo ripeto, si intendano affrontare problemi di natura politica, ribadisco la mia disponibilità nei confronti della Commissione.

Se venissi in questa sede a spiegare, per esempio, la portata per asse, oppure l'intensità degli orari od ancora le formule societarie, mi si potrebbe obiettare che non è quella la mia funzione. Essendo state programmate due successive audizioni, sono sicuro (sarei incredibilmente sorpreso del contrario) che non mi si vorrà ascoltare in merito agli stessi argomenti discussi con il commissario straordinario; se così non fosse — lo ripeto — non risponderei. Poiché, invece, ritengo che mi si vogliano sottoporre quesiti politici diversi da quelli già affrontati con il dottor Necci, sono a disposizione della Commissione. Per queste ragioni, vorrei sapere di quali argomenti la Commissione desidera che io parli.

PRESIDENTE. È di tutta evidenza che la Commissione, avendo programmato l'audizione sia dell'amministratore straordinario dell'Ente ferroviario, sia del ministro dei trasporti, non intende ascoltarli sugli stessi dettagli di una materia che, indubbiamente, è caratterizzata da un complesso di questioni che hanno motivato l'adozione di un decreto-legge e so-

prattutto (questo, in particolare, è il motivo per il quale siamo oggi riuniti) di un provvedimento di riforma.

Non vi è dubbio che, avendo la Commissione chiesto di confrontarsi con due interlocutori che hanno competenze diverse nell'ambito del settore dei trasporti, nessuno pensa, ascoltando il ministro, di assistere al duplicato di un'audizione precedente: la presenza del ministro Bernini, da noi richiesta e che ovviamente apprezziamo, si giustifica con l'esigenza di enucleare le questioni di carattere politico, non certo quelle attinenti la gestione vera e propria del sistema ferroviario, perché su quest'ultimo aspetto la Commissione ha già avuto modo di ascoltare quanto riferito dall'amministratore straordinario dell'Ente. Quindi ci troviamo strettamente nell'ambito del rapporto che intercorre tra la Commissione ed il Governo.

Prima ancora di affrontare l'esame del provvedimento sulla riforma dell'Ente ferrovie dello Stato, riteniamo necessario sapere, in relazione al testo approvato dal Senato, se il Governo intenda preliminarmente proporre talune modifiche ed integrazioni. Vorrei sottolineare inoltre che, quando abbiamo programmato l'audizione del ministro Bernini, erano stati assegnati alla Commissione sia il decreto-legge, sia il disegno di legge; al riguardo, abbiamo ritenuto che al primo provvedimento dovesse essere riservata una « corsia preferenziale », dal momento che definiva soltanto alcuni aspetti di una questione più organica, contenuta nel disegno di legge. Sappiamo tuttavia che il decreto-legge, pur avendo un'efficacia limitata, ha spinto l'amministratore straordinario ad assumere talune iniziative. Per questo motivo ci sembra utile capire come esse si inseriscano nell'azione organica di rilancio e di ristrutturazione dell'Ente ferrovie dello Stato. Sono queste le ragioni che ci hanno convinto dell'opportunità dell'audizione odierna, e non certo la volontà di ascoltare una sorta di replica sulle questioni di stretta competenza dell'amministratore straordinario, che abbiamo già affrontato nel corso di una precedente audizione...

CESCO GIULIO BAGHINO. Peraltro non completata.

PRESIDENTE. Credo che esistano sufficienti argomenti di discussione sui quali è necessario ascoltare il punto di vista del Governo, attraverso il ministro dei trasporti.

Anche se di regola procediamo al dibattito dopo l'intervento del ministro, dal momento che alcuni colleghi hanno chiesto di intervenire in questa fase, do subito la parola all'onorevole Matteoli.

ALTERO MATTEOLI. Intervengo non tanto per porre un quesito al ministro, quanto per sottolineare che i motivi per i quali la Commissione ha richiesto la sua audizione sono diversi da quelli indicati dal presidente; innanzitutto non dobbiamo nascondere la verità dietro un dito, in particolare per quanto riguarda il problema dell'alta velocità. Vorrei ricordare che, subito dopo aver varato nel mese di luglio del 1985 la legge n. 210, il dottor Ligato sostenne il suo progetto sull'alta velocità in tutto il mondo per cercare di realizzarlo. Dopo le note vicende giudiziarie che lo hanno visto protagonista, venne nominato commissario straordinario il dottor Schimberni, il quale bloccò il suo progetto. Ovviamente non vi è nulla di male nel non condividere una determinata iniziativa, ma ora che il professor Necci è tornato ad amministrare l'Ente ferrovie dello Stato ha ripreso in considerazione — a mio avviso giustamente — il progetto sull'alta velocità.

Vorrei sapere se il ministro Bernini condivide tale scelta perché, come ho già detto, non dobbiamo nasconderci che, in passato, i rapporti tra i rappresentanti del Governo ed il commissario Schimberni non sono stati sempre buoni; è noto che taluni di questi problemi sono stati pubblicizzati dalla stampa, oppure sono emersi nel corso di audizioni parlamentari.

Insisto pertanto nel chiedere al ministro se egli condivida questa scelta e se essa verrà realizzata; mi pongo tale quesito perché il decreto-legge n. 25, la cui

conversione in legge era prevista per oggi, non risulta iscritto all'ordine del giorno. Su tale provvedimento esistono forse contrasti all'interno del Governo o, addirittura, del partito di maggioranza relativa? Questi interrogativi dimostrano che lo scopo di questa audizione era anche quelle di ottenere una risposta.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che la Commissione deliberò l'audizione del ministro sulla base di una mia proposta, il cui obiettivo era quello di invitarlo a riferire sul provvedimento di riforma dell'Ente ferrovie dello Stato.

ALTERO MATTEOLI. È vero che l'audizione è stata deliberata dalla Commissione, ma ciascuno poteva attribuirle il significato che riteneva più opportuno.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. L'audizione del ministro è finalizzata ad assumere elementi di informazione per consentire alla Commissione di esaminare il testo di riforma dell'Ente ferrovie dello Stato. Pertanto, rivolgerò al ministro alcuni quesiti che ci aiuteranno a risolvere le questioni al nostro esame.

Vorrei premettere che gli anni ottanta sono stati caratterizzati da un radicale processo di ristrutturazione dell'apparato produttivo, ma l'Ente ferrovie dello Stato ha mantenuto una struttura monolitica, rigida ed immobile. A mio avviso, questo tipo di struttura ed il centralismo dell'Ente rappresenta uno dei punti di maggior crisi del sistema ferroviario. Quindi, nel momento in cui affrontiamo la sua riforma, vi sono innovazioni che interessano il tema del decentramento? Mi pongo tale quesito dal momento che dal progetto di « riforma della riforma » al nostro esame emerge un orientamento molto generale, ma non si evidenziano novità chiare, forti e nette. Questo è un aspetto al quale avremmo bisogno di imprimere una svolta se vogliamo che la riforma sia realmente tale. Dobbiamo capire, quindi, quali siano i livelli del decentramento, quali poteri vengano assegnati a tali livelli, quale sia l'ambito di

autonomia e, come ovvia conseguenza, quali responsabilità si attribuiscono ad essi, poiché al decentramento dei poteri, dei ruoli e delle funzioni debbono corrispondere le relative responsabilità. Quello che ho indicato è un primo gruppo di questioni sulle quali vorremmo conoscere l'orientamento del ministro per capire se quello che riteniamo un problema centrale trovi una collocazione organica che guidi un reale processo di riforma dell'Ente ferrovie dello Stato.

Vorremmo sapere, inoltre, come sia organizzata la partecipazione degli utenti all'interno del complesso organismo delle ferrovie dello Stato. Ci chiediamo, infatti, se sia mai possibile che gli utenti non trovino spazi e modi per far ascoltare la propria voce e che la stessa struttura non possa esercitare un controllo in merito all'efficienza e all'efficacia degli investimenti che vengono effettuati.

Ieri questa Commissione ha approvato all'unanimità il disegno di legge di conversione del decreto-legge riguardante l'ingresso dei privati nell'Ente ferroviario che rappresenta — su questa valutazione il ministro consentirà con noi — una sorta di carta in bianco.

Mi si consenta di dire che il risultato cui si è pervenuti, più che essere espressione di una posizione politica, costituisce un attestato di fiducia, perché dal decreto non desumiamo quali saranno il ruolo, la specifica funzione ed i limiti dei privati nella complessa struttura dell'Ente delle ferrovie dello Stato che emergerà dalla riforma.

Infatti, non possiamo assumere come presupposto ideologico il fatto che la presenza dei privati avrà un ruolo taumaturgico, benché essi abbiano una posizione senz'altro importante e possano svolgere una funzione decisiva nell'assegnazione alle ferrovie dello Stato del ruolo che esse debbono avere per assicurare al paese un moderno sistema di mobilità. Tale ruolo deve essere definito ed è necessario avere una precisa strategia.

Faccio queste osservazioni con grande serenità e dopo che questa Commissione

ha già approvato il disegno di legge di conversione di un decreto che però, lo ripeto, rappresenta un atto di fiducia ed una sorta di incoraggiamento a fare delle ferrovie il sistema portante della mobilità, nella speranza di aver seguito la strada giusta.

GIACOMO MACCHERONI. Non vorrei che l'incontro di oggi con il ministro si esaurisse, per così dire, nella fase preliminare senza arrivare a sapere esattamente quale ne sia lo scopo. Si tratterebbe di un risultato assai negativo, perché il gruppo socialista ritiene che, in un momento congiunturale di estremo interesse, l'orientamento che il ministro ci fornisce rappresenta un elemento prezioso per imprimere una spinta ad un processo di riforma che sta acquisendo concretezza sulla base di precisi connotati e riprende un cammino che in passato fu interrotto, suscitando così problemi di ordine politico che hanno influito sulla funzionalità e sulle prospettive dell'Ente.

Credo, quindi, che sia necessario superare questi ostacoli e prospettare i problemi esistenti che, del resto, sono emersi anche dal dibattito che già si è svolto in questa sede sugli argomenti che ricordavo e che ritengo il ministro abbia avuto modo di affrontare con i propri collaboratori.

Concordo con il collega Menziotti sul fatto che l'approvazione del decreto costituisca un atto politico di grande rilievo, che non è estraneo ad un nuovo modo di rapportarsi del Parlamento nei confronti del Governo — e, in particolare, del ministro dei trasporti — che ritengo positivo. Naturalmente, nell'esprimere un apprezzamento politico in merito a quanto è avvenuto, non intendiamo sostenere che tutte le questioni esistenti siano definite, perché l'esperienza ci ha dimostrato che quando si è ritenuto di aver posto un punto fermo sui problemi della riforma dell'Ente ferroviario, di fatto si è prodotta una divergenza tra l'orientamento del Governo e, in particolare, del ministro dei trasporti e quello dell'allora commissario straordinario.

Pur confermando la volontà di procedere ad una riforma concreta e non demagogica e pur con tutti i limiti che ci siamo posti per evitare un dibattito astratto, incapace di contribuire allo sforzo complessivo che l'Ente ferroviario è chiamato a compiere, credo che dobbiamo chiedere al ministro di fornirci alcuni chiarimenti che vertono essenzialmente su due aspetti che abbiamo potuto verificare ed ai quali si è fatto cenno anche nel corso del precedente dibattito.

In primo luogo, vogliamo che la riforma abbia basi solide per quanto riguarda il rapporto tra Governo e consiglio di amministrazione dell'Ente ferroviario. Inoltre, riteniamo che la fase commissariale debba essere superata rapidamente e che la riforma debba andare a regime, non guardando al passato, ma cercando di orientare il ruolo rispettivamente del consiglio d'amministrazione dell'Ente, del ministro dei trasporti e del Parlamento, in modo da tenere conto della nuova disponibilità manifestata sul piano politico dal Parlamento stesso e, in particolare, da questa Commissione. Infatti, se non chiarissimo questo aspetto, ci limiteremmo a fingere di aver avviato un processo di riforma.

Dobbiamo pervenire, quindi, a definizioni chiare perché la strada seguita in passato — ossia quella di avviare la riforma rimandando ad un momento successivo la soluzione dei problemi esistenti — rischia di far sorgere ostacoli seri che possono fermare il processo di evoluzione del sistema ferroviario. Sappiamo, infatti, che gli elementi di conflittualità non consentono di andare avanti e che quando ci si ferma, si finisce con il tornare indietro.

Il secondo aspetto sul quale voglio soffermarmi riguarda il ruolo del direttore generale, questione che, se ben ricordo, è già emersa prepotentemente. Tale ruolo, nell'ambito del consiglio di amministrazione è importante e merita di essere definito. Sappiamo tutti bene, infatti, che in merito a responsabilità considerate abbastanza definite si è già sviluppata una polemica pubblica che non favorisce il raggiungimento di posizioni chiare;

ognuno può scrivere sulla stampa ciò che vuole, suscitando commenti e repliche, con la conseguenza che invece si accresce la confusione esistente.

Una grande novità è rappresentata dal ruolo già definito (ne ha parlato il dottor Necci e questa mattina abbiamo letto su *la Repubblica* la notizia che è stata firmata la convenzione) del rapporto tra il settore privato e quello pubblico. Non si tratta di essere d'accordo su una concezione di principio, rispetto alla quale, comunque, sono stati compiuti grandi passi in avanti; vorrei ricordare che, anche da parte dell'opposizione, in dibattiti di ordine generale, estranei al sistema ferroviario, si è sostenuta l'opportunità di un nuovo modo di organizzare la società. In questo contesto, tuttavia, non possiamo pensare soltanto ai problemi derivanti dall'esiguità delle risorse dello Stato, viste tutte le altre questioni che pone la crisi economica in atto.

Quando ci riferiamo all'imprenditore privato, vogliamo che sia chiaramente definito il rapporto societario, nell'ambito del quale la funzione pubblica dev'essere salvaguardata. Il ruolo del privato, ossia delle società che intervengono nel processo di costruzione, deve restare abbastanza distinto per evitare una sua corresponsabilizzazione in tutto il processo d'indirizzo. Vorrei sottolineare che con il termine imprenditore privato si intendono anche gli istituti di credito, i quali, all'interno di questo ruolo, rivestono una grande rilevanza. Sono convinto infatti che, in questa manovra finanziaria, così importante, essi svolgono una funzione precipua.

Ritengo pertanto che vi siano elementi sufficienti per ascoltare l'opinione del ministro, dalla cui illustrazione emergerà l'esistenza di ruoli diversi, come dimostra la discussione che si è svolta la scorsa settimana con il commissario Necci. Insisto pertanto sull'eventualità che l'attuale dibattito evidenzii lo sviluppo di ruoli diversi.

Il Parlamento e, quindi, la Commissione hanno un rapporto molto chiaro con il Governo, punto di riferimento isti-

tuzionale; ciò dimostra che esistono le condizioni per riprendere i temi che si sono affrontati in questa Commissione con il dottor Necci, peraltro non ancora esauriti, come ha rilevato l'onorevole Baghino.

Le dichiarazioni autorevoli del ministro possono chiarire quale sia il ruolo del Governo, che, insisto, è sicuramente di grande valore politico sul piano dell'indirizzo che dobbiamo fornire non soltanto alle ferrovie, ma al settore del trasporto nel suo complesso. Esso non dev'essere più distinto in compartimenti, perché, desidero ribadirlo, il settore delle ferrovie non ha un valore paritario, ma costituisce il punto fondamentale di traino per una diversa visione del sistema di trasporto in Italia.

Quando abbiamo sottolineato la necessità di risolvere il grande problema del trasporto merci su gomma e rotaia, non siamo riusciti ad andare oltre; oggi, così come ha dichiarato il ministro in altre occasioni, dobbiamo essere consapevoli che il settore ferroviario svolge un ruolo-guida, e che il trasporto nel nostro paese, sia nelle ferrovie e negli aeroporti, sia nei porti, presenta un nuovo modo di rapportarsi con il resto del sistema.

Non credo che oggi dobbiamo porci il quesito su quale ruolo il ministro sia chiamato a svolgere in questa Commissione; a mio avviso si tratta di una presenza importante e decisiva, di cui la Commissione è consapevole; anch'io, a nome del gruppo socialista, lo ringrazio per aver partecipato a questo incontro, che non ritengo assolutamente ripetitivo, come dimostreranno le dichiarazioni che egli renderà nel corso del dibattito.

CARLO D'AMATO. Desidero innanzitutto rivolgere le mie scuse al presidente, al ministro ed ai colleghi per il ritardo con cui partecipo a questo incontro.

A mio avviso, sarebbe interessante accertare qual è l'*animus* che ha ispirato la presidenza della Commissione a prevedere la sua audizione. Poiché in questo momento stiamo discutendo il provvedimento di riforma dell'Ente ferrovie dello

Stato, approvato dal Senato, sul quale ciascun gruppo ha espresso la propria posizione, mi chiedo se la presenza, del ministro sia necessaria a chiarire il punto di vista del Governo sulle prese di posizione assunte dai partiti. Se così fosse, tale incontro sarebbe un modo intelligente per conoscere l'orientamento del Governo e, quindi, del ministro, rispetto alle posizioni manifestate dalle parti politiche. In caso contrario, correremmo il rischio di distogliere il rappresentante del Governo dai suoi impegni e distrarre la Commissione dai suoi compiti, che sono quelli di esaminare il disegno di legge, esprimendo in piena autonomia le sue valutazioni.

Ai ringraziamenti espressi dal collega Maccheroni, vorrei aggiungere i miei per la disponibilità dimostrata dal ministro, la cui presenza potrebbe essere considerata estremamente utile se contribuirà a determinare o a definire ulteriormente, l'indirizzo politico del Governo sul disegno di legge in questione e sugli avvenimenti che si sono successivamente verificati.

Vorrei ribadire che il nostro interlocutore resta il Governo, nella persona del ministro, poiché al commissario Necci spettano altri compiti e funzioni. Quindi, se la Commissione è chiamata ad esaminare un disegno di legge, l'interlocutore essenziale e primario è il Governo e, quindi, il ministro.

PRESIDENTE. Vorrei precisare all'onorevole D'Amato che le audizioni non dovrebbero avere ad oggetto la formulazione di considerazioni, in quanto ciò non farebbe progredire il nostro lavoro.

Vorrei ricordare che la Commissione ha deciso all'unanimità di procedere all'audizione, affinché i gruppi potessero, preliminarmente all'esame del disegno di legge, formulare quesiti e domande al rappresentante del Governo. È questo il motivo per il quale abbiamo deciso l'incontro odierno, il cui obiettivo è quello, ripeto, di rivolgere al ministro quesiti e domande, mentre le considerazioni potranno essere formulate in altra sede. Se seguissimo una strada diversa, tutto di-

venterebbe più difficile e si alzerebbe, per così dire, una nube di mistero che non abbiamo motivo di contribuire a sollevare.

CARLO D'AMATO. Dal momento che nei resoconti stenografici sono riportate le posizioni dei capigruppo, quali quesiti e domande dobbiamo ancora rivolgere al ministro?

PRESIDENTE. Infatti, non siamo obbligati, ma il ministro è stato convocato per dare il suo contributo; quindi, i colleghi che lo ritengono opportuno possono rivolgergli domande di chiarimento.

Informo i colleghi che, a conclusione di questo incontro, procederemo alla costituzione di un comitato ristretto.

EDDA FAGNI. Nelle dichiarazioni iniziali del ministro ho individuato una netta distinzione tra le richieste che dovevamo rivolgere al commissario Necci, e quelle che lo interessano direttamente.

Nell'avviare l'iter legislativo del provvedimento sulla riforma dell'Ente ferrovie dello Stato abbiamo, come ha sottolineato il collega Menzietti, compiuto un atto di fiducia nei confronti del Governo, licenziando il decreto-legge più volte menzionato. In una sede politica e non tecnica, mi preme ribadire due aspetti importanti, richiamati dai colleghi Menzietti e Maccheroni, e chiedere al ministro ulteriori chiarimenti in merito ad essi: mi riferisco, in primo luogo, al problema dell'autonomia, in quanto ci accingiamo a definire un nuovo ruolo dell'Ente ferroviario nonché a stabilire, per legge, la funzione dei privati al suo interno.

L'Ente ed il Governo entrano in rapporto tra di loro anche attraverso la scelta di quell'autonomia, nei confronti della quale ciascuno di noi ha una propria chiave di lettura. Pertanto, vorrei sapere dal ministro quali garanzie vi siano che si pervenga ad un'autonomia reale anche mediante, per esempio, l'assicurazione da parte del Governo di adeguate risorse economiche all'Ente.

In questa Commissione è stato ribadito più volte il concetto — che ritengo rappresenti ormai una conquista culturale — della preminenza del trasporto su ferro rispetto ad altre modalità di traffico. A questo punto dobbiamo passare, però, dalle affermazioni alle attuazioni concrete e ciò comporta una revisione della legge n. 210 del 1985 che costituisce un passaggio importante e delicato sotto il profilo politico. Interpellando il ministro su questo punto, non ritengo, quindi, che egli debba pronunciarsi sulle stesse questioni che, in altro momento, ho posto al professor Necci.

Vi è poi una seconda questione che altri colleghi hanno già affrontato. Mi riferisco alla necessità di passare dalla fase commissariale all'assetto definitivo dell'Ente. Una volta concluso il percorso della riforma non vi dovrà più essere un commissario straordinario, ma un organismo conforme alle previsioni del provvedimento di modifica della disciplina vigente.

I colleghi Maccheroni e Menzietti hanno affrontato il problema del ruolo del direttore che può rappresentare un elemento di rigidità e di centralismo: in un rinnovamento quale quello che auspichiamo quel ruolo deve perdere questa sua connotazione specifica a favore di un decentramento che, attraverso il discorso dell'autonomia, fornisca un'immagine molto diversa dell'Ente ferroviario e porti quindi, ad uno sviluppo differente del compito che l'Ente stesso svolge, in generale, nel settore del trasporto.

Quelli che ho illustrato sono gli aspetti che intendevo ribadire nella convinzione che ciò non rappresenti una replica di quanto detto nel corso dell'audizione del commissario Necci.

CESARE CURSI. Colgo l'occasione fornita dalla presenza del ministro Bernini per rivolgergli alcune richieste: leggiamo oggi sui giornali che il commissario straordinario avrebbe firmato il decreto per la costituzione della società sull'alta velocità. In relazione a questa vicenda, alla funzione di autorizzazione spettante al

ministro dei trasporti ed alla disciplina vigente, vorrei sapere se si immagini fin da ora di offrire la maggioranza delle azioni all'Ente ferroviario e quali siano i criteri che dovranno sovrintendere alla composizione del consiglio di amministrazione della nuova società, in quanto sulla stampa si prospettano ipotesi diverse.

Inoltre, nonostante ritenga la richiesta pleonastica, vorrei che il ministro ci fornisse in questa sede conferma dell'unicità della gestione delle tratte da parte dell'Ente ferroviario. Chiedo, altresì, al ministro quale sia il raccordo tra la nuova società per l'alta velocità (la TAV) e le altre ancora da costituire, soprattutto con riferimento a quella che dovrebbe sovrintendere al settore impiantistico e progettuale delle costruzioni.

Sempre con riferimento al problema dell'alta velocità, vorrei sapere anche quale esito avranno i criteri e le indicazioni fornite dal Parlamento fin dallo scorso anno (concernenti i valichi, la situazione nel nord del paese, le operazioni di investimento nel Mezzogiorno) e se essi troveranno conferma.

Mi chiedo inoltre quali orientamenti vengano seguiti per la gestione dei rapporti con i costruttori (problema questo che è stato uno dei temi di fondo dell'audizione dell'amministratore straordinario Necci, tenutasi dieci giorni fa) e, soprattutto, quali si intendano seguire in riferimento alle polemiche (che peraltro tra ieri e oggi appaiono rientrate) sul raccordo tra tecnologie italiane e straniere ed in ordine al ruolo di mediazione che il ministro — e quindi il Governo — ha svolto per tentare di recuperare, in quest'ambito (mi riferisco naturalmente all'accordo Ansaldo-Siemens) la possibilità di tenere conto delle imprese nazionali, in particolare della Breda.

Ritengo che i contenuti della legge n. 210 del 1985 debbano essere completamente rivisti alla luce del testo varato dal Senato, anche perché, nel frattempo, è intervenuto il contratto di programma che rappresenta qualcosa di nuovo, di serio e di definitivo e che fornisce indica-

zioni estremamente precise, definendo, in particolare, il futuro della struttura ferroviaria come ente pubblico economico dovuto forse di un proprio fondo di dotazione. Si prospetta, quindi, una struttura diversa che implica anche una differente impostazione delle divisioni e, quindi, un impianto organizzativo e gestionale che si discosta dal passato.

In questo quadro, vorrei sapere quale sarà il ruolo, anche di controllo, del Ministero dei trasporti e quali dovranno essere le funzioni del consiglio di amministrazione e del direttore generale.

Concludo, ringraziando il ministro che penso potrà fornirci utili elementi per continuare il nostro lavoro.

CESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei avere delle precisazioni in merito ad alcuni aspetti già affrontati dai colleghi che mi hanno preceduto. Mi interessa sapere se, con la costituzione di società miste e con l'introduzione del capitale privato (tenendo conto che al momento della divisione si assegnerà a quest'ultimo il 60 per cento dei costi di realizzazione), il decreto ed il disegno di legge in materia ferroviaria garantiscono effettivamente la possibilità di costituire una rete ferroviaria autonoma e con quali norme si persegue questo scopo.

In attesa che sia varata la riforma dell'Ente ferroviario, è stato adottato, infatti, un decreto-legge concernente, in particolare, l'alta velocità. Mi chiedo se la preminenza assegnata a questo aspetto garantisca che analoga attenzione venga prestata all'ammodernamento dell'intera rete.

Mi chiedo, infine, se le preoccupazioni sul mercato di appalto, sottolineate dai senatori, trovino nel disegno di legge una possibile risposta.

Per quanto riguarda il decreto-legge, trasmessoci dal Senato, mi domando se prima della sua approvazione definitiva non sia preferibile attendere la costituzione ufficiale di questa nuova società; probabilmente prima di quel momento non accadrà nulla, ma la situazione potrebbe anche complicarsi.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, devo ringraziarvi innanzitutto per avermi invitato; comprendo che l'obiettivo di questo incontro è quello di rendere alla Commissione una valutazione aggiornata sul problema della riforma dell'Ente ferrovie dello Stato. Devo altresì ringraziarvi per le considerazioni positive espresse sul merito del decreto-legge, oltre che per avermi ulteriormente chiarito il tema oggetto dell'audizione odierna. Infatti, se ho capito bene, lo scopo è quello di conoscere l'orientamento del Governo sul problema della riforma e sul decreto-legge che domani verrà esaminato dall'Assemblea di questa Camera.

Desidero rispondere nel miglior modo possibile ai quesiti che mi sono stati rivolti, sul merito dei quali anche l'onorevole D'Amato aveva manifestato inizialmente qualche perplessità. Vi fornirò, pertanto, tutti i necessari chiarimenti sul tema della riforma e, successivamente, sul decreto-legge, in ordine al quale devo soltanto rendere noti i motivi della sua anticipazione, perché, dal punto di vista contenutistico, esso è uguale al precedente.

Credo di aver anche chiarito l'importanza della distinzione tra i ruoli, cui tengo in modo particolare, nel senso che si tratta di due contributi diversi.

Vorrei precisare all'onorevole Matteoli, che ha dato una sua interpretazione di questa audizione, che i miei rapporti con il commissario non sono buoni, ma ottimi; con lui infatti collaboro quotidianamente, con soddisfazione e senza riserve, anche se continua a permanere una distinzione di ruoli, che invece l'onorevole Matteoli interpreta unitariamente. D'altra parte, non bisogna leggere soltanto *la Repubblica*, perché il progetto sull'alta velocità è stato rilanciato dal Parlamento con una risoluzione sei mesi prima che arrivasse il dottor Necci. Ad onor del vero devo aggiungere che il precedente commissario, dottor Schimberni, aveva accantonato in modo radicale questo progetto, data l'urgenza di risanare determinati settori; poiché è stata questa la motiva-

zione della sua decisione, appariva alquanto difficile dargli torto. Lo stesso dottor Schimberni aveva ripreso e rilanciato questo progetto; le stesse intese di programma, che avevamo costruito insieme, intervenute dopo la decisione assunta in novembre dal Parlamento, contenevano detto rilancio.

Ribadisco che i miei rapporti con il commissario sono ottimi; la verità è che l'ufficio stampa di un ministro è costituito da persone malpagate, mentre quello di altri soggetti si caratterizza per la possibilità di poter utilizzare numerose colonne di un giornale.

In sostanza, comunque, la decisione è stata assunta dal Parlamento ed io mi sono limitato a tradurla fedelmente in una direttiva, adottata otto mesi fa; desidero quindi ribadire che, nel nostro lavoro, procediamo in pieno accordo.

Per quanto riguarda la riforma, credo superfluo ricordarvi il precedente storico del 1985, quando un progetto innovativo entrò in crisi, in modo quasi forzato, a seguito di vicende diverse dall'attuazione della riforma stessa. Tali vicende hanno portato al commissariamento dell'Ente ferrovie ed alla decisione, peraltro sostenuta da un forte consenso politico, di non procedere alla sostituzione del commissario con organi ordinari prima che fosse stata attuata la riforma. Questa è la vera causa del lungo protrarsi del commissariamento che si avvia verso il compimento del terzo anno; peraltro, nessuna delle forze politiche, della maggioranza e dell'opposizione ha mai ritenuto che si potesse tornare alla normalità *tout court*, utilizzando la legge n. 210 del 1985. In realtà ci si proponeva di rimuovere, attraverso la riforma, talune difficoltà e di completare l'iter seguendo la legge sopracitata, che aveva portato ad esplorare una nuova strada.

Sicuramente gli onorevoli deputati ricorderanno come il processo di ricerca di una riforma delle ferrovie fosse stata lunga e difficile, avviata già dal mio predecessore, il ministro Santuz; tale processo è stato accompagnato da un grande dibattito, che oggi, a distanza di tempo,

appare puramente nominalistico. In realtà l'aspirazione e l'obiettivo comune era di quello imprimere alla gestione delle ferrovie i caratteri di un'impresa.

Successivamente la decisione del Consiglio dei ministri ha portato all'inizio dell'*iter* legislativo; al riguardo desidero ricordare che, presso il Senato, il lavoro si è svolto in modo collegiale, nel senso che il Governo non ha presentato un disegno di legge di riforma, ma una serie di emendamenti complessi (talvolta disordinati, come io stesso ho ammesso) al testo della precedente legge. Infatti il lavoro si è basato su tre provvedimenti; il primo è stato presentato dall'allora gruppo comunista e l'esame legislativo è iniziato su questo testo, cui si sono aggiunti quelli di altri gruppi e quello del Governo. Nel corso di questo complesso *iter*, il Senato ha esaminato tutti i provvedimenti, lavorando di incisione e di bulino sulla vecchia legge: ebbene, il prodotto legislativo è quello al vostro esame.

Da un punto di vista politico, il testo licenziato dal Senato è senz'altro perfezionabile, ma, a mio avviso, esso prevede già la possibilità di sciogliere i nodi principali della riforma; innanzitutto perché alcuni concetti che si sono introdotti sono diversi da quelli contenuti nella legge n. 210 del 1985. Mi riferisco, per esempio, al concetto di impresa, dal punto di vista della gestione; questo significa che non siamo più di fronte ad un ente ignoto, bensì ad un ente identificato come economico, da cui deriva l'intera responsabilità della gestione. In altri termini, oggi non esiste più alcuna commistione sulla gestione; il sistema dei controlli non è più concomitante, ma, in qualche modo, antecedente al momento della formazione del contratto di programma ed all'elaborazione degli indirizzi generali, ma susseguente soltanto per quanto riguarda il controllo dei risultati. Su queste questioni non vi sono equivoci; ho letto peraltro con particolare interesse le ulteriori proposte di miglioramento in questo senso; posso soltanto aggiungere che il Governo è disponibile.

Voglio peraltro ricordare che siamo di fronte ad un servizio pubblico, di importanza indefettibile, che non può essere abbandonato durante il suo svolgimento. Quindi, la funzione di indirizzo e di controllo — che non potrà più esprimersi attraverso l'approvazione o la repulsa di atti deliberativi specifici — deve considerarsi (vi è una formula che la legge incarna) come un servizio ed una funzione permanente del Governo che, di volta in volta, può favorire, adottando nuovi indirizzi, la miglior gestione possibile e, eventualmente, esercitare tutti i controlli — evidentemente esterni — che ritenga necessari.

Vi è, dunque, una netta distinzione di ruoli — con ciò fornisco la risposta ad un quesito posto dall'onorevole D'Amato, ma avanzato in molti interventi — che sarei ben felice fosse perfezionabile, ferme restando le responsabilità dell'Ente per quanto riguarda la gestione e del Governo sotto il profilo dell'indirizzo e del controllo in generale, nonché, in particolare, come contraente del contratto di programma.

Vi è poi il problema degli organi, che costituiva uno degli aspetti più insoddisfacenti della precedente riforma e che ha indotto a non ricorrere all'applicazione delle norme vigenti. Le modifiche apportate all'assetto preesistente sono state fondamentalmente tre: in primo luogo si è seguita per il consiglio una sorta di cura dimagrante sotto il profilo della composizione e delle competenze. Il consiglio diventa l'organo chiamato a deliberare le grandi pianificazioni che, però, si astiene dalla gestione, totalmente demandata al presidente il quale, quindi, viene a ricordare molto da vicino la figura del presidente-amministratore delegato.

Il direttore — altro argomento di cui si è parlato in passato e si discute ancora oggi — non esiste più come organo dell'Ente, ma è posto al vertice di una struttura burocratica. Inoltre — come è emerso nel dibattito svolto al Senato — il direttore è preposto non a tutte le attività dell'Ente, ma solo a quella ferroviaria.

A commento dell'assetto che si profila e che il Parlamento potrà confermare, voglio dire che deve essere ben chiaro che il direttore ed il consiglio non costituiscono un *club* di disoccupati o di membri onorari delle ferrovie della Repubblica, ma svolgono un ruolo importante perché è inimmaginabile che la gestione della più grande impresa del nostro paese poggi su una sola persona. Chi intende favorire quest'ultima ipotesi lavora, nella migliore delle ipotesi, per commettere un omicidio, perché nessuno può sopravvivere ad un carico di tal genere mentre nel peggiore dei casi deve immaginare una serie di condivisioni surrettizie ed occulte di responsabilità, in considerazione della difficoltà che una persona sola incontrerebbe nello svolgere una simile funzione.

Si delinea dunque una distribuzione ordinata delle competenze che « smagrisca » il consiglio d'amministrazione e che tolga al direttore la qualità di organo indipendente, chiamandolo a svolgere solo l'attività ferroviaria.

Un'ulteriore considerazione, legata alla nuova posizione del direttore, concerne quella che i giornalisti definiscono la missione che l'Ente economico assume e che è duplice: esso deve, infatti, gestire il trasporto ferroviario sulla rete che oggi gli consegnano e, in secondo luogo, costituire una *holding* di società per lo svolgimento di attività collaterali, integrative e complementari molto più vaste di quelle che prevedeva la legge n. 210 del 1985.

Voglio ricordare, per altro, che la scelta compiuta dalla riforma incontra due vincoli, ossia che la gestione da parte dell'Ente ferroviario deve essere diretta ed unitaria e che tutte le altre funzioni devono essere svolte attraverso società.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
EDDA FAGNI

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*.
Da ciò ricaviamo, sotto il profilo contenutistico, un quadro delle funzioni e degli obiettivi dell'Ente articolato e duplice che

prevede l'esercizio diretto dell'attività ferroviaria e la promozione ed il coordinamento di un gruppo di società per lo svolgimento di tutti i compiti collaterali ed integrativi, con l'esclusione della gestione che resta affidata unitariamente all'Ente.

Ciò aiuta anche a chiarire il ruolo del direttore che esercita le sue funzioni in riferimento alle attività ferroviarie, ma non a quelle finanziarie. Queste ultime (che non rappresentano un vero e proprio *quid novi* in quanto già previste dalla legge n. 210) sono affidate al consiglio di amministrazione, per quanto riguarda gli aspetti programmatori, ed al presidente, sotto il profilo della responsabilità di gestione. Quest'ultimo adempie alle proprie funzioni attraverso gli strumenti che riterrà più utili e, quindi, non necessariamente secondo le predeterminazioni di un direttore.

Quella che ho descritto è la distribuzione delle funzioni tra gli organi, che rappresenta uno degli elementi salienti del disegno di legge di riforma che, man mano che si procede, confermano la loro validità innovativa.

La riforma prevede poi il contratto di programma. Senza esaltare il valore taumaturgico degli strumenti, devo dire che, nonostante un mio personale scetticismo iniziale, trovo che il contratto rappresenti una modalità molto complessa, ma efficace, per coordinare e predeterminare i rapporti. È stata questa considerazione ad indurmi a firmare quel contratto, che è un documento *sui generis* che non sapevamo nemmeno esattamente se potesse essere sottoscritto, visto che non era oggetto di alcuna esplicita previsione (per la verità nemmeno di divieto). Abbiamo però ritenuto di anticipare la firma del contratto con l'intenzione di dare risposta ad alcune urgenze ed anche a talune sperimentazioni.

Nel contratto si stabiliscono tutte le iniziative che devono essere assunte dallo Stato e dall'Ente, indicando prestazioni e controprestazioni. Mi permetto però di richiamare l'attenzione della Commissione su un aspetto che, in questo momento,

riveste una particolare importanza: anche in precedenza esisteva un sistema, sia pure disordinato, di prestazioni e controprestazioni, ma purtroppo, le competenze dello Stato si riducevano essenzialmente ad una, ossia ad effettuare pagamenti a piè di lista.

Il preambolo del contratto è un monumento alla sperimentaltà ed alla provvisorietà ed è veritiero in merito alla fase che stiamo attraversando. In sostanza, il contenuto vero di quel preambolo tende a sostenere che il varo della riforma non basterà per affermare che l'Ente ferroviario è cambiato ed è diventato un'impresa. Prima di ciò dovrà essere percorsa una strada molto ardua ed impegnativa che il Governo si impegna a seguire nel modo più celere ed organico possibile.

In questo preambolo, o meglio premessa — quando ho usato il termine « preambolo » l'onorevole Sanza è sobbalzato...

GIORDANO ANGELINI. Nella fase in cui siamo, possono esserci pochi preamboli.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Ho usato un termine non corretto nel linguaggio giuridico, in quanto si deve parlare di « premessa ».

Tornando al merito della questione, stavo dicendo che nella premessa al contratto sono contenute alcune verità inoppugnabili, tra le quali che l'Ente non sarà mai una vera e propria impresa se non avrà un proprio capitale, anzi, per la precisione, un proprio fondo di dotazione. Anche in questo caso non dobbiamo affidarci a delle malie nominalistiche; non assistiamo alla nascita di un bambino povero, avvolto in misere fasce, ma di un ente economico dotato del più grande fondo patrimoniale che esista nel nostro paese. In realtà, però, dal punto di vista giuridico, non si tratta di un bene disponibile, ma di un qualcosa destinato ad essere oggetto di grandi trasformazioni, da cui ricavare risorse finanziarie, secondo un processo complesso e vigilato. L'ente economico, ribadisco, deve avere un fondo di dotazione; mi risulta che

questo argomento ha richiamato la vostra attenzione, nel senso che qualcuno ritiene opportuno prevederlo nella legge istitutiva. Vorrei precisare che ciò risulta senz'altro appropriato, ma non esiste un ente privo di un fondo di dotazione, anche se in realtà esso sarà costituito da trasferimenti finanziari dello Stato. Questa impostazione porta ad una riclassificazione dei trasferimenti, alcuni al fondo di esercizio, altri al fondo di dotazione, ma assisteremo anche ad uno smobilizzo complessivo del patrimonio che, nel frattempo, diventerà proprietà dell'ente. Quindi se il problema deve essere definito in questi suoi aspetti, non posso che essere d'accordo, ma nella sostanza è implicito che un ente pubblico economico abbia un fondo di dotazione.

È stato affermato che, per esprimere un giudizio sul risultato economico, l'ente deve partire senza gravami finanziari precedenti (il riferimento è ai 7 mila miliardi di lire di passività pregresse, che gravano pesantemente sulla gestione); si è sostenuto che per arrivare ad un confronto competitivo con altre imprese l'ente debba normalizzare il proprio carico di lavoro, con riferimento al problema del prepensionamento. Infine, si è ritenuto che l'ente, per essere qualificato impresa, debba equiparare il proprio regime pensionistico a quelli attualmente vigenti.

Quindi, il contratto di programma, nelle sue premesse e nei nostri intendimenti di contraenti, contiene l'itinerario che, dopo l'approvazione della riforma, si dovrà percorrere, affinché le ferrovie diventino realmente e rapidamente un ente economico. Inoltre, nel contratto di programma sono definite le possibilità di controllo ed è delineato con precisione il ruolo di ciascun soggetto. Non vi è dubbio, quindi, che detto programma rappresenti, per così dire, il primo capitolo del doporiforma; al riguardo condivido l'opinione dell'onorevole Maccheroni e di quanti hanno sostenuto l'opportunità di arrivare sollecitamente alla votazione finale del provvedimento stesso. Non posso che associarmi a loro, sottolineando che

il Governo è interessato a normalizzare la situazione. A questo punto, se quanto affermato non risulta provocatorio, devo dire che aspettare altri tre mesi non comporta gravi danni, nel senso che non mi pare verosimile che si possa arrivare ad una normalizzazione senza la nuova legge. Quindi tale processo, almeno nel breve termine, dipende dall'approvazione della riforma.

Infine, ritengo che se in questa fase la gestione straordinaria ha coinciso di fatto con una rivoluzione, per realizzarla completamente è necessario che ciascuno torni ad occupare il proprio posto in una situazione di ordinaria tranquillità. Pertanto, mi rimetto con profondo rispetto alla volontà del Parlamento, ed auspico, come ciascuno di voi, che il provvedimento di riforma possa essere approvato al più presto, in prima lettura, dalla Camera dei deputati.

Ho già risposto implicitamente a taluni quesiti che mi sono stati rivolti; in particolare per quanto riguarda il rapporto pubblico-privato, devo puntualizzare che la gestione resta affidata all'ente. In un gruppo di società in cui sono presenti le ferrovie in qualità di ente pubblico, non obbligatoriamente esse detengono la maggioranza. Se, per esempio, è in questione la gestione di un negozio, non è detto che l'Ente ferrovie debba avere la maggioranza; anzi, è preferibile che non sia così. In altri casi invece consiglio una diversa prudenza; al riguardo qualcuno ha ricordato la validità del rapporto percentuale di 60 e 40.

Quindi, dovremmo pervenire alla costituzione di un ente con i privati, caratterizzato dall'unicità della gestione; l'articolazione del lavoro dell'Ente ferrovie può in qualche modo, progressivamente, avvalersi anche di altre società. Ribadisco però che se resterà invariata l'unicità della gestione, resterà invariata anche l'unicità del contratto di lavoro; come è noto l'Ente sta attraverso un periodo di ristrutturazione interna, particolarmente incisiva ed efficace.

Alcuni deputati mi hanno invitato a fornire maggiori elementi sul progetto ri-

guardante l'alta velocità; devo ricordare, come precedente storico, che è stato il Parlamento ad introdurla nel tratto Milano-Battipaglia; successivamente per le difficoltà insorte, il progetto è stato accantonato.

Ho spiegato con lealtà i motivi severi di questa decisione che, come è noto, non ho mai condiviso, e sulla quale ho dissentito pubblicamente, ma devo ancora una volta confermare che non si è trattato di una scelta velleitaria. Oggi, questa Commissione ha assunto un'iniziativa politica che passerà all'esame dell'Assemblea volta a ripristinare gli obiettivi della programmazione, ossia il progetto sui valichi, sull'alta velocità, sulle metropolitane, sull'intermodalità ed il Mezzogiorno. Questi obiettivi vengono raccolti in un programma che non terrà conto di quelli elaborati in precedenza; mi riferisco a quello dell'amministratore, ad una mia controproposta, ed al contributo dato dai sindacati. Una volta raccolte tutte queste indicazioni provvederemo a predisporre il piano decennale, mentre quello triennale avrà una dotazione di 21.150 miliardi di lire ed è in tale contesto che si inserisce il programma sull'alta velocità; peraltro devo ricordare che inizialmente non credevamo in un intervento così massiccio da parte dei privati. Tuttavia quel piano, che resta valido e dal quale abbiamo mutuato fedelmente i contenuti del contratto di programma, ha ottenuto il mio pieno consenso. Ciò significa che procederò ad un'analisi degli effetti economici degli investimenti, distinguendo opere che hanno certamente un ritorno positivo sulla gestione, da quelle che non garantiranno questo risultato. Nessuno afferma che taluni interventi sono più necessari di altri; anzi probabilmente è il contrario (mi riferisco per esempio allo sviluppo, che avevamo sostenuto, della rete ferroviaria nel Mezzogiorno). Tale analisi ha portato ad individuare le aree di intervento, le quali, al momento si vanno sempre più espandendo, per la conveniente allocazione di risorse private, a fronte di una copertura da ottenersi con il ritorno economico. In questo modo disponiamo di un afflusso

finanziario privato aggiuntivo alle risorse pubbliche, da cui deriva la possibilità di avviare contestualmente opere per la rete dell'alta velocità, dei valichi e delle opere di convenienza economica; contemporaneamente ci proponiamo di liberare cospicue risorse da destinare ad ulteriori interventi.

L'interesse tra le varie opere da realizzare in questo momento sta oscillando, nel senso che alcune opere di velocizzazione, diverse da quelle riguardanti l'alta velocità, o di ammodernamento hanno suscitato, con nostra sorpresa, l'interesse di operatori privati, alcuni dei quali intendono apportare capitali, perché il loro impiego è remunerativo; bisogna, quindi, distinguere questa categoria di operatori privati da quella aderente ai vecchi consorzi, che procedevano alla costruzione di opere soltanto dopo aver ricevuto i finanziamenti dallo Stato. I soldi, abbastanza ubiquitariamente nel mondo, sono in possesso di banche, società finanziarie ed assicuratrici. Quindi, vi è una struttura finanziaria costituita da istituti di credito, italiani ed esteri, che, con un'operazione che ricorda quella per la costruzione del *tunnel* sotto la Manica, è disposta a sostenere il nostro programma di investimenti che, a questo punto, supera i 40 mila miliardi e tende ad andare verso i 60 mila, somma questa che rappresenta quasi due terzi del programma globale. In ogni caso, potremmo prudentemente rimanere alla stima di 40 mila miliardi. Se domani leggerò *la Repubblica*, forse, troverò un nuovo motivo di ottimismo e ciò mi farebbe molto piacere visto che, di solito, ascolto solo campane a martello. Sono lieto in primo luogo che non si parli più di me perché, di solito, ricevo critiche e, soprattutto, che le nostre iniziative vengano accolte favorevolmente.

Vi sarà poi una società chiamata a programmare in senso tecnico e progettuale tutte le opere. Stiamo parlando ovviamente di uno sforzo straordinario ed è inutile che lo ricordi ai membri di questa Commissione, i quali sanno perfettamente che le ferrovie non sono in grado di gestire nemmeno i problemi tecnici ordinari.

La realizzazione delle opere è affidata a gruppi di imprese, che costituiscono l'intelaiatura societaria attraverso la quale viene filtrato l'apporto dei privati, in conformità del contratto di programma e del piano degli investimenti, sotto il controllo dell'Ente ferroviario e del ministro dei trasporti.

«Mi è stato chiesto a che punto siamo attualmente: ho letto anch'io sulla *Gazzetta Ufficiale* che è stata firmata la delibera e poiché incontro il dottor Necci una o due volte al giorno, credo che prima o poi me la sottoporrà. Penso, peraltro, che quella delibera non mi riserverà alcuna sorpresa e che, come è accaduto in occasione, per esempio, della divisionalizzazione, tra l'arrivo del documento e la firma del ministro trascorrerà solo il tempo necessario per leggere quanto vi è scritto. Ho motivo di ritenere, quindi, che l'adozione del documento sia certa e sarei sorpreso se vi trovassi delle novità.

GIACOMO MACCHERONI. Si va verso Pasqua: non è difficile incontrare sorprese!

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Le sorprese si trovano solo nelle uova.

Quelle che ho delineato sono le vicende riguardanti il problema dell'alta velocità.

L'onorevole Menzietti ha sollevato due questioni che sembrano filosofiche, ma che sono di natura molto pratica, la prima delle quali concerne la partecipazione degli utenti. Con la franchezza che ha sempre improntato i nostri rapporti, debbo dire che questo problema non è stato affrontato. Se mi si chiede in che modo partecipino gli utenti, dovrei rispondere lamentandosi, scrivendo sui giornali e coprendomi di insulti, ma non posso affermare che si sia strutturata una voce riguardante gli utenti.

Peraltro, l'impostazione nettamente commerciale che diamo alla gestione e, quindi, il fatto che si abbia bisogno del cliente e dei suoi soldi, ci induce non solo ad un miglioramento della qualità

del servizio, ma anche ad analisi delle propensioni degli utenti e dei motivi di doglianza che essi certamente hanno, soprattutto in questa fase.

Per quanto riguarda il problema del decentramento, rimango al dato della riforma e non a quello della gestione. Posso dire, peraltro, che questo problema non viene posto esplicitamente, ma che, nella prassi ed in un provvedimento che ho approvato, pur non stabilendosi un decentramento vero e proprio, si delinea una ripartizione di responsabilità, cioè la divisionalizzazione del lavoro che, tutto sommato, rappresenta un elemento di novità. Più precisamente, già in precedenza vi erano funzionari preposti a compiti diversi, ma la diretta responsabilità dei medesimi rispetto al presidente e collegialmente fra di loro è una delle novità che abbiamo introdotto e che, a quanto mi è parso di capire, la legge n. 210 del 1985 consentiva di applicare (spero di aver interpretato correttamente quella normativa).

Devo aggiungere che, a seguito della divisione di compiti di cui parlavo, per l'espletamento delle funzioni ricordate esiste *in fieri* anche una divisione territoriale: a prescindere dalla lunga esperienza di Firenze, che viene confermata, è in atto una valorizzazione del ruolo delle divisioni decentrate a Milano che sono il cuore di una parte della rete (io stesso mi sono recato a visitarle).

Sotto il profilo del decentramento aziendale, se consideriamo il piano contenzioso, vi è la distinzione tra ciò che fa parte del settore ferroviario e ciò che non vi rientra. Limitatamente all'ambito ferroviario, quindi, sussiste un'articolazione di gestione che è anche parzialmente territoriale.

Credo di aver risposto ai quesiti che mi sono stati sottoposti, scusandomi se, nella mia esposizione, sono stato oltre che disordinato, incompleto. So, peraltro, che qualora avessi trascurato qualche argomento i membri della Commissione, con la consueta cortesia, mi consentirebbero di intervenire nuovamente.

L'onorevole Fagni ha sollevato un problema finanziario che si connette a quello dell'autonomia, secondo l'antico adagio per il quale *homo sine pecunia, imago mortis*. Debbo dire che le risorse sono quelle che sono e che, peraltro, la materia di cui parliamo è ormai esplicitamente definita dal contratto di programma e rientra tra controprestazioni del Governo. Spero che ciò faccia cessare i pagamenti a piè di lista anche se la distinzione consentita per il passato tra dotazione per investimenti e spesa corrente, cioè il conto dell'esercizio, è piuttosto nebulosa. Pertanto, oltre alla disponibilità delle risorse, dovremmo anche assicurarne un uso corretto.

L'onorevole Corsi mi ha chiesto notizie in merito alla sorte del consiglio della società per l'alta velocità. A questo proposito, posso dire che si tratta di una società italiana e, probabilmente, questo dato peserà a favore di una formazione tradizionale — ma spero efficace — degli organi.

Non vi è dubbio, peraltro, che sia necessario compensare le esigenze — al di là delle quote di capitale — di chi fornisce le risorse da investire e di chi deve effettuare la regia dell'investimento.

Mi è stato anche ricordato dall'onorevole Corsi che resta aperto il problema del materiale rotabile, a proposito del quale voglio spendere solo una parola di chiarimento, nell'imminenza (come sono) di una riunione su questo tema su richiesta dei sindacati. Negli ultimi tempi si è creata una certa confusione ed ha preso molto spazio sui giornali la notizia di una decisione avente l'obiettivo di internazionalizzare l'Ansaldo, notizia che ha prodotto scontento in altri gruppi ed ha fatto sorgere il problema del rotabile.

Non intendo pronunciarmi — anche perché, per la verità, nessuno mi ha chiesto di farlo — su un'intesa industriale che lascia intatto il problema del settore, che è quello della ristrutturazione della produzione industriale nell'indotto ferroviario — fondamentalmente nel rotabile — con tutte le implicazioni che il Parlamento ha tenuto perfettamente presenti nella risolu-

zione di novembre, problema per il quale ho chiesto al capo del Governo di avviare l'apposito piano. Attualmente, siamo arrivati all'istruttoria finale ed in una riunione che si terrà martedì prossimo, ripercorreremo i problemi della ristrutturazione tra i quali vi sono quelli del rotabile (ordinario, per la locomozione, per le merci e per l'alta velocità) e delle scelte industriali.

Non dobbiamo confondere, la parte con il tutto: ci troviamo di fronte ad un problema che comprende al suo interno la questione del delicato equilibrio tra il nord ed il sud del paese in quanto l'industria ferroviaria è presente su tutto il territorio nazionale: anzi, il Meridione è l'unica area del paese dove l'industria ferroviaria ha una tradizione ultracentenaria ed è la sola ad aver attecchito da molto tempo in Sicilia, in Calabria, in Basilicata e, soprattutto, in Campania. Quindi, si pone un problema di politica generale, cui peraltro l'onorevole Maccheroni ha fatto riferimento nel suo intervento.

L'onorevole Baghino è interessato a conoscere ulteriori elementi sulle società miste, una questione alla quale ho già risposto; pertanto, mi limiterò a sottolineare che l'aspetto pubblico e privato non interessa la gestione, ma le opere, dove l'unitarietà è assicurata dalla *holding* delle ferrovie. Devo soltanto aggiungere che il capitale sarà remunerato con la ricchezza prodotta dagli investimenti. Si potrebbe ipotizzare un sistema analogo a quello adottato per le autostrade, dove all'uscita di ogni casello l'utente deve pagare l'importo corrispondente; nel nostro caso, vi saranno oneri di ammortamento commisurati al traffico — che ci impegniamo a garantire — a carico dell'Ente. Con tale sistema gli investimenti potranno essere realizzati contestualmente, e ciò comporterà sinergie economiche notevolissime.

Per quanto riguarda il decreto-legge, come ho già detto all'inizio del mio intervento, esso anticipa disposizioni contenute nel precedente provvedimento; devo quindi chiarire per quale ragione abbiamo voluto anticiparne la sua presenta-

zione. Premesso che non era certo che si potesse adottare la normativa di cui alla legge n. 210 del 1985, perché molti operatori erano contrari, sicuramente le banche, abbiamo ritenuto necessario dare alcune certezze. Il vero motivo consiste nell'urgenza di avviare gli investimenti; aspettare di intraprendere questa fase preparatoria, che comunque richiede mesi, fino al momento dell'approvazione della riforma, non era un'ipotesi prospettabile. Non solo l'attesa avrebbe bloccato per almeno un altro anno detti investimenti, ma ci saremmo trovati ad avviare il programma seguendo le vecchie regole, e poi, in un secondo momento, le nuove procedure. Anche in considerazione di ciò, ed a malincuore, come accade ogni volta che il Governo deve varare un decreto-legge, abbiamo ritenuto necessario sottoporre il provvedimento all'approvazione del Consiglio dei ministri....

ALTERO MATTEOLI. Il Governo agisce spessissimo a malincuore!

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Ha ragione, anche se per attenuare le colpe del Governo devo dire che in molti casi si tratta di decreti-legge reiterati. Bisogna inoltre considerare che talvolta un disegno di legge non viene preso in considerazione, perché si ritiene che i tempi di approvazione siano più lunghi; vorrei soltanto ricordare che alcuni decreti-legge sono stati reiterati ben 12 volte, ed al momento quelli non convertiti sono 27.

Il nuovo decreto-legge prevede la possibilità di progettare e costruire opere ferroviarie; su tali argomenti si è svolto al Senato un dibattito acceso, nel corso del quale si è prospettato il pericolo che venisse approvata una pregiudiziale, ma al termine dell'esame il decreto-legge è stato approvato.

Ha ragione l'onorevole Menzietti, e nessuno più di me ne è consapevole, nel sostenere che non siamo in presenza di una cambiale in bianco, di cui comunque è francamente difficile conoscere l'importo preciso. Ho il dovere di informarvi che siamo di fronte di una sorta di neces-

sario adempimento al fine di avviare investimenti di cui abbiamo urgentemente bisogno.

CESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei che il signor ministro mi fornisse maggiori spiegazioni sulla frettosità con cui si sta procedendo alla costituzione della società.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Appena approvato il decreto-legge è stata manifestata una sorta di fiducia che difficilmente si riscontra in certe occasioni, e da parte di molti vi sono state offerte di collaborazione. Quindi, se nulla era stato formalizzato in questi 60 giorni, si era tuttavia creato un vero consenso nei confronti del decreto-legge, la cui conversione è prevista per domani; peraltro, senza di essa non è possibile avviare qualsiasi iniziativa ed abbiamo volutamente evitato di compiere imprudenze.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per aver risposto ai quesiti posti dai colleghi, i quali non vertevano sui temi specifici già affrontati la scorsa settimana, ma miravano ad acquisire talune valutazioni politiche del Governo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PASQUALE LAMORTE

PRESIDENTE. Proseguiamo ora la nostra audizione sul rinnovo della convenzione Stato-Alitalia.

Do nuovamente la parola al ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, sullo stesso argomento ci siamo intrattenuti il 23 gennaio scorso, a seguito dell'audizione riguardante i criteri in base ai quali il Governo intende assumere iniziative. Il presidente della Commissione mi ha trasmesso un elenco di quesiti, tre riguardanti il passato, e tre il futuro, a cui ritiene — giustamente — che sia mio dovere rispondere. I tre quesiti concernenti il futuro si riferiscono ai criteri che

intendo seguire per il rinnovo della concessione, un provvedimento di responsabilità del ministro, cui ho fornito risposte nella precedente audizione.

Per una migliore comprensione della materia e delle richieste che mi sono state rivolte, ho ritenuto giusto procedere ad una ricostruzione storica della situazione; infatti, i miei collaboratori hanno predisposto un documento concernente i dati del passato, che mi consentono di riferire in modo adeguato sull'applicazione data alla precedente concessione decennale.

Il primo quesito verte sulla concreta e definitiva attuazione data alla convenzione Stato-Alitalia, ormai scaduta, dalle compagnie di bandiera delle diverse linee in concessione.

Con il decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1979, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 settembre 1980, all'Alitalia sono state assegnate 20 rotte nazionali.

Il documento, che lascio a disposizione dei commissari, contiene numerosi dati; pertanto in questa fase mi limiterò ad illustrare soltanto alcuni elementi essenziali.

CESCO GIULIO BAGHINO. Magari aggiungendo le tratte non utilizzate dall'Alitalia.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Lo farò.

L'Alitalia, in base a queste concessioni, ha trasportato un numero di passeggeri che è passato da 3 milioni 100 mila l'anno a 4 milioni e mezzo, con un aumento del traffico, in questi dieci anni, pari al 50 per cento. Un'analoga percentuale di incremento la si ottiene facendo una valutazione in termini di tonnellate. Il coefficiente di utilizzazione presenta un valore medio del 5,2 per cento.

L'ATI è passata da 2 a circa 6 milioni di passeggeri, con un incremento del traffico pari al 179 per cento. I passeggeri che hanno usufruito dei voli internazionali dell'Alitalia sono passati da 4 milioni 200 mila a 7 milioni, con un incremento

del 77 per cento che rappresenta un notevole balzo in avanti.

Di conseguenza, Alitalia e ATI hanno dovuto effettuare un notevole volume di investimenti indirizzati sulla flotta, gli impianti a terra, la scuola di formazione e le infrastrutture tecnologiche. Nel documento che rimetto alla Commissione è contenuta un'analisi completa concernente la flotta ed anche una tabella che raccoglie i dati relativi agli impegni mantenuti, argomento oggetto di una specifica domanda.

L'Alitalia ha avuto in concessione 21 rotte nazionali, 14 delle quali sono state attivate e 7 non operate. L'ATI ha ottenuto 56 concessioni, 45 delle quali attivate mentre altre 11 non sono state operate.

Per quanto riguarda le rotte intercontinentali, l'Alitalia ne ha avute in concessione 55, 24 delle quali sono state pienamente adempiute, a fronte di 26 attuate con modifiche di scalo e di 5 non operate.

All'Alitalia sono state altresì concesse 72 rotte internazionali: 47 sono state totalmente operate, 8 con modifiche di scalo e 17 non operate. Si deve tenere conto, peraltro, che l'Alitalia assicura numerosi servizi aggiuntivi, operati su autorizzazione; si parla, infatti, di 13 servizi intercontinentali, 20 internazionali e 2 nazionali. L'ATI serve invece su autorizzazione 7 tratte nazionali e 5 internazionali. Ne consegue che, *grosso modo*, i servizi che non vengono operati in concessione sono svolti dietro autorizzazione.

A questo punto, viene spontaneo chiedersi che differenza vi sia tra concessione e autorizzazione: sul piano pratico tali differenze sono pressoché inesistenti, mentre appaiono rilevantissime sul piano giuridico. A quest'ultimo proposito, posso ricordare che la concessione è un rapporto tra concedente e concessionario che vincola entrambi, ma soprattutto il concessionario, a certi adempimenti. Le autorizzazioni, invece, vengono rilasciate dietro domanda.

Quando un vettore, che possiede una regolare licenza, chiede di operare una

linea che non è servita da altri, viene autorizzato per un numero di voli che viene ritenuto congruo e, praticamente senza limiti di tempo.

Peraltro, è anche vero che, con alcune precauzioni, una autorizzazione può essere revocata. Per esempio, mi è capitato recentemente di dover revocare una concessione sulla tratta Perugia-Milano, perché la compagnia non è più adempiente. Aggiungo, affinché non si creda che il Governo abbia connivenze, che anche dalla concessione si può essere dichiarati decaduti.

Ci si può chiedere, a questo proposito, perché l'ATI e l'Alitalia non siano state dichiarate decadute da concessioni che sono state richieste ma non attuate: la risposta sta nel fatto che, probabilmente, ciò avrebbe rappresentato una fatica inutile in quanto nessun altro le richiedeva. A rigor di logica, avremmo dovuto revocare quelle concessioni e poi, qualora l'Alitalia o l'ATI avessero voluto realizzare quel servizio, avremmo dovuto concedere un'autorizzazione. Non essendo stata avanzata nessuna richiesta, è intervenuto un silenzio burocratico privo di effetti.

Debbo anche dire che l'Alitalia ha realizzato collegamenti su richiesta del Governo, prescindendo dalle proprie aspirazioni e dalla propria convenienza, con Praga e Budapest, intensificati quelli con Mosca ed avviato quello con Tirana. Questi servizi, come dicevo, sono stati attivati in risposta a richieste (avanzate con procedure più o meno rapide) del Governo.

Un'ulteriore domanda che mi è stata rivolta riguarda una questione, a volte prospettata come dolente, in merito alla quale si deve fare molta attenzione. Mi è stato chiesto, in particolare, quali realizzazioni abbiano compiuto i nostri vettori nel settore dei *charter*. La risposta è che, in pratica, non è stato realizzato quasi niente; anzi, per la verità, dovrei dire meno di niente, nel senso che pur disponendosi già di una struttura (la SAM) e più recentemente di un'altra, in sostituzione dell'Itavia, abbondantemente deputate a questo settore, si è tornati a

fare riferimento all'ATI ed all'Alitalia che svolgono la loro missione — per utilizzare un termine oggi ricorrente — nel campo dei voli regolari e non di quelli *charter*. Quindi, il ruolo di queste compagnie nel settore in questione è molto limitato (considerazione questa che vale in misura minore per l'ATI rispetto all'Alitalia); nel documento che rimetto alla Commissione sono indicati i relativi dati.

In qualità di modesto conoscitore della materia vorrei, però, precisare che i voli *charter* non sono l'unica alternativa al volo regolare per il trasporto turistico perché esistono le tariffe agevolate ed i voli di linea *charterizzati*. Quando su alcune rotte si registra un eccesso di capacità, conviene *charterizzare* totalmente o parzialmente il volo piuttosto che organizzarne uno apposito.

I membri della Commissione ricorderanno che il problema dei voli *charter* si è acuitizzato nel momento in cui i vettori interessati hanno mostrato lacune, quanto meno sotto il profilo della sicurezza, e ci si è domandati perché non venissero impiegati aerei italiani che — ci fa piacere sentirlo affermare — sono più sicuri.

La verità è che un grande traffico turistico viene assicurato attraverso voli regolari e che in questo momento non siamo attrezzati per i voli *charter*. Per operare in questo settore è sorta, con la partecipazione dell'Alitalia, una compagnia, l'Eurofly, che però svolge un'attività modesta. A mio avviso, nel campo in questione, mancano obiettivamente condizioni di competitività, per ripristinare le quali occorrerebbe una manovra piuttosto cospicua che tocchi non solo l'esercizio aeronautico vero e proprio, ma anche la politica dei salari, delle assicurazioni e, in qualche caso, della manutenzione.

Ai quesiti che mi sono stati posti sulle prospettive future ritengo di aver già risposto nel corso della precedente audizione. Confermo che, una volta che la discussione sulla materia in ambito parlamentare sarà terminata, saremo pronti a nuove concessioni che tengano conto anche di avvenimenti recenti come la guerra del Golfo che, pur rappresentando

a nostro avviso una parentesi capace di scatenare in seguito una ripresa del mercato, ha lasciato alcune conseguenze stabili quale la liberalizzazione delle tariffe, che non è influente nell'ambito del mercato.

SILVANO RIDI. Da quanto abbiamo ascoltato riteniamo di poter sostanzialmente condividere il giudizio espresso in conclusione dal ministro, ossia che le compagnie di bandiera (non esistono solo l'Alitalia e l'ATI) hanno sostanzialmente assolto agli obblighi loro derivanti dalle concessioni. Questo è un giudizio importante, ma è solo la premessa, perché, a differenza di dieci anni fa, oggi ci troviamo in una situazione diversa in cui dobbiamo rinnovare la convenzione secondo nuove regole, che sono quelle imposte dalla Comunità economica europea, sulle quali lei, signor ministro, si è già intrattenuto in precedenti occasioni. Pertanto, prendiamo atto delle sue dichiarazioni, che sostanzialmente si possono sintetizzare nella piena disponibilità del Governo a recepire la normativa comunitaria per costruire, attraverso l'atto concessivo, una griglia. Essa dovrebbe garantire che ogni domanda, anche quelle presentate da soggetti che in precedenza non si dedicavano al trasporto aereo, ma ammessi ad inoltrare richiesta in base alla nuova normativa europea, sia attentamente valutata sia sotto il profilo dell'efficienza finanziaria, sia sotto quello organizzativo e professionale. Pertanto un'attenta valutazione di queste caratteristiche assicura maggiori garanzie all'utenza, anche nel caso in cui la concessione sia affidata a soggetti che in passato non operavano nel settore dei trasporti aerei nazionali.

Prendiamo atto con soddisfazione della disponibilità del ministro, e pur tuttavia sentiamo la necessità di guardare al futuro, perché il fatto che si costituisca una griglia non è di per sé sufficiente a garantirne il contenuto.

È noto che la compagnia di bandiera, ed anche l'ATI, hanno dato alcuni suggerimenti per la costruzione di detta gri-

glia; sappiamo inoltre che i tecnici del suo dicastero si sono impegnati seriamente in questo compito, il cui obiettivo è quello della garanzia ed affidabilità di chiunque voglia entrare nel settore dei trasporti sulla base della normativa comunitaria.

Per quanto ci riguarda, poniamo alla vostra attenzione un'altra questione, perché, nonostante le inderogabili indicazioni della CEE sulla libera concorrenza, è noto che in alcuni paesi, come in Francia, in Inghilterra e nella stessa Germania, le compagnie di bandiera sono fortemente protettive. Quindi, non si tratta soltanto di assicurare all'utenza le migliori garanzie, ma di evitare che gli speculatori entrino nel mercato, chiedendo la concessione e comprando gli aerei soltanto nel caso in cui riescano ad ottenerla; come è evidente, questo modo di agire non dà affidabilità in nessun campo, neanche in quello della manutenzione, come ci insegna l'esperienza americana.

Se tutto ciò ci preoccupa, ci deve preoccupare anche la possibilità che possano entrare nel mercato tutte le compagnie in grado di fornire le migliori garanzie. È un fatto, per esempio, che la British Airways si candidi per ottenere la concessione della rotta Roma-Milano; non vi è dubbio che questa compagnia sia in grado di passare attraverso quella griglia, in quanto offre tutte le garanzie che si possono richiedere, ma ci preoccupa il fatto che il mercato nazionale, il quale ha registrato un certo incremento, sia diventato appetibile a soggetti che oggi, in base alle regole comunitarie, potrebbero tranquillamente divenire operatori nel settore dei trasporti.

Al di là, quindi, della costruzione di questa griglia, sul merito della quale potremo tornare dopo che gli uffici amministrativi avranno elaborato il disciplinare, mi chiedo che cosa può essere predisposto non per eludere le norme comunitarie, ma per difendere il nostro mercato.

Tra gli addetti ai lavori, mi riferisco ai tecnici ed ai giuristi, circolano alcune ipotesi che potrebbero consentirci di intervenire in questo campo, anche se biso-

gnerà innanzitutto constatare se tali interventi non siano possibili soltanto in sede internazionale.

Avvertiamo, pertanto, questo ulteriore elemento di preoccupazione in difesa del nostro mercato, perché non vogliamo che gli operatori nazionali siano emarginati da un settore in rapido sviluppo.

Vorrei inoltre affrontare la questione tariffaria, alla quale il ministro ha preliminarmente fatto riferimento, anche se probabilmente è estranea al problema del rinnovo della convenzione. A mio avviso, la decisione di liberalizzare le tariffe è un atto corretto, perché bisogna consentire ad un'impresa di poter manovrare le proprie tariffe non soltanto verso l'alto, in termini di adeguamento ai tassi di inflazione, all'aumento del carburante e dei costi in generale, ma anche verso il basso, in relazione a politiche di acquisizione di ulteriori quote di traffico. Ribadisco pertanto la validità di prevedere forme di elasticità per le imprese, anche se abbiamo assistito ad una sorta di reazione da parte dell'Assutenti, che ha proposto, in una lettera inviata ai membri di questa Commissione, di erigere un monumento al ministro Bernini, non proprio per osannarlo, quanto per testimoniare l'esistenza di una certa situazione, che ha creato qualche problema sul piano del consenso.

A questo punto, visto che il decreto del Governo non è ancora giunto alla nostra attenzione, salvo che non si tratti di un provvedimento amministrativo su cui il parlamento non è chiamato ad intervenire...

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*.
Si tratta di un disegno di legge.

SILVANO RIDI. Allora, poiché avremo occasione di esaminarlo nel merito, una delle indicazioni che potrebbe essere accolta (ripropostaci, tra l'altro, da una lettera dell'Assutenti) deriva dall'esperienza inglese ed implica che uno speciale comitato supporti il ministro, il quale deve esprimere il suo assenso sugli adeguamenti tariffari, sulla base di un esame

tecnico delle ragioni che hanno indotto le imprese a richiederli. Tale valutazione deve essere diretta ad accertare la congruità tra l'aumento dei costi che viene denunciato e la necessità di un adeguamento delle tariffe, operando da filtro in modo da garantire all'utenza che le decisioni non siano affidate alla discrezionalità politica di una persona. Ritengo, quindi, che sarebbe bene introdurre tale elemento: ma questa è una considerazione di merito che si potrà riproporre se la Commissione sarà investita dell'esame del decreto che il ministro ha emanato.

CESARE CURSI. Desidero esprimere, a nome del gruppo democristiano, il nostro assenso sulle dichiarazioni del ministro che, tra l'altro, sono in linea con quanto egli ha già avuto occasione di dire, se non vado errato, un paio di mesi fa, illustrandoci i criteri con i quali intendeva procedere al rinnovo delle concessioni.

Condividiamo anche il giudizio espresso nei confronti dell'Alitalia e delle altre compagnie. Mi auguro che il rinnovo della concessione avvenga — su ciò non ho dubbi — nel rispetto delle normative comunitarie, tenendo anche conto del ruolo che, nonostante tutto, la compagnia di bandiera continua a svolgere. Oggi, comunque, stiamo parlando del rinnovo della convenzione dei servizi di trasporto aereo di linea tra il Ministero dei trasporti e l'Alitalia; mi limiterò, quindi, ad affrontare questo argomento aggiungendo qualche considerazione in merito alle concessioni ai privati.

Nei documenti fornitici circa un mese e mezzo fa il ministro prospettava in modo abbastanza preciso una serie di distinzioni tra tratte europee, nazionali ed internazionali. Non ho avuto occasione di incontrare il ministro Bernini in sede ufficiale per esprimergli, a nome del gruppo democristiano, l'assenso per quanto egli ha avuto il coraggio di fare in un momento difficile quale quello che ha attraversato il settore del trasporto aereo. Faccio questa considerazione perché, all'interno del Governo, da parte di alcuni ministri e del presidente dell'IRI

sono stati operati distinguo che non ho capito e che, anche alla luce di alcuni provvedimenti emessi nei giorni scorsi, continuo a non capire.

I rappresentanti di tutti i gruppi parlamentari fecero presente ai ministri intervenuti in questa sede l'esigenza di riaffrontare il discorso dell'IVA. Ci venne risposto che ciò non era possibile, per poi registrare, qualche giorno fa, che il Consiglio dei ministri ha emesso un decreto che rivede l'IVA per quanto riguarda i settori delle ferrovie e della navigazione.

SILVANO RIDI. Nei casi non richiesti!

CESARE CURSI. Forse qualcuno, nel redigere il provvedimento, si è dimenticato di fare riferimento all'IVA per quanto concerne il settore del trasporto aereo che, rispetto agli altri due comparti, mi sembra abbia vissuto un momento più difficile (non intendo richiamarmi, peraltro, solo alla situazione vissuta dall'Alitalia, ma anche alla fase che hanno attraversato tutte le altre compagnie).

Leggiamo intere pagine di giornali che dicono che la Lufthansa si trova in una crisi drammatica, che la compagnia di bandiera inglese manderà a casa 2.000-2.500 persone, che la Francia, come ricordava l'onorevole Ridi, si difende a spada tratta, nonostante le normative comunitarie non lo consentano prima dell'adozione di un apposito provvedimento, mentre in Italia si sono assunte posizioni differenziate che, come ho detto, non riesco a comprendere.

Per le ragioni esposte, desidero esprimere al ministro Bernini il mio apprezzamento per non essersi, per così dire, arrampicato sugli specchi, sostenendo che il settore del trasporto aereo merita un'attenta considerazione. Immaginare che, attraverso la manovra tariffaria, venga data all'Alitalia la possibilità di rimettere in sesto il bilancio — poco fa ho interrotto il collega Ridi quando si chiedeva se ciò avverrà con un decreto o con un disegno di legge — è pura follia, perché ciò significherebbe che, nella migliore delle ipotesi, sarebbero necessari mesi per definire cri-

teri e modalità sulla base dei quali rivedere la manovra tariffaria.

Il bilancio dell'Alitalia è quello che è, ed i dati ufficiali sono noti. Mi chiedo, quindi, se dopo la conclusione della guerra del Golfo, la compagnia di bandiera riuscirà a riconquistare almeno una piccola fetta del mercato europeo ed internazionale che gli consenta nei prossimi mesi di non andare incontro al tracollo previsto.

Il ministro Bernini ha difeso, alcune volte da solo, la sua posizione all'interno del Governo, mentre noi, come gruppo democristiano, assistevamo — l'ho già detto — ad una serie di distinguo incomprensibili.

Per quanto concerne la manovra tariffaria, vorrei che il ministro Bernini desse sostanza e corpo ad una serie di affermazioni, che ha fatto recentemente, che si muovono nell'ottica di garantire non solo la sicurezza del volo — che resta sempre e comunque un obiettivo delle compagnie aeree — ma un servizio complessivo di trasporto aereo che veda coinvolto anche il sistema aeroportuale.

Se non ricordo male, in alcune occasioni ufficiali, il ministro Bernini ha detto che il Governo stava esaminando l'ipotesi di assicurare al sistema aeroportuale una maggiore efficienza. In questa prospettiva leggo le dichiarazioni rese dal presidente dell'Assaeroporti, il quale precisa che la crisi del Golfo non ha colpito solo le compagnie di bandiera, ma direttamente anche il sistema aeroportuale. A questo proposito, mi sembra di aver registrato la disponibilità del ministro e mi auguro che le dichiarazioni che egli ha reso trovino seguito in qualche provvedimento legislativo che renda il sistema aeroportuale competitivo nell'ambito europeo.

Se, infatti, si prescinde dagli scali di Milano e Roma che stanno investendo le ultime risorse di un precedente intervento finanziario, si dovrà prevedere un sistema di investimenti più complesso che riguardi anche una serie di altri aeroporti.

Concludo, confermando quanto ho detto in questa sede in epoca non sospetta, ossia quando all'inizio dello scorso

autunno si parlò del rinnovo delle concessioni: mi auguro che le indicazioni fornite dal ministro trovino seguito nell'ambito del comparto aereo per quanto riguarda i privati. Mi sembra che l'ipotesi che prospettavo un paio di mesi fa si sia puntualmente verificata perché un certo personaggio ha acquisito la maggioranza del pacchetto azionario di una determinata società. Mi auguro che ciò favorisca la chiarezza che avevo chiesto allora. Dopo le polemiche che sollevai a suo tempo, infatti, leggo oggi sui giornali che il soggetto al quale mi riferivo ha acquisito la posizione di azionista maggioritario. Mi riesce difficile capire come un consigliere di amministrazione di un ente sottoposto a vigilanza possa assumere un ruolo per il quale si trova da una parte a pagare la tassa di concessione aerea e dall'altra ad incassarla e gestirla.

Voglio rimanga agli atti che l'ipotesi che ha prospettato mesi fa si è puntualmente verificata, perché allora le mie sembravano affermazioni scandalose.

Per quanto riguarda i privati, debbo dire che non si può fare di ogni erba un fascio in quanto vi sono privati che hanno gestito e gestiscono in modo serio linee avute in concessione dal Ministero dei trasporti, raggiungendo anche risultati soddisfacenti sotto il profilo del bilancio. Credo, però, si debba puntare a griglie di affidabilità operativa e gestionale e ad avere garanzie sul piano finanziario e tecnico.

Vorrei, inoltre, che da parte del ministro — che in qualche caso si è espresso in questo senso — vi fosse una maggiore severità nell'esercitare un controllo sui comparti del personale, della gestione e della vigilanza degli aeromobili. La compagnia di bandiera spende quotidianamente ed annualmente, all'interno del proprio bilancio, milioni e forse miliardi per la formazione, l'aggiornamento ed il controllo del personale. Non so quante altre compagnie facciano altrettanto: sicuramente, non si comportano così quelle che sono abituate ad acquisire il disciplinare di volo per venderlo il giorno successivo, mettendo in crisi quella che do-

vrebbe essere la sicurezza del volo. A proposito di questo argomento, desidero sottolineare che ormai i rischi della *deregulation* si stanno ampiamente concretizzando; a tutti essa era sembrata una sorta di cartina di tornasole, attraverso la quale diversificare il traffico aereo. Oggi la *deregulation* sta dando risultati negativi, poiché assistiamo, a livello internazionale, alla concentrazione del settore dei trasporti nelle mani di pochi grandi operatori; quindi, anche questa questione deve essere riesaminata per evitare ulteriori rischi nel campo della sicurezza del volo.

Mi auguro che le occasioni, anche di carattere giudiziario, siano tali da offrire al ministro la possibilità di individuare lo strumento tecnico-operativo per procedere al rinnovo del consiglio di amministrazione dell'ANAV. Non possiamo oggi correre il rischio di affrontare la questione del rinnovo della concessione tra Alitalia e Ministero dei trasporti, e tra quest'ultimo ed i privati senza conoscere l'attuale e futura gestione dell'ente preposto a garantire la sicurezza del volo. Vorremmo pertanto che anche questa vicenda giudiziaria, dalla quale emergono precise indicazioni, desse al ministro la possibilità di procedere subito al rinnovo del consiglio di amministrazione, o al commissariamento, soddisfacendo così anche le richieste avanzate da altri gruppi parlamentari in questa sede.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ringrazio il ministro per le indicazioni fornite e mi permetto di fargli notare che contemporaneamente al rinnovo della convenzione con l'Alitalia, è giunta a scadenza anche quella con l'Alisarda. Mi chiedo quali mutamenti interverranno per le altre compagnie che gestiscono rotte particolari (come per esempio la linea Genova-Trieste) e quale tipo di accordo si stipulerà (una convenzione o un'autorizzazione?). Mi pongo questo interrogativo perché si avverte l'esigenza d'istituire voli *charter*, di cui il nostro paese è carente; sappiamo altresì che richieste di autorizzazioni da parte di compagnie straniere vengono

inoltrate presso Civilavia. Mi chiedo come quest'ultima debba regolarsi, visti gli inconvenienti che finora sono sorti, e quando verrà attuata la sua riforma.

Inoltre, per quanto attiene le altre linee aeree, vorrei sapere se esse sono regolate da convenzioni, anziché da autorizzazioni, e se le scadenze coincidono, oppure hanno durata diversa. Infine vorrei conoscere gli orientamenti che si intendono seguire per l'assegnazione di linee aeree particolari, consapevoli, come ci è stato riferito dall'Alitalia, che la richiesta in questo campo è mutata notevolmente, poiché è aumentata la tendenza ad offrire linee internazionali, intercontinentali o di asse principale, soprattutto per le linee nazionali da assegnare all'ATI. È probabile che molte di quelle linee che erano inserite nella vecchia convenzione siano abbandonate dall'Alitalia e, a questo punto, bisognerà valutare le richieste che verranno avanzate e fissare dei criteri per soddisfarle.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, in risposta agli interventi che si sono succeduti, i quali dimostrano la vostra attenzione e specifica conoscenza dei problemi del settore, devo svolgere alcune brevi considerazioni.

Per quanto riguarda i quesiti posti dall'onorevole Ridi, mi limiterò a rispondere a quello riguardante la tutela degli interessi italiani rispetto, per così dire, alle aperture consentite dalle norme comunitarie. In questo momento la differenza fra quello che si dichiara e quello che concretamente viene posto in essere esiste un'enorme differenza. Per esempio mentre in Italia ci avviamo verso la liberalizzazione, in Francia assistiamo alla nazionalizzazione del settore; in Germania, invece, si continua a mantenere il precedente sistema di nazionalizzazione. In questi paesi la situazione è diversa dalla nostra, poiché in Italia prevale la presenza dell'Alitalia, ma operano altri vettori ed esistono alcune distinzioni formali, come quella dell'ATI. È noto infatti che l'Alitalia possiede il cento per cento

del suo capitale, ma ciò dimostra che vi è almeno un'apparente articolazione, che altrove è stata cancellata.

La difesa degli interessi italiani dovrebbe avvenire, come ha implicitamente suggerito l'onorevole Ridi, in sede nazionale, stando particolarmente attenti nel rilasciare le concessioni, ma prima ancora a livello internazionale. Il Governo ha già avviato in seno al Consiglio dei ministri, ed in questa Commissione, una verifica sui comportamenti concreti, perché in assenza di regole di reciprocità e di omogeneizzazione fiscale, sociale e di tutela assicurativa non esistono norme che assicurino parità di concorrenza. Abbiamo sempre sollecitato, nella prima e nella seconda fase di attuazione delle direttive comunitarie, che fosse garantito l'effettivo rispetto di queste regole da parte di tutti gli operatori. Quindi, agiremo con la massima prudenza e valuteremo soprattutto i comportamenti, pronti ad adeguarci di fronte ai rischi di effettive interferenze nella nostra rete a danno dei vettori italiani da parte di altri che, direttamente o indirettamente, intervengono improvvisamente sul mercato, essendo in realtà adduttori di altre reti. Dobbiamo tenere presente che ciò è rilevante soprattutto a livello intercontinentale, nel senso che partire da Zurigo, da Milano o da Francoforte per andare negli Stati Uniti d'America non fa molta differenza; ormai la concorrenza sta diventando, dal punto di vista organizzativo, sempre più agguerrita.

Posso pertanto assicurarvi che cercheremo di conciliare il rispetto delle norme comunitarie, com'è nostro intendimento, avendo contribuito alla loro approvazione, con la concreta applicazione di dette norme.

Per quanto riguarda il problema delle tariffe, desidero informare gli onorevoli deputati che esso sarà oggetto di una vostra specifica valutazione, poiché il disegno di legge è stato presentato alla Camera dei deputati. Al riguardo devo innanzitutto precisare che la liberalizzazione non coincide automaticamente con l'aumento, poiché, come l'onorevole Ridi

sa, anche lo strumento per drenare sacche di traffico di convenienza necessita di prezzi appropriati; quindi può darsi che l'Assutenti, prima o poi, decida davvero di erigere quel monumento.

In secondo luogo abbiamo fondamentalmente cambiato regime e semplificato le procedure; permane comunque una responsabilità incrociata tra l'imprenditore, che deve procedere ad una valutazione congiunta dei costi di produzione e delle possibilità del mercato, e lo Stato, cui spetta l'ultima parola.

Le nuove tariffe devono essere approvate entro 45 giorni dal ministro, il quale non ha la possibilità di modificare le percentuali; nella valutazione positiva o negativa si terrà conto della tutela degli interessi della compagnia, dell'utenza e della competitività internazionale del vettore; avremmo modo comunque di approfondire tale questione.

L'onorevole Cursi ha sollevato il problema del comportamento del Governo, del vettore di bandiera e di tutti gli altri vettori in occasione della vicenda del Golfo, la cui sollecita conclusione ci ha liberato da un grave imbarazzo. Comunque, il Governo si era attestato su questa linea: nessun intervento a sostegno per i fatti del Golfo nei confronti di alcuno per evitare ingiustizie; aveva, invece, previsto interventi strutturali a favore dell'impresa Alitalia, che, com'è noto, accusava un esubero di circa 1.500 unità. Le recenti intese hanno ridotto tale cifra a 1.200, più 269 unità nell'azienda Aeroporti di Roma.

Ho avuto l'incarico dal Presidente del Consiglio di definire un'ipotesi di intervento che sarà oggetto di una valutazione necessariamente interministeriale.

Per quanto riguarda le gestioni aeroportuali abbiamo concesso la tassa d'imbarco: non è molto, ma secondo le nostre valutazioni siamo vicini ad una somma pari a 15 miliardi annui. Valuteremo l'esistenza di casi comparabili, anche se attualmente ritengo di poter escludere interventi analoghi.

Confermo che deve essere iscritto all'ordine del giorno del CIPE il piano na-

zionale degli aeroporti predisposto nel mese di novembre dell'anno passato, il quale non riserverà sorprese di carattere geografico o aziendale. Gli impianti aeroportuali italiani (di cui solo due sono di serie A, forniti cioè di una buona dotazione finanziaria) risultano in alcuni casi sufficienti, in altri eccedenti tanto che in alcune regioni se ne contano cinque, mentre in altre si registra il vuoto assoluto.

La Basilicata non possiede alcun approdo aereo, né mai ne avrà uno grande ed importante, ma da questo a sostenere che quella regione non deve possedere uno scalo aereo... Onorevole Lamorte so che la Valle d'Aosta non è il suo collegio d'elezione, ma si rassicuri sono stato io stesso a sostenere, a Matera, che un aeroporto deve essere costruito, una volta definiti i limiti.

PRESIDENTE. Il ministro sa che oltre all'aeroporto, manca anche il porto e la ferrovia. Praticamente ci manca tutto!

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Vi sono poi i problemi legati all'aeroporto di Napoli, le cui strutture risultano inadeguate e non modificabili, ed al previsto scalo (di modeste dimensioni) nella Sicilia sud-occidentale. Il piano presentato più che contenere innovazioni o considerazioni circa le sinergie tra investimenti per gli apparati di assistenza e la selezione degli aeroporti da conservare, in realtà risulta qualificato dall'introduzione di un congegno gestionale — che può apparire innocente ad un primo esame — poiché si prevede la gestione degli aeroporti da parte di società per azioni, le cui contabilità debbono contenere i costi di ammortamento degli impianti.

SILVANO RIDI. Signor ministro, lei sta liquidando, non richiesto, il progetto di legge del collega Lucchesi.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Non lo sapevo e chiedo *venia*. *Ignorantia legis non excusat*, ma in questo caso il provvedimento non è diventato ancora legge.

SILVANO RIDI. Il collega Lucchesi, con la sua iniziativa, propone la costituzione di un unico ente per la gestione aeroportuale, in grado di amministrare tutto, tranne Milano e Roma, liquidando le società per azioni.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Lo scontro sarà duro. Cominciamo con il valutare (un passaggio questo che, se non apparisse irrispettoso, definirei doroteo) economicamente le gestioni per conoscere il loro reale peso finanziario per poi decidere l'intervento da attuare, il che non significa necessariamente chiudere taluni aeroporti o gestioni. Ad ogni modo, confido nella celere approvazione da parte del CIPE per avere un riferimento programmatico.

Sull'ANAV la prudenza mi consiglia, in queste ore, un doveroso riserbo: ciò nonostante sono consapevole delle affermazioni dell'onorevole Cursi. Circa il problema del controllo della sicurezza, se mi esprimessi in questa sede cosa risponderei alla interrogazione presentata dal collega Ridi?

Nel nostro paese, attualmente, il problema della sicurezza del volo non esiste: il volo è sicuro, ma tale non resterà se non si interverrà immediatamente. Tra le due cose però c'è talmente poco tempo a disposizione che, qualunque provvedimento venisse adottato, esso risulterebbe tardivo. Non intendo scaricare responsabilità, ma quanto ho affermato si potrà dedurre dalla documentazione che invero all'onorevole Ridi.

Il fatto è che in una democrazia come quella italiana si registra una sorta di imparzialità da parte del tesoro, per cui non vengono finanziate né le iniziative legislative dei parlamentari, né quelle governative.

SILVANO RIDI. Questo è quello che volevamo sentire da lei! Abbia pazienza, signor ministro, e non mandi il senatore Petronio a fare quelle sceneggiate!

PINO LUCCHESI. Il senatore Petronio è *arbitr*.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Nel confermare che risponderò alle interrogazioni presentate, anticipo che il Consiglio dei ministri ha definito un provvedimento per gli ispettori di volo.

L'onorevole Baghino si è riferito all'Alitalia, all'Alisarda nonché alle altre compagnie di volo. Posso rispondere che stiamo valutando tutte le domande presentate: in particolare, l'Alisarda ha presentato un insieme di istanze estremamente interessante e corredato da un disegno industriale molto lucido, tendente a ripianare — attraverso nuove concessioni — una sua deficienza radicale, quella cioè di essere una compagnia isolana e stagionale. Credo sia interesse del Governo consentire che ciò avvenga perché questa compagnia può rappresentare una valida alternativa rispetto ai vettori operanti sul mercato italiano; altre soluzioni sono inesistenti o futuribili.

Quanto alle altre compagnie, onorevole Baghino, posso dire che esse vengono passate al vaglio con il « doppio decimetro » per via della sicurezza del volo e della stabilità economica. Infatti, questo è un campo — più nel settore dei *charter* che nei voli regolari — in cui la vita delle imprese è fugace, tanto che dalla data di presentazione delle domande sono già intervenute le modifiche ricordate dall'onorevole Corsi.

Comunque, si dovrebbe consentire un avvio progressivo in quanto chi ha investito somme consistenti nella rete non può permettere ad altri di fare concorrenza, oltretutto alleggerita da determinati oneri.

Quanto alle richieste dell'Alitalia le dico, in parziale difformità dalle notizie in suo possesso, che di per sé l'Alitalia ha chiesto tutto! Ovviamente, si dovrà procedere ad una selezione.

CESCO GIULIO BAGHINO. La dichiarazione del segretario generale è di diverso tenore.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. L'Alitalia ha chiesto un numero cospicuo di reti, per alcune delle quali, naturalmente, nutre un maggiore interesse.

Voglio aggiungere, riallacciandomi a quanto detto ad altro proposito poco fa, che una gamma di servizi è sempre affidata al sistema delle autorizzazioni.

Poiché ritengo di aver esaurito il tema del rinnovo della convenzione tra lo Stato e l'Alitalia, vorrei rispondere; se non vi sono obiezioni, all'interrogativo postomi dall'onorevole Baghino in merito alla vicenda del Brennero.

Tra circa mezz'ora dovrò partecipare ad un incontro con gli autotrasportatori. Quattro giorni fa è stato proclamato il blocco del valico. Non abbiamo potuto adeguatamente valutare il seguito di questa decisione in quanto non sappiamo se essa sia stata assunta dai camionisti o dai doganieri, visto che queste due determinazioni convivono, ostacolando la fluidità del traffico.

Ieri abbiamo appreso dalla stampa la decisione di revocare il blocco, che doveva scadere dopodomani, in considerazione del previsto incontro con il ministro. Qualcuno ha invece ritenuto che fosse più opportuno attendere quell'incontro prima di sciogliere il blocco.

Per la verità, anche se non mi permetto di affermare con insolenza che la riunione di oggi prescinde dal problema blocco, devo dire che essa ha comunque come contenuto annunciato quello di procedere in direzione del perfezionamento delle possibili intese con l'Austria.

Facendo un passo indietro rispetto alle vicende degli ultimi quattro giorni, vorrei ricordare che sono in corso due trattative — che per il momento non interferiscono tra loro — una delle quali condotta a livello europeo e di recente è entrata nel vivo grazie all'opera di una delegazione guidata dal cancelliere Vranitzky, ponendo il problema dei transiti. Benché tale trattativa non produca effetti cogenti, è emersa da parte dell'Austria una volontà maggiormente collaborativa e ciò ha influenzato anche la trattativa bilaterale con il nostro paese.

È indubbio, peraltro, che non possiamo continuare a tirare ancora avanti nella situazione attuale in cui vengono

concessi 18.500 permessi al mese, ma dobbiamo pervenire ad una conclusione.

In sintesi, la vera difficoltà della trattativa non è rappresentata dall'onore di patria, ma da considerazioni di natura affaristica. È anche ambiguo affermare che i camionisti pretendono una reciprocità che non esiste e non esisterà mai perché le parti avanzano richieste differenti. L'Italia non ha alcun reale interesse ad andare a caricare merci in Austria, che è un paese piccolo e molto più competitivo di noi, mentre i nostri camionisti sono fortemente motivati ad attraversare l'Austria per raggiungere la Germania, l'Olanda, la Danimarca e così via.

D'altra parte, gli austriaci non hanno alcun interesse, se non di natura turistica, a percorrere il nostro paese, anche se in questo momento sta cominciando a svilupparsi una linea di traffico indirizzata verso Francia e Spagna che presuppone l'attraversamento dell'Italia. Il vero interesse degli austriaci, però, è quello di venire nel nostro paese a caricare merci.

Quindi, quando affermiamo che non sussiste una reciprocità perché gli austriaci non vengono in Italia a caricare merci, affermiamo la verità, ma è anche vero che noi non vogliamo la reciprocità, ma abbiamo bisogno di attraversare l'Austria. È tra questi interessi disomogenei e confliggenti che stiamo cercando di trovare un punto d'incontro che non va più ricercato sul piano dei principi, ma su quello economico.

Aggiungo che il precedente accordo, che aveva realizzato la reciprocità, assegnando ad entrambe le parti la stessa quantità di traffico e la stessa libertà di utilizzare le autorizzazioni per il transito, per il carico o per un triangolare ha portato l'Italia ad ottenere un numero elevato di transiti (anche superiore a quello previsto dall'accordo contrattuale; il contrasto, attualmente, certe proprio sull'esuberanza rispetto a quell'accordo), ma ha anche avuto come conseguenza che il trasporto austriaco ha assunto una portata

travolgente, passando da 40 mila a 150 mila carichi. Pertanto, stiamo facendo marcia indietro per cercare di giungere ad un'intesa.

Voglio anche dire che, pur riconoscendo gli interessi reali e le difficoltà oggettive degli autotrasportatori italiani — difficoltà che non sono tutte ascrivibili a responsabilità del Governo —, questi ultimi sono stati sempre posti al corrente dello svolgimento della trattativa ed hanno anche partecipato alla fase istruttoria, svolta nell'ambito delle Commissioni, anteriore a quella del rapporto tra ministri al quale si sta giungendo.

L'incontro di oggi deve servire a segnare un ulteriore passo in avanti. Peraltro, debbo dire che gli autotrasportatori, nel momento stesso in cui hanno dichiarato il blocco, hanno riconosciuto che i risultati acquisiti erano nettamente migliorativi; cercheremo comunque di fare di più nella speranza che la situazione di blocco vada risolvendosi.

Avendo ricordato che sono in corso due trattative che, pur non vertendo sul medesimo oggetto ed essendo sfasate nel tempo sono in qualche modo parallele e che gli interessi in gioco sono disomogenei e richiedono una composizione di tipo economico, ritengo di aver esaurito ciò che avevo da dire in risposta alle richieste dell'onorevole Baghino.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il ministro Bernini per aver partecipato alla seduta odierna e per il contributo fornito alla Commissione.

La seduta termina alle 18,10.

*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 2 aprile 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO