

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## XVI

## SEDUTA DI MARTEDÌ 12 OTTOBRE 1993

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

**SEGUITO DELL'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.
<b>Seguito dell'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:</b>	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> .....	333, 334, 335, 345, 348
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista) .....	345
Bolognesi Marida (gruppo rifondazione comunista) .....	333
Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i> .....	335, 342, 345, 347
D'Amato Carlo (gruppo PSI) .....	347
Faraguti Luciano (gruppo DC) .....	333
Lucchesi Pino (gruppo DC) .....	342

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 15,15.**

**Seguito dell'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 il seguito dell'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.

Constatata l'assenza del ministro, faccio presente ai colleghi che non ho notizie circa la sua reperibilità; pertanto, in attesa del suo arrivo, sospendo per protesta la seduta.

**La seduta, sospesa alle 15,15, è ripresa alle 15,20.**

PRESIDENTE. Riprendiamo la seduta.

Ricordo che nella seduta del 5 ottobre scorso non riuscimmo ad esaurire gli interventi che erano seguiti all'audizione del ministro Costa, essendo ancora iscritti a parlare gli onorevoli Bolognesi e Faraguti. Do pertanto la parola all'onorevole Bolognesi.

MARIDA BOLOGNESI. Signor presidente, considerando il tempo a nostra disposizione e la necessità di avere risposte dal ministro, al quale ho inviato, come richiestomi, alcune domande per iscritto,

vorrei soltanto sollecitare una risposta sulle questioni concernenti in particolare la questione FINMARE e la legge sui porti; ricordo infatti di aver avanzato una richiesta di chiarimento sulla questione dei prepensionamenti per i lavoratori degli enti e sul tema delle concessioni avvenute nel porto di Genova.

LUCIANO FARAGUTI. Essendo arrivato in ritardo — e me ne scuso — non ho potuto ascoltare gli interventi dei colleghi che avevano sottoposto alla cortese attenzione del ministro talune questioni. Sarò quindi estremamente sintetico e parlerò soltanto di un tema già trattato da altri colleghi fra i quali l'onorevole Lucchesi. È una questione sicuramente presente all'attenzione del ministro, che però sento il dovere di sottolineare ulteriormente, sviluppando una breve riflessione ad alta voce: mi riferisco alla riforma dell'ordinamento portuale, al problema dei deficit degli enti nonché alla concretizzazione — che si è verificata nel corso dell'esame in Comitato ristretto del testo trasmesso dal Senato — in riferimento ad una più dettagliata e precisa ricognizione di questi deficit ed alle dichiarazioni, peraltro a supporto delle cifre che i collaboratori del ministro ci hanno consegnato, del presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, dottor Magnani.

Ho una certa difficoltà, signor ministro, ad immaginare che ci si possa inoltrare nell'approvazione di questa legge se non verrà da parte del Governo, tramite lei, una più penetrante ed incisiva considerazione sul modo con il quale si intende intervenire per risanare questo deficit (e forse non soltanto quello del Consorzio autonomo del porto di Genova) perché

almeno un altro paio di enti, pur non essendo in condizioni così preoccupanti, hanno quantomeno per la qualità del loro deficit, e per certi aspetti per il loro ruolo nella quantità, analoghi problemi.

Signor ministro, come lei ben sa questi enti non hanno contratto mutui a titolo gratuito, ma sono ricorsi al credito bancario impegnando le loro prevedibili entrate, i loro diritti portuali, quei proventi che dovrebbero essere raccolti e distribuiti attraverso il meccanismo del fondo unico.

Purtroppo il problema del porto di Genova non è stato ancora risolto e mai radicalmente affrontato, in riferimento soprattutto alla legge n. 26 del 1981. È inutile tuttavia rammentare cose dette tempo fa, ricordare che gli atti parlamentari contengono numerosi miei segnali d'allarme, perché ciò non conta nulla: la realtà è che dobbiamo cercare di non riproporre meccanismi perversi.

Signor ministro, lei sicuramente sa che il risanamento potrà realizzarsi solo se la merce che transita nei porti non sarà gravata dalle numerose tasse oggi esistenti. Noi, invece, per risolvere in maniera pilatesca il problema, rischiamo di arrecare un danno enorme alla portualità. Se non si fa chiarezza, per il presente e per il futuro, rischiamo di riprodurre tra due o tre anni i mali del passato. Signor ministro, nel sottoporre alla sua attenzione il problema, mi permetto di suggerirle sommessamente che una questione di questo tipo dovrà essere affrontata dal Governo nella sua collegialità. Non vengo certo meno alla mia convinzione circa le sue capacità e la sua forza all'interno della compagine governativa, ma il problema sollevato non riguarda soltanto il ministro della marina mercantile o quello dei trasporti, bensì il ministro del tesoro, il ministro del bilancio, quindi l'intero Consiglio dei ministri. Quando si afferma che sul porto di Genova grava un deficit di circa 850 miliardi di lire, non si dice una cattiveria. Ecco allora che lei, signor ministro, dovrebbe metterci nelle condizioni di legiferare, perché in assenza di precisi segnali si è nell'impossibilità di operare.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al ministro per la replica, vorrei prendere spunto dall'intervento del collega Faraguti per manifestare una mia opinione: ho l'impressione che ci troviamo dinanzi ad uno strano « palleggiamento ». Il collega Faraguti ha chiesto in pratica al ministro, e quindi al Governo, di mettere la Commissione nelle condizioni di concludere rapidamente l'esame di alcuni provvedimenti, in particolare quello concernente la riforma dell'ordinamento portuale. Per altro verso il ministro non perde occasione per sollecitare la Commissione a concludere i propri lavori. Non vorrei quindi che si andasse oltre il consentito in questo « palleggiamento ».

È pur vero che, sul piano regolamentare, la Commissione trasporti è depositaria di due disegni di legge che hanno più rilevanza rispetto ai tanti altri al suo esame (la legge sull'ordinamento portuale e quella sul trasporto pubblico locale), tuttavia ha ragione il ministro quando afferma che il Parlamento deve approvare entrambi i provvedimenti.

Desidero ricordare che questa mattina si è riunito il Comitato ristretto, il quale ha svolto un buon lavoro sul provvedimento relativo al trasporto pubblico locale, per la verità, signor ministro, ancora una volta in assenza del Governo. Per questo motivo credo sia opportuno in questa sede, da parte del presidente, ribadire ancora una volta che l'esame dei testi di legge, com'è noto, rappresenta una prerogativa esclusiva del Parlamento; tuttavia, in questa occasione si deve sviluppare un confronto ed una collaborazione tra l'organo legislativo e quello esecutivo.

Se, così com'è avvenuto in occasione dell'esame dell'ordinamento portuale, siamo costretti a lavorare nell'assenza e nel silenzio del Governo, quando sarebbe doveroso che la Commissione acquisisse il parere dell'esecutivo, allora è evidente che i tempi rischiano di annullarsi, il « palleggiamento » rischia di prolungarsi all'infinito e noi non riusciamo a pervenire ad una conclusione per la quale ogni sollecitazione che proviene dal ministro deve costituire per noi motivo di riflessione, in

quanto abbiamo il dovere di concludere rapidamente l'esame di tali testi.

Quando i provvedimenti al nostro esame hanno anche un riflesso di natura finanziaria è evidente che nel momento in cui non vi è una precisa individuazione delle necessarie risorse, il Parlamento rischia di bloccarsi. Possiamo immaginare, infatti, qualsiasi norma, ma se questa non trova corrispondenza nella legge finanziaria attualmente all'esame del Senato e successivamente della Camera, è chiaro che rischiamo di approvare leggi il cui solo valore è quello di un'affermazione verbale.

**RAFFAELE COSTA**, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non si possono approvare leggi senza copertura finanziaria.

**PRESIDENTE**. Peraltro, come il ministro ci ricorda, la Costituzione non consente di approvare leggi in mancanza di copertura finanziaria.

Voglio sperare che quella odierna sia una preziosa occasione per la nostra Commissione; di qui la mia battuta per la quale « il ministro parla molto delle cose che intende fare e molto poco delle cose che sta facendo giorno per giorno ». Al riguardo vorremmo sapere se il Governo ha presentato al Senato un emendamento di 700 miliardi sulla portualità e proposte emendative sul trasporto pubblico locale. Se così non fosse, la Commissione non potrebbe immaginare neppure un ipotetico percorso e saremmo costretti a rimanere, per così dire, con il cerino acceso perché nessun altro vuole prenderlo e non perché questa sia la volontà del Parlamento.

Al di là delle disquisizioni che possiamo fare su tali argomenti questa è la sede nella quale deve intervenire un chiarimento tra di noi, ed è questo lo spirito ed il senso della nostra audizione. Evidentemente non abbiamo organizzato questo incontro per ripetere a noi stessi l'elenco delle agitazioni sindacali che sono state notificate al Governo; le abbiamo lette sulla stampa e, grazie al cielo, i sindacati ancora, sia pure per conoscenza, ne informano il Parlamento. Lo scopo di questa

audizione è di capire le ragioni di tali conflitti e il modo in cui possono essere superati, naturalmente disponibili, per la nostra parte di responsabilità, a convergere con il Governo laddove alcune soluzioni dovessero presentarsi.

Ringrazio il ministro per la sua presenza e mi auguro che si possa trovare un momento di chiarimento sulle questioni al nostro esame.

**RAFFAELE COSTA**, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Credo innanzitutto di non dover intendere le parole del presidente neppure come la coda di una polemica, ma semplicemente come uno stimolo a chiudere determinati scompensi o determinati momenti di non integrazione di collegialità. Devo far rilevare che, almeno per la parte che riguarda più direttamente il Governo, cioè quella legata alle finanze, avevo già delineato in maniera informale prima e in maniera formale poi durante l'audizione, quale fosse la disponibilità del Governo e quindi quali i punti che potevano in qualche misura essere superati grazie alle disponibilità finanziarie.

Ritenevo che nel corso dell'ultima audizione fosse stato compiutamente esplicitato il mio pensiero sul testo di riforma della portualità, in fase di rielaborazione. Le riflessioni, le osservazioni e le critiche, anche costruttive, di parlamentari comportano invece, e doverosamente, ulteriori riflessioni e chiarimenti sia per la ricerca comune di soluzioni idonee ai problemi ancora irrisolti sia per favorire l'iter dei lavori.

Sono perfettamente consapevole delle difficoltà, non dico di trasformare, ma almeno di porre ordine in un settore strategico per l'economia del paese (mi riferisco in particolare all'ordinamento portuale e ai trasporti marittimi); un settore non ancora vitale e bisognoso di ulteriori interventi da parte dello Stato.

Senza polemiche ma con spirito costruttivo ricordo, a coloro che hanno osservato che il disegno di legge governativo non prevedeva alcuna copertura finanziaria, che negli ultimi tre anni sono stati

emanati per il settore due provvedimenti per complessivi 2 mila miliardi in aggiunta agli oltre 2 mila previsti nei precedenti quattro anni. Ciò malgrado, ci troviamo a dover affrontare una situazione ancora difficile con risorse, certamente molto significative, specie in questo momento, ma sicuramente non ancora sufficienti.

Si tratterà, pertanto, di operare delle scelte che richiedono il massimo consenso politico possibile per varare una riforma della portualità non più procrastinabile, indispensabile per allinearci, o almeno avvicinarci, alla funzionalità ed efficienza dei porti nord europei.

Cercherò, pertanto, in forma schematica, di delineare il quadro ed il percorso possibili. Abbiamo davanti due problemi: uno strettamente finanziario, l'altro strettamente normativo. Il primo è costituito, com'è noto, dai disavanzi degli enti portuali e dagli ammortizzatori sociali per il personale degli enti stessi e delle compagnie portuali; il secondo consiste nel nuovo ordinamento portuale sui cui principi si ritiene vi siano sostanziali convergenze.

Soffermiamoci sul primo problema e sulle scelte che dovranno essere compiute, tenendo conto che le risorse finanziarie, come detto, ancorché notevoli, non sono ancora adeguate. La prima decisione da assumere è se utilizzare l'intera disponibilità di risorse per finanziare gli ammortizzatori sociali ovvero per sanare i disavanzi degli enti. Il Governo pensa alla prima opzione e, quanto al percorso, ad un provvedimento legislativo, se del caso anche di urgenza, parallelo alla legge di riforma dell'ordinamento portuale al fine di favorirne l'attuazione. La seconda opzione, alternativa alla prima, riguarda l'utilizzazione delle risorse finanziarie che si ha motivo di ritenere il Governo riuscirà a portare, con apposito emendamento alla legge finanziaria, da 700 a 1.200 miliardi complessivi. Con questa seconda opzione potrebbero essere contratti mutui decennali a carico dello Stato pari a 120 miliardi annui, utilizzando subito l'importo dei 1.200 miliardi detratti gli interessi (800 miliardi circa al netto).

Nel corso dell'audizione del 6 agosto sono state prospettate ipotesi di utilizzazione dei 700 miliardi che sono già previsti nella legge finanziaria e si sono registrate le rimostranze dei dipendenti degli enti portuali — e segnatamente di quelli di Genova — che si sentivano esclusi dal prepensionamento.

Oggi mi limiterò ad elencare gli interventi necessari, nella consapevolezza che, per realizzare concretamente la riforma, alcuni di questi interventi dovranno esser mirati maggiormente in quei porti più significativi per la portualità e per l'economia del paese.

Saranno scelte politicamente difficili e, proprio perché tali, si conta sul senso di responsabilità del sindacato, dell'utenza, delle compagnie portuali e, non ultimo, soprattutto sul contributo del Parlamento.

Questo è l'elenco degli interventi necessari: pensionamento anticipato del numero possibile dei lavoratori soci delle compagnie portuali e di dipendenti di enti portuali; pensionamento anticipato di 600 dipendenti delle società di navigazione del gruppo FINMARE; trattamento di fine servizio pregresso e pensioni integrative di invalidità dei soci di tutte le compagnie e i gruppi portuali; trattamento di fine rapporto pregresso dei dipendenti di tutti gli enti portuali e aziende dei mezzi meccanici; cassa integrazione guadagni straordinaria per i lavoratori portuali per l'anno 1994.

Subito dopo l'approvazione della legge finanziaria, e prima della emanazione del provvedimento governativo, avremo occasione di approfondire le ipotesi di soluzione.

Rimane a questo punto, sempre per gli aspetti finanziari, il problema dei disavanzi degli enti; disavanzi ridimensionati, rispetto a qualche mese fa, dalla esclusione degli oneri per il trattamento di fine servizio e rapporto, per i quali si provvederà come sopra si è detto.

Questo disavanzo, costituito in buona parte da debiti a medio-lungo termine, ancorché trasferito allo Stato, non potrà che gravare sulla portualità. Il Senato ha costruito un meccanismo che penalizza i

porti che non hanno prodotto disavanzi. Bene, fermo restando il principio, nulla toglie che si possano proporre ipotesi alternative che il Governo si riserva di valutare.

Passiamo ora al secondo problema, vale a dire la parte normativa del provvedimento, cioè il nuovo ordinamento portuale, sul quale si conferma la volontà di non stravolgere l'impostazione e gli indirizzi emersi al Senato. Nel corso dell'audizione del 6 agosto si è parlato di correttivi; per chiarezza, i correttivi dovranno riguardare quelle norme che sono palesemente in contrasto con le norme comunitarie.

Ci si rende conto che alcune questioni dovranno essere valutate tenendo conto delle realtà esistenti e che pertanto i concetti di compatibilità e di transitorietà potranno assumere rilievo. Ciò che è importante è che non venga stravolta la filosofia, che finirebbe, quantomeno, per allungare i tempi.

Detto questo, nel ritenere di aver dato talune puntuali risposte, vorrei fare ancora due notazioni.

La prima riguarda la reiterazione del decreto sul lavoro portuale che avverrà nel prossimo Consiglio dei ministri. Si coglierà l'occasione per inserire una norma per risolvere — o tentare di risolvere — il problema relativo all'erogazione dei contributi dovuti alle compagnie portuali previsti dalla legge n. 428 del 1992.

Com'è noto, le compagnie non sono nelle condizioni di produrre la fidejussione bancaria richiesta per garantire lo Stato — anche il ministro e il direttore generale — nell'ipotesi in cui la procedura di infrazione promossa dalla CEE dovesse concludersi negativamente.

Si prorogherà la gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali perché si possano effettuare le operazioni dei mutui decennali per l'utilizzo immediato degli importi previsti in finanziaria. Si estenderà, inoltre, ai dipendenti delle società di rimorchio portuale (gli addetti ai rimorchiatori) l'istituto della cassa integrazione guadagni attualmente riservata ai soli marittimi.

La seconda notazione riguarda la CEE. Sabato scorso è pervenuto un telegramma che conferma la prevista — ennesima — riunione tecnica concordata dal ministro con il commissario Matutes, per definire le questioni ancora aperte relative alle erogazioni dei suddetti contributi alle compagnie.

Con l'occasione vengono chieste una serie di notizie tra cui alcune sui costi delle operazioni portuali e sull'andamento dei lavori parlamentari della legge di cui stiamo parlando. Viene chiesto, ancora una volta, l'impegno del Governo in ordine alla conformità delle norme da emanare a quelle comunitarie.

Vorrei svolgere ora alcune considerazioni sulle singole questioni sollevate nell'audizione del 5 ottobre 1993 in materia di ordinamento portuale.

Rilievi specifici sull'autonomia delle risorse delle nuove autorità portuali sono stati espressi dagli onorevoli Lucchesi e Angelini. Le risorse finanziarie dell'autorità portuale previste dal progetto di legge approvato dal Senato verrebbero dalle entrate tradizionalmente considerate a favore degli attuali enti autonomi portuali (canoni concessori, proventi di natura amministrativa, contributo annuale dello Stato, devoluzione parziale delle tasse portuali) e sono da ritenere sufficienti, sul piano della previsione di spesa, in relazione alle attività di indirizzo e coordinamento che svolgeranno le nuove autorità.

In particolare, il sistema di copertura adottato nel nuovo disegno di legge non comporta alcun onere a carico del bilancio dello Stato: in tali termini il ministro del Tesoro ne ha condiviso l'impostazione, e verrebbe così ad essere assicurata la separazione tra il passato ed il nuovo auspicata particolarmente dagli onorevoli Angelini e D'Amato.

Ciò premesso, e rilevato che, rispetto al testo del Senato, il Comitato ristretto intenderebbe escludere dalle funzioni dell'autorità portuale la possibilità di partecipare ad attività portuali — in ciò conformandosi ad un'osservazione della Commissione CEE — dovrebbe ritenersi adeguata l'autosufficienza finanziaria come prefigu-

rata dal Senato, senza ricorrere alla riscossione diretta dell'intero ammontare delle tasse (portuali) sulle merci imbarcate e sbarcate nel porto di competenza dell'autorità portuale.

D'altra parte ciò comporterebbe, come rappresentato in occasione della seduta del 5 ottobre scorso, non solo minori entrate per il bilancio dello Stato a cui attualmente affluisce gran parte delle tasse predette (da ultimo aumentate del 150 per cento per dare copertura al potenziamento degli organici del personale delle capitanerie di porto con la legge n. 255 del 1991), ma anche l'impossibilità di assicurare la copertura finanziaria della riforma in quanto la parte non destinata allo Stato, attraverso il meccanismo indicato nel testo del Senato, viene finalizzata fino al 2004 al ripianamento dell'indebitamento degli attuali enti portuali.

Una rimodulazione di tutte le tasse portuali e della loro destinazione potrebbe tuttavia rendersi necessaria e, in considerazione dei rilievi del Comitato ristretto, qualora gli ammortizzatori sociali (di cui dirò successivamente) non dovessero essere completamente garantiti, potrebbe ipotizzarsi una norma di revisione della copertura finanziaria a tali fini.

Mi soffermerò ora sui rilievi specifici degli onorevoli Lucchesi, Angelini e D'Amato per quel che riguarda i meccanismi per il prepensionamento dei soci di compagnie e di dipendenti degli enti portuali.

Il problema lasciato insoluto nel testo del Senato era ed è quello degli ammortizzatori sociali (prepensionamento e cassa integrazione).

Con la previsione in finanziaria degli accantonamenti (35 miliardi per il 1995 e 70 miliardi per il 1996 - rate ammortamento mutui) e con la auspicata disponibilità del Tesoro - da concretizzare in apposito emendamento alla legge finanziaria - ad incrementare tale stanziamento con ulteriori 50 miliardi, si rendono disponibili per gli ammortizzatori sociali 1.200 miliardi che, opportunamente ripartiti tra le esigenze delle compagnie portuali, degli enti portuali e della FINMARE, possono ora risolvere anche il problema degli esu-

beri di personale che vengono a determinarsi con l'entrata in vigore della riforma complessiva dell'ordinamento portuale. Vi sono, insomma, le condizioni per sostenere il contenuto del testo approvato dal Senato.

Per quanto riguarda gli strumenti per l'utilizzo dei dipendenti degli enti portuali in esubero, argomento posto in rilievo dagli onorevoli Castelli, Lucchesi e Bolognesi, il testo del Senato prevede, all'articolo 21, una riduzione degli oneri a carico delle società ed imprese per le relative autorizzazioni o concessioni qualora impieghino personale degli enti o compagnie portuali in esubero (relativamente al differenziale retributivo ed agli oneri previdenziali e pensionistici) e l'obbligo per le imprese, autorizzate ad operare in porto, di impiegare con priorità - per un quadriennio - tale personale.

In particolare, poi, per i soci delle compagnie portuali è prevista l'istituzione di associazioni di lavoro per far fronte alle fluttuazioni del traffico.

Ove fossero assicurati completamente i meccanismi per il prepensionamento di cui al precedente punto, si ritiene che tali strumenti possano essere compiutamente definiti per assicurare la migliore utilizzazione del personale in parola.

In ordine agli enti portuali, materia evidenziata dagli onorevoli Lucchesi, Marenco, Angelini e D'Amato, la situazione debitoria (- 724 miliardi) considerata nel testo approvato dal Senato è quella che si sarebbe determinata al 31 dicembre 1992, mettendo a carico della gestione 1993 rate di mutuo scadenti in tale anno, posto che la riforma sarebbe entrata in vigore dal 1° gennaio 1994.

Ad oggi purtroppo le gestioni portuali, in particolare quelle del Consorzio di Genova e dell'Ente porto di Trieste inizialmente previste in pareggio, vanno invece evidenziando situazioni deficitarie per circa 100-110 miliardi, sicché si rende necessaria anche una riconsiderazione delle esigenze finanziarie di ripiano.

D'altra parte, riguardo alla richiesta di un equo meccanismo per il ripiano dei debiti accumulati dagli enti portuali, qua-



lora si intenda confermare l'orientamento — espresso anche dal Comitato ristretto — di separare il passato dal nuovo, per quanto detto prima non sono ravvisabili altre fonti di entrata da destinare a tali fini, se non un intervento diretto da parte dello Stato.

Ad ogni modo, come è emerso anche in sede di Comitato ristretto, una diversa impostazione degli aspetti finanziari della legge di riforma non può che essere valutata alla luce delle soluzioni che verranno adottate sul complesso dei vari articoli che hanno comunque incidenza finanziaria.

In merito al Consorzio per il porto di Genova, la situazione finanziaria, sottolineata dagli onorevoli Lucchesi, Marengo e Bolognesi, è la più preoccupante, avendo tale ente un indebitamento in linea capitale di lire 386 miliardi e di lire 276 miliardi circa per interessi, per complessive lire 662 miliardi, cui si dovrà aggiungere il deficit del 1993 previsto in lire 70-80 miliardi in linea capitale.

Da tale situazione discende una mancanza di liquidità da parte dell'ente anche per la difficoltà di reperire ulteriori finanziamenti presso il sistema bancario.

Il Consorzio di Genova il 7 luglio scorso ha adottato una delibera concernente le promozioni di 499 dipendenti, di cui 236 distaccati presso le società concessionarie, riferite al periodo 1990-1992 e riguardante, altresì, personale nel frattempo collocato a riposo (16 per cento).

Dagli elementi informativi forniti dal Consorzio, gli avanzamenti deliberati deriverebbero da rimodulazioni della struttura organizzativa, conseguenti all'ultimo esodo (legge n. 58 del 24 marzo 1990) e, per il personale distaccato, da richieste delle stesse società. E ciò, non avendo tenuto conto delle istruzioni ministeriali che per la riqualificazione della finanza pubblica avevano disposto il divieto di procedere a nuove assunzioni ed a promozioni generalizzate del personale dipendente.

Il Consorzio ha peraltro confermato di non aver dato esecuzione a tale delibera, pur precisando che i maggiori oneri derivanti da tali promozioni, per lire 3 miliardi e 104 milioni, di cui 605 milioni a

carico delle società interessate, sarebbero stati coperti con economie di spesa nell'ambito degli stanziamenti di spesa per il personale già iscritti in bilancio.

Per quanto riguarda il contributo dello Stato, materia posta in rilievo dagli onorevoli Marengo e Bolognesi, dopo il risanamento delle gestioni degli Enti portuali operato con varie leggi nel periodo 1983-1987, non sono stati disposti ulteriori contributi straordinari a favore degli enti portuali.

Alla gestione del Consorzio genovese lo Stato eroga un contributo ordinario annuale di 7 miliardi.

Inoltre, come per gli altri Enti portuali, al Consorzio affluiscono i proventi per la devoluzione delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, e delle tasse e sovrattasse di ancoraggio con un gettito complessivo di 14 miliardi, nonché entrate per canoni demaniali per circa 30 miliardi. Complessivamente 51 miliardi, cui si possono aggiungere 25 miliardi circa quale rimborso da parte delle Ferrovie dello Stato per il servizio ferroviario all'interno del porto.

Il Consorzio, peraltro, pur ritenendo le suddette fonti di entrata adeguate alle esigenze della propria gestione ordinaria, ha reiteratamente evidenziato che la situazione economico-finanziaria necessita di interventi di natura straordinaria per far fronte agli oneri provenienti dall'indebitamento per mutui.

Gli onorevoli Bolognesi e Marengo hanno posto in rilievo le concessioni demaniali. Nell'ambito di un programma di privatizzazione del porto, a partire dal 1990 le aree operative del porto di Genova sono state date in concessione ai seguenti soggetti privati: Terminal Frutta SpA, Stazione Marittima SpA, Terminal Rinfuse SpA, Genoa Terminal SpA, Voltri Terminal Europa SpA, Terminal Contenitori SpA (già esistente ma con cambiamento della quota di maggioranza ora privata), Forest SpA, Genova Cold Terminal SpA.

Rimane da assegnare il terminal *multi-purpose* su di un'area di circa 300.000 metri quadrati.

Le concessioni in questione sono state rilasciate sulla base di specifiche delibera-

zioni degli organi del Consorzio e in coerenza con la pianificazione approvata dall'assemblea generale dell'ente ed inserite in un piano di riassetto economico e produttivo.

I concessionari stanno adempiendo regolarmente agli obblighi previsti, per cui si può considerare che oggi nel porto di Genova la presenza dei nuovi terminalisti sta assicurando risultati positivi sia in termini di investimento che di occupazione, mentre in termini di traffici l'andamento è ancora condizionato dalla congiuntura negativa e dalla inaffidabilità che ha caratterizzato il porto negli ultimi anni.

Ancora oggi i terminalisti stanno subendo gli effetti negativi della nuova fase di conflittualità portuale che si sta ora registrando a seguito dell'agitazione del personale consortile, fortemente preoccupato da un lato per la crisi finanziaria del Consorzio, che mette a rischio i loro stipendi e, dall'altro per il futuro occupazionale che, in relazione al progetto di privatizzazione, appare sempre più compromesso, al punto da richiedere un urgente provvedimento di prepensionamento.

Circa le richieste di spazi da parte di operatori economici, recentemente è stata presentata un'istanza da parte della Messina SpA, finalizzata ad ottenere spazi per circa 150 mila metri quadrati nell'area del *multipurpose*. La domanda è in istruttoria unitamente ad altre due istanze di imprenditori concorrenti interessati anch'essi alle stesse aree.

La questione si inquadra nel più generale progetto *multipurpose*, che ha assunto una significativa importanza nelle strategie portuali al punto da far evidenziare proposte concorrenti tutte assai qualificate (la Messina SpA, la Cosulich SpA e la Compagnia portuale assieme ad altri operatori marittimi e portuali).

Per quanto riguarda il rilievo specifico, preannunciato dall'onorevole Bolognesi, in ordine all'occupazione del settore marittimo, devo dire che in merito al problema del disavanzo della bilancia dei noli nei traffici marittimi da e per l'Italia, si deve far presente che la flotta di bandiera italiana, al 31 dicembre 1992, occupava,

per consistenza, il secondo posto in Europa, subito dopo la Grecia.

Più precisamente la flotta mercantile di bandiera italiana (esclusi i pescherecci e il naviglio minore) era pari a complessivi 8.086.842 di tonnellate, mentre quella di proprietà italiana ma battente altra bandiera, era pari a 1.664.000 di tonnellate, con un'incidenza di quest'ultima pari a circa il 15 per cento del totale complessivo. A titolo di puro esempio si ricorda che solo in Europa il rapporto tra flotta di bandiera e flotta controllata ma con bandiera estera è pari rispettivamente al 75 per cento (per quella di bandiera estera) per il Regno Unito, del 58 per cento per la Repubblica Federale di Germania, del 39 per cento per la Danimarca, del 52 per cento per la Francia.

L'utilizzo quindi di doppi registri e di istituti quali il *bare boat charter* (dismissione di bandiera per noleggio a scafo nudo) rientra in una pratica quanto mai diffusa a livello mondiale, nell'ottica di diminuire i costi di gestione delle navi e di aumentarne le capacità concorrenziali. L'istituto del *bare boat charter*, introdotto nel nostro ordinamento con la legge n. 234 del 1989, come si evince dalle cifre sopra riportate, ha avuto un'applicazione complessiva quanto mai modesta in tutto il quadriennio di vigenza della legge stessa. Infatti l'esigenza di ridare slancio e competitività alle nostre imprese armatoriali si è coniugata costantemente con la preoccupazione di evitare contraccolpi sul piano occupazionale e sociale. È da ricordare che le autorizzazioni rilasciate hanno tutte alla base un preciso accordo sindacale. Si deve altresì sottolineare che, nell'ottica propria delle preoccupazioni dell'onorevole Bolognesi, l'amministrazione, nel corrente anno, non ha rilasciato alcuna nuova autorizzazione alla temporanea dimissione di bandiera per noleggio a scafo nudo, proprio nella considerazione della delicatissima situazione occupazionale del nostro paese.

Premesso quanto sopra, occorre tuttavia fare delle doverose distinzioni. Sussistono infatti gravi problemi occupazionali per le categorie di marittimi con professionalità

poco elevata (ed in particolare per quelle di camera e cucina a bordo delle navi passeggeri); si incontrano invece difficoltà nella formazione dell'equipaggio per navi destinate a rotte lontane dal nostro paese, per carenza di personale qualificato e disposto ad accettare tali ingaggi.

Circa l'istituzione di corsi professionali previsti dalla convenzione di Londra, si ricorda che l'Italia, con legge 21 novembre 1985, n. 739, ha ratificato la convenzione sopra menzionata al fine di introdurre nella nostra legislazione una tutela compiuta sulla formazione del personale marittimo.

Di recente inoltre il Ministero della marina mercantile ha predisposto, in applicazione della legge n. 318 del 1991, il regolamento che disciplina il conseguimento delle nuove abilitazioni marittime; il provvedimento è attualmente all'esame del Consiglio di Stato per il prescritto parere. Contestualmente è stata predisposta la bozza di disegno di legge per supportare economicamente il marittimo ai fini dell'acquisizione dei titoli professionali richiesti dalla convenzione internazionale. Nell'attuale momento di estremo contenimento della spesa pubblica, effettivamente non è stato possibile reperire i mezzi necessari per la copertura finanziaria del provvedimento stesso. Il Ministero della marina mercantile ha comunque provveduto ad emanare numerose disposizioni regolamentari riguardanti la formazione ed ha riconosciuto corsi altamente qualificati, svolti da terzi, al fine di realizzare quella preparazione necessaria per ottenere l'imbarco ed assicurare la massima sicurezza nella navigazione.

Sempre nel campo delle attività volte alla maggiore qualificazione professionale dei marittimi, l'amministrazione, d'intesa con le organizzazioni sindacali e con i rappresentanti dell'armamento pubblico e privato, ha formulato di recente ai ministeri della pubblica istruzione e dell'università ipotesi di maggior collaborazione, al fine di garantire al personale marittimo una più elevata qualificazione professio-

nale e per meglio utilizzare le risorse finanziarie, ivi comprese quelle comunitarie.

In merito alle questioni sollevate sul programma di ristrutturazione della flotta FINMARE ed ai conseguenti problemi per i traffici marittimi da e per il nostro paese, e per i livelli occupazionali nel settore, si fa presente che in data 11 corrente mese ho inviato, ai sensi dell'articolo 11, comma 7, della legge n. 237 del 1993, ai Presidenti del Senato e della Camera dei deputati l'aggiornamento del programma di ristrutturazione dei servizi internazionali merci di linea, di cui alle leggi n. 856 del 1986 e n. 383 del 1990. Accompagna tale programma una relazione che riepiloga l'evoluzione normativa del programma di ristrutturazione ed illustra l'aggiornamento del programma ora presentato. Ho ritenuto nel contempo di portare a conoscenza delle Camere lo stato delle discussioni, ancora in corso, in sede di Presidenza del Consiglio in merito al problema dell'eventuale mantenimento dell'autonomia della società Lloyd triestino attraverso l'acquisto da parte di operatori privati della società stessa.

Non ripeto il contenuto di tali documenti, mentre ritengo di dover rimarcare che le misure di aggiornamento del piano discendono dall'andamento negativo di alcune linee conseguente ai profondi mutamenti intervenuti nel settore dello *shipping*, mutamenti che hanno indotto il Governo e l'IRI ad un ripensamento sulle linee fondamentali di politica marittima, tradottosi in una drastica scelta in favore della privatizzazione del comparto (Libro verde) che, a programma attuato, sarà assoggettato alle sole misure generali a sostegno dell'armamento, abbandonando ogni legislazione speciale. La legge n. 237 del 1993 determina tempi e modalità della revisione dei servizi di trasporto merci di linea, revisione — ripeto — mirata al risanamento gestionale delle società, al fine di una loro successiva privatizzazione.

In questo contesto spetta quindi alla FINMARE presentare — cosa che è stata già fatta — l'aggiornamento del programma; ai ministri della marina mercantile e del

tesoro compete il compito, oltre che di procedere ad una verifica delle proposte presentate sulla base delle indicazioni che le due Commissioni competenti vorranno fornire, nonché delle eventuali osservazioni dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e delle forze sociali interessate — procedure queste tutte in corso — di mettere in essere quelle misure (ammortizzatori sociali) che consentano di gestire la razionalizzazione del settore (prepensionamenti e cassa integrazione). Il disegno di legge finanziaria per il 1994 prevede la necessaria provvista per il prepensionamento di circa 600 tra marittimi ed amministrativi. Atteso poi l'impatto che la vendita di cinque unità (prospettata come misura necessaria per conseguire il risanamento societario) comporta sui livelli occupazionali, sarà mia cura verificare direttamente con i responsabili FINMARE l'assoluta indispensabilità di tale misura, l'incidenza della stessa sull'operatività del piano ed eventuali ipotesi operative diverse, quali la vendita solo sul mercato nazionale, conservando in tal modo la bandiera, ovvero l'utilizzazione delle stesse navi mediante noleggio a scafo armato, preservando così, in entrambe le ipotesi, l'occupazione. Non ritengo, invece, di poter entrare nel merito della strategia commerciale della FINMARE, in quanto trattasi di attività prettamente imprenditoriale.

Non sfugge a nessuno che un intervento inteso a modificare le modalità operative attraverso le quali la FINMARE ritiene di poter acquisire la flessibilità necessaria per concorrere validamente sulle rotte finora esercitate non può che essere conseguente ad un cambiamento dell'indirizzo governativo in materia di privatizzazione e, soprattutto, alla previsione di un ulteriore sostegno finanziario attraverso la proroga della legislazione speciale, peraltro incompatibile con la normativa comunitaria. Comunque, vi è già una posizione collegiale del Governo mirata al risanamento delle linee in questione ai fini di una loro successiva privatizzazione. Tale posizione emerge anche dall'esame del disegno di legge del bilancio di previsione 1994, nel quale risulta cancellato lo stanziamento di

cui al capitolo 3063 relativo alle linee nord America-Atlantico e sud America-Atlantico (Società Italia) ed alle linee Europa, Australia, Nuova Zelanda e Mediterraneo-Sud Africa (Società Lloyd triestino) linee che — si sottolinea — secondo il piano FINMARE, continueranno ad essere gestite, anche se con modalità diverse, e quindi senza contributi.

In tale logica vanno anche letti gli incontri, sempre in sede di Presidenza del Consiglio, sul problema del Lloyd triestino.

PINO LUCCHESI. Qual è il giudizio del Governo sulla FINMARE ?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il giudizio del Governo viene dato contestualmente o subito dopo le incombenze che vengono svolte, secondo la legge, dalle Commissioni parlamentari.

Sul trasporto ferroviario un primo punto di approfondimento, proposto dall'onorevole Boghetta, riguarda il programma del Governo rispetto al ruolo delle Ferrovie.

Nel corso della precedente seduta ho già prodotto la documentazione e quindi mi riservo di approfondire le osservazioni che al riguardo verranno formulate dalla Commissione. Sul punto vorrei solo aggiungere di aver trasmesso ieri a questa Commissione ed alla VIII Commissione del Senato gli atti propedeutici predisposti dalle Ferrovie dello Stato finalizzati all'allocatione delle risorse trasferite dallo Stato per il periodo 1993-1998 in applicazione del vigente contratto di programma.

Per quanto riguarda l'alta velocità, alla quale hanno fatto cenno, nei loro interventi, gli onorevoli Boghetta, Castelli e Pieroni, vi è, com'è noto, un preciso impegno del Governo nella realizzazione del progetto che presenta complessi risvolti giuridici ed ambientali. Sui primi è stato richiesto il parere al Consiglio di Stato, parere di cui è atteso l'invio in questi giorni e di cui si è avuta larga anticipazione da parte della stampa; i secondi dovranno essere definiti secondo le indicazioni del Ministero dell'ambiente, in par-

ticolare con le opportune variazioni dei progetti esecutivi. Al riguardo alla conferenza di Stresa si sono avute alcune anticipazioni.

Quanto ai costi dei servizi di ingegneria connessi all'alta velocità (in particolare l'onorevole Pieroni ha fatto riferimento a TPL - tecnologie, progetti e lavoro), sono stati acquisiti dalle Ferrovie dello Stato i seguenti elementi.

Alla ITALFERR-SIS TAV SpA, il cui capitale sociale è controllato dalle Ferrovie dello Stato SpA per il 94,42 per cento, è stato affidato dalle Ferrovie stesse il compito di presidiare l'area tecnologica, ingegneristica e sistematica, nonché il controllo della fase esecutiva di realizzazione del sistema italiano Alta velocità.

In tale contesto la TAV SpA, concessionaria della Ferrovie dello Stato SpA, ha affidato all'ITALFERR i servizi necessari per la realizzazione del sistema Alta velocità, tra i quali progetto di massima, servizi tecnici, servizi di *project management*, supervisione lavori, alta sorveglianza relativamente alle linee alta velocità Milano-Napoli, Torino-Venezia e Genova-Milano, nonché dei nodi interessati dal sistema Alta velocità.

Gli impegni connessi agli affidamenti di cui sopra, con riferimento alle sole tratte Alta velocità, comportano una produzione stimata in oltre 11 milioni di ore di ingegneria da sviluppare nell'arco di nove anni. ITALFERR, non potendo sviluppare una tale produzione di ore, ha ritenuto di avvalersi, in ausilio della propria struttura operativa, di alcuni consorzi di ingegneria. Tali soggetti sono stati scelti tra le società singole o riunite in consorzi o raggruppamenti che avevano presentato domanda di partecipazione al sondaggio di mercato indetto dalle Ferrovie dello Stato il 26 giugno 1991 e che erano risultate idonee e pertanto iscritte nell'albo delle società qualificate per offrire servizi di ingegneria relativi alla progettazione, assistenza tecnica ed assistenza ai lavori afferenti l'attuazione degli interventi previsti dal contratto di programma 1991-1992.

Al predetto sondaggio di mercato furono presentate complessivamente ventuno domande di partecipazione, delle quali cinque non prese in esame in quanto pervenute fuori termine. Dei sedici soggetti ammessi a partecipare alla selezione solo dieci furono qualificati, in quanto sei soggetti risultarono non in possesso dei requisiti richiesti. Pertanto i soggetti qualificati furono: raggruppamento con società capogruppo Bonifica SpA; raggruppamento con società capogruppo SNAMPROGETTI SpA; raggruppamento con società capogruppo TECNIMONT SpA; FIAT Engineering Srl; raggruppamento con società capogruppo Metropolitana milanese SpA; consorzio TPL-AV; consorzio TECH-AV; raggruppamento CTIP; consorzio FW-AV; raggruppamento con società capogruppo FATA European Group Srl.

Dei dieci soggetti qualificati solo cinque furono presi in considerazione da ITALFERR in quanto il raggruppamento con società capogruppo Bonifica SpA era già impegnato con i *general contractors* IRICAV 1 e IRICAV 2; il raggruppamento con società capogruppo SNAMPROGETTI SpA era già impegnato con i *general contractors* CEPAV 1 e CEPAV 2; il raggruppamento con società capogruppo Metropolitana milanese SpA era già impegnato con CEPAV 1; la FIAT Engineering Srl era già impegnata con il *general contractor* FIAT.

Pertanto, l'ITALFERR ha ad oggi stipulato i seguenti contratti aventi ad oggetto prestazioni e servizi di supporto alla stessa: in data 16 ottobre 1991 con il consorzio TPL (tecnologie, progetti, lavori) AV, relativamente alle tratte AV Roma-Napoli, Milano-Verona, Bologna-Firenze ed ai nodi di Bologna, Roma e Napoli; in data 25 ottobre 1991 con il consorzio TECH-AV, relativamente alle tratte AV Milano-Bologna e Torino-Milano nonché ai nodi di Milano, Firenze, Torino, Verona e Venezia; in data 20 dicembre 1991 con il raggruppamento CTIP, relativamente alla tratta AV Verona-Venezia; in data 7 agosto 1992 con il consorzio FW-AV, relativamente alla tratta AV Genova-Milano ed al nodo di Genova.

Gli importi contrattuali definiti sulla base degli atti integrativi sino ad oggi stipulati e che hanno dato concreta attuazione agli impegni contrattuali di cui sopra ammontano complessivamente a circa 255 miliardi, di cui 195 miliardi (e non 1.400 miliardi) già pagati ai consorzi contraenti a fronte di attività svolte.

Per quanto concerne i tagli del personale e i costi del prepensionamento, argomenti sui quali si sono soffermati gli onorevoli Boghetta e Corsi, devo rilevare che i dati sui tagli del personale delle Ferrovie dello Stato sono stati già forniti nell'audizione del 5 ottobre 1993: dai 203 mila addetti della fine del 1989 si è passati, anche attraverso prepensionamenti, alle attuali 154 mila unità, con l'obiettivo di raggiungere i 133 mila addetti alla fine del corrente anno.

Quanto al costo dei prepensionamenti esso è stato parametrato in circa 100 milioni per unità lavorativa. Il programma complessivo nei tre anni del piano di impresa 1993-1995 prevede 35 mila prepensionamenti per un costo di 3.500 miliardi, costo inserito nel piano degli investimenti — ristrutturazione industriale — interamente finanziato dall'azionista. Com'è noto, su questo è in corso una serrata e non velocissima trattativa con i sindacati.

In relazione all'intervento svolto dall'onorevole Magnabosco, in ordine alla situazione delle officine di grande riparazione ferroviaria sono stati acquisiti elementi di dettaglio — avevo anticipato già qualche elemento — dalle Ferrovie dello Stato, che al riguardo hanno precisato quanto segue. Nel programma di risanamento e sviluppo industriale delle Ferrovie italiane la razionalizzazione del settore delle officine di grande riparazione e della manutenzione è un punto di passaggio obbligato. Lo stato di efficienza e di produttività degli attuali impianti, rispetto a comparabili settori industriali, presenta elementi consistenti di divergenza. Le tredici officine attualmente operanti sono utilizzate mediamente su valori inferiori al 60 per cento, con evidente aggravio dei costi; il costo orario del lavoro è mediamente superiore del 47

per cento rispetto all'analogo lavoro presso l'industria privata. Con riferimento al 1992, la retribuzione degli operai, che nel settore industriale ha un costo complessivo di 40-50 milioni annui, nel settore delle ferrovie ha avuto un costo da 53 a 65 milioni annui; nell'industria privata le ore medie lavorate sono state 1650-1700 l'anno — sempre con riferimento al 1992 — mentre nel settore delle Ferrovie dello Stato sono state 1450-1454; il costo medio orario nell'industria è stato di 27 mila lire, nelle Ferrovie dello Stato di 39 mila lire.

Le ragioni di questa divergenza nella struttura della produttività vanno ricercate nella minore quantità delle giornate lavorative annue, al netto delle ferie, delle festività, dei sabati, delle domeniche e dei congedi (meno 1 per cento), nella minore quantità delle ore contrattuali al giorno (meno 6 per cento), nel maggiore indice di assenteismo (più 33 per cento).

La situazione registrata a livello nazionale per gli impianti di officine di grande riparazione ferroviaria presenta elementi di ulteriore divergenza nell'organizzazione produttiva degli impianti dislocati nelle regioni meridionali, dove i fenomeni di despecializzazione e di disottimizzazione produttiva raggiungono livelli ancora superiori alla media nazionale.

Eliminare il divario tra il lavoro nelle officine grandi riparazioni delle Ferrovie dello Stato e quello affidato a terzi rappresenta quindi una strada obbligata per conservare una struttura produttiva altrimenti destinata inevitabilmente a condizionare in modo negativo l'economicità del conto economico delle imprese.

Lo stesso ragionamento vale anche per gli impianti dislocati nelle regioni centro-settentrionali, che possono avere un futuro industriale soltanto nel quadro di una profonda riorganizzazione produttiva, capace di allineare gli indicatori di produttività alla media dei settori equivalenti nell'industria nazionale e nelle analoghe realtà ferroviarie europee.

Non si tratta di un'operazione semplice che possa essere costruita nella logica esclusiva del salvataggio industriale, se

non si vuole perpetuare la logica assistenziale, che non regge alla prova del mercato e del percorso di risanamento-sviluppo che le ferrovie italiane devono percorrere.

In questo quadro si è anche avviata un'analisi di fattibilità ed una programmazione aziendale che deve ancora essere perfezionata nei suoi aspetti di operatività tecnica, per sperimentare forme di rivitalizzazione delle attuali officine di grande riparazione, soprattutto per gli impianti insediati nelle regioni meridionali (Saline Jonica, Foggia, San Nicola di Melfi, Napoli, Santa Maria La Bruna, Messina, Catania) mediante una rispecializzazione degli impianti ed una migliore organizzazione produttiva.

Per quanto riguarda il trasporto aereo...

UGO BOGHETTA. Sulla legge n. 141 in materia di trasporti non ha risposto!

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim della marina mercantile*. ...nel settore Alitalia il tema principale di approfondimento...

UGO BOGHETTA. Le ho fatto una domanda!

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, pretende che obblighi il ministro a rispondere? Sta replicando! (*Il presidente suona il campanello*).

UGO BOGHETTA. Suona per me o per il ministro?

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim della marina mercantile*. Onorevole, se ci saranno altre domande con un atto di buona volontà risponderò, così come sto rispondendo agli altri ed anche a lei.

PRESIDENTE. Il ministro deve concludere la sua replica, dopo di che — lo anticipo — l'audizione sarà dichiarata conclusa. Poi le valutazioni, così come concordate...

UGO BOGHETTA. Ho fatto una domanda cui non è stata data risposta! Ci sono interrogazioni che attendono una risposta da tre mesi!

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, non può dettare il tema delle risposte al ministro! Sta svolgendo una replica organica; seguiranno le valutazioni...

UGO BOGHETTA. Non è una valutazione, non ha risposto! Che cosa valuto!

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim della marina mercantile*. Non ho detto che non le rispondo; anzi, ho desiderio di risponderle.

In questo settore il tema principale di approfondimento è costituito proprio dalla situazione della compagnia di bandiera.

Nell'audizione del 5 ottobre 1993 sono stati formulati quesiti che investono i seguenti temi: il peggioramento della situazione Alitalia negli ultimi mesi (in particolare evidenziato dagli onorevoli Lucchesi e D'Amato); l'opportunità di alleanze internazionali in particolare con la Air France (onorevoli Lucchesi e Cursi); le strategie della compagnia di bandiera (onorevole Cursi). Al riguardo sono stati acquisiti i seguenti elementi dall'Alitalia, corredati da uno studio che mi permetto di allegare.

Più esattamente, sul primo tema l'Alitalia ha comunicato quanto segue. Nel corso dell'audizione del gennaio 1993, l'amministratore delegato dell'Alitalia, Bisignani, sottolineò come la compagnia, in una lunga congiuntura avversa dell'industria di settore (1989-1992) era riuscita a conseguire risultati in miglioramento ed in controtendenza rispetto a tutti gli altri maggiori competitori, grazie ad una serie di interventi commerciali, operativi e gestionali che avevano consentito di evitare operazioni traumatiche come i licenziamenti. All'epoca dell'audizione i maggiori esperti del settore indicavano nella prima parte del 1993 una ripresa del trasporto aereo. Tale ripresa a livello internazionale non c'è stata; anzi la guerra tariffaria del 1992 si è fatta ancora più accesa. Inoltre

per l'Alitalia si è ancora aggiunto l'acuirsi della crisi recessiva dell'economia nazionale. La sola crisi recessiva della nostra economia ha comportato una penalizzazione in termini di minori ricavi a livello annuo (1993), valutabili in circa 200 miliardi.

Senza tale penalizzazione la situazione Alitalia sotto il profilo economico sarebbe pertanto allineata con quella dei migliori competitori europei.

Permane comunque anche il problema dell'inadeguato livello di capitalizzazione della compagnia, legato all'ingente programma di investimenti avviato nel 1989 per complessivi 6 mila miliardi cui è mancato un adeguato sostegno in termini di capitale di rischio.

Sulla seconda questione (quali le opportunità di alleanze internazionali dell'Alitalia ed in particolare con l'Air France) sono state fornite le seguenti precisazioni. Sul tema delle possibili intese internazionali l'Alitalia ribadisce la posizione espressa dall'amministratore delegato, dottor Bisignani, lo scorso gennaio in Commissione. L'attuale posizione competitiva dell'Alitalia è tale da consentire nel medio periodo ancora margini di sviluppo autonomo. Occorre peraltro rilevare che ad oggi sono pochi gli accordi e le alleanze realizzate nel settore che hanno mostrato importanti risultati.

Per rendere, difatti, valida e solida un'iniziativa di collaborazione industriale in questo particolare settore, occorre un rilevante mercato domestico con potenzialità di sviluppo, flessibilità operativa ed una massa critica di almeno 20-25 milioni di passeggeri.

L'Alitalia dispone di questi requisiti: ad oggi, si posiziona in termini di fatturato al quarto posto tra i vettori europei di « riferimento » dopo la British Airways, l'Air France e la Lufthansa.

Seguendo quindi l'approccio adottato lo scorso anno nell'acquisto della Malev occorrerà ipotizzare, per continuare ad assicurare alla compagnia una solida collocazione nel novero delle maggiori compagnie europee anche nel futuro, una crescita bilanciata tra sviluppo interno (investi-

menti in flotta) ed esterno (alleanze strategiche e/o acquisizioni). Per quest'ultimo aspetto si tratterà di proseguire un'attenta azione di ricerca di *partnership* internazionali, capaci di assicurare sviluppo alla compagnia, salvaguardandone nel contempo il vasto patrimonio di mercato e di ruolo.

Va rammentato che politiche di internazionalizzazione condotte da alcuni vettori europei anche in altre aree continentali e caratterizzate da acquisizioni di partecipazioni di rilevanza si sono rivelate disastrose sul piano economico, soprattutto in una fase di criticità strutturale dell'industria quale quella attuale. Occorre dunque valutare ogni opportunità, ma muoversi con cautela.

L'Alitalia, sulla base anche di quanto suindicato, ritiene pertanto di poter efficacemente competere nei prossimi anni pervenendo ad un volume di passeggeri trasportati di circa 25-30 milioni di unità (nel 1992 sono stati trasportati circa 20 milioni di passeggeri).

La compagnia comunque prosegue lo sviluppo di nuove iniziative sul piano internazionale esplorando ogni possibile opportunità.

Infine, quanto alle strategie della compagnia alla luce dell'attuale situazione economica dell'azienda e dei piani di sviluppo della flotta avviati alla fine degli anni ottanta, è stato fatto presente quanto segue. Il perdurare nel 1993 della crisi dell'industria del trasporto aereo, dopo un quadriennio 1989-1992 già caratterizzato da una generale situazione di difficoltà del settore, ha imposto all'Alitalia — tenuto conto anche degli effetti ulteriormente peggiorativi sulla nostra compagnia della recessione in atto in Italia — la messa a punto di un piano di riassetto dell'azienda attualmente in corso di definizione con l'azionista IRI.

Elementi essenziali di tale piano sono: la ricerca di un rapido ritorno alla redditività della gestione operativa, che consenta di bloccare — in assenza di appositi interventi in conto capitale da parte dell'azionista IRI — il progressivo deterioramento della struttura finanziaria; l'avvio



di un solido e credibile processo « virtuoso » capace di attrarre l'interesse e stimolare la fiducia di istituzioni finanziarie; il presidio, consolidamento e crescita del posizionamento sui mercati strategici grazie anche al dimensionamento dei fattori della produzione (aeromobili e risorse umane) coerente all'evoluzione dell'industria ed alla tipicità del mercato.

Il piano di riassetto in corso di definizione costituisce inoltre la logica e coerente maturazione di un'azione manageriale che negli scorsi anni ha attuato tutte le opportune azioni commerciali, operative e gestionali per salvaguardare ruolo e sviluppo dell'azienda e quindi delle sue risorse umane in una fase particolarmente difficile dell'industria. Stamane, in un'incontro con l'amministratore delegato Bisignani e con il presidente dell'IRI Prodi, mi è stato assicurato che entro il mese il piano sarà completamente esaminato dall'IRI e restituito all'Alitalia con le dovute osservazioni; debbo anche dire che successivamente abbiamo avuto un incontro con i sindacati dei piloti — che riprenderà ai primi di novembre, dopo la presentazione di questo piano — nel corso del quale sono emerse alcune circostanze che farebbero pensare alla possibilità di un intervento del Governo e quindi del Parlamento, destinato a favorire l'attività della compagnia di bandiera senza ricapitalizzazioni da parte dell'IRI, ma che consenta di migliorare i conti, di arrivare a qualche forma di prepensionamento e di alleviare in qualche misura gli oneri sociali e di favorire la conclusione dei contratti che alla fine del mese saranno tutti in scadenza.

CARLO D'AMATO. Mancano però i riferimenti economici, non si parla cioè di quanto guadagnano.

RAFFAELE COSTA, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Posso inviare la documentazione che mi è stata consegnata dalla società Alitalia a proposito delle entrate, lorde o nette, sia dei piloti sia degli *steward* e delle *hostess*,

che hanno un trattamento discusso all'interno degli stessi sindacati del personale di volo.

Va infine rammentato come, nonostante le difficoltà economiche e del settore, l'Alitalia anche nel 1993 abbia continuato l'attuazione del piano di rinnovo e potenziamento della flotta avviato nel 1989 per complessivi 6 mila miliardi (nel semestre 1993 circa 400 miliardi) ed in partecipazioni strategiche (quota Malev circa 100 miliardi). Si rammenta che tale piano è stato realizzato in sostanziale assenza dei pur previsti interventi di capitale di rischio.

L'onorevole Boghetta ha fatto riferimento all'autoregolamentazione del diritto di sciopero nel trasporto aereo. Al riguardo va premesso che l'accordo tra le parti per autoregolamentare il diritto di sciopero è espressamente disciplinato, com'è noto, dalla legge n. 146 del 1990. In tale ambito il ruolo della Commissione di garanzia è puntualmente regolato.

In effetti, mancando un accordo definitivo, le deliberazioni di tale organismo, come anche confermato dalla giurisprudenza, vengono a costituire un preciso punto di riferimento per le determinazioni adottate dalle parti, per il combinato disposto degli articoli 2 e 19 della legge n. 146 del 1990, ai fini dell'assicurazione nel periodo di sciopero dei servizi indispensabili da garantire.

In caso di eventuali contrasti resta, comunque, alla competenza del giudice la valutazione circa le risposdenze del comportamento delle parti alle norme di legge. Come pure qualunque ipotesi di illegittimità degli atti della Commissione può costituire oggetto di sindacato da parte dell'autorità giudiziaria, su iniziativa della parte legittimata.

In merito alla legge di delega per la ristrutturazione del trasporto aereo, evidenziata dall'onorevole Cursi, alla luce anche delle indicazioni emerse nell'incontro tenutosi a fine settembre presso il Ministero dei trasporti con gli operatori del settore e le organizzazioni sindacali, è stata sottoposta alla valutazione del Governo un'ipotesi di delega per la ristruttu-

razione del settore. Tale ristrutturazione è articolata sul ministero, che avrebbe compiti di programmazione e di indirizzo e su un nuovo ente (l'Azienda per l'aviazione civile) che raggruppa tutti gli enti attualmente operanti nel settore ed ha compiti operativi e sulle società concessionarie per la gestione degli aeroporti, oltre ovviamente alle società concessionarie di avio-linee.

Inoltre, considerate le attuali risorse finanziarie disponibili, è stato proposto un prolungamento della durata delle concessioni aeroportuali al fine di consentire alle società di gestione idonei investimenti per il mantenimento e l'ammodernamento degli impianti, da ammortizzare in un congruo numero di anni, attribuendo ad esse i ricavi derivanti dalle attività di gestione.

Altro punto posto in evidenza dall'onorevole Cursi è la segretezza. Alla produzione ed all'impiego degli impianti ad avanzata tecnologia nel campo dell'assistenza al volo e del traffico aereo si è ritenuto di attribuire, previo nulla osta della Presidenza del Consiglio dei ministri, il carattere di segretezza, trattandosi di apparati rientranti nella previsione delle esigenze di protezione di interessi nazionali essenziali alla sicurezza dello Stato.

Resta inteso che le procedure contrattuali verranno attuate nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di segretezza, che cioè sarà garantita la massima trasparenza dell'attività negoziale (scelta dal 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.

Farò adesso qualche breve considerazione sul trasporto pubblico locale, al quale pure è stato fatto cenno nell'audizione del 5 ottobre 1993. In un caso — faccio riferimento all'intervento dell'onorevole D'Amato — il problema è ormai superato. Il decreto-legge che prevede incentivi per il rinnovo degli autobus cittadini è stato reiterato (decreto-legge del 5 ottobre

1993, n. 399), tenendo conto anche di alcuni emendamenti approvati in Commissione.

Per il resto — mi riferisco all'intervento del presidente Lamorte — è ben noto l'impegno governativo per la riforma del trasporto pubblico locale e per il ripianamento dei disavanzi.

Per le coperture dei relativi oneri, la legge finanziaria per il 1994 contiene previsioni coerenti con il disegno di legge governativo sul trasporto pubblico locale. Da parte del Governo vi è tuttavia la piena disponibilità alle soluzioni migliorative che sono state proposte nel corso dei lavori parlamentari e ad esaminare la possibilità di emanare un provvedimento urgente, qualora nello stesso si riescano a coniugare finanziamenti di ripiano ed obblighi per quel che riguarda i bilanci e la gestione delle aziende.

Da ultimo vorrei fare qualche brevissima considerazione sul problema del collegamento sullo stretto di Messina. Come è noto, il disegno di legge finanziaria 1994 prevede in tabella B (Presidenza del Consiglio dei ministri) l'accantonamento di un miliardo per il 1994 e di 10 miliardi per il 1995 e per il 1996. Ciò consentirà la presentazione, non appena interverrà l'approvazione da parte del Senato della legge finanziaria, di un disegno di legge governativo per il finanziamento parziale delle spese di progetto, espletate le verifiche richieste anche in questa sede che ritengo importantissime. Nella circostanza potranno trovare altresì definizione eventuali esigenze di riforma dell'attuale disciplina organizzativa per la realizzazione e la gestione dell'opera.

**PRESIDENTE.** Con la replica del ministro si conclude l'odierna audizione. So che alcuni colleghi vorrebbero porre delle domande al ministro, ma ciò non è possibile in quanto, così facendo, riapriremmo il dibattito e il ministro avrebbe diritto ad una nuova replica. Non potendo pertanto procedere in questo modo, dobbiamo considerare conclusa l'audizione. Ringrazio i

colleghi che hanno concorso ad animare la discussione, così come ringrazio il ministro per la sua relazione e per l'ampia e dettagliata replica.

Ovviamente ogni valutazione nel merito sarà rinviata al prossimo ufficio di presidenza, allorquando esprimeremo un giudizio complessivo sull'audizione e prenderemo in esame le richieste avanzate da alcuni colleghi, i quali auspicano ulteriori approfondimenti in questo delicato settore. Ricordo che l'onorevole Cursi, ad esempio, ha sollecitato una specifica audizione per trattare la questione Alitalia. Tutto ciò sarà comunque oggetto di approfondito dibattito in ufficio di presidenza. L'aspetto importante è che il ministro, come ci ha preannunciato la volta scorsa, abbia dato

la sua disponibilità qualora la Commissione decida di compiere ulteriori approfondimenti.

Dichiaro così conclusa l'audizione del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile sulla situazione dei settori dei trasporti e della marina mercantile alla luce delle preannunciate iniziative di carattere sindacale.

**La seduta termina alle 16,45.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 14 ottobre 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO