

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

XV

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 OTTOBRE 1993

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E, AD INTERIM DELLA MARINA MERCANTILE, ONOREVOLE RAFFAELE COSTA, SULLA SITUAZIONE DEI SETTORI DEI TRASPORTI E DELLA MARINA MERCANTILE ALLA LUCE DELLE PREANNUNCIATE INIZIATIVE DI CARATTERE SINDACALE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE DEGLI INTERVENTI

| | PAG. |
|---|--|
| Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, sulla situazione dei settori dei trasporti e della marina mercantile alla luce delle preannunciate iniziative di carattere sindacale: | |
| Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> | 303, 317, 318, 324, 328, 329 |
| Angelini Giordano (gruppo PDS) | 322, 324, 326 |
| Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista) | 306, 317, 327 |
| Caprili Milziade (gruppo rifondazione comunista) | 307 |
| Castelli Roberto (gruppo lega nord) | 317, 318 |
| Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i> | 304, 306, 307, 318, 324, 325, 328, 329 |
| Cursi Cesare (gruppo DC) | 325, 326 |
| D'Amato Carlo (gruppo PSI) | 323, 324, 325 |
| Lucchesi Pino (gruppo DC) | 318 |
| Magnabosco Antonio (gruppo lega nord) | 321, 329 |
| Marenco Francesco (gruppo MSI- destra nazionale) | 321 |
| Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi) | 326, 327 |

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,15.

Audizione del ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, sulla situazione dei settori dei trasporti e della marina mercantile alla luce delle preannunciate iniziative di carattere sindacale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, onorevole Raffaele Costa, sulla situazione dei settori dei trasporti e della marina mercantile alla luce delle preannunciate iniziative di carattere sindacale. Prima di dare la parola al ministro dei trasporti vorrei sintetizzare le ragioni che hanno portato l'ufficio di presidenza a programmare questo incontro con il ministro: esse sono scaturite dalle valutazioni che abbiamo svolto in quella sede in relazione alle preannunciate agitazioni sindacali del mese di ottobre, le quali rischiano di determinare una vera e propria emergenza trasporti nel nostro paese. Infatti, almeno dalle notizie in nostro possesso, queste agitazioni, con conseguente sospensione di servizi, riguardano tutti i vari settori del trasporto italiano. Si tratta di una prospettiva che l'ufficio di presidenza della Commissione ha valutato con grande preoccupazione, con riferimento a difficoltà di rapporti che pare esistano fra le organizzazioni sindacali ed i vari gestori dei singoli segmenti in relazione ad una serie di provvedimenti, alcuni dei quali devono essere adottati dal Governo mentre altri sono all'esame del Parlamento.

Si è pertanto ritenuto che fosse indispensabile avere un quadro di insieme il più aggiornato possibile per poter prendere atto delle valutazioni del Governo su questa materia e per poter entrare anche nel merito dei provvedimenti che si richiede vengano adottati. Su mandato dell'ufficio di presidenza, al fine di evitare che si svolga un'audizione per linee troppo generali che non ci consenta di entrare nel merito delle questioni più urgenti, si è ritenuto di indicare preventivamente al ministro alcuni temi in ordine ai quali si richiede un approfondimento in sede parlamentare. Per esempio, in riferimento al provvedimento di riforma dell'ordinamento portuale, colgo l'occasione della presenza del ministro dei trasporti per dire che l'ufficio di presidenza, la Commissione ed il Comitato ristretto che lavora su questo argomento hanno più volte lamentato la scarsa collaborazione da parte del Governo per sciogliere alcuni nodi, che evidentemente necessitano di un confronto serrato e del contributo che il Governo può offrire su questo tema.

Vi è poi la questione del piano di produzione elaborato dalle Ferrovie dello Stato, che determina ipotesi di ristrutturazione, di investimenti e di tagli di personale. Ricordo che il Parlamento ha approvato la legge n. 238 del 1993, la quale fa obbligo al Governo, prima di sottoscrivere atti come il contratto di programma ed il contratto di servizio, di acquisire il parere del Parlamento e poiché ormai è stato acquisito anche il parere del Consiglio di Stato credo che sarebbe opportuno concordare anche questo passaggio parlamentare.

Vi è poi il tema del trasporto pubblico locale, sul quale vi è un disegno di legge all'esame della Commissione, che pone due

questioni rilevanti: innanzitutto come coprire il deficit accumulato, considerato che anche nella legge finanziaria non vi è una garanzia di copertura, e poi come provvedere al personale in esubero, considerato che siamo in presenza di una carenza legislativa.

Per quanto riguarda l'Alitalia, l'ultimo confronto che abbiamo avuto in questa Commissione qualche mese fa ci ha fatto registrare previsioni di bilancio euforiche, trionfistiche, ma pare che nel giro di qualche mese la situazione si sia completamente capovolta. Se il nostro interlocutore naturale, come ha ricordato il Presidente della Camera, è il Governo e non i rappresentanti degli enti di gestione, gli rivolgiamo una domanda pressante per capire che cosa stia succedendo, che cosa sia intervenuto di tanto clamoroso in questi mesi al punto da modificare prospettive che sembravano plausibili.

L'ultima questione riguarda la ristrutturazione della FINMARE. Ormai da qualche mese non riusciamo ad individuare l'interlocutore utile per entrare nel merito di una partita, che comunque ha già determinato la proclamazione di scioperi, agitazioni e interruzioni del servizio.

Vorrei pregare il ministro di svolgere la sua relazione su tali questioni, tenendo conto che alle 16 sono previste votazioni in aula per l'elezione di un membro del Consiglio superiore della magistratura da parte del Parlamento in seduta comune. Poiché voteranno inizialmente i senatori, dovremmo disporre di un'ora per ascoltare l'esposizione del ministro. Naturalmente il tempo a disposizione non sarà sufficiente per dar luogo ad un confronto, per cui, qualora emergesse la necessità di ulteriori approfondimenti, potremo rivederci in Commissione al termine delle votazioni suddette.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ringrazio il presidente dell'invito e per le parole pronunciate. Naturalmente, la panoramica è molto vasta, gli argomenti sono diversi e legati sia a problemi di natura generale, sia a questioni specifiche,

questioni di natura politica e legislativa, nonché a difficoltà contingenti derivanti dall'aggravarsi della situazione del lavoro in determinati settori, con la conseguente proclamazione di scioperi non sempre evitabili, non sempre evitati e in qualche caso programmati o addirittura programmabili.

Vorrei cominciare dalle vertenze di maggiore rilevanza nel comparto dei trasporti, che mi pare sia stato il tema da cui l'ufficio di presidenza e la Commissione sono stati indotti a svolgere questa audizione.

Mi soffermerò anzitutto sullo stato di agitazione dei piloti Alitalia ed ATI proclamato da due sindacati autonomi di categoria ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione civile) e APPL (Associazione professionale piloti di linea). La prima azione di sciopero di ventiquattro ore indetta per il 4 ottobre è stata sospesa dopo un intervento personale di chi vi parla con la convocazione delle parti presso il ministero il giorno 12 prossimo venturo.

Ho avuto modo di parlare ripetutamente con i rappresentanti dell'ANPAC e della APPL e ne ho ricavato la convinzione che si tratti di uno sciopero determinato da molteplici ragioni. Emerge anzitutto la preoccupazione, legata alle aziende nelle quali operano, che la ristrutturazione determini condizioni di lavoro più difficili, nel senso non solo di un mancato miglioramento delle condizioni economiche ma anche di un possibile peggioramento e di una sperequazione delle varie categorie, delle diverse professionalità all'interno dei vari comparti, in particolare una sperequazione già oggi sottolineata in termini negativi dai piloti nei confronti di altre categorie, di altri operatori del settore.

Le motivazioni ufficiali poste a base della vertenza attengono ad argomentazioni di carattere generale individuate nel documento come « mancanza di chiarezza ed una totale » — comunque vasta — « incertezza sulle strategie del gruppo Alitalia, continue infrazioni operative contrattuali, disprezzo da parte Intersind delle procedure di raffreddamento delle vertenze previste a contratto ».

Vorrei aggiungere anche una forte preoccupazione determinata da provvedimenti governativi emersi o *in fieri* sul fondo volo. È una materia delicata, che non riguarda soltanto i dipendenti o determinati dipendenti dell'Alitalia, ma interessa altre categorie, addirittura professionali, non dipendenti dallo Stato o dal parastato. L'argomento non è di competenza del Ministero dei trasporti, viene trattato in maniera pressoché esclusiva dal Ministero del lavoro e ad esso i piloti guardano con particolare interesse.

Soffermandomi ancora sulle ragioni sostanziali, lo stato di agitazione e gli stessi scioperi fanno sorgere il dubbio che la vertenza sia mirata ad ottenere, comunque e al più presto, l'avvio di un confronto per il rinnovo del contratto del lavoro. I colleghi sanno che tale contratto scade alla fine dell'anno e che vi è una preoccupazione, determinata non solamente dalla situazione emersa anche attraverso la pubblicazione dei dati del primo semestre del bilancio della compagnia di bandiera, ma anche e forse soprattutto da quanto avviene in alcuni paesi e presso alcune società estere; mi riferisco in particolare ad alcune compagnie americane, alla British Airways, alla Sabena, all'Air France, all'Iberia. Tale situazione ha portato in qualche caso ad un contratto di lavoro che, o ha ridimensionato in maniera rilevante il numero dei dipendenti o ha addirittura comportato un arretramento relativamente al trattamento salariale.

In via sostanziale si tratta quindi di un'agitazione con funzione quasi preventiva, di autotutela e di autodifesa. È probabile che le posizioni che mi sono permesso di esporre emergano con maggiore evidenza e possano essere approfondite nell'incontro previsto, come detto, presso il Ministero dei trasporti il 12 ottobre. Debbo anche aggiungere che i rapporti con questa categoria sono sicuramente dialettici, non conflittuali e comunque improntati ad uno spirito di collaborazione, per cui non sono del tutto pessimista. Mi rendo conto che il quadro complessivo è di disagio generale — disagio delle compagnie e disagio del trasporto aereo — nonché di preoccupazione

per quello che potrà avvenire in tutta la materia, considerate le situazioni dei vari esercizi (non mi riferisco solo alle compagnie aeree ma anche alle società aeroportuali, alla normativa prevista dalla legge finanziaria). Parleremo in seguito di quanto è previsto nella legge finanziaria, di cui sicuramente questa Commissione dovrà occuparsi, e dell'articolo 27 delle norme di accompagnamento.

Vi è una preoccupazione legata in misura forte alla necessità di un tipo di gestione molto diversa dall'attuale, non solo perché si passa dal pubblico al privato o si tenta di passare dal pubblico al privato, ma perché le conseguenze di questa azione, che dovrebbe rendere più agile la gestione degli aeroporti, potrebbero comportare una situazione di difficoltà per le società aeroportuali e richiedere interventi analoghi a quelli che oggi, per certi versi in modo drammatico o comunque estremamente difficile, il Parlamento sta vivendo nel settore dei porti. Rischiamo di trovarci di fronte ad un esubero di personale — mi limito a fotografare la situazione in questo momento e quindi riferisco in termini oggettivi — con la necessità di interventi da parte dello Stato che rischiano di entrare in conflitto, così come è avvenuto nel settore dei porti, con le normative comunitarie. Ne abbiamo avuta dimostrazione nelle ultime settimane (non solo martedì scorso nella riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti, ma soprattutto il giorno precedente, durante l'incontro fra i rappresentanti delle compagnie ed i ministri interessati) in presenza di una direttiva CEE, attualmente all'esame della VII direzione generale, che comporterà la necessità di arrivare ad una sorta di privatizzazione senza aiuti. Questa è la situazione dei porti che, *mutatis mutandis*, potrebbe ripetersi in questo settore.

Dal punto di vista formale ritengo — ma questo non mi risulta *per tabulas* — che lo sciopero dei piloti sia determinato da una certa situazione, mentre dal punto di vista sostanziale sono convinto che non sia che l'espressione di un più generale malessere del settore, che potrebbe preludere ad altre astensioni dal lavoro o comunque a con-

testazioni in altri settori del trasporto aereo o delle società aeroportuali.

Per quanto riguarda la società ATI, è stato proclamato dal sindacato autonomo Associazione professionale piloti di linea lo stato di agitazione del personale piloti con l'adesione dei piloti della FIT-CISL per le lamentate inadempienze contrattuali, che invece per l'ATI non sussisterebbero, in particolare per ottenere la riapertura della trattativa sui passaggi di aeromobili che vedrebbero penalizzati i piloti dell'ATI. È stato effettuato un primo sciopero di due ore il giorno 28 settembre e ne sono previsti altri di un'ora dalle 7 alle 8 nei giorni 8 e 9 ottobre prossimi.

UGO BOGHETTA. Questo l'abbiamo già letto sui giornali !

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sì, comunque avevo il dovere di ricordarlo. Mentre per lo sciopero del 28 settembre si è verificato un contrasto sul livello di servizi indispensabili da garantire, non dovrebbero sussistere difficoltà interpretative della legge n. 146 del 1990 e della delibera della commissione per gli scioperi di un'ora dell'8 e del 9 ottobre. Si tratta in effetti di una vertenza a carattere interno la cui definizione potrebbe essere agevolata, su richiesta di entrambe le parti, da un'intervento del Ministero del lavoro, eventualmente d'intesa con quello dei trasporti. Debbo dire che l'intervento del Ministero del lavoro è stato sollecitato personalmente per le vie brevi dal ministro dei trasporti.

Per quel che riguarda il problema della gestione aeroportuale, al quale ho fatto cenno in precedenza, è in atto uno stato di agitazione del personale di terra in relazione ai nuovi indirizzi gestionali previsti dalla legge finanziaria ed in particolare alle temute conseguenze per l'occupazione in caso di privatizzazione e ristrutturazione incontrollata del settore. Proprio al fine di predisporre alcuni elementi utili, alcune informazioni valide per la materia della finanziaria in relazione alle gestioni aeroportuali, il ministro dei trasporti ha convocato nei giorni scorsi due riunioni dedicate

ad acquisire il parere sulle previsioni normative della finanziaria a proposito delle gestioni aeroportuali. Abbiamo acquisito una serie di pareri che riguardano prima di tutto l'Alitalia, secondariamente l'Assoaeroporti, poi i sindacati e, quarta e non ultima, Civilavia; si tratta di una serie di indicazioni che ho rimesso al Senato affinché la valutazione delle modifiche della materia aeroportuale possa essere fatta da parte del Parlamento avendo conoscenza non solo della normativa attuale, non solo della proposta del Governo, ma anche di che cosa pensino le società aeroportuali nel loro complesso, la società Alitalia, le confederazioni sindacali e Civilavia, cioè la direzione generale competente del Ministero. In tale occasione le stesse organizzazioni sindacali FIT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti hanno con forza sostenuto la necessità di prevedere una specifica legge di delega al Governo per l'attuazione del predetto articolo 27 del disegno di accompagnamento alla legge finanziaria.

Non so se sono stato chiaro. In buona sostanza, avendo sentito voci estremamente discordi che concordavano quasi unicamente sul fatto che fosse necessario addivenire ad una modifica dell'attuale legislazione, anche in previsione di quanto potrà deliberare la CEE, cui avremo l'obbligo di attenerci, almeno nelle linee fondamentali, si è ritenuto di precisare che accettare questa proposta così com'è venuta dal Governo per quel che riguarda l'articolo 27 poteva rappresentare per molti versi anche un passo avanti, tant'è che gli stessi sindacati non l'hanno contestata appieno, ma anche una sorta di soluzione troppo rapida e non adatta a tener conto delle indicazioni provenienti dalle diverse parti. Mi rendo conto che non è facile tener conto di quello che vogliono Civilavia, Assoaeroporti, l'Alitalia e soprattutto i sindacati, ma credo che se affrontassimo il discorso univocamente con l'articolo 27 del disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria forse scioglieremmo i nodi più in fretta, ma non sono sicuro che questa soluzione, sebbene di fonte governativa, potrebbe essere utile e definitiva. La strada della legge di delega

è sicuramente più tortuosa, più lunga, ma probabilmente più utile.

Con riferimento al controllo del traffico aereo, si prevede lo stato di agitazione del personale dell'Azienda autonoma del traffico aereo generale (AAAVTAG) e lo sciopero dei controllori del traffico aereo proclamato dai sindacati FILT/CGIL-ANPCAT-LICTA per i giorni 6 ottobre (dalle 11 alle 12,45) e 16 ottobre (dalle 7 alle 14) per sollecitare la riforma e la riorganizzazione dell'azienda, il riconoscimento delle certificazioni personali, la corretta applicazione delle norme sul diritto di sciopero e scongiurare eventuali tentativi di « rivitalizzazione strisciante » (decreto ministeriale 21 settembre 1993). Le rimanenti organizzazioni sindacali FIT-CISL, UIL-Trasporti, CILA/AV ed ASDA/QUADRI, più che sul problema di carattere generale della riforma, sollecitano un confronto sulle difficoltà gravi di mancanza di personale controllori di volo (sono prevedibili a breve difficoltà insormontabili per alcuni centri per la mancata sostituzione di personale in quiescenza) ed un avvio del negoziato del rinnovo del contratto in scadenza al 31 dicembre 1993.

Credo che in proposito qualche parola debba essere detta. Mi rendo conto che questo contratto è ormai in scadenza e che il quadro generale fa temere come da tale situazione possano derivare conseguenze non del tutto felici per gli operatori del settore. Tuttavia, anche considerando quanto è avvenuto all'estero in queste ultime settimane, lo sciopero mi pare almeno in parte una forzatura se indetto con motivazioni di natura contrattuale sulla base dello scadere del contratto stesso.

È all'esame una richiesta dell'azienda con la quale viene sollecitato il ricorso, in via eccezionale, alla graduatoria del precedente concorso per controllori, al fine di poter provvedere alla copertura dei posti vacanti per tale categoria di personale.

Durante le azioni di sciopero suddette dovrebbero essere garantiti i servizi indispensabili, così come definiti dalla commissione di garanzia di cui alla legge n. 149 del 1990.

MILZIADE CAPRILI. Mi scusi, ma come si configura la questione dei 300 miliardi di deficit dell'Alitalia che poneva il presidente ?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non sono 300 miliardi, sono solo 214, ma purtroppo riguardano solamente il primo semestre, quindi il presidente è stato lievemente ottimista.

Con riferimento al trasporto terrestre e in particolare alle Ferrovie dello Stato SpA, è stato proclamato lo stato di agitazione e lo sciopero generale di tutto il personale dai sindacati FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti per i giorni 17 (addetti alla circolazione) e 18 ottobre (impianti fissi) con le stesse modalità di altro analogo effettuato nei giorni 26 e 27 settembre scorsi.

Gli scioperi sono stati mantenuti nonostante la mediazione ministeriale condotta nei confronti delle parti (Ferrovie dello Stato ed organizzazioni sindacali) per un raffreddamento della vertenza alla base della quale i sindacati hanno posto la revisione del piano di produzione e la ricontrattazione degli ulteriori esuberanti di circa 30 mila unità di personale.

Il confronto tra società Ferrovie dello Stato e sindacati dovrebbe, a breve, essere ripreso in sede Ferrovie dello Stato e potrebbe — uso il condizionale — risolversi positivamente prima della prossima astensione dal lavoro del 17 ottobre. Ho personalmente convocato le parti la prossima settimana, ponendole di fronte alla necessità di avviare un confronto molto serrato, addirittura *no stop*, proprio in vista dello sciopero del 17 ottobre e mi auguro che questo tentativo sortisca qualche effetto. Non sono così convinto che ciò possa avvenire; anzi, ho qualche preoccupazione che lo sciopero sia stato proclamato per una sorta di insoddisfazione o di conflittualità o di concorrenza, tanto da venire confermato qualunque siano in questo momento il percorso delle Ferrovie dello Stato e la proposta di modifica del piano di ristrutturazione.

Altra vertenza in atto che interessa il personale di macchina è quella sollevata dal Coordinamento macchinisti uniti (COMU), che oltre al mantenimento del doppio macchinista alla guida dei treni rivendica miglioramenti retributivi integrativi del contratto per la sola categoria, non più riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato dopo il blocco degli aumenti salariali posto dal Governo. Con onestà debbo dire a tale proposito che un anno e qualche mese fa una sorta di intesa tra le parti era stata raggiunta prevedendo un'integrazione dello stipendio o vari incentivi per una cifra complessiva di 220 mila lire; questa integrazione, accolta dai sindacati sia pure con qualche riserva — formalmente potrebbe apparire come una non accettazione, ma in buona sostanza è stata accettata dai sindacati, anche dal COMU — non è stata più ritenuta valida dalle Ferrovie proprio per il disegno del Governo, espresso anche in accordi di natura sindacale, sul tema del costo del lavoro.

La reale difficoltà di accoglimento pieno delle richieste, che contrasterebbe con la ristrutturazione in atto nelle Ferrovie, e la contrapposizione esistente tra il COMU e tutte le altre organizzazioni sindacali rende difficoltoso il raggiungimento di un accordo specifico per i macchinisti, a meno che lo stesso non venga fatto rientrare in uno più vasto interessante tutte le categorie professionali.

È chiaro che se dovessimo accogliere integralmente il contenuto dell'accordo relativo ai macchinisti e si dovesse arrivare ad una liquidazione anche senza arretrati di queste 220 mila lire unicamente per i macchinisti, si innescherebbe un processo di contestazione e di richieste almeno da parte di tutti i ferrovieri, se non da parte di altri settori del pubblico impiego, che comporterebbe difficoltà onerosissime.

Devo pertanto dire che, pur riconoscendo una dignità alle richieste del COMU — con cui mi sono più volte seduto al tavolo nel tentativo di verificare ipotesi alternative alla soluzione della liquidazione delle 220 mila lire, una visione più globale del problema quale richiesta dai sindacati confederali e avanzata anche at-

traverso l'astensione dal lavoro non può non avere un suo significato generale, perché non si esclude un'ipotesi di miglioramento delle condizioni relative ai macchinisti, purché integrata in una soluzione generale che riguardi tutte le categorie, tutti i dipendenti delle Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda il settore degli autoferrotramvieri, è in corso uno stato di agitazione e vi sarà la proclamazione, forse per il 19 ottobre prossimo, di uno sciopero nazionale della categoria da parte dei sindacati confederali unitari FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti, avverso i provvedimenti restrittivi previsti dalla finanziaria, il mancato varo della legge di riforma ed il mancato avvio della trattativa per il rinnovo del contratto di lavoro scaduto il 31 dicembre scorso. Scioperi diffusi in sede territoriale sono altresì in atto per le critiche situazioni di bilancio in cui versano le aziende di trasporto conseguentemente all'acuirsi dello stato di crisi finanziaria degli enti locali. Un incontro fra il ministro ed i segretari generali di FILT, FIT e UILT è stato fissato per il 7 ottobre prossimo per un confronto aggiornato sulla vertenza autoferrotramvieri oltre che su quelle marittima e portuale.

Debbo anche aggiungere che nella giornata di domani avrà luogo un incontro fra il ministro dei trasporti ed i sindacati confederali sui problemi generali del settore con particolare riferimento alla situazione di presciopero.

Per quel che riguarda il trasporto marittimo, lo stato di agitazione del personale è stato proclamato dalle organizzazioni sindacali di categoria sia per la vertenza concernente la ristrutturazione della flotta pubblica sia per la riforma del sistema portuale. Sono previsti scioperi per la seconda parte del mese di ottobre da parte degli addetti ai traghetti e dal 10 al 30 ottobre per i dipendenti portuali (forse con un blocco di 72 ore). Sulla vertenza in atto un incontro con i segretari generali di FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti è stato fissato in sede ministeriale per il 7

ottobre prossimo con all'ordine del giorno l'esame dei problemi concernenti i marittimi ed i portuali.

Tratterò ora delle industrie collegate al settore dei trasporti, cioè il cosiddetto indotto ferroviario. La crisi dell'industria del materiale rotabile ferroviario è evidenziata dalle azioni di protesta in atto in alcune industrie, ubicate in particolare al sud, la cui attività è legata alle commesse da parte delle Ferrovie dello Stato. Sollecitazioni per una ripresa ed un ampliamento degli ordini di costruzione e manutenzione di rotabili provengono dalle organizzazioni sindacali dei metalmeccanici di alcune società quali la Keller, l'Avis, la Ferrosud, l'Omeca. Su tutte le questioni è stata interessata la direzione generale delle Ferrovie dello Stato; la materia è inoltre oggetto di trattazione fra i sindacati e le Ferrovie dello Stato, che io spero possa concludersi nell'arco di dieci giorni.

Devo dire che, pur rendendomi conto delle gravi difficoltà e delle profonde differenziazioni delle posizioni, da una parte del sindacato e dall'altra delle Ferrovie, avendo già abbastanza delineato, almeno come percezione, quello che può essere l'impatto e quello che invece sarà l'epilogo di questo dialogo, vedo uno scenario in cui le scelte delle Ferrovie dello Stato annunciate un mese fa e le indicazioni dei sindacati, cioè le controproposte avanzate nel momento in cui il piano di ristrutturazione si è evidenziato, possono incontrarsi. Le differenze non sono molte, si tratta soltanto dell'ossatura dell'attività delle Ferrovie dello Stato e quindi credo che, se non si arriverà ad una soluzione, può darsi anche che le ragioni siano di carattere sostanziale o per una divergenza su determinati aspetti della politica delle Ferrovie dello Stato o delle richieste del mondo sindacale, ma mi pare che in buona sostanza possano incidere posizioni di principio o — ripeto — posizioni concorrenziali nell'ambito del sindacato.

Per quanto concerne l'industria delle costruzioni di nuove linee ferroviarie ed impianti c'è una sollecitazione per la ripresa dei lavori da parte delle organizzazioni sindacali degli edili, che richiedono

la riattivazione degli investimenti da parte delle Ferrovie dello Stato.

Vorrei ora dedicare una particolare nota al problema dell'Azienda autonoma di assistenza al volo, che deve dar corso ad un programma, già approvato dal CIPE, di ammodernamento degli attuali sistemi di assistenza al traffico aereo provenienti dall'amministrazione della difesa-aeronautica, che per certi versi sembrano ormai superati sul piano tecnologico. Si è posto quindi il problema di evitare che l'insorgere di dubbi interpretativi circa la natura e le finalità di detti sistemi potesse costituire intralcio ad un rapido e corretto svolgimento delle procedure contrattuali per l'acquisizione di apparati più moderni.

Pertanto, sulla base del disposto dell'articolo 5 della legge 8 agosto 1977, n. 584, sugli appalti delle opere pubbliche in ambito comunitario e della circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri 26 agosto 1982, il ministro dei trasporti ha chiesto alla stessa Presidenza il parere circa la sussistenza dei requisiti per l'attribuzione del vincolo di segretazione alla produzione ed all'impiego degli impianti ad avanzata tecnologia, in relazione al diretto collegamento tra i servizi resi all'assistenza al volo e le esigenze connesse alla difesa nazionale.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con nota del 13 agosto scorso, ha rilasciato il proprio nulla osta alla segretazione, ravvisando detti apparati come rientranti nella previsione dell'esigenza di protezione di interessi essenziali alla sicurezza dello Stato. Si precisa che le procedure contrattuali saranno attuate nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di segretazione sotto il diretto controllo del ministro se ed in quanto gli atti gli saranno sottoposti e che sarà garantita la massima trasparenza dell'attività negoziale (scelta del contraente, fissazione dei prezzi, determinazione delle clausole di appalto e fornitura, individuazione delle più idonee forme di vigilanza e di controllo nell'esecuzione degli obblighi contrattuali), oltre che la compatibilità del nuovo sistema di controllo del traffico aereo con quello dei paesi limitrofi.

Credo che a questo punto sia necessario intervenire con riferimento al percorso del risanamento e dello sviluppo delle Ferrovie dello Stato SpA alla luce del piano triennale di impresa e quindi aprire un discorso sul contratto di esercizio, senza affrontare ancora il tema che il presidente ha tempestivamente trattato, cioè quello della concessione in relazione al parere del Consiglio di Stato. Ho visto anch'io alcune anticipazioni di stampa delle quali avevo avuto sentore; ora il Consiglio di Stato si è pronunciato ed io vorrei dar conto, anche per rispetto nei confronti della magistratura, di questo pronunciamento, che credo dovrebbe essere reso pubblico la prossima settimana. Proprio per andare incontro non tanto alla legge (chiaramente anche alla legge), ma soprattutto ad un'esigenza di informazione del Parlamento, in modo tale che possa tempestivamente, al pari del ministro, essere informato circa il contratto di programma 1993-1995, consegnerò una copia di tale contratto e delle allocazioni previste in questo documento.

Come ricorderete, il contratto di programma era già stato delineato nelle linee generali sotto il profilo degli obiettivi, delle modalità per conseguire questi ultimi, dei tagli effettuabili (in quali termini ed in quali limiti) e delle somme disponibili, ma non si era stabilita l'allocazione, che credo sia quella che interessi un po' tutti. Avere le linee teoriche sulle quale muoversi, le linee normative generali è sicuramente importante, è un criterio di buona amministrazione, ma le linee programmatiche sono importanti, soprattutto quando si tratta di spendere risorse, se accompagnate da « un profumo di arrosto ». Di questo « arrosto » — scusate l'espressione un po' grossolana — avevamo necessità tutti.

Mi è stato fornito non più tardi di questa mattina questo documento, che consegno senza avere avuto ancora la possibilità di leggere. Tuttavia ho ritenuto che fosse utile anche per consentire nei prossimi giorni una lettura da parte della Commissione, prima ancora di arrivare ad

un ulteriore passo — quest'ultimo meno felice — legato ad un'azione di risanamento e di tagli.

Le Ferrovie dello Stato SpA stanno operando per l'attuazione del piano d'impresa 1993-1995 approvato dall'azionista pubblico a completamento del programma di trasformazione dell'ente Ferrovie dello Stato in una società per azioni.

Tale programma aziendale, sinteticamente, prevede: il raggiungimento, entro la fine del 1995, di un margine operativo lordo in pareggio; una consistente azione di riduzione dei costi operativi, completando il programma di ristrutturazione industriale già avviato; la riduzione progressiva dei finanziamenti pubblici per la gestione dell'impresa; l'aumento delle quote di mercato nel trasporto delle merci e dei passeggeri; il miglioramento della qualità nei servizi offerti alla clientela (maggior puntualità, pulizia nelle stazioni ed a bordo dei treni); l'attuazione di un programma di investimenti finalizzati all'ammmodernamento della rete ferroviaria nazionale (quadruplicamento delle linee principali, tecnologie, materiale rotabile); l'implementazione dei servizi di trasporto locale soprattutto nelle grandi aree metropolitane; lo sviluppo del trasporto merci, con particolare riferimento alla intermodalità.

In attuazione di questo programma le Ferrovie dello Stato SpA hanno predisposto un piano di produzione 1993-1994, finalizzato a rendere operative le azioni di risanamento e di sviluppo. Tale documento, in una sua prima versione, è stato presentato alla fine di luglio all'attenzione delle organizzazioni sindacali. È ora in corso un doloroso approfondimento sui contenuti del programma ed un confronto è previsto — come già detto prima — per i prossimi giorni, con la presentazione di un nuovo documento programmatico di produzione da parte dell'azienda, maggiormente attento al versante dello sviluppo e del ruolo delle ferrovie sul mercato dei trasporti.

L'impresa si muove comunque in coerenza con quanto è stato definito nel piano triennale di impresa, che rappresenta il

documento aziendale di programmazione concordato con l'azionista.

Anche il contratto di programma ed il contratto di servizio, che definiscono le risorse pubbliche stanziato per il finanziamento degli investimenti, del mantenimento in efficienza della rete e dell'acquisto di servizi da parte dello Stato, si muovono in coerenza con quanto è stato definito nell'ambito del piano triennale di spesa.

Credo che qualche parola debba essere detta a proposito della ristrutturazione aziendale, che è quella in discussione ed anche quella che ha provocato la proclamazione del primo ed anche del secondo sciopero, non ancora scongiurato e forse non scongiurabile.

La ristrutturazione aziendale si muove utilizzando l'insieme degli strumenti operativi per ridurre la struttura dei costi e per aumentare le prospettive dei ricavi derivanti dalla vendita dei prodotti del traffico.

In particolare, per quanto concerne la manovra per la riduzione dei costi da lavoro, con il sesto prepensionamento è stato raggiunto l'obiettivo di ridurre la consistenza di personale delle Ferrovie di altre 7.200 unità, a partire dal 1° ottobre 1993; il settimo prepensionamento, ed il connesso piano del lavoro, dovrà consentire all'impresa di attestarsi su una consistenza finale per il 1993 attorno alle 133 mila unità, coerentemente con il programma di risanamento dell'impresa.

Con riferimento alla riduzione degli altri costi operativi, il consiglio di amministrazione della società ha varato nella sua riunione del 7 luglio un programma di riduzione dei costi relativi (consulenze, trasferte, spese di rappresentanza, utenze telefoniche e gestione dei servizi comuni) tale da consentire per il 1993 un risparmio collocato tra i 300 e i 400 miliardi di lire rispetto all'andamento tendenziale.

Rispetto al riposizionamento commerciale dell'impresa è stato varato un programma di esercizio tendente ad aumentare selettivamente l'offerta di prodotti ferroviari nei segmenti di mercato a più alta contribuzione (intercity per i passeg-

geri di media e lunga distanza, trasporto locale nelle grandi aree metropolitane, merci a treni completi ed intermodale).

L'insieme di queste manovre sul conto economico dell'impresa consente di riallineare l'andamento della società rispetto alle previsioni contenute nel piano triennale d'impresa.

Il programma di investimenti per l'ammmodernamento e lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale, sostanzialmente delineato in sede di contratto di programma, può ora essere avviato nelle sue parti più urgenti di realizzazione; con una lettera della fine del mese di settembre, questo ministero ha autorizzato la società ad avviare un primo pacchetto di opere urgenti e non rinviabili per circa 3000 miliardi di lire — di cui 1500 relativi al completamento e 1800 per la consegna lavori — consistenti nell'attuazione di quelle opere e di quelle tecnologie essenziali per l'efficienza tecnica dell'esercizio.

A valle di tale avviamento, anche alla luce di quanto prevede la legge finanziaria per il 1994, dovrà essere prevista la ricontrattazione del contratto di programma, per consentire un'efficace temporizzazione degli interventi in coerenza con l'obiettivo di ammodernare e rendere competitiva la rete ferroviaria nazionale.

A questo proposito vorrei dire che le allocazioni del contratto di programma devono essere esaminate dal CIPET. Il relativo organo tecnico ha già terminato l'esame e mi si dice che nell'arco di quindici giorni il comitato esprimerà il suo parere. Ho preferito questa mattina scegliere la strada dell'ingresso in Parlamento del contratto di programma, pur non essendo stato ancora espresso il necessario parere del CIPET, proprio perché le Camere potessero discutere tempestivamente, e forse ancora prima della finanziaria, di questo argomento, cosicché le osservazioni del CIPET si aggiungeranno. È inoltre prevedibile che nell'arco di poche settimane, al massimo di uno o due mesi, sia disponibile e possa essere consegnata al Parlamento la ricontrattazione del contratto di programma, così come previsto dalla legislazione in materia.

È stato già in precedenza evidenziato che la ristrutturazione del personale costituisce una delle variabili necessarie per ripristinare efficienza ed economicità alla gestione aziendale.

Si tratta in questo caso di attuare un'organizzazione del lavoro compatibile con obiettivi di efficienza comparabili con quelli delle altre reti ferroviarie europee, consentendo in tal modo alle Ferrovie dello Stato di rispettare il percorso di razionalizzazione indispensabile per risanare la gestione.

Negli anni immediatamente recenti le Ferrovie hanno avviato una operazione di riduzione degli organici necessaria per invertire una tendenza, realizzatasi nei decenni passati, di creare all'interno delle imprese pubbliche un'occupazione assistita e priva di effettiva contribuzione nella struttura preventiva dell'impresa.

Ora, con il piano di produzione 1993-1994 le Ferrovie dello Stato SpA si propongono di portare a compimento un percorso avviato, realizzando d'intesa con le organizzazioni sindacali un modello di organizzazione coerente con quello di altre imprese industriali.

Alla fine del 1989 le Ferrovie contavano su un dimensionamento organico di 203 mila addetti. Oggi (al 1° ottobre 1993) le Ferrovie dello Stato, con una struttura produttiva analoga, effettuano i propri servizi con 154 mila addetti. Mediante l'introduzione delle nuove tecnologie rese disponibili dal piano degli investimenti e mediante una organizzazione del lavoro più efficiente in determinati settori produttivi (uffici ed officine, tanto per citare due esempi) le Ferrovie dello Stato contano di poter operare, aumentando la quantità della produzione disponibile, con 133.000 addetti entro la fine del presente anno (pertanto, 203 mila nel 1989, 154 mila adesso e 133 mila entro la fine dell'anno).

Vorrei chiarire, anche se l'ho già fatto che si tratta di un percorso che presenta qualche difficoltà, soprattutto perché deve essere coniugato con le indicazioni e con il consenso sostanziale delle organizzazioni sindacali.

Si tratta di un'azione di risanamento e di promozione dell'efficienza, che non mette in discussione la necessità di espandere sul mercato il ruolo delle Ferrovie. Essa deriva piuttosto dalla inderogabilità di valorizzare le energie professionali esistenti nell'impresa, attuando un programma di professionalizzazione e di responsabilizzazione del personale ferroviario. Attraverso questi strumenti e con la necessaria intesa con le organizzazioni sindacali, le Ferrovie dello Stato possono migliorare in modo significativo il proprio conto economico e presentare un'organizzazione produttiva competitiva rispetto alle altre ferrovie in Europa.

Il trasporto pubblico locale, che rappresenta un nodo legislativo, gestionale e sociale importante poiché riguarda soprattutto la vita delle grandi città, versa in una situazione di crisi profonda che si inserisce nel contesto più ampio delle problematiche che affliggono la società di oggi e che incidono pesantemente sulla qualità della vita, soprattutto nelle città e nelle aree metropolitane, e cioè l'inquinamento, la congestione e la mobilità.

Nonostante i vari interventi legislativi succedutisi nel tempo, la crisi del settore si è via via accentuata, producendo una qualità dei servizi offerti sempre più insoddisfacente ed una situazione economico-finanziaria ormai ai limiti del collasso, con vari fallimenti di aziende.

Dopo l'emanazione della legge n. 18 del 1987, con la quale sono stati ripianati tutti i disavanzi di esercizio sino a tutto il 1986, considerato che i contributi di esercizio hanno finanziato circa il 57 per cento delle spese e che gli introiti hanno coperto le stesse circa il 23 per cento, si è determinato un disavanzo annuale di esercizio pari a circa un quinto del costo di produzione del servizio. Il deficit complessivo, pari a circa 10.800 miliardi per il periodo 1987-1992, può essere stimato a tutto il 1993 in circa 13 mila miliardi per i servizi di competenza regionale e 1.600 per le ferrovie concesse ed in gestione governativa di competenza statale. Va inoltre evidenziata la diminuzione della domanda soddisfatta che, da un'analisi relativa al

quinquennio 1985-1990, risulta diminuita nell'ultimo anno di un quinto. Questo è sicuramente un dato non soddisfacente, quanto meno non entusiasmante; anche se qualcosa di superfluo è stato eliminato, è difficile pensare che si riduca di un quinto l'utenza senza che anche la parte dell'utenza che avrebbe dovuto essere soddisfatta sia stata raggiunta.

La legge 10 aprile 1981, n. 151, che aveva l'obiettivo, tra l'altro, di riqualificare la spesa pubblica per i trasporti mediante una razionalizzazione dei servizi ed il conseguimento dell'equilibrio economico dei bilanci delle aziende, in realtà ha assolto solo una funzione di parziale sanatoria dei disavanzi di esercizio, per altro con il criterio della cosiddetta « spesa storica », che ha penalizzato le regioni che hanno incrementato l'offerta dei servizi e migliorato l'andamento economico della gestione ed ha favorito invece quelle che hanno avuto gestioni sempre più disastrose.

A tale riguardo è noto che la componente fondamentale dei disavanzi è rappresentata dal costo del personale e che qualsiasi misura di razionalizzazione del settore dovrà affrontare il problema degli esuberi di lavoratori, soprattutto presso le aziende municipalizzate delle grandi città. Il numero di addetti complessivi è di 140.683 unità sino a tutto il 1992. Dai dati in possesso del ministero è rilevabile una percentuale del 71,9 per cento di addetti al movimento, del 17,6 per cento alla manutenzione, dell'8,8 per cento all'amministrazione e dell'1,7 per cento ad altre mansioni, con un onere finanziario complessivo di oltre il 75 per cento del costo dei servizi. Questo è un dato che fa riflettere, soprattutto in vista della legge di ripianamento, ma anche di ristrutturazione, che dovremo varare: ripeto, spendiamo per il personale il 75 per cento degli oneri complessivi di tutti i bilanci.

Non si è attualmente in grado di avere una cognizione esatta del personale in esubero, sia perché ciò sarebbe possibile solo attraverso una determinazione sistematica ed una conseguente rilevazione degli organici tipo per i vari servizi effettuati

— rilevazione che per le aziende di competenza regionale non rientra nelle attribuzioni dell'amministrazione centrale — sia perché una siffatta quantificazione presuppone necessariamente la predisposizione di piani di risanamento e delle misure di razionalizzazione del servizio proprio alla stregua delle norme che sono contenute nel prospetto di riforma del trasporto pubblico locale.

A tale riguardo, occorre pervenire ad una programmazione unitaria dei trasporti, in modo da eliminare le sovrapposizioni e le duplicazioni soprattutto tra i servizi ferroviari e stradali, ed è necessario unificare allo stesso livello di governo regionale la programmazione e l'utilizzazione delle risorse finanziarie.

È soprattutto indispensabile codificare la netta separazione dei ruoli e dei compiti afferenti agli organi di governo rispetto a quelli delle società di gestione cui i servizi stessi saranno affidati sulla base di contratti di servizio. Sarà in ogni caso necessario prevedere ammortizzatori sociali per favorire l'esodo e la mobilità del personale in esubero. Devo dire che su tale provvedimento, che si trova all'esame di questa Commissione, sono stato sollecitato proprio nei giorni scorsi ad effettuare uno stralcio che, attraverso una decretazione più rapida, consenta di sanare certe situazioni. Mi pare che l'argomento debba essere approfondito, ma che sia anche di difficile soluzione. Si tratta comunque di una materia della quale dobbiamo in qualche misura occuparci, senza però dimenticare che sarebbe un grave errore se privilegiassimo il momento della cancellazione di situazioni debitorie rispetto al momento della costruzione attiva di una gestione che non ripeta quanto è avvenuto dal 1986; già quell'anno era stata votata una legge di ristrutturazione che poi ha comportato gli effetti di cui tutti siamo a conoscenza e che in questo momento soffriamo.

Vorrei ora riassumere il problema legato alla riforma dell'ordinamento portuale anche rileggendolo nel suo complesso.

L'esigenza di rinnovamento dell'ordinamento portuale e delle relative gestioni, sentita da più parti e scaturente da aspettative più che ventennali, ha avuto un concreto avvio con l'approvazione da parte del Senato del disegno di legge recante « Riordino della legislazione in materia portuale ».

Tale provvedimento costituisce un testo unificato delle proposte di legge Rognoni ed altri (gruppo del PDS), Fagni ed altri (gruppo di rifondazione comunista) e di due disegni di legge recanti l'uno la conversione in legge del decreto-legge (più volte reiterato a dispetto della CEE) in materia di lavoro portuale e l'altro, più generale, in materia di riforma complessiva dell'ordinamento portuale.

Si ricorda che tra i punti salienti del provvedimento approvato dal Senato vi è una nuova classificazione dei porti con una nuova normativa in materia di piani regolatori portuali e di realizzazione di nuove opere. Va qui subito detto che la prevista soppressione del CIPET — sempre che abbia luogo — nella legge finanziaria comporterà una diversa articolazione delle funzioni programmatiche.

Si prevede l'istituzione di « autorità portuali » in quindici porti di maggiore rilevanza, con compiti di programmazione della politica portuale locale e contestuale superamento degli enti e delle aziende portuali, lasciando agli operatori privati i compiti gestionali attualmente svolti dai citati enti.

Vengono introdotte nuove norme in materia di prestazioni dei lavoratori portuali (operazioni portuali) superando il regime della riserva di cui all'articolo 110 del codice della navigazione, istituto che è stato già giudicato dalla CEE non compatibile con le norme comunitarie.

Si prevede ancora il trasferimento del servizio escavazione porti dal Ministero dei lavori pubblici a quello della marina mercantile. A tale proposito si segnalano l'insufficienza e l'inidoneità dei mezzi operativi in possesso del SEP ed il fatto che il personale (circa 700 unità) sembra sovradimensionato ed è distribuito sia territorialmente sia professionalmente in ma-

niera inadeguata rispetto ad un'efficiente prestazione del servizio.

Il progetto di legge, infine, mira a risolvere il problema della garanzia del posto di lavoro per i lavoratori sia delle compagnie sia degli enti attraverso una fase transitoria fissata in quattro anni, periodo in cui le nuove imprese e società sono obbligate ad impiegare con priorità i suddetti lavoratori; vi sono però al riguardo resistenze da parte della Commissione CEE che occorrerà superare.

Da ultimo viene affrontato anche il problema delle passività accumulate dagli enti portuali, nonché delle indennità di fine rapporto di lavoro dei lavoratori degli enti (3.180 unità circa) e delle compagnie (6.500 unità circa); si tratta quindi in totale di 9.680 unità.

A tale proposito si precisa che ai fini del reperimento delle risorse finanziarie per gli oneri derivanti dalla suddetta riforma sono state prese in considerazione le somme occorrenti per la copertura dell'indebitamento complessivo degli enti portuali (724 miliardi al 31 dicembre 1993) e del trattamento di fine rapporto del personale degli enti e delle aziende portuali (145 miliardi) nonché del trattamento di fine servizio dei lavoratori soci delle compagnie portuali. Peraltro, nel progetto di legge sono stati rispettivamente iscritti i seguenti importi: indebitamenti per 725 miliardi e TFR/TFS per 525 miliardi.

Le risorse finanziarie occorrenti verrebbero reperite nelle entrate per tasse portuali (tassa e soprattassa di ancoraggio, tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate e tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate) parzialmente ora devolute agli enti ed aziende portuali.

La stima è stata effettuata prevedendo che dal 1° gennaio 1994 tutti gli introiti per tasse portuali e diritti marittimi affluiscono al bilancio dello Stato, con una stima al 31 dicembre 1992 di lire 110 mila milioni, di cui lire 60 mila milioni devolute agli enti e 50 mila milioni incassate direttamente dallo Stato.

Alle citate disponibilità di lire 60 mila milioni incassate direttamente dagli enti ed aziende portuali a tale titolo, si aggiun-

gerebbero circa lire 60 mila milioni provenienti dall'estensione in tutti i porti nazionali della tassa portuale, che ora viene riscossa nei soli dodici porti sedi di enti ed aziende.

Pertanto la disponibilità annuale, stimata in 120 miliardi per 11 anni, è composta da una massa spendibile di lire 1.320 miliardi a fronte di occorrenze stimate in lire 1.250 miliardi. Peraltro il predetto disegno di legge prevede quale data di decorrenza dell'accollo allo Stato dell'indebitamento complessivo il 1° gennaio 1994.

Non può non essere pertanto sottolineato che il ritardo dell'intervento legislativo nel settore costituisce di per sé un costo in quanto, permanendo l'attuale situazione, le gestioni economiche degli enti (in particolare di Genova e Trieste) continuano a deteriorarsi generando non solo perdita di affidabilità sul mercato internazionale, ma scaricando gli oneri finanziari dai propri bilanci a quello più generale del settore pubblico. Ad oggi, infatti, i disavanzi per l'anno 1993 non compresi nell'anzidetto indebitamento degli enti portuali nei confronti del sistema bancario sono stimati in lire 120 miliardi circa.

Infine, per la realizzazione della riforma portuale sarebbe auspicabile il prepensionamento di circa mille unità di dipendenti degli enti portuali, il cui costo *pro-capite* può essere stimato intorno a 350 milioni.

Il progetto di legge approvato dal Senato è stato sottoposto all'esame del Comitato ristretto costituito presso la competente Commissione della Camera, che ha ad oggi esaurito l'esame fino all'articolo 15, apportando modifiche di carattere normativo con una maggiore valorizzazione del ruolo delle regioni, province e comuni: in particolare in tema di classificazione dei porti, di piano regolatore portuale e di nomina dei presidenti delle istituende autorità portuali.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari il suddetto Comitato si è soffermato sull'articolo 12 del testo approvato dal Senato, che individua le risorse finanziarie a favore delle autorità portuali in: canoni

per concessioni demaniali; proventi di autorizzazione per le operazioni portuali; eventuali proventi per la cessione di impianti; una quota, non superiore al 30 per cento del gettito delle tasse sbarcate ed imbarcate nei porti di competenza; un contributo annuale dello Stato; contributi delle regioni, degli enti locali ed altri enti ed organismi pubblici nella misura dagli stessi enti autonomamente stabilita.

Se ho ben capito, il punto di vista del Comitato ristretto al riguardo è di voler assicurare l'autonomia, più correttamente l'autosufficienza finanziaria, all'autorità portuale attraverso un sistema di riscossione diretta delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate nel porto o nei porti di competenza. Parimenti, secondo l'avviso del medesimo Comitato, nei porti di competenza regionale, ove non istituite le autorità portuali, i proventi delle tasse portuali dovrebbero affluire alle regioni.

Tale mutato indirizzo, rispetto al testo del Senato comporterebbe non solo minori entrate per il bilancio dello Stato a cui, a legislazione vigente, affluisce gran parte delle tasse portuali (da ultimo aumentate del 150 per cento per dare copertura al potenziamento degli organici del personale delle capitanerie di porto - legge n. 255 del 1991), ma comporterebbe anche l'impossibilità di dare copertura finanziaria all'intera legge, in quanto la parte delle tasse non destinata allo Stato è stata finalizzata fino al 2004 al ripianamento dell'indebitamento degli attuali enti portuali.

Per quanto riguarda il prepensionamento del personale in esubero, esso non è stato previsto nel testo del Senato in quanto all'epoca, marzo 1993, si auspicava un apposito stanziamento nella legge finanziaria 1994, che com'è noto non ha avuto seguito.

Circa gli strumenti per realizzare un effettivo utilizzo da parte delle imprese portuali dei dipendenti degli enti portuali in esubero, l'articolo 21 del testo del Senato già prevede una riduzione degli oneri di autorizzazione o di concessione a favore delle società ed imprese che impiegano personale proveniente dagli enti por-

tuali e dalle compagnie portuali in relazione al differenziale retributivo ed agli oneri previdenziali e pensionistici.

Infine, riguardo alla richiesta di un equo meccanismo per il ripiano dei debiti accumulati dagli enti portuali, qualora dovesse essere accolta la richiamata ipotesi del Comitato ristretto, per quanto detto prima non sono ravvisabili altre fonti di entrata da destinare a tali fini, se non un intervento diretto dello Stato.

Ad ogni modo, come è emerso anche in sede di Comitato ristretto, tale nuova impostazione degli aspetti finanziari della legge di riforma non può che essere rivista alla luce delle soluzioni che verranno adottate sugli altri articoli che hanno comunque incidenza finanziaria.

Nel contesto della nuova organizzazione portuale assume particolare rilevanza la figura dell'autorità portuale preposta al potenziamento e coordinamento delle attività economiche che gravitano nel porto, come le imprese portuali e le imprese terminaliste, forze operatrici essenziali per la produttività e la ripresa dei traffici.

In tale organizzazione si pongono le compagnie che, trasformate in imprese, possono dar luogo alla costituzione di due distinte società: una che svolge attività puramente imprenditoriale ed una addetta alla fornitura di servizi. Tale soluzione è di particolare aiuto per le compagnie che presentano un consistente numero di soci e che, con tale organizzazione strutturale, difficilmente riuscirebbero a svolgere quel ruolo imprenditoriale che il legislatore intende loro attribuire.

La parte più innovativa, relativa al lavoro portuale, è l'istituzione di associazioni di lavoro per far fronte alle fluttuazioni del traffico, costituite dalle imprese operanti nel porto, le rappresentanze dei lavoratori e l'autorità portuale o marittima, nonché l'obbligo per le imprese autorizzate ad operare in porto di impiegare con priorità fino al 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della legge il personale in esubero delle autorità portuali e delle società provenienti dalla trasformazione delle compagnie portuali.

Tale ipotesi, che formerà oggetto di approfondimenti in sede di Comitato ristretto, può considerarsi favorevolmente solo se vista come ostacolo all'inserimento in porto di manodopera non necessaria. Non può senz'altro condividersi l'obbligo, imposto alle imprese per un periodo lungo, di continuare a rivolgersi ai lavoratori portuali. Quest'ultimo punto, tra l'altro, è già stato oggetto di censura da parte degli organi comunitari. Su questo tema, introdotto per far fronte agli esuberanti presenti nella forza lavoro delle compagnie portuali, soprattutto in quelle che operano nei grandi porti, potrebbero trovarsi altre soluzioni, sollecitate per altro anche dalle organizzazioni sindacali della categoria.

Il sindacato, infatti, e gli stessi lavoratori che temono dalla nuova situazione organizzativa del porto una possibile perdita di lavoro, chiedono l'utilizzo di strumenti sociali atti a garantire la categoria e nel contempo agevolare il processo di trasformazione individuato nel testo di riforma.

In considerazione delle eventuali difficoltà che potrebbero pregiudicare l'attuazione della riforma, così come per la ristrutturazione degli enti portuali, anche in presenza dell'inserimento nell'ambito dell'emananda legge finanziaria di 700 miliardi, suddivisi nel corso di 10 anni a partire dal 1995, occorrerà reperire un ulteriore finanziamento di 500 miliardi soltanto per poter far fronte con maggior capienza alle esigenze della categoria ed effettuare il pensionamento anticipato di almeno mille lavoratori, garantire il prosieguo del trattamento straordinario di integrazione salariale per il 1994 e definire alcune situazioni ancora pregresse di fine servizio dei lavoratori portuali.

Un'ultima notazione va fatta in relazione alla necessità di assicurare la conformità della nuova normativa alle disposizioni comunitarie ed alle osservazioni recentemente espresse dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel parere 19074 del 16 settembre 1993.

In sostanza, se disponiamo complessivamente di 700 miliardi lordi, che nascono dai 70 stabiliti a partire dal 1995 per dieci

anni, la possibilità di attivare mutui può essere dell'ordine di 580-600 miliardi, che potrebbero essere destinati al prepensionamento portuali per quanto possibile, di 650 portuali mirati in tre porti (Genova, Trieste, Livorno), all'indennità di TFS pregressa per tutti i porti, al ripianamento dei debiti con l'INPS per le pensioni integrative per tutti i portuali. Se invece riuscissimo ad ottenere ancora un'integrazione, sempre in sede di finanziaria 1994, potremmo destinare tali somme anche al prepensionamento dei dipendenti consorziati, nonché alla cassa integrazione guadagni del 1994. Resta qualche problema legato ai debiti degli enti.

PRESIDENTE. Avverto che in aula sta iniziando la chiama dei deputati per la votazione relativa all'elezione di un componente del Consiglio superiore della magistratura. Ritengo tuttavia che l'importanza delle materie trattate giustifichi il proseguimento dell'audizione nella giornata odierna.

ROBERTO CASTELLI. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che la Commissione è impegnata nell'esame di un provvedimento molto importante, quelle di riforma dell'ordinamento portuale. Con l'audizione odierna si intendeva anche conoscere i relativi orientamenti del ministro — necessari per il proseguimento della nostra attività legislativa — che tuttavia fino a questo momento non sono stati espressi.

PRESIDENTE. In considerazione delle concomitanti votazioni del Parlamento in seduta comune per l'elezione di un membro del Consiglio superiore della magistratura, sospendo la seduta, con l'intesa di riprenderla al termine della chiama.

La seduta sospesa alle 16,45, è ripresa alle 18.

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta. Ho il dovere di ricordare che nell'organizzare questa audizione concordammo, su sollecitazione di vari rappresentanti di

gruppo, sull'opportunità di limitare gli interventi alla formulazione di domande per evitare lo svolgimento di intere relazioni. In particolare su richiesta dell'onorevole Castelli, peraltro condivisa da tutti, si è convenuto di fissare un tempo massimo — che potrebbe essere di cinque minuti — per lo svolgimento degli interventi e di farlo rispettare rigidamente.

UGO BOGHETTA. Saltando ogni preambolo nei confronti del ministro, vengo immediatamente alle domande.

Sinceramente, non ho capito dalla sua esposizione quale sia il programma del Governo rispetto al ruolo delle Ferrovie. Il ministro avrà letto attentamente il libro 1984 di Orwell, dove le parole hanno un significato opposto: lei ha parlato di aumento di disponibilità nel momento in cui si va ai tagli! Qualche tempo fa è venuto qui l'ingegner Vaciago ed ha lasciato i dati numerici relativi ai tagli che le Ferrovie intendono realizzare.

Vorrei sapere in secondo luogo quale sia la valutazione vera del Governo sui costi dei prepensionamenti di cui ha parlato.

Le chiedo inoltre se ritenga legale l'utilizzo della legge n. 141 del 1990, quella sui prepensionamenti, quando lo stesso Governo in occasione della presentazione al Senato del disegno di legge sul riordino previdenziale dei ferrovieri ha affermato che non è legittima.

Lei inoltre non ha parlato affatto dell'alta velocità! Vi è un parere del ministro dell'ambiente secondo cui i nodi non vanno bene, mentre deve ancora dire se va bene il resto; ciò vuol dire che per un altro anno probabilmente nelle Ferrovie non si farà niente. Mi chiedo se la relativa posta del disegno di legge finanziaria debba essere mantenuta o se questo progetto di alta velocità sia solo un impegno politico tra il Governo e le grandi aziende di questo paese che prescinde da qualsiasi altra valutazione, perché continua a fare acqua da tutte le parti! Nel momento in cui decidete di continuare, nonostante tutto e in quella maniera, un membro del

vostro Governo afferma che i progetti sui nodi sono inaccettabili.

Rimanendo al tema delle ferrovie, lei, signor ministro, ha detto nel suo bollettino sindacale iniziale che i sindacati si lamentavano dell'utilizzo della legge n. 146. Dovrebbe sapere che della legge di autoregolamentazione si lamentano i ferrovieri, i lavoratori del trasporto aereo, tutti. Anche lei ha abusato di questa normativa, non solo le Ferrovie, non solo le controparti aeroportuali! Nell'ultimo sciopero ne ha abusato, altro che raffreddamento!

Allora, le chiedo in proposito una riflessione, e cioè se non sia il caso rispetto al trasporto aereo di andare a rivedere le norme di autoregolamentazione. In alcuni casi sono abusive perché emanate da oltre un anno dalla commissione di garanzia quando questo non è previsto dalla legge; tale organo deve svolgere un altro ruolo.

Apro e chiudo una parentesi. Lei ha parlato dell'accordo del COMU e dell'accordo in ordine alle 200 mila lire di aumento: nessuno ha avuto niente da ridire sul fatto che i dirigenti delle Ferrovie abbiano avuto grossissimi aumenti, ma alla diminuzione del personale che lei ha richiamato non corrisponde nessun risparmio, perché si manda a casa della gente e poi si danno un sacco di soldi ai dirigenti.

Chiedo infine se lo stralcio relativo al trasporto pubblico urbano di cui lei ha parlato riguardi solo i mutui o anche gli ammortizzatori sociali.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Che non ci sono!

ROBERTO CASTELLI. Mi limiterò alla questione dei porti, non tanto perché le altre non siano importanti, quanto per rispettare le esigenze da me stesso sollevate. Signor ministro, devo complimentarmi con lei perché la lettera che ha inviato alla Commissione e che il presidente gentilmente ci ha fatto conoscere ci mette, dal punto di vista politico, in un angolo. Questa Commissione aveva tentato di modificare una legge che, a parere quasi unanime della Commissione stessa, sem-

brava inaccettabile per una moderna riforma dei porti, ma è chiaro che adesso, in presenza di questa legge, lei potrà dire ai portuali che si stanno sollevando che lei fa il suo dovere mentre la Commissione « mena il can per l'aia ». A fronte di questa brevissima e rozza analisi politica, che però ritengo abbastanza veritiera, le rivolgerò alcune domande.

Nella lettera della CEE si dice che i recenti disegni di legge destano grandi preoccupazioni sotto il profilo dell'armonizzazione con le normative comunitarie. La prima domanda è pertanto se lei sia d'accordo sulle preoccupazioni espresse in tale lettera. Lei afferma che qualche doveroso correttivo va apportato: pertanto la seconda domanda è quali siano a suo parere questi doverosi correttivi. La terza domanda è la seguente. Lei è un liberale e quindi ritengo che abbia convinzioni di carattere economico abbastanza precise: vorrei sapere che cosa ne pensa della norma transitoria che prevede che per quattro anni i privati debbano avvalersi di personale non assunto ma dipendente da altro soggetto e la domanda in sottordine è se lei ritiene che al mondo esista un'altra mostruosità per cui un'impresa privata è costretta ad avvalersi per le proprie operazioni di personale non dipendente dalla propria azienda ma da altre.

L'ultima domanda, che non riguarda i porti, non richiede alcun commento: in base alle notizie che circolano pare che, per quanto riguarda l'alta velocità, la TAV abbia già pagato quasi mille miliardi di progetti. Vorrei sapere se ciò sia vero.

PINO LUCCHESI. Anche il relatore della legge sui porti ha cinque minuti per intervenire, oppure un po' più di tempo?

PRESIDENTE. Lei ha cinque minuti, più un po' di tempo per quanto riguarda i porti.

PINO LUCCHESI. Come il ministro sa, abbiamo a più riprese sollecitato la necessità di una sua costante presenza ai lavori del Comitato ristretto, come per la verità era sempre avvenuto durante le precedenti

esperienze nel tentativo di elaborazione di questa legge. Per i motivi che sono stati espressi, ciò non si è verificato e questa, bene o male, è la prima occasione di confronto fra Commissione e ministro sui temi attualmente in fase di discussione.

Signor ministro, nonostante le dichiarazioni un po' di forma e un po' di sostanza rese da questi colleghi, è sostanzialmente emersa all'interno del Comitato ristretto, talvolta a maggioranza e talaltra come impostazione tendenzialmente unanime del Comitato ristretto, la convinzione che non pochi passaggi del testo approvato dal Senato dovrebbero essere corretti per dare una risposta positiva ai problemi della portualità italiana. Questa posizione va in rotta di collisione con le sue dichiarazioni più recenti, non quelle iniziali, ivi compresa quella contenuta nella lettera inviata al presidente della Commissione in riferimento al fatto che, in linea tendenziale, il Governo ritiene apprezzabile il testo elaborato dal Senato e ritiene altresì che, con qualche piccolo correttivo, si potrebbe pervenire alla sua approvazione. Tale opinione non coincide con quella della maggioranza del Comitato ristretto e men che meno con l'opinione del relatore, tenendo conto del fatto che man mano che andiamo faticosamente avanti, senza la collaborazione del Governo nell'esame di questo testo, vengono alla luce nodi e situazioni terribili, che dimostrano una volta di più l'impraticabilità della formula adottata dal Senato. Impraticabilità sul piano politico ed impraticabilità sul piano sostanziale, perché la previsione di un meccanismo forzoso di ripiano sostanziale delle necessità previste dalla legge con un pesantissimo incremento delle tasse e sovrattasse portuali porterebbe come conseguenza necessaria l'ulteriore marginalizzazione della portualità italiana rispetto alla concorrenza europea ed innescherebbe sostanzialmente un circolo vizioso in fondo al quale ovviamente, con minori livelli di traffici, anche minori sarebbero le entrate previste. Da ciò discende quanto artificioso sia il meccanismo previsto dal Senato, rispetto al quale il suo predecessore ha avuto, a più riprese, occasione di dichia-

rare che quella era un'ipotesi di esame del testo, ma era chiaro che tale testo avrebbe dovuto essere profondamente corretto.

Le formulo alcune domande su problemi non marginali, che dovrebbero essere affrontati rispetto ad una legge che ha una qualche possibilità di riuscita nel rispondere ai problemi che si sono accumulati se ed in quanto si trovi ad affrontare una situazione non pesantemente compromessa dalle esperienze passate e soprattutto dalle esperienze degli ultimi anni. Sono portato a ritenere che la situazione debitoria complessiva con la quale dovremo confrontarci non sia stata quantificata fino in fondo, ma che comunque sia largamente superiore ai 2 mila miliardi, una situazione debitoria all'interno della quale emergono vicende drammatiche come quelle del porto di Genova, che da solo rappresenta una quota consistente del debito. Tale ente porto peraltro risulta aver già stabilito con il sistema bancario forme di vincolo coattivo sulle entrate prevedibili per i prossimi anni e quindi già in questo modo fuoriesce dal meccanismo individuato dalla legge.

In secondo luogo, come a più riprese è stato sottolineato, questa riforma ha una qualche consistenza se in qualche modo si riuscirà a dare una sistemazione attuale nella progressione dei tempi al problema dei dipendenti delle compagnie lavoratori portuali e al problema dei dipendenti degli enti porto.

Le rivolgo una domanda spicciola. Noi immaginiamo, almeno io immagino, che le nuove *port authority*, anche quelle di più ampia dimensione e con più alti compiti, scontino il fatto che nella legge viene ripetuto (nella nostra elaborazione ancor più di quanto sia avvenuto al Senato) che, svolgendo compiti di programmazione, di concessione e non di natura operativa, esse debbano avere un personale oscillante tra i 50 e i 100 dipendenti. Mi chiedo come si possa dare una sistemazione comprensibile e logica nell'ambito della legge, per esempio, ai 1.250 dipendenti del consorzio per il porto di Genova, com'è noto fruitori di una situazione privilegiata rispetto agli

altri dipendenti, nei confronti dei quali risulta che i responsabili dell'ente porto, non più tardi di qualche mese fa, abbiano deciso una promozione in massa di oltre 550 unità con tutti i problemi che ciò comporta.

Vorrei sapere quali siano le ragioni per cui il Governo non abbia rispettato nella sostanza la normativa, non provvedendo finora al commissariamento di questa realtà portuale, così come era previsto dalla legge n. 26 ed accettando sostanzialmente una situazione di carattere fittizio in base alla quale il pareggio dei bilanci era solo formalmente acclarato, con una progressione in termini geometrici di continua accensione dei mutui con il sistema bancario.

Finora è accaduto — desidero dirlo per l'ennesima volta come ho già fatto in Comitato ristretto e in Commissione — che il testo del Senato ha funzionato da tranquillante soprattutto rispetto al livello dei dipendenti portuali, che hanno davvero ritenuto si potesse concretamente andare avanti su questa strada. Ma è abbastanza certo che, una volta che uno dopo l'altro questi nodi vengono al pettine, si prepara una stagione di turbolenze, di difficoltà, presumibilmente di scioperi, una stagione che sul versante che ci riguarda avrà anche una qualche consistente pesantezza in termini di responsabilità.

Il terzo problema di carattere sostanziale si riferisce al fatto che il Comitato ristretto, come lei ha accennato nella sua relazione, ha ritenuto si dovesse molto lavorare sul versante dell'autonomia dei nuovi meccanismi che si andavano a creare, nonché su quello della valorizzazione dei compiti collegati degli enti locali e della regione, cambiando molto rispetto alle previsioni del Senato.

Procedendo su un terreno di autonomia, ci siamo trovati di fronte al meccanismo delle risorse. A quel punto è parso assolutamente necessario immaginare un'ipotesi di capovolgimento di quanto previsto dal Senato, passando da un meccanismo basato sulla percezione di un fondo centrale poi redistribuito alle singole realtà portuali ad un'altro fondato su una sostanziale

autonomia delle entrate per ognuna delle autorità portuali, alle quali eventualmente aggiungere, ma per un periodo transitorio, la costituzione di un fondo di solidarietà per venire incontro alle necessità complessive della portualità italiana. Si doveva sempre tener conto del fatto che sullo sfondo rimane una realtà portuale complessivamente considerata, che comunque viene a pagare per oggi e per il futuro — non si sa per quanti anni — una situazione di incredibile indebitamento consolidato in alcune delle realtà portuali più significative (nell'ordine Genova, Trieste, Venezia, scendendo via via per i gradini).

Credo che nel momento in cui questo avviene appaia di tutta evidenza la necessità di un preventivo raccordo con il ministro dei trasporti e della marina mercantile, perché avrebbe poco senso e poco significato, almeno dal punto di vista di chi parla in questo momento, la concretizzazione di un'ipotesi che deve essere preventivamente verificata con il Governo e rispetto alla quale è assolutamente necessario sentirne l'opinione. Altrimenti corriamo veramente il rischio di considerare inutile il lavoro svolto fino a questo momento e di accedere alla tesi, richiamata da qualcuno, di chiudere rapidamente i lavori del Comitato ristretto e di andare in Commissione, sede in cui il Governo è tenuto ad essere presente, per esercitare in quella sede tutti i confronti che a livello politico si riterranno utili e necessari.

Desidero infine rivolgere una brevissima domanda sul problema Alitalia. Abbiamo sentito non molto tempo fa in questa Commissione le tranquillizzanti dichiarazioni del suo amministratore delegato sullo stato di salute della compagnia di bandiera, dichiarazioni che segnalavano la sostanziale differenza rispetto a quanto avveniva in Europa e nel resto del mondo.

In questi giorni leggiamo con crescente preoccupazione sui giornali che le cose non stanno in questo modo, che si va preparando una consistente situazione debitoria a carico dell'anno 1993, con prospettive nere, se non nerissime, per il futuro. Vorremmo conoscere l'opinione del Governo e le iniziative che si intendono assumere e

sapere se le voci che circolano di una possibile intesa con altri vettori europei, e in particolare con l'Air France, abbiano qualche consistenza.

ANTONIO MAGNABOSCO. Mi limiterò a considerare il settore ferroviario e in particolare le officine grandi riparazioni. Ovviamente, come in tutti i comparti, anche in questo gli obiettivi primari sono il risparmio, la maggiore produttività o redditività e l'aumento del trasporto merci — è questo un tema di cui si discute da molti anni — con conseguente salvaguardia dell'ambiente.

Rispetto a tutto questo, dovrebbero essere chiuse le officine grandi riparazioni meno produttive e più vecchie. Si prevede invece la chiusura di quelle di Vicenza, di Firenze e di un'altro centro, laddove quelle di Vicenza — ne parlo in particolare essendo di questa città — sono tra le migliori d'Italia per ammodernamento di materiali (negli ultimi anni sono stati spesi 60 milioni per dotarle di materiale di prim'ordine), per produttività e sotto il profilo dell'assenteismo del personale. Mi chiedo per quale motivo si intenda chiuderle quando sono competitive anche rispetto alle officine private che si occupano della riparazione delle carrozze.

Oltretutto dalle officine di Vicenza proviene il 70-80 per cento della quantità nazionale delle sale montate, intendendosi con questo gli assali e le ruote delle carrozze. Un problema salta subito agli occhi: mentre le officine di Vicenza dovrebbero essere chiuse, quelle di Napoli e di Messina dovrebbero essere potenziate ma, dal momento che la maggior parte del traffico ferroviario si sviluppa al nord, sarebbe anche logico, in un'ottica di risparmio, che le riparazioni avvenissero al nord. Inviare a Napoli ed a Messina le carrozze per farle riparare e poi rimandarle al nord comporterebbe un aumento di spesa e sarebbe quindi una soluzione poco produttiva. Le Ferrovie inoltre cercano di far quadrare il bilancio con i tagli, con la soppressione di stazioni e con la sostituzione dei pullman ai treni, in barba al criterio del potenziamento della rotaia.

Altra officina della quale è prevista la chiusura è quella di Catania, che è specializzata nella riparazione di carri merci; se l'obiettivo è quello di aumentare il trasporto merci su rotaia, mi sembra che stiamo andando nella direzione completamente opposta perché stiamo chiudendo proprio l'officina che si occupa della riparazione di carri merci e le officine più produttive. Tutto questo, secondo me, va a scapito della produttività e del risparmio.

Per il 1994 le Ferrovie hanno previsto un carico di lavoro di 3.700.000 ore, ripartite in 2.200.000 alle officine delle Ferrovie dello Stato ed 1.500.000 all'industria privata; ora, eliminando le tre officine di Firenze, Vicenza e Catania, pur potenziando le altre non si vede come due officine possano svolgere il lavoro che attualmente viene fatto da cinque, oltretutto con materiali e mezzi ammodernati. Faccio presente che a Vicenza, per esempio per le sale montate, è funzionante un tornio numerico di una precisione assoluta, che ha richiesto la preparazione di personale specializzato che quindi dovrebbe essere trasferito. Non voglio dilungarmi oltre, ma tutto questo va in senso opposto al risparmio. La domanda che rivolgo al ministro e che la città di Vicenza sta aspettando in relazione a questo arsenale (so che il presidente della regione Veneto ha cercato di stabilire un contatto, non so se con il ministro Costa, ma in ogni caso con l'avvocato Necci e l'ingegner Vaciago) è la seguente: posto che se Vicenza è produttiva la chiusura della sua officina va contro la logica, vorrei sapere dal ministro se, dopo l'esposizione di questi miei dati, si intenda ancora chiudere questa officina. Inoltre come si può giustificare il fatto che si va nel senso della maggiore produttività e del risparmio procedendo in senso contrario?

FRANCESCO MARENCO. Vorrei innanzitutto sapere se corrispondano al vero, ministro Costa, le affermazioni del presidente del consorzio autonomo del porto di Genova Magnani a proposito dell'indebitamento del CAP medesimo, che a quanto pare dovrebbe essere di 700 miliardi a

fronte dei 420 miliardi dichiarati dal presidente del CAP. Vorrei sapere se corrisponda al vero che dal 1986 il CAP fa da sé perché non riceve un quattrino da parte dello Stato: queste sono dichiarazioni del presidente Magnani per giustificare le ragioni per le quali oggi il porto di Genova presenta l'indebitamento che tutti conosciamo. Sono dichiarazioni rilasciate alla stampa, ripetutamente pubblicate dai giornali: chiedo se corrispondano a verità. Da parte mia ho qualche dubbio, tant'è vero che secondo me ha ragione il collega Lucchesi — se ho ben capito la domanda che ha rivolto al ministro — anche a proposito della permanenza di questo presidente, che credo non sia all'altezza di ricoprire il suo incarico e mi meraviglio che da parte del Governo non si sia ancora provveduto a commissariare questo consorzio.

In secondo luogo vorrei sapere se per ottenere dei frutti dai vari consorzi di Genova a proposito dei *terminal* e dell'area portuale il ministro non ritenga che occorre urgentemente rivedere le concessioni che sono state fatte nel porto di Genova, dal momento che in primo luogo molti spazi dati in concessione non sono stati utilizzati e pertanto non si capiscono le ragioni per le quali tali concessioni non sono state fatte cessare; in secondo luogo vi sono grandi operatori economici che da tempo chiedono spazi per poter diventare anch'essi terminalisti nell'area portuale genovese, assicurando, con documenti già consegnati al CAP medesimo, una mole di lavoro che attualmente non esiste nel porto di Genova. Ripeto la domanda, ministro Costa: mi chiedo se non si voglia, una volta per tutte, andare a verificare cosa stia succedendo nell'area portuale genovese, dove alcuni concessionari hanno ottenuto spazi enormi che non utilizzano.

Ultima domanda: poiché, se non erro, il prossimo 12 ottobre scadrà il decreto-legge, che verrà reiterato, vorrei sapere se corrisponda al vero che nel nuovo testo verrà inserito il fondo di garanzia nazionale, cioè lo strumento che dovrebbe superare le fideiussioni e consentire al Go-

verno di versare alle compagnie portuali i famosi 50-55 miliardi di arretrati.

GIORDANO ANGELINI. Non riprenderò le cose dette dai colleghi, su alcune delle quali concordo, tuttavia mi sia consentita una considerazione: non posso non rilevare, anche con un certo sconforto, che alle domande rivolte dal presidente a nome della Commissione ancora una volta il ministro non risponde. Ed è davvero un dialogo tra sordi che si ripropone ad ogni audizione e, per quanto ci riguarda, sarebbe poco male se la situazione più generale dei trasporti nel nostro paese non fosse drammatica, se non ci fossero scioperi e se altrettanti non ne fossero minacciati: questa mi pare la cosa più naturale di fronte al fatto che non c'è una politica e non c'è un Governo che la porti avanti. Questa è la considerazione che desideriamo fare e, per quanto ci riguarda, di fronte ad un settore allo sbando ed a quello che sta accadendo non siamo più disponibili a continuare in questo modo: glielo diciamo con molta serenità ma anche con molta fermezza, signor ministro.

Sull'Alitalia non si risponde, dopo aver sollevato per anni il problema, come non si risponde su altre questioni, quali quella delle Ferrovie, sollevate da questa Commissione; non riusciamo infine ad avere i piani di ristrutturazione della FINMARE.

Ho riportato solo alcuni esempi. Probabilmente io e il collega Lucchesi non riusciamo ad ottenere niente, forse è un difetto del lavoro che per altri versi svolgiamo con attenzione.

Desidero rivolgerle, signor ministro, alcune domande sulla questione della portualità. Prendiamo atto — in questo caso con favore — della sua volontà di concludere l'esame del progetto di legge ed avviare il processo di riforma. Il gruppo del PDS ritiene sia tempo di stringere davvero su questo tema, condividiamo quanto diceva il collega Lucchesi: il Comitato ristretto deve concludere i suoi lavori (certo, il Governo ci avrebbe potuto aiutare a concludere prima questi lavori), la Commissione deve esaminare un testo,

ognuno deve presentare gli eventuali emendamenti ed assumersi le proprie responsabilità.

Chiediamo anzitutto di conoscere i cambiamenti, quindi che il Governo presenti i relativi emendamenti rispetto alle modifiche che vuole apportare alla legge approvata dal Senato. Deve dirci quale posta intenda inserire all'interno della legge finanziaria — attualmente in corso d'esame al Senato — per i prepensionamenti e per i debiti degli enti; ci deve dire quale cifra intenda mettere se vuole consentire di concludere il lavoro!

Mi consenta, signor ministro, di esprimere un'osservazione e di rivolgere una domanda sulla questione dell'autonomia finanziaria degli enti e il debito pregresso.

Se tale debito è arrivato a questi livelli, vi è una responsabilità del Governo che non può essere assegnata a nessuno altro. Il Parlamento nel 1987 aveva approvato una legge che consentiva ed imponeva di mantenere gli enti in pareggio e di intervenire. Se oggi registriamo una situazione così drammatica, la responsabilità è politica, è del Governo. Trovo di cattivo gusto pensare di accollare all'intero settore una responsabilità che non è di tutta la portualità e trovo anche sia stato sbagliato, signor ministro, uniformare per dieci anni tutta la portualità allo stesso livello, invece di aprire un percorso che stimolasse la competitività sana, l'incremento di produttività nelle realtà portuali.

Per questo mi permetto di insistere ancora una volta e di chiedere al Governo di fare uno sforzo per separare nettamente il passato dal nuovo, perché di questo si tratta! Occorre procedere alla chiusura del passato per aprire una pagina nuova e costruire un futuro che non sia già pregiudicato dalla situazione attuale.

Chiedo quindi se il Governo mantenga questa posizione, dopo di che è nostra opinione che bisogna andare in Commissione con il testo e cominciare a votare, ognuno presentando i propri emendamenti.

CARLO D'AMATO. Desidero esprimere due brevissime considerazioni, anche perché le opinioni da ultimo espresse dall'o-

norevole Angelini mi trovano perfettamente consenziente, in mancanza di un termine di confronto più ampio cui c'eravamo probabilmente illusi di arrivare oggi, tenuto conto del fatto che ci troviamo in un contesto che avrebbe potuto rendere molto più proficuo il nostro lavoro e avrebbe consentito di verificare le posizioni del Governo.

Ci troviamo di fronte ad una legge finanziaria. È inutile farsi illusioni — in proposito le rivolgerò poi alcune domande — perché la legge finanziaria è la cartina di tornasole rispetto alla quale si verifica la reale volontà del Governo nel suo insieme, al di là delle responsabilità del Ministero dei trasporti, di portare avanti o meno alcune iniziative progettuali, di programma, in un settore che obiettivamente è uno dei più difficili e disastriati del nostro paese.

Mi rendo conto che il ministro si trova in una situazione difficile in quanto questo settore è stato disamministrato per anni. Qualcuno si illudeva se pensava che il ministro Costa avrebbe risolto i problemi.

Quando poi apprendo dalla sua relazione che anche rispetto al CIPET, se sopravvive — ma pare che non sopravviva perché nel disegno di legge finanziaria la cosa è abbastanza controversa — ci troviamo in un momento di difficoltà e confusione, ciò significa che evidentemente siamo in alto mare. Si trattava infatti di un organo di coordinamento nel quale trovare un momento di sintesi delle politiche dei trasporti e di finalizzazione di un progetto più generale che utilizzasse risorse nel recupero di un sistema con cui superare finalmente gli squilibri e gli sprechi del nostro paese.

Come i colleghi le hanno già detto — credo che lei sia perfettamente informato, perché tra l'altro il ministero partecipa ai lavori del Comitato ristretto con funzionari di altissimo rango, che hanno dato un contributo notevole al tentativo della Commissione di mettere mano al testo licenziato dal Senato — avremmo ipotizzato un cambiamento del testo così come è formulato dal Senato, a condizione che siano risolte alcune questioni di fondo legate alle

risorse. Poiché esistono problemi di carattere finanziario, è inutile perdere tempo! Sono un napoletano, ma sono pragmatico, vorrei spendere il tempo proficuamente, come lei e come tutti i presenti. Mi chiedo dunque: che margine abbiamo rispetto ad un disegno, ad un'intenzione, ad una volontà politica prevalente nel Comitato ristretto della Commissione trasporti di modificare il testo del Senato? Al di là di alcuni aggiustamenti che possono essere realizzati, vi è il problema del debito degli enti, cui bisogna dare una risposta, e quello degli ammortizzatori sociali e del personale. Ci sono i margini per fare questo? In caso affermativo possiamo discutere, altrimenti facciamo le nostre valutazioni; non possiamo non prendere atto della mancanza di disponibilità.

Poiché vi è una legge finanziaria in corso di esame — in questo potrebbe esservi un elemento di novità — non so fino a che punto sia vincolato ad una solidarietà di Governo o alla necessità di creare spazi al suo settore utilizzando la disponibilità del Parlamento. Anche questo potrebbe essere un tentativo; mi permetto in maniera capziosa di suggerirle una strada. Non so se lei vuole accettare questo suggerimento: si potrebbero saldare le volontà politiche della Commissione trasporti con quelle del ministro per cercare di spuntare, nell'ambito del disegno di legge finanziaria, qualche risorsa in più che ci consenta di raggiungere per lo meno un obiettivo sul quale vorremmo impegnarci; quello dei porti non credo sia secondario, ma di preminente interesse.

Come deputati diamo anche conto della realtà che ci ha espresso, anche se il nostro mandato ha valenza nazionale. Ho sentito nella sua indicazione fare riferimento alla possibilità di individuare ammortizzatori sociali per le compagnie portuali di Livorno, Genova e Trieste, quelle per le quali si segnano momenti di particolare tensione. Che incidenza ha una scelta di questo genere rispetto alle altre compagnie portuali? Penso a Napoli, non mi vergogno di dire questo. Parto da un dato: così come ricordava Angelini, ci troviamo di fronte a situazioni debitorie degli enti

portuali sulle quali il Governo non è intervenuto tempestivamente. Tuttavia la gestione dell'ente porto di Napoli è stata la più ordinaria possibile; infatti, stranamente, se si va a vedere la classifica dei porti, Napoli ha il deficit più basso, perché si è attenuta ad una indicazione che l'obbligava al contenimento del disavanzo. Adesso vi sono gestioni portuali che hanno sfondato in una maniera incredibile, arrivando a debiti di grandissima entità che assorbono buona parte delle risorse. Ci troviamo quindi di fronte ad una situazione che viene penalizzata. Vorrei che questo si sottolineasse anche sotto il profilo degli accertamenti; giustamente il collega Angelini afferma che ci sono responsabilità del Governo, il quale non ha controllato mentre doveva intervenire. Ci sono anche responsabilità di altro genere rispetto a gestioni così disastrose sulle quali penso che il ministro, che è un uomo rigoroso che si attiene al rispetto delle norme di bilancio, dovrebbe intervenire, perché altrimenti verrà penalizzato l'intero paese.

Il problema della FINMARE è questione su cui non riusciamo a spuntarla; Rosini è fortissimo.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. C'è un piano; è l'Iri che deve farlo!

CARLO D'AMATO. È una provocazione, ma fino ad un certo punto signor ministro! L'IRI, *alias* Rosini, è fortissimo. Non riusciamo come Commissione ad avere questo programma di ristrutturazione della FINMARE. Da quanti anni? Abbiamo fatto audizioni in questa sede ...

PRESIDENTE. Onorevole D'Amato, non solo non riusciamo a conoscere il piano, ma nemmeno ad acquisire la valutazione del Governo sul piano. È questo che interessa alla Commissione.

GIORDANO ANGELINI. C'è la segreteria anche su questo!

CARLO D'AMATO. Quindi siete d'accordo su questo. Mi fa piacere.

Terza domanda. La Commissione aveva licenziato per l'Assemblea un decreto-legge la cui scadenza era il 6 ottobre e che riguardava la possibilità di rinnovo del parco rotabile degli autobus di molte città italiane, quelle per le quali lo stesso Governo aveva affermato che vi era la necessità di rinnovare il parco automezzi anche per rispondere ai problemi occupazionali concernenti 15 mila addetti del settore. Tale decreto è stato fatto decadere nonostante la Commissione trasporti l'avesse licenziato nello spazio di pochissime ore. A questo punto esiste ancora l'esigenza di rinnovo del parco, esiste ancora l'esigenza di mantenere i livelli occupazionali del settore degli autobus, dove ci sono 15 mila addetti in sofferenza? Vorrei che il ministro mi desse una risposta su questo.

Per quanto riguarda l'Alitalia, che è una questione sulla quale ci siamo trattenuti per lungo tempo con un interlocutore di grandissima rilevanza, superiore per capacità e per forza di impatto ai ministri, è venuto il momento di dire le cose con nome e cognome, perché diversamente corriamo il rischio di essere delegittimati, non per le cose che afferma il Presidente della Repubblica, che a mio avviso sono irrilevanti, ma per quanto concerne il comportamento di interlocutori che detengono la gestione di servizi pubblici nei confronti di un Parlamento che fa una serie di richieste, le quali puntualmente vengono disattese. C'è un altro padrone dell'aria in questo paese che si chiama Bisignani, amministratore delegato dell'Alitalia da troppi anni, che è diventato il padrone di quella azienda e che si permette il lusso di non dare nessuna risposta o di farci capire cose diverse da quelle che poi in effetti si realizzano. Poiché so che il ministro Costa verifica in maniera puntuale, addirittura sul campo, giorno per giorno fa ispezioni...

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sì, però dovrei andare ad ispezionare l'Alitalia, perché non ci hanno mandato niente.

CARLO D'AMATO. Vorrei infine avere qualche chiarimento sulla questione del

ponte sullo stretto di Messina — anche questa è una vecchia questione — sulla quale ho letto di interventi e di iniziative. Vorrei capire che cosa sia successo perché più volte abbiamo chiesto notizie ma non le abbiamo mai ottenute.

CESARE CURSI. Ringrazio il ministro per aver accettato l'invito della Commissione, rivoltogli su mia iniziativa, di venire a discutere della situazione complessiva presente a livello nazionale. Debbo innanzitutto far presente che, alla luce delle cose dette, concordo con qualche collega soprattutto su due argomenti. Il primo è la questione del trasporto aereo: vorrei conoscere dal ministro Costa, il quale ha fatto alcune affermazioni che ho letto in questi giorni sui giornali, se sia vero quanto si dice e cioè che le motivazioni ufficiali poste alla base della vertenza dell'Alitalia attengano ad argomentazioni di carattere generale quali « mancanza di chiarezza e totale incertezza sulle strategie del gruppo Alitalia, continue infrazioni operative contrattuali, dispregio da parte dell'Intersind della procedura di raffreddamento delle vertenze poste a contratto ».

La verità è che manca completamente la conoscenza da parte del Parlamento (e presumo, anche se spero di no, da parte del Governo) di quale sia la strategia del gruppo Alitalia.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Anche da parte del Governo!

CESARE CURSI. Non conosciamo peraltro la politica delle alleanze: leggiamo sui giornali che si incontrano delegazioni — mi sembra di vedere un film già visto con Nordio presidente — dell'Alitalia e dell'Air France; so anche di progetti che sono usciti e di dossier che sono transitati sul tavolo del presidente dell'IRI, creando quello stato di disagio complessivo che esisteva ai tempi di Nordio e che ha portato a quel che ha portato. Vorremmo dunque conoscere dal ministro la politica del gruppo Alitalia, della nostra compagnia di bandiera nazionale, ma per far questo ab-

biamo anche bisogno di procedere — e lo ribadisco al presidente della Commissione — a necessari ed ulteriori approfondimenti perché non è vero che è soltanto un problema contrattuale. Forse le dichiarazioni fatte dai sindacati CGIL, CISL e UIL sono soltanto chiacchiere, ma non mi sembra, perché io ho letto dati, cifre e considerazioni di bilancio. Cinque giorni fa è stata presentata la relazione semestrale, nella quale figurano 217 miliardi di deficit; è stato presentato un piano di investimenti nel settore del trasporto che prevede 150 aerei; ci saranno prossimi ritorni in negativo sulla vicenda dell'*handling* — ne parlavo prima con il collega Boghetta — che colpirà tutti gli aeroporti perché saremo costretti a rispettare l'incompatibilità fra vettore e gestore dei servizi aeroportuali. Nella relazione è stato richiamato l'incontro che il ministro ha avuto a proposito dell'articolo 27 della legge finanziaria con MCTC, ministero, Assoaeroporti, Alitalia ed organizzazioni sindacali, durante il quale queste ultime hanno con forza sostenuto la necessità di prevedere una specifica legge di delega al Governo per l'attuazione dell'articolo 27 della finanziaria. Anche su questo è opportuno che si sappia cosa significa questa legge delega, anche perché questa Commissione dovrà discutere complessivamente del trasporto aereo e dell'aviazione civile ed è giusto che si sappia che è stata approvata la formulazione di un provvedimento che ne tiene conto.

La proposta che faccio al presidente è di procedere ad ulteriori approfondimenti, anche perché lo stesso ministro Costa ha affermato di non conoscere neanche lui la strategia del gruppo Alitalia. Inoltre, sempre nella relazione del ministro, si parla dell'ANAV ed all'interno della legge finanziaria vi è un articolo in cui è prevista una delega al Governo per la costituzione dell'azienda per l'aviazione civile, che comprenda tutti i vari enti preposti alla gestione del trasporto aereo. Pertanto, anche in relazione a questo vorrei conoscere la posizione del Governo, anche perché l'ANAV è ferma — checché se ne dica con la segretezza — sul piano della gestione; basterebbe soltanto sentire i rappresen-

tanti del consiglio d'amministrazione, i rappresentanti dei revisori dei conti, i quali hanno sollevato sulla segretezza, collega Angelini, anche pesanti rilievi e li hanno inviati al ministro Costa. Pertanto anche su questo vi è l'esigenza di procedere con i piedi di piombo, perché se la segretezza corrisponde veramente alle esigenze di tutelare l'industria italiana e di salvaguardare le tecnologie che potrebbero finire in mano a governi stranieri è un conto, ma se la segretezza è invece l'*escamotage* con cui si aggirano altri discorsi...

GIORDANO ANGELINI. Siamo contro la segretezza.

CESARE CURSI. Rispetto al taglio del personale, prendo atto delle proposte provenienti dalle Ferrovie dello Stato. Spero che la fase si chiuda non con 19 o 20 mila prepensionamenti (forse saranno molto di meno), ma occorre fare attenzione al pregiudizio per l'esercizio della gestione ferroviaria; si rischia infatti che le 133 mila persone o qualcosa di meno non possano garantire, come risulta da dati specifici — non sono un tecnico —, la gestione dell'esercizio ferroviario.

Con riferimento al comparto portuale è opportuno che il ministro — mi rendo conto che ciò comporta costi altissimi in termini finanziari — preveda, così come stiamo facendo per il trasporto pubblico locale, dove abbiamo individuato anche forme di azzeramento dei debiti pregressi e la possibilità di prepensionamenti del personale, analoghe forme, che possono essere minimali o massimali (anche questo è un fatto fondamentale).

PRESIDENTE. Naturalmente, abbiamo configurato ipotesi di soluzione, ma le coperture sono tutte ancora da individuare.

MAURIZIO PIERONI. I colleghi hanno messo sul tappeto quasi tutte le questioni. Il problema vero — ministro, me lo consenta — è che il suo modo di essere ricorda vagamente l'atteggiamento del famoso dot-

tor Jekyll e *mister Hyde*: lei a volte, per esempio questa sera in Commissione, si presenta come una persona troppo gentile e cortese per entrare nel merito delle decisioni prese nei vertici che veramente contano (delle Ferrovie dello Stato, dell'Alitalia) rispetto ai quali può esercitare la sua opera di mediazione, senza forzare troppo rispetto alle parti in causa; in altre situazioni invece si presenta come persona molto più decisa ...

UGO BOGHETTA. Contro quelli piccoli: ferrovieri che lavorano ...

MAURIZIO PIERONI. Non voglio dire questo. Ho sentito personalmente il ministro intervenire alla riunione della Confindustria sull'alta velocità, manifestandosi come sostenitore personale al di là del ruolo del ministero, prendendosi con i « burocrati » e via dicendo. In linea di principio, se i « burocrati » esistono, si può essere d'accordo, ma qui sono in ballo per altre cose.

Ripeto, vi è questo sdoppiamento di atteggiamento il quale meriterebbe un approfondimento preciso con riferimento ai temi che tutti i colleghi hanno sottolineato.

Traendo le conclusioni dall'audizione di questa sera, si ha la sensazione che questo paese non abbia una politica dei trasporti. Questa è la tragedia; tutti i comparti — non sto ad elencarli, avendolo fatto i colleghi — sono sull'orlo del collasso.

Il trasporto pubblico locale sta per chiudersi; è stata addirittura inventata una nuova forma di lotta nella quale si è espressa la creatività marchigiana. I dipendenti dell'azienda ATMA di Ancona, praticando lo sciopero del sonno, hanno raggiunto ormai una condizione da sindrome da affaticamento, per cui mandano certificati medici da cui deriva che su 96 autobus ne restano in servizio 15. La cosa ha fatto scuola, si sta estendendo; diamogli tempo e troveremo molte altre di queste situazioni. Dell'Alitalia hanno parlato i colleghi, per cui non mi dilungo.

La situazione è drammatica in tutti i settori, ma ciò nonostante non si capisce quale sia la linea di intervento del Governo

settore per settore e nel suo complesso. La situazione risulta vieppiù confusa in seguito alla questione della soppressione, nell'ambito della legge finanziaria, del CIPET, il quale doveva fungere da coordinatore della politica dei trasporti, mentre il Ministero dei lavori pubblici ha mantenuto tutte le sue competenze senza cederne nemmeno una al neonato Ministero dei trasporti. In altri termini, si ha l'impressione di andare al massacro, sia pure con qualche dichiarazione di circostanza.

Credo, signor ministro, che i problemi vadano affrontati. Le riporto un solo esempio relativamente alla questione alta velocità, su cui non insisto per particolare propensione. Mi interessa sottolineare un solo aspetto; non si può continuare a dire che le cose non vanno avanti per colpa della burocrazia; non vanno avanti perché manca la capacità decisionale. Si possono sciogliere i problemi solo se li si affrontano. Anche il collega Castelli ha prima sollecitato chiarimenti circa il pagamento dei progetti, che — è ufficiale, è nel bilancio della TAV — è avvenuto; non è invece chiaro quanti soldi abbia preso la TPL, notoriamente inquisita per l'acquisizione in maniera illegittima, per il *racket* dei contratti negli appalti pubblici; l'ingegner Maddaloni, suo rappresentante, è stato perfino arrestato. Su questo problema, in merito al quale più volte è stato interrogato, il ministro ha signorilmente « glissato »; essendo stato, a mia volta, più volte interrogato, desideravo avere alcuni chiarimenti, che viceversa non sono mai venuti.

È questo solo un esempio, non c'è settore da cui non potremmo trarre centinaia di esempi di questo tipo! L'ultima barzelletta risale a ieri e riguarda lo Stretto di Messina (essendo passata solo sulle agenzie di stampa devolvo ai colleghi questa nota di colore informativa): i presidenti delle regioni Calabria e Sicilia, con dichiarazione formale congiunta alla stampa, hanno invocato la costituzione di un' *authority* per la realizzazione del ponte sullo Stretto, individuandola essi stessi nella società Stretto di Messina, quella che ha elaborato i progetti determinando il

marasma in cui attualmente ci si trova. Naturalmente la dichiarazione dei due presidenti è rafforzata da quella del rappresentante della società, che ha offerto la sua disponibilità. Siamo veramente al livello de « la sai l'ultima ».

PRESIDENTE. Il ministro fa presente che per altri impegni è costretto ad assentarsi, sebbene due soli siano gli iscritti a parlare, gli onorevoli Bolognesi e Faraguti.

D'altra parte, per lo spessore acquistato dal dibattito attraverso gli interventi dei vari colleghi, credo che non sia in alcun modo ipotizzabile che il ministro replichi in questa sera in pochi minuti.

Sarebbe quindi opportuno concordare la linea da seguire. Signor ministro, le ho fatto avere attraverso i suoi uffici, con largo anticipo, un elenco delle questioni che la Commissione intendeva affrontare, ma ho dovuto registrare che nella sua relazione la maggior parte di tali argomenti sono stati ignorati o sottovalutati, dal che sorge il dubbio che dovrebbe richiamare al dovere i suoi collaboratori.

Dovendo sospendere questa sera per gli impegni del ministro, potremmo riprendere l'audizione martedì pomeriggio alle ore 15, secondo il calendario già concordato, con gli interventi dei colleghi iscritti a parlare; ci auguriamo che nel frattempo il ministro predisponga una replica che metta in condizione la Commissione di programmare il lavoro per il futuro.

Abbiamo ascoltato dichiarazioni clamorose da parte del rappresentante del Governo; in relazione ai rapporti con la FINMARE egli afferma che, essendo nelle mani dell'IRI, non può darci alcuna informazione; in relazione ai rapporti con l'Alitalia il ministro afferma di non essere in possesso di alcunché ed in relazione ai rapporti con le Ferrovie dello Stato...

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* No, per quanto riguarda le Ferrovie vi ho portato il contratto di programma tra Stato e Ferrovie dello Stato SpA, completato con grandissima fatica in tutte le sue

parti. Lo porto ed affermate che manca ancora qualcosa !

PRESIDENTE. Se manteniamo la calma può darsi che ci intendiamo. Entreremo nel merito di tale contratto quando l'avremo effettivamente acquisito.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Non può dire che non c'è, quando è qui !

PRESIDENTE. Onorevole ministro, entreremo nel merito dei documenti — li abbiamo acquisiti in questo momento — appena saremo in grado di approfondirli, ma vi è tutta la gestione che nel corso del 1992, o meglio, anche nel corso del 1993, pone dei problemi per i quali non abbiamo alcuna risposta. Naturalmente su tutte queste problematiche intendiamo fare un approfondimento: alcune vanno esaminate con il ministro, ma ve ne sono altre per le quali dovremo ascoltare il dottor Bisignani e sentire nuovamente lo stesso presidente delle Ferrovie dello Stato. È chiaro che in relazione al tenore ed al contenuto della replica del ministro — rispondo a lei, onorevole Cursi — saremo in grado di programmare tutto il resto perché vi sono questioni che riguardano impostazioni di politica generale di alcuni settori sui quali, si voglia o meno, sono del parere che vi sia la necessità di un approfondimento; vi sono poi questioni che sono immediatamente all'esame di questa Commissione. Nella relazione il ministro, a mo' di esempio, ci ha richiamati alla necessità ed all'opportunità che nella definizione del provvedimento di legge sul trasporto pubblico locale vengano individuate soluzioni per il deficit accumulato e per gli ammortizzatori sociali. Tuttavia mi pare che nemmeno il Governo abbia una soluzione da proporre, soprattutto in relazione alle coperture finanziarie.

Ci troviamo in presenza di un testo predisposto dal relatore che domani sarà sottoposto al Comitato ristretto: su tutta questa materia, anche in correlazione con

la legge finanziaria che si trova al Senato, come suggeriva l'onorevole D'Amato, o concertiamo alcune iniziative combinate Camera-Senato, oppure credo che sul trasporto pubblico locale — e mi auguro che così non sia — siamo destinati a scontrarci contro un muro, così come è avvenuto per l'ordinamento portuale sul quale, onorevole Lucchesi, mi pare dobbiamo ancora definire alcune questioni nodali.

Pertanto, anche per andare incontro alle esigenze del ministro, sospendiamo ora la seduta per riprenderla martedì prossimo e, dopo aver ascoltato la replica del ministro, appronteremo un programma che preveda alcuni approfondimenti con i responsabili dei settori. Ricordo che ciò comporta la disponibilità del ministro perché il regolamento della Camera prevede che tali soggetti possano essere ascoltati in Commissione previo assenso da parte del Governo nella persona del ministro responsabile.

ANTONIO MAGNABOSCO. Mi permetto di sottoporre brevemente al ministro la seguente questione, relativa alle officine grandi riparazioni delle ferrovie: poiché il termine per la presentazione delle domande di prepensionamento scadrà proprio martedì prossimo, cioè quando il ministro tornerà in Commissione per la

replica, è possibile conoscere in tempi brevi le intenzioni del Governo?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Posso rispondere subito che l'argomento è in corso di discussione nella trattativa tra le Ferrovie dello Stato SpA ed i sindacati. Ci sono buone speranze, ragionevoli motivi, non certezze, di pensare che l'azienda possa essere mantenuta in attività.

PRESIDENTE. Si riferisce all'officina di Vicenza od alle officine in discussione?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Solo a quelle di Vicenza.

PRESIDENTE. Il seguito dell'audizione è rinviato alla seduta di martedì 12 ottobre alle ore 15.

La seduta termina alle 19,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 9 ottobre 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO