

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

(n. 6)

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 FEBBRAIO 1995

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, PROFESSOR GIOVANNI CARAVALE, SUGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO NEI SETTORI DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione:		Castelli Roberto (gruppo lega nord)	167
Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	163, 166, 167 176, 182, 183	Duca Eugenio (gruppo progressisti-federativo)	176
Biricotti Anna Maria (gruppo progressisti-federativo)	166, 177, 178	Giardiello Michele (gruppo progressisti-federativo)	179
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	166, 176, 179, 180	Marenco Francesco (gruppo alleanza nazionale)	178, 179
Bova Domenico (gruppo progressisti-federativo)	176	Miccichè Gianfranco (gruppo forza Italia)	176 180, 183
Caravale Giovanni, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i>	166, 167, 182, 183	Muratori Luigi (gruppo forza Italia)	167
		Sulla pubblicità dei lavori:	
		Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	163

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della navigazione.

Quella odierna è un'importante occasione di confronto, che in particolare consentirà alla Commissione di acquisire le valutazioni del ministro anche ai fini del prosieguo dell'attività parlamentare per la restante parte delle legislature.

Nel porgere al ministro il nostro benvenuto e l'augurio di buon lavoro, desidero preliminarmente puntualizzare alcuni aspetti su cui ritengo opportuno richiamare la sua attenzione, trattandosi di questioni che sono già da tempo oggetto di discussione presso la Commissione, su cui appare indispensabile chiarire qual è l'orientamento del ministro stesso. In tal senso, non si può non rilevare come tutto il comparto dei trasporti viva nel nostro

paese una situazione molto critica per cui, ai noti problemi strutturali ed alle carenze da tempo denunciate, si associa un forte disagio nei lavoratori del settore; tutto ciò si traduce poi in gravi penalizzazioni per l'utenza.

Il dato più significativo delle carenze strutturali di cui soffre il nostro paese è rappresentato dalla sproporzione che si registra nella ripartizione dei traffici fra le varie modalità di trasporto, da cui risulta largamente svantaggiato il trasporto ferroviario. D'altra parte, la concentrazione di traffici su strada è ormai giunta ad una soglia a dir poco preoccupante; la rete stradale ed autostradale nel nostro paese, infatti, è da tempo pervenuta a livelli prossimi alla saturazione ed i suoi ampliamenti comportano costi eccessivi in termini territoriali ed ambientali. Occorre quindi intervenire per un riequilibrio degli interventi pubblici, e in primo luogo nella ripartizione del complesso delle risorse a disposizione, per favorire la crescita del trasporto ferroviario. Su questo obiettivo la Commissione si ritrova concorde, come è emerso in più occasioni nel corso dei lavori sin qui svolti. Si tratta infatti di una priorità indifferibile su cui è indispensabile richiamare il Governo per quello che potrà fare, stante il fatto che la sua durata appare presumibilmente circoscritta ad un periodo non ampio. In proposito, una prima occasione di confronto è offerta dall'esame parlamentare del contratto di programma e dell'aggiornamento del contratto di servizio con le Ferrovie dello Stato. Il termine per la trasmissione al Parlamento dei suddetti atti era fissato, in base al dettato della legge n. 644 del 1994, di conversione del decreto-legge n. 547 del 1994, al 15 ottobre scorso: si deve quindi

registrare un grave ritardo a cui auspico che il Governo voglia rimediare provvedendo tempestivamente nel senso prospettato. Il contratto di programma e quello di servizio rappresentano infatti gli atti fondamentali per la regolamentazione dei servizi di trasporto ferroviario svolti dalle Ferrovie dello Stato. Il preventivo parere delle competenti Commissioni parlamentari sugli stessi costituisce pertanto un momento fondamentale per l'esercizio delle funzioni di indirizzo e di controllo nei confronti del Governo in questo settore.

Ricordo peraltro che l'ex ministro dei trasporti Fiori, intervenendo in Commissione per lo svolgimento di un'audizione il 7 dicembre scorso, consegnò una bozza del contratto di programma: vorrei pertanto invitare il ministro Caravale a chiarire se il testo su cui è stato acquisito il parere favorevole del CIPE corrisponda al contenuto di quella bozza, e soprattutto se egli ne condivida l'ispirazione e le finalità. Nel caso in cui il ministro non nutra su quel testo particolari riserve, risulterebbero infatti incomprensibili ulteriori ritardi per la sua trasmissione, che la Commissione ha da ultimo sollecitato con la risoluzione n. 7-00218, approvata nella seduta del 22 febbraio 1995. In caso contrario, sembra indispensabile chiarire quali siano i punti su cui il ministro ritiene di intervenire e le ragioni per le quali non condivide il contenuto di quel testo, che comunque la Commissione sin qui non ha potuto acquisire. Nei giorni scorsi sono state infatti riportate dalla stampa notizie circa alcune perplessità del ministro in merito a talune parti del contratto di programma da parte, quali in primo luogo il progetto dell'alta velocità. Si tratta evidentemente di questioni di rilevanza tale per cui non potrebbe ammettersi che il Parlamento sia tenuto all'oscuro di eventuali nuovi orientamenti che in proposito il Governo dovesse maturare, in primo luogo per l'entità delle risorse finanziarie stanziare, e in secondo luogo per la valenza politica che le suddette questioni rivestono.

Va quindi chiarito se le perplessità attribuite al ministro riguardo all'impatto ambientale del progetto ed agli aspetti fi-

nanziari dello stesso possano ritenersi superate, o se invece non siano state confermate da un approfondito esame dello schema del contratto di programma. Desidero poi richiamare l'attenzione del ministro riguardo al fatto che non risultano smentite alcune affermazioni attribuitegli, secondo cui nel settore dei trasporti ferroviari si potrebbero conseguire risparmi di spesa di entità pari a circa 10 mila miliardi. Occorre in proposito sapere se tale affermazione sia basata su una verifica da cui sia emersa una scarsa capacità di spesa nel settore, o invece su un giudizio complessivo circa l'entità delle risorse sin qui stanziare che mette in discussione il fondamento di alcune di esse.

Più in generale, occorre chiarire quali siano le priorità che il ministro intende individuare nell'ambito del trasporto ferroviario, quali le linee di cui intende garantire il potenziamento, quali le direttrici fondamentali da privilegiare. Sempre con riferimento al trasporto ferroviario, sarebbe importante acquisire informazioni precise circa l'iter dell'esame dei progetti relativi alle legge n. 211 del 1992; si tratta di interventi diretti a garantire la mobilità nelle aree urbane il cui carattere prioritario è da tutti riconosciuto. In proposito, ricordo che l'ex ministro dei trasporti si era impegnato a completare l'esame dei progetti entro l'ottobre scorso. Stante le comprensibili aspettative delle realtà locali, e alla luce di notizie anche contraddittorie che in proposito si sono succedute, è bene che il ministro fornisca un contributo per tranquillizzare gli animi e chiarisca entro quale termine l'esame dei progetti potrà essere ultimato. Ulteriori ritardi in proposito sarebbero infatti difficilmente comprensibili in considerazione del fatto che la competente commissione ministeriale risulterebbe aver concluso da tempo i suoi lavori.

Non meno importante ai fini di un riequilibrio fra le varie modalità di trasporto appare la tematica relativa alla riforma del settore dell'autotrasporto. Ricordo che proprio in occasione dell'esame del decreto-legge n. 21 del 1995, con il quale si dispone la concessione di un ennesimo bo-

nus fiscale agli operatori del settore, in Commissione è stata ribadita la necessità di provvedere al più presto ad un riassetto del comparto per renderlo più competitivo ed efficiente. Peraltro, in materia sono già state presentate alcune proposte di legge il cui esame in Commissione inizierà quanto prima.

La IX Commissione inoltre è da tempo impegnata nell'esame di un provvedimento d'urgenza, che auspico possa essere convertito quanto prima, in materia di trasporti e di parcheggi, di cui la parte fondamentale riguarda la materia del trasporto pubblico locale. Anche in questo caso siamo in presenza di una situazione di vera e propria emergenza; la necessità di una riforma del settore e di un contestuale risanamento è pertanto da tutti riconosciuta. Proprio ai fini del riassorbimento, sia pure parziale, dei disavanzi delle aziende, il provvedimento cui ho fatto riferimento prevede l'adozione di misure urgenti. Al di là di questo primo intervento, è comunque indispensabile provvedere ad un riassetto normativo del settore che consenta di migliorare la qualità dei servizi erogati, di incrementare l'efficienza delle aziende e di evitare per il futuro il ricostituirsi di ingenti disavanzi.

In materia di riforma del trasporto pubblico locale sono state predisposte varie proposte di legge; l'ex ministro dei trasporti aveva poi preannunciato la presentazione di uno specifico disegno di legge governativo. Si tratta allora di capire quali siano le valutazioni del ministro Caravale in proposito, se cioè abbia già maturato precisi orientamenti sul lavoro svolto dal suo predecessore e se ritenga di poter confermare l'impegno a presentare un proprio provvedimento in materia. Desidero comunque precisare che la Commissione ha già affermato il carattere prioritario della questione deliberando di avviare quanto prima l'esame delle relative proposte di legge, cosa che avverrà il mese prossimo.

Con riferimento alla problematica dell'intermodalità, occorre poi che sia chiarito il suo orientamento sulla indicazione, più volte fornita dalla Commissione, per-

ché il Governo provveda a presentare un nuovo piano, ai sensi della legge n. 240 del 1990, che si basi su criteri obiettivi per l'individuazione degli interporti da realizzare e che garantisca il miglior utilizzo delle risorse a disposizione.

Particolarmente grave risulta poi la situazione del trasporto aereo, in cui si registrano pesantissimi disagi per l'utenza a fronte di una fase contrattuale che conosce momenti di confronto molti aspri. Tutto ciò si aggiunge ad una non felice condizione della società di bandiera, per le difficoltà connesse al processo di riassetto ed alla necessità di reperire ulteriori risorse da destinare alla ricapitalizzazione. In proposito, appare opportuno conoscere in che termini il Governo e soprattutto il ministro intendano muoversi, non tanto per ciò che concerne la trattativa sindacale in corso, quanto per ciò che attiene alle decisioni connesse alle prospettive strategiche della compagnia di bandiera e agli interventi da realizzare nel settore aeroportuale per dotare il nostro paese di infrastrutture adeguate.

Quanto al trasporto marittimo, occorre anzitutto sapere se il ministro intenda provvedere, entro il termine fissato al 28 febbraio, cioè oggi, dal decreto-legge n. 28 del 1995, che reca la firma dello stesso ministro, alla presentazione del piano di riordino delle società del gruppo Finmare. Si tratta di una questione su cui la Commissione è più volte intervenuta e in merito alla quale appare indispensabile che il Governo assuma una posizione precisa proprio mediante la presentazione al Parlamento del suddetto piano.

Sembra altresì necessario conoscere quali siano le valutazioni del ministro per ciò che concerne il settore portuale, per la cui riforma il Parlamento aveva approvato la legge n. 84 del 1994, cui ha fatto seguito un provvedimento d'urgenza del precedente Governo, più volte reiterato — da ultimo dall'attuale esecutivo — che modifica in misura rilevante il dettato della legge citata. Al di là delle diverse posizioni politiche, risulta comunque indispensabile dare al settore un assetto chiaro, che gli consenta di risolvere i vari problemi che

hanno sin qui impedito al sistema portuale italiano di registrare quello sviluppo indispensabile per assegnare al trasporto marittimo un ruolo centrale ai fini del riequilibrio tra le varie modalità. È infatti evidente che l'attuale situazione di precarietà e di incertezza normativa non può certo contribuire al rilancio del comparto.

Infine, resta da chiarire a che punto sia pervenuta la riforma del Ministero dei trasporti, sulla base di quanto previsto dalle disposizioni di cui alla legge n. 537 del 1993. Il riassetto del ministero, infatti, non presenta interesse solo interno all'amministrazione per gli aspetti relativi all'articolazione burocratica degli uffici, ma investe più in generale la capacità di intervento in un settore tanto delicato per l'economia del paese qual è quello dei trasporti. Fatta questa introduzione, che ricapitola le posizioni della Commissione e le ragioni per le quali si svolge questa audizione, nel rinnovarle gli auguri di buon lavoro, le do la parola per la sua relazione introduttiva.

UGO BOGHETTA. Desidero intervenire sull'ordine dei lavori.

Mi è sembrata molto opportuna l'introduzione del presidente; tuttavia chiederei di completare le domande, in modo tale che il ministro possa rispondere al complesso delle stesse. Non comprendo per quale motivo i quesiti debbano essere posti solo dal presidente della Commissione.

PRESIDENTE. Ho solo svolto un'introduzione nella quale ho puntualizzato gli aspetti...

UGO BOGHETTA. Condivido le domande che sono state rivolte e chiedo soltanto di integrarle.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Si consideri che alle 18,15 mi dovrò allontanare per un impegno.

PRESIDENTE. Dal momento che il ministro alle 18,15 dovrà allontanarsi per un impegno, potremmo consentirgli di svolgere la sua relazione, che credo non ri-

chiederà tutto il tempo a disposizione; quindi interverranno i vari colleghi.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Desidero solo un chiarimento rispetto alle questioni poste dall'onorevole Boghetta: il ministro, che cortesemente ha accettato l'invito rivolto, si dilungherà in una relazione di carattere generale sull'intera materia...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sì.

ANNA MARIA BIRICOTTI. ... o farà esclusivo riferimento all'introduzione del presidente? Questo era il problema che forse bisognava risolvere.

Rivolgo un'altra velocissima domanda sull'andamento dei nostri lavori: sospenderemo dopo lo svolgimento della relazione per poi continuare nel corso di un'altra seduta, oppure l'audizione si intenderà conclusa alle 18,15?

PRESIDENTE. Si svolgerà la discussione...

ANNA MARIA BIRICOTTI. Normalmente agli interventi dei diversi commissari segue una replica del ministro.

PRESIDENTE. Esistono diverse possibilità: il ministro potrebbe svolgere la sua relazione, cui seguirebbero un paio di interventi; potremmo consentirgli di rispondere e andare avanti...

UGO BOGHETTA. Non sono d'accordo, perché sebbene si debba prendere atto che il ministro ha cortesemente accettato di venire in Commissione - ma si è trattato di un atto dovuto - tuttavia, presentandosi circa un mese e mezzo dopo l'invito a partecipare all'audizione, dovrebbe offrire una maggiore disponibilità invece di andare via alle 18,15.

In secondo luogo, devo dire di aver già sentito - scusate la franchezza - diverse relazioni dei ministri che si sono susseguiti sulla situazione dei trasporti in Italia. Non è questo il punto! Tanto più che in teoria questo Governo è come lo

yogurt, ha la scadenza (sia pure ancora da stampigliare).

Ritengo dunque che sarebbe più opportuno un suo intervento rispetto a domande specifiche piuttosto che lo svolgimento di una relazione generale da parte di un Governo di cui non si conosce neppure la durata.

Prenderò comunque atto della decisione della Commissione.

LUIGI MURATORI. Condivido il pensiero espresso dall'onorevole Boghetta: considerati i tempi ristretti, sarebbe opportuno che tutti svolgessero le proprie domande in modo tale da ricevere una risposta stasera o, qualora mancasse il tempo, in una prossima occasione.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Desidererei svolgere un'introduzione di carattere generale.

ROBERTO CASTELLI. Con tutto il rispetto per il parere dei colleghi, siamo venuti qui per ascoltare l'opinione del ministro e non le controrelazioni dei colleghi. Il mio gruppo non condivide in alcun modo il pensiero espresso dall'onorevole Boghetta; non vorremmo che si verificasse la « manfrina » cui siamo abituati in questa Commissione — se così fosse la condanneremo — per impedire lo svolgimento dei lavori di questa Commissione.

PRESIDENTE. Mi sembra di aver compreso le diverse posizioni. Poiché vorrei evitare di arrivare alle 18,15 avendo discusso delle sole questioni procedurali, propongo che il ministro svolga la sua relazione; successivamente verrà data la parola ad un paio di colleghi cui il ministro risponderà. Si andrà avanti con la discussione fino alle 18,15.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Comunque, i sottosegretari restano...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma questa è un'audizione del ministro.

Do la parola al ministro per la sua relazione introduttiva. È giusto che esprima in questa sede il suo pensiero, anche in considerazione delle posizioni di cui abbiamo letto sui giornali.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Onorevole presidente, onorevoli componenti della Commissione, questo incontro era nei miei programmi e nei miei desideri.

La quantità e la complessità delle questioni aperte che riguardano il settore dei trasporti non consentono nella sede odierna il livello di approfondimento che sarebbe richiesto dalla rilevanza dei temi da trattare. In questo primo contatto con la Commissione mi limiterò a dire qualcosa sui problemi più urgenti, rinviando l'estensione dell'analisi e i suoi eventuali approfondimenti ai successivi incontri che mi auguro accadano presto e siano frequenti, sempre che il Governi resti ancora qualche tempo al suo posto.

Prima di entrare nel merito, consentitemi di fare alcune brevi osservazioni di carattere generale le quali tendono a sottolineare l'esigenza di definire, con il concorso di tutti e nei tempi e nei modi più idonei, una strategia globale per il settore.

Che i nodi da affrontare siano molti e risultino, con la massima evidenza, particolarmente aggrovigliati, è cosa che sta sotto gli occhi di ognuno. Le vertenze sindacali già aperte e quelle che si profilano all'orizzonte, al di là delle loro specificità, sono manifesta testimonianza di una tensione che scavalca l'ordinaria dialettica contrattuale. Prioritario è stato, e continuerà ad essere, il mio impegno per evitare che il paese, già alle prese con le dolorose conseguenze della crisi economica e finanziaria, venga penalizzato da agitazioni e scioperi in un settore così delicato qual è quello del trasporto. Mi auguro che il senso di responsabilità di tutte le parti consenta di arrivare ad intese che favoriscano la pace sociale, premessa indispensabile per affrontare le riforme strutturali di cui il settore non può fare a meno.

La sfida di fondo è quella di porre il nostro sistema di trasporti nazionali in condizione di reggere il confronto con quello degli altri paesi più avanzati nel contesto dell'integrazione europea e della competizione internazionale.

Il sistema dei trasporti è volano e supporto di uno sviluppo che è insieme culturale, sociale ed economico. La sua efficienza dovrà garantire non soltanto il normale sviluppo delle attività produttive, ma sarà strumento di promozione di nuove iniziative imprenditoriali e artigiane sul territorio contribuendo così, in misura consistente, all'occupazione. Questo è ciò che intendo per impostazione globale della grande questione nazionale rappresentata dal sistema trasporti. Non voglio con questo sfuggire ai problemi del presente per rifugiarmi in una dimensione fuori del tempo, in una fuga in avanti. Desidero soltanto segnalare l'utilità di un percorso le cui tappe presuppongono il traguardo che si intende raggiungere. È in questo quadro che, nel tempo che avrò a disposizione, intendo svolgere il mio mandato con due inderogabili punti di riferimento: l'economicità delle gestioni e l'efficienza dei servizi. Cioè il rigore nel controllo della spesa e della redditività economica e sociale degli investimenti e il rispetto dei diritti e delle giuste aspettative degli utenti.

Sotto il primo profilo, in particolare, desidero sottolineare con forza che ogni azione di governo nell'attuale situazione è condizionata dalle dimensioni drammatiche del debito pubblico, generato da politiche economiche e finanziarie che hanno addossato alle future generazioni costi rilevanti. Tali politiche non sono più possibili. Ne consegue l'estrema importanza che annetto alla trasparenza e alla razionalità economica delle scelte di spesa, obiettivi che devono essere perseguiti anche predisponendo strumenti tecnico-amministrativi, che mi auguro siano destinati a durare nel tempo.

Divido la mia breve esposizione in capitoli, il primo dei quali riguarda le Ferrovie dello Stato. Il primo punto di questo capitolo è costituito dal contratto di programma e dal contratto di servizio con le

Ferrovie dello Stato. Desidero ribadire il mio impegno - già espresso nella lettera che ho inviato al presidente Perticaro - a provvedere con la massima sollecitudine alla presentazione del contratto di programma e del contratto di servizio con le Ferrovie dello Stato. La rilevanza e la delicatezza della questione richiedono peraltro che si prosegua nell'attento esame di tali atti che ritengo potrà essere concluso entro le prossime settimane.

Uno degli obiettivi principali che intendo perseguire è quello di dotare il ministero di un organismo di valutazione e di controllo. Il compito di questo organismo dovrà essere, tra l'altro, quello di valutare - nell'ottica dell'interesse pubblico - la redditività dei trasferimenti alle Ferrovie dello Stato (trasferimenti che ammontano, come è ben noto, a cifre assai consistenti - dell'ordine di circa 15.000 miliardi annui). Il finanziamento di tale organismo potrebbe essere assicurato da un prelievo di modestissima entità percentuale sui trasferimenti dello Stato alle Ferrovie dello Stato.

Sarebbe inoltre auspicabile che le Ferrovie dello Stato individuassero per i loro investimenti accurati indicatori di redditività finanziaria complessiva. Ciò non implica affatto che le scelte debbano essere guidate esclusivamente da criteri di redditività, ma consente di valutare con chiarezza l'onere finanziario che viene posto a carico dello Stato per il conseguimento di obiettivi di natura sociale, o comunque nell'interesse della collettività.

Andrebbero, infine, specificati gli *standard* di qualità del servizio ferroviario, e i mezzi di tutela degli utenti.

Tutto ciò comporta la necessità di modificare in alcune parti, d'intesa con le Ferrovie dello Stato SpA, e salva la sua autonomia gestionale, gli attuali schemi del contratto di programma e del contratto di servizio pubblico.

Si tratta di modifiche ed integrazioni rese indispensabili dall'incidenza del primario interesse pubblico al migliore possibile sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, dalla natura di servizio pubblico propria del trasporto ferroviario, e

dal raffronto con analoghe regolazioni contrattuali adottate recentemente in settori affini, come quello postale.

Nello schema del contratto di programma andrebbero aggiunte norme sui poteri di direzione e vigilanza del ministro dei trasporti, sul modello delle previsioni contenute nell'atto di concessione. Dovrebbero essere specificati gli indicatori concernenti l'economicità e l'efficienza della gestione dell'infrastruttura, nonché il grado di sicurezza e di qualità della circolazione, con riferimento ai migliori livelli europei. Andrebbe, infine, integrato l'articolo 8 dello schema sulla ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato SpA, indicando criteri di misurazione del miglioramento della gestione.

Nello schema del contratto di servizio pubblico, in armonia con le norme contenute nel regolamento del Consiglio delle comunità europee n. 1893 del 1991, dovrebbero essere introdotti indicatori specifici di qualità e misure precise di tutela degli utenti, modificandosi l'attuale articolo 8; andrebbero, inoltre, aggiunte previsioni sulla vigilanza e direzione del ministro e sulle sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto.

Una considerazione a parte merita la questione dell'alta velocità. Voglio anzitutto chiarire che è intenzione del Governo accelerare la realizzazione delle tratte di più imminente esecuzione, previste dal contratto di programma, che sono quelle comprese nella direttrice Torino-Napoli.

In particolare, la tratta Roma-Napoli è già in fase esecutiva, con 11 cantieri aperti, e le Ferrovie dello Stato ne prevedono il completamento entro l'aprile del 1999.

Per quanto riguarda la tratta Bologna-Firenze ho assunto iniziative per accelerare la conclusione della relativa Conferenza dei servizi, che dovrebbe aver luogo entro il mese di marzo. In quella sede saranno anche affrontati i problemi del collegamento tra i principali centri urbani e le stazioni ferroviarie. L'auspicio è che sia possibile, entro tale data, superare le residue opposizioni di alcuni comuni, consen-

tendo in tal modo l'inizio sollecito dei lavori, la cui conclusione è prevista dalle Ferrovie dello Stato per l'aprile del 2000. A questo proposito mi sembra opportuno aggiungere che sono stati compiuti sforzi per affinare i progetti in modo da minimizzare l'impatto negativo sull'ambiente e sul territorio, anche se ciò ha comportato una certa lievitazione dei costi.

Per la tratta Bologna-Milano la conclusione dei lavori è prevista dalle Ferrovie dello Stato per l'inizio del 1999.

Per inciso, chiarisco che dalla definizione delle tratte sono esclusi i problemi relativi all'attraversamento dei maggiori centri urbani (Bologna e Firenze, per esempio), che sono oggetto di separata considerazione.

Per le tratte non ancora in fase di realizzazione, in linea con le dichiarazioni programmatiche del Governo, desidero sottolineare due esigenze prioritarie.

La prima è quella di perfezionare il meccanismo di finanziamento dei progetti per renderlo capace di coinvolgere in maniera più incisiva il capitale di rischio privato. È ben nota la difficoltà di mobilitare capitali a rischio nei progetti infrastrutturali. Il modello finanziario attuale per i treni ad alta velocità prevede un sistema di garanzie che può implicare squilibri: addossando allo Stato i rischi di « garante di ultima istanza » può infatti compromettere lo schema di base del cosiddetto *project financing* che prevede, invece, una distribuzione dei rischi fra diversi soggetti in base alla quota di partecipazione all'utile del progetto. Su questo terreno appare quindi necessario studiare modifiche del meccanismo finanziario capaci di ridurre concretamente il pericolo di arrivare ad una situazione di pubblicizzazione delle eventuali perdite e di privatizzazione dei profitti. In questa luce sono anche da analizzare attentamente le implicazioni per le strategie pubbliche di un aumento del capitale che sottragga il controllo della società TAV allo Stato.

La seconda esigenza è quella di curare nel modo più attento possibile gli aspetti che riguardano l'impatto ambientale ed archeologico sin dalla fase della progetta-

zione, in modo da conciliare la necessità del rispetto del territorio con quella di evitare successivi aumenti dei costi per correzioni dei progetti.

Il settore del trasporto pubblico locale versa, com'è noto, in una crisi gravissima, nonostante gli elevati livelli del sussidio pubblico, che hanno consentito uno stretto controllo dei livelli delle tariffe. Anche se si deve tener conto della dimensione qualitativa dei servizi offerti, il fenomeno della diminuzione del numero degli utenti sembra confermare la scarsa influenza dell'offerta e delle tariffe sulla domanda di servizi, in assenza di meccanismi restrittivi dell'uso di mezzi di trasporto privati.

In questo settore vi è stato un susseguirsi di provvedimenti tampone per il ripiano dei debiti pregressi, provvedimenti che non hanno certo incentivato comportamenti efficienti da parte delle gestioni dei servizi. Un provvedimento di riforma organica del settore è allo studio da anni, ed io auspico l'avvio concreto della sua discussione, che si potrà giovare degli apporti e dei suggerimenti che emergeranno in sede parlamentare. In questa prospettiva, si dovrà tenere nel debito conto l'intesa raggiunta tra Governo e parti sociali con il verbale del 13 dicembre scorso, in seguito al quale è stato tra l'altro sottoscritto il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro degli autoferrotranvieri. Le parti sociali concordano ormai sull'esigenza di immettere elementi di mercato nel sistema, non già nell'intento di rendere le gestioni finanziariamente remunerative, trascurando gli obiettivi di carattere sociale, bensì allo scopo di affidare i servizi alle imprese capaci di gestirli ai minimi costi.

Per quanto riguarda le ferrovie e le metropolitane, la legge 26 febbraio 1992, n. 211, prevede un impegno dello Stato per circa 4.500 miliardi. Si tratta di un piano di cofinanziamento che sarà in grado di attivare opere per importi sensibilmente superiori. La selezione dei progetti da finanziare è stata già istruita dal Ministero dei trasporti e l'iter appare accelerabile rendendo più funzionale la commissione di vigilanza cui è demandata

la ripartizione delle risorse e che è preposta anche all'allocazione dei fondi relativi agli investimenti per le ferrovie concesse. A questo scopo il Governo presenterà un emendamento al testo del decreto-legge n. 28 del 31 gennaio 1995, attualmente all'esame della Commissione competente. I progetti presentati sono circa 70, per richieste di finanziamento pari a 11 mila miliardi ed investimenti attivabili per oltre 17 mila miliardi. Vi è da osservare che la selezione è stata operata in base al criterio innovativo di privilegiare i progetti che prevedono una quota minore di costi a carico dello Stato. Ciò ha generato anche un'evoluzione dei progetti presentati verso soluzioni con minori costi totali e maggiore contenuto tecnologico.

Per quanto riguarda il riordino delle società del gruppo Finmare, il decreto-legge n. 28 del 31 gennaio scorso, che reitera il contenuto di precedenti decreti succedutisi a partire dal gennaio 1994, prevede all'articolo 3, comma 1, la presentazione al Parlamento del piano di riordino delle società del gruppo. Si deve intendere che la predisposizione delle linee del piano sia compiuta di concerto tra il ministro dei trasporti ed il ministro del tesoro i quali, dopo il parere delle Commissioni parlamentari, approvano il documento e lo sottopongono alla deliberazione del CIPE.

Il termine del 28 febbraio 1995 — che è indicato per la presentazione alle Commissioni e, peraltro, può essere considerato solo ordinatorio — non potrà essere rispettato, sia per la complessità della materia, anche alla luce dei nuovi elementi sopravvenuti (che indicherò sommariamente nella mia esposizione), sia per la necessità di un previo concerto con il ministro del tesoro (che finora, per quanto mi risulta, non c'è stato).

È forse utile ricordare che in questa materia esistono un piano aziendale, elaborato dalla Finmare e trasmesso al Parlamento dall'allora ministro Fiori, ed un progetto che il ministero aveva predisposto tenendo conto anche delle linee emerse nella discussione parlamentare del piano aziendale. Gioverà quindi analizzare brevemente le linee essenziali dei documenti

menzionati ed esaminare i principali problemi sul tappeto per poi illustrare le linee che vorrei perseguire.

Il piano presentato dalla Finmare nel mese di ottobre 1994 rispondeva all'obiettivo di giungere, nell'arco di due anni, alla dismissione del settore marittimo da parte dell'IRI, allo scopo di ridurre i fattori di perdita. In particolare, si prevedeva quanto segue: la liquidazione delle attività nel settore del trasporto merci di massa (Sidermar e Almare) ed in quello del cabotaggio non convenzionato (Viamare), nell'intento di eliminare aree di perdita e conferire liquidità alla finanziaria Finmare; una diversa collocazione, entro il 1995, per le società di cabotaggio convenzionato; la privatizzazione, previo risanamento, dei servizi merci di linea internazionali, attraverso la ricapitalizzazione e la fusione delle società Italia e Lloyd Triestino; la trasformazione della Finmare da finanziaria a società operativa nel settore merci di linea internazionali. Il piano in questione, valutato negativamente dal ministro Fiori, è stato dallo stesso ritirato, anche su indicazione delle Commissioni parlamentari, per essere riconsiderato dal Governo.

Il documento elaborato dal ministero nel dicembre 1994 respingeva l'ottica privatistica del piano Finmare, sostituendola con quella della *public company* a controllo pubblico, da realizzarsi in due fasi. Per l'immediato si proponeva di costituire un « polo di trasporto marittimo nazionale » nella forma di una *holding* « con filiazioni in due distinte società » (tutte, in prospettiva, ad azionariato diffuso), delle quali l'una avrebbe dovuto raggruppare i servizi merci di linea e i relativi supporti logistici e l'altra il comparto cabotiero. In prospettiva, le tre società avrebbero dovuto collocare presso il pubblico la maggioranza del pacchetto azionario, pur mantenendo lo Stato la proprietà della quota essenziale per il controllo (*golden share*).

Il piano individuava nelle Ferrovie dello Stato « l'unico soggetto in grado di effettuare un'operazione finanziaria di questa portata ed in possesso delle qualità

operative necessarie — perché già presente nel settore generale dei trasporti ed in alcuni segmenti del trasporto multimodale, compreso quello marittimo — dotato altresì del duplice requisito del carattere privatistico e della presenza pubblica nel capitale ».

Eventi concomitanti o successivi alla discussione relativa ai documenti sopra menzionati hanno considerevolmente mutato il quadro di riferimento. In attuazione delle direttive dell'IRI, la Finmare ha dato corso alla cessione della società Sidermar di navigazione, alla vendita di parte delle navi della società Almare, assumendo impegno di vendita per le restanti: è inoltre in fase di trattativa la vendita delle navi della società Sidermar trasporti costieri e di Viamare.

Inoltre, il 2 dicembre 1994 è stato sottoscritto un accordo da Finmare e dalle Ferrovie dello Stato per la valutazione preliminare dei pacchetti azionari dell'intero settore del cabotaggio convenzionato, che potrebbero essere ceduti alle Ferrovie dello Stato.

Alla luce delle dismissioni sopra ricordate, che hanno riguardato il settore dei cosiddetti « carichi di massa », si può dire che il problema del riordino si riferisca oramai solo ai settori del cabotaggio convenzionato e del trasporto merci di linea (Italia di navigazione e Lloyd triestino).

La nuova normativa dettata dal decreto-legge 28 gennaio 1995, all'articolo 3, condiziona gli interventi di ricapitalizzazione delle società Finmare, e ancor prima il piano di riordino, al perseguimento delle finalità del risanamento e di una proficua privatizzazione. Il piano, dunque, dovrà contenere criteri e indicazioni precise sia sui modi del risanamento che sulle scelte di cessione azionaria. Che il piano debba indicare i criteri concernenti l'attuazione della « privatizzazione » è stabilito esplicitamente dall'articolo 3, comma 3, del decreto-legge citato.

Lo stesso decreto-legge prevede che il processo di privatizzazione delle imprese Finmare sia attuato in conformità alle norme degli articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 332 del 31 maggio 1994, convertito

dalla legge 30 luglio 1994 n. 474, che contiene la disciplina generale in materia di dismissioni di partecipazioni pubbliche. Nel pieno rispetto di quegli articoli 1 e 2, il ministro dei trasporti farà presente ai ministri del tesoro, dell'industria e del bilancio, e al Presidente del Consiglio dei ministri, la necessità di affrontare immediatamente il problema della scelta delle modalità di alienazione delle partecipazioni azionarie Finmare, perché vi sia la massima trasparenza procedurale nella privatizzazione.

Ciò premesso, indico qui i punti essenziali dello schema che, dopo aver sentito, con la massima attenzione, le valutazioni delle Commissioni parlamentari, intendo sottoporre al ministro del tesoro per la concertazione prevista dalla legge (articolo 3, comma 1 del decreto-legge n. 28 del 31 gennaio 1995).

In primo luogo, per il settore del cabotaggio convenzionato, recependo in parte le indicazioni del documento ministeriale del dicembre 1994, l'orientamento è quello di cedere le compagnie del settore alle Ferrovie dello Stato nell'intento di realizzare sinergie ed economie di gestione, così riducendo le esigenze di sovvenzionamento da parte dello Stato.

In secondo luogo, per il settore del trasporto merci di linea, l'orientamento è quello di procedere ad una privatizzazione, previo risanamento delle imprese e la loro fusione in un'unica società.

Come ho appena detto, il relativo procedimento e i conferimenti di fondi da parte dello Stato sono regolati, nelle loro linee essenziali, dall'articolo 3 del decreto-legge n. 28 del 31 gennaio 1995, nell'ambito del piano di riordino, di cui anche sotto questo profilo è importante la sollecita definizione.

Per quanto concerne il settore del cabotaggio convenzionato non posso peraltro tacere la necessità di approfondire, anche con la collaborazione delle Commissioni competenti, alcuni aspetti problematici.

Un primo aspetto concerne la strategia in cui si colloca la cessione delle compagnie di cabotaggio alle Ferrovie dello Stato. La convenienza, per lo Stato, di rea-

lizzare tale cessione deve essere esaminata con attenzione alla luce delle possibili sinergie ed economie di gestione che in tal modo potrebbero essere realizzate. Va da sé che tali miglioramenti dovrebbero tradursi in una riduzione apprezzabile delle sovvenzioni a carico dello Stato. Solo così si può giustificare la cessione in questione.

Un secondo punto riguarda l'ipotesi - ventilata in alcune delle proposte per il riordino - di una successiva privatizzazione. Dovranno essere attentamente valutate le condizioni di fattibilità di tale operazione dal punto di vista dell'interesse pubblico.

L'ultimo capitolo che intendo affrontare è quello del trasporto aereo. Il piano di risanamento dell'Alitalia per il biennio 1995-1996 rappresenta la prima fase di un più ambizioso progetto di consolidamento e di rilancio. La fase del risanamento è finalizzata al riequilibrio del conto economico, mentre la seconda fase alla ricerca di « un nuovo assetto più competitivo più coerente con l'evoluzione dell'industria ».

Gioverà ricordare alla Commissione che il piano individua le principali criticità della compagnia nei seguenti aspetti: il cronico eccesso di capacità produttiva, determinato dal suo dimensionamento sui picchi stagionali e da rigidità di impiego della flotta e del personale; l'eccessiva diversificazione degli aeromobili, che non consente di sfruttare sinergie possibili in altri casi, sia a livello di personale che di manutenzione; l'insufficiente presenza sulle rotte primarie e secondarie; la scarsa flessibilità delle risorse umane e la bassa, o relativamente bassa, produttività del lavoro, comparativamente alla media dei principali vettori concorrenti; infine, il pesante squilibrio nell'assetto patrimoniale.

Come conseguenza delle difficoltà sopra menzionate la compagnia ha dichiarato per il 1993 un risultato di gestione negativo di 364 miliardi, ridotto poi a 218 nel preconsuntivo del 1994 in seguito all'avvio delle azioni di risanamento.

La strategia dell'Alitalia nel biennio 1995-1996 punta dunque a rimuovere o contenere i fattori di criticità sopra men-

zionati, con una serie di interventi mirati da un lato a rilanciare la sua presenza sulle rotte internazionali mediante accordi con altre compagnie (un punto delicatissimo come tutti sappiamo) e, dall'altro, a ridurre i costi attraverso riduzione di personale e maggiore flessibilità d'impiego dei mezzi materiali e del personale.

Alcuni risultati in questa direzione sono stati già ottenuti nel 1994, come si desume dalla riduzione della perdita evidenziata dal preconsuntivo dell'anno. Ma l'impegno deve proseguire in una prospettiva di azione di cui devono essere chiari gli obiettivi e le ipotesi di base.

In particolare — a fronte di una sostanziale stabilità delle tariffe — il piano presuppone una spiccata moderazione sindacale (sia a livello retributivo che di organizzazione del lavoro) e una sostanziale stabilità dei prezzi degli *inputs*. La realizzazione di entrambe queste ipotesi dipende da una serie di circostanze che andranno verificate.

A mio giudizio la prospettata ricapitalizzazione dovrebbe aver luogo, anche per non incontrare l'opposizione della Comunità europea, in concomitanza con il recupero dell'equilibrio dei conti aziendali da realizzarsi nell'ambito del piano di risanamento.

Sullo sfondo del piano di risanamento deve essere inquadrata la difficile vertenza contrattuale che interessa le categorie del personale di volo dell'Alitalia, piloti e assistenti di volo. È opinione del Governo che la chiusura, su basi equilibrate, della vertenza contrattuale del personale di volo sia una delle condizioni essenziali per il rilancio della nostra compagnia di bandiera.

Per questa ragione, d'intesa con il ministro del lavoro, ho proposto la mia mediazione nella vertenza. Intendo seguire fino in fondo la via del sostegno al negoziato tra le parti, beninteso su basi coerenti con gli obiettivi di risanamento del gruppo ed anche con criteri indicati nell'accordo sindacale del 23 luglio 1993. Sono persuaso che si debba fare ogni sforzo perché una vertenza sindacale di categoria, per quanto complessa, non si trasformi in fonte di pregiudizio per l'im-

agine e quindi per la competitività dell'Alitalia, nonché in fonte di danni e disagi per la collettività.

Accennavo a difficoltà obiettive. Il trasporto aereo è in fase di ristrutturazione in tutto il mondo, a causa dell'evoluzione tecnologica dei mezzi e mutamenti sostanziali della domanda del servizio. Vengono progressivamente meno in Europa le protezioni e i monopoli di bandiera, con conseguenze che in diversi paesi europei hanno provocato conflitti sindacali di notevole gravità. La discussa decisione dell'Alitalia di ricorrere al *leasing* di aeromobili e di equipaggi della compagnia australiana Ansett (il cosiddetto *wet-lease*) è anche una risposta — una risposta d'emergenza, sulla quale si può e si deve discutere — ad un ordine di problemi che non sono contingenti e quindi non sono eludibili.

La mia posizione rispetto alla vertenza contrattuale del personale di volo è stata fin dall'inizio quella di distinguere le questioni contrattuali e salariali da quelle collegate alle riorganizzazione dell'Alitalia.

Sulle prime questioni, non posso che segnalare che un fattore di particolare complessità della vicenda sta nel fatto che tra le diverse categorie del personale di volo vi sono interessi contrastanti. È questo un elemento di grande difficoltà nell'individuazione di un percorso plausibile. Gli assistenti di volo hanno già definito un'ipotesi di accordo che tiene conto della difficile situazione del gruppo e dell'esigenza di contenimento del costo del lavoro, ipotesi di accordo che verrebbe rimessa in discussione qualora l'Alitalia accordasse ai piloti aumenti salariali. I piloti lamentano che precedenti vantaggi salariali concessi al resto del personale di volo hanno determinato un appiattimento e reclamano incrementi molto consistenti, che a loro avviso sarebbero necessari per allineare il loro trattamento a quello dei piloti delle altre compagnie europee.

Non mi esprimo sul merito delle rivendicazioni economiche. Mi limito ad osservare, però, che in un momento di eccezionale gravità per il paese, anche in una vertenza complessa come questa, le parti debbano dimostrare un eccezionale senso di

responsabilità. È innegabile, e lo dico senza enfasi perché si tratta di qualcosa che viene universalmente riconosciuto, che gli equipaggi dell'Alitalia sono custodi di un patrimonio di esperienza e di professionalità di cui il nostro paese ha motivo di essere orgoglioso. Tuttavia nello stesso tempo, in un contesto in cui tutti i contratti collettivi, dall'industria al pubblico impiego ai servizi, vengono rinnovati con moderazione, credo che non si possa prescindere dall'interesse generale del paese e da quello più specifico del rilancio della compagnia di bandiera.

Un altro punto nevralgico della riorganizzazione del sistema del trasporto aereo è costituito dalle gestioni aeroportuali, che attualmente sono esercitate da società partecipate dallo Stato o da enti locali, alle quali sono concessi in esclusiva i principali servizi aeroportuali.

Dico subito che il Governo condivide la necessità di realizzare la privatizzazione delle gestioni aeroportuali secondo le linee già tracciate dalla legge n. 573 del 1993. La dismissione delle quote di partecipazione alle società di gestione è coerente con il più generale obiettivo di ridurre l'impegno diretto dello Stato e degli enti pubblici nei servizi in regime di mercato. A questo si deve aggiungere che dalla Comunità europea viene la richiesta, sempre più pressante, di liberalizzare i servizi aeroportuali, consentendo alle compagnie di scegliere l'impresa fornitrice. Tuttavia condividere senza riserve la linea della privatizzazione, non deve indurre a sottovalutare la complessità della materia, che non può essere affrontata con misure d'urgenza, senza la attenta valutazione di tutte le implicazioni.

Il Governo si è trovato di fronte alla necessità di decidere sulla sorte del decreto-legge n. 720 del 1994 con il quale il precedente Governo aveva inteso imprimere una accelerazione del processo di privatizzazione e di riordino del settore aeroportuale.

Con il decreto-legge n. 720 del 1994 erano state abrogate le norme che prevedono l'obbligo dello Stato e degli enti locali di partecipare alle società di gestioni

aeroportuali ed era stato stabilito che nelle future società di gestione la partecipazione pubblica doveva avere carattere sempre minoritario, con la sola eccezione dei cosiddetti aeroporti sociali.

Su quest'ultimo punto l'orientamento del Governo è quello di riesaminare la questione in modo più organico presentando un apposito disegno di legge per la disciplina del regime temporale delle concessioni, e della partecipazione pubblica alle società aeroportuali. Quest'ultima soprattutto è una scelta sulla quale conviene riflettere. Se si prescinde dagli scali maggiori, non in tutti gli aeroporti sarà possibile una dismissione di quote di maggioranza a condizioni che garantiscono la redditività dell'operazione per lo Stato, l'affidabilità sotto i vari profili (anche quello della sicurezza) della nuova proprietà e la garanzia dei livelli occupazionali e della stabilità delle condizioni contrattuali.

Il Governo è aperto ai contributi che verranno dalle Commissioni parlamentari. Il processo di privatizzazione va portato avanti, ma a condizioni tali da non mettere a rischio altri interessi generali.

Un punto nevralgico del sistema del trasporto aereo, anch'esso investito da una forte tensione sindacale, è costituito dall'azienda autonoma di assistenza al volo. Si sovrappongono qui diversi motivi di tensione.

Il contratto collettivo di lavoro è scaduto da tempo e deve essere rinnovato; in sede di rinnovo si dovrà anche provvedere, come richiede il decreto legislativo n. 29 del 1993, ad adeguare l'ordinamento del personale al regime privatistico.

Dal precedente contratto viene l'eredità di una complessa controversia sulla ricorrenza degli avanzamenti di carriera di alcuni gruppi di dipendenti. Ma il principale fattore di tensione sta nelle contrastate vicende del vertice aziendale e nella irrisolta questione della trasformazione dell'azienda autonoma in un nuovo soggetto, in grado di rispondere in modo efficiente alle esigenze di controllo del traffico aereo e — cosa che ritengo estremamente importante — di inserirsi nel

sistema europeo di assistenza al volo Eurocontrol.

L'azienda è attualmente in amministrazione straordinaria. Il precedente Governo aveva ritenuto di sciogliere il consiglio di amministrazione dell'azienda, nominando un commissario straordinario nella persona del generale Stelio Nardini. Con successivi decreti-legge, l'ultimo dei quali scade proprio oggi, 28 febbraio, il commissariamento è stato convertito in amministrazione straordinaria e il commissario ha assunto i poteri del presidente e del consiglio di amministrazione.

Tuttavia, per un complesso di ragioni, l'azienda non ha trovato in questi mesi un equilibrio interno. È divenuta sempre più grave la situazione delle relazioni sindacali, alimentata anche dall'attesa del rinnovo del contratto collettivo, che è sfociata nella dichiarazione di diversi scioperi.

In questa difficile situazione, pochi giorni fa il generale Stelio Nardini mi ha comunicato le sue dimissioni irrevocabili. Ho dovuto prenderne atto, provvedendo a proporre immediatamente al Presidente del Consiglio la nomina del generale Michele Sicoli come nuovo commissario straordinario. L'azienda è quindi in condizione di garantire, sia pure nel quadro normativo che la caratterizzava prima, sotto ogni riguardo la continuità delle funzioni e della gestione. È mia ferma intenzione impegnarmi per far uscire l'azienda dalla situazione di tensione nella quale versa.

Sulle prospettive dell'azienda sintetizzo il mio pensiero in due punti. Per prima cosa chiederò al nuovo commissario straordinario di avviare immediatamente le trattative per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro, sulla base delle direttive generali emanate dalla Presidenza del Consiglio per i contratti collettivi del settore pubblico e di quelle più specifiche, che provvederò ad impartire, per quanto attiene agli aspetti che incidono sulla gestione aziendale, come la legge mi consente di fare. Nel contratto collettivo dovrà trovare anche soluzione anche la questione controversa della decorrenza degli avanzamenti in carriera disposti dal pre-

cedente contratto, restando inpregiudicato ovviamente l'accertamento della correttezza o meno dell'interpretazione adottata dall'azienda e le relative responsabilità.

In secondo luogo entro il mese di aprile il commissario dovrà presentarmi anche proposte per il definitivo assetto dell'azienda. A questo riguardo risulta che sono stati presentati progetti di iniziativa parlamentare che prevedono la trasformazione dell'azienda in società per azioni. A partire da questa ipotesi — che allo stato è la sola ad avere un apprezzabile grado di maturazione — si continuerà pertanto a lavorare.

Vorrei chiudere la mia — non posso dire brevissima — esposizione parlando rapidamente di quelle che possono essere chiamate le procedure di raffreddamento.

All'analisi dei principali punti critici nella fase attuale, intendo aggiungere — e con questa concludere — una considerazione sulla conflittualità sindacale del trasporto aereo che assume, a mio avviso, una valenza di carattere più generale. Il settore del trasporto aereo presenta tassi di conflittualità sindacale che solo in parte possono essere spiegati dai normali cicli contrattuali. Vi sono ragioni di natura diversa: la complessità del settore, che include una pluralità di categorie, la frammentazione sindacale (abbiamo sabotaggi anche da parte del Governo), la natura strategica del servizio, che conferisce allo sciopero un particolare potenziale vulnerante, l'incidenza di riorganizzazioni. Ma quali che ne siano le cause, è innegabile che il trasporto aereo registra un andamento anomalo della conflittualità, anche in paragone ad altri settori di servizi.

Ho l'impressione che l'esperienza dell'autoregolamentazione dello sciopero, sia mediante codici sindacali (in gergo si chiamano endosindacali) sia mediante gli accordi sulle prestazioni indispensabili previsti dalla legge n. 146 del 1990 (sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali), che hanno dato risultati apprezzabili in altri settori, richieda di essere sviluppata, tenendo conto della natura complessa ed interdipendente del sistema del trasporto aereo.

Ho la convinzione che vi sia una questione più generale che viene prima dell'individuazione dei servizi minimi: la questione relativa alla necessità di migliorare le procedure preventive di raffreddamento dei conflitti, per fare in modo che lo sciopero sia davvero la soluzione estrema.

La legge n. 146 del 1990 richiede che la proclamazione dello sciopero debba avere un preavviso di almeno dieci giorni. Questi dieci giorni dovrebbero essere utilizzati nel modo migliore per prevenire l'azione di sciopero, laddove è possibile.

È mia intenzione assumere iniziative perché il sistema del trasporto aereo, nel suo insieme, si doti di regole più efficienti per prevenire i conflitti, anziché solo di regole per garantire i servizi minimi durante gli scioperi che non si sono evitati. Penso evidentemente a strumenti contrattuali, volontari, che già esistono in altri paesi europei, da definire chiamando le parti intorno ad un tavolo. Occorrono regole e procedure a livello di sistema capaci di tener conto della complessità e della interdipendenza che caratterizza il sistema del trasporto aereo anche a causa della molteplicità delle categorie, dei contratti collettivi e delle parti interessate. Sono convinto che intorno ad un simile obiettivo si possa formare un vasto consenso.

Onorevole presidente, mi rendo perfettamente conto che alcuni degli obiettivi che ho prospettato richiedono, per essere realizzati, tempi che sono probabilmente superiori a quelli concessi all'attuale Governo. Mi è parso tuttavia necessario indicarli alla Commissione come un argomento di riflessione che potrebbe essere sviluppato anche da altri.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la relazione introduttiva.

EUGENIO DUCA. Vorrei sapere se sia possibile, nel caso in cui il tempo disponibile non fosse sufficiente, presentare domande scritte...

PRESIDENTE. Dipende: se intendiamo dare luogo ad una sorta di « passerella » di dichiarazioni, possiamo anche farle per

iscritto; se viceversa riteniamo che questa audizione sia propedeutica ad alcuni atti politici, i colleghi che vorranno intervenire ora lo faranno, quindi chiederò al ministro di tornare entro tempi brevi per dare determinate risposte.

Se deve dire la mia opinione, siamo di fronte ad un rinvio di questioni fondamentali: viene infatti sottoposto a riesame il contratto di programma, che francamente avremmo preferito fosse riesaminato insieme alla Commissione, così come rivedremo nelle prossime settimane il piano Finmare. Ho l'impressione che questa diventi una Commissione « converti-decreti ».

UGO BOGHETTA. Come ai tempi di Fiori!

PRESIDENTE. Do dunque la parola ai colleghi che intendono intervenire e chiedo al ministro se sia disponibile a ritornare in questa sede per il prosieguo del dibattito e la replica, anche perché entro le 18,15 non riusciremo a venire a capo di nulla.

DOMENICO BOVA. Poiché il ministro ha posto questioni molto importanti, presumo che i colleghi interverranno in maniera organica. Se non avremo modo di porre alcune domande precise, brevi e telegrafiche, non avremo la possibilità di sapere come il ministro intende operare nei prossimi giorni.

PRESIDENTE. Se il ministro offre la sua disponibilità a tornare in tempi brevi, possiamo avviare la discussione per proseguirla in altra seduta.

GIANFRANCO MICCICHÈ. Il ritardo del contratto di programma ci addolora perché già nel precedente Governo, del quale fui parte, si erano posti diversi problemi; pertanto il fatto che anche ora si prospetti uno slittamento mi sembra preoccupante per questa Commissione.

In particolare un aspetto trattato nella sua relazione fu già affrontato ai tempi in cui il contratto di programma fu sottoposto al parere del CIPE; già allora mi terrorizzò — e ancora oggi mi terrorizza nel

momento in cui ne sento ancora parlare — il tema delle sanzioni. Mi sembra si voglia tentare il miracolo — ma non so a chi possa riuscire — di conciliare due orientamenti economici, il liberismo e lo statalismo: pretendiamo giustamente di mettere le mani sul contratto di programma, modificandolo anche in maniera sostanziale — lo aveva fatto il ministro Fiori e a quanto pare anche l'attuale ha questa intenzione —, di intervenire sulle tariffe, sugli sconti, sulle tratte, ma si prevedono sanzioni nel caso in cui l'azienda Ferrovie dello Stato non raggiunga l'economicità prevista. Oserei dire che, semmai, queste sanzioni dovrebbero essere comminate a carico del ministro, del Parlamento, di tutti coloro che obbligano le Ferrovie dello Stato a lavorare in una determinata maniera. Non intendo dire che debbano essere totalmente libere, ma non si può fare tutto e l'opposto di tutto: se pretendiamo, a mio avviso giustamente, di controllare, vigilare — così come previsto dalle concessioni nei confronti del Governo — di introdurre modifiche al contratto di programma (da parte del Parlamento e delle Commissioni) e di non applicare le tariffe, così come chiedeva l'onorevole Boghetta, diventa strano prevedere sanzioni nel caso in cui la gestione delle Ferrovie dello Stato non risulti economica.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Farò una riflessione molto breve, anche perché i colleghi del mio gruppo interverranno sulle singole questioni.

Diversamente da quanto ha sostenuto il collega che mi ha preceduto, mi sembra di cogliere nell'intervento del ministro una grossa novità. Lo ringraziamo per essere qui presente e per averci fatto capire che in sostanza, diversamente dal passato, il Governo ha la volontà di assumersi nuovamente le responsabilità che gli spettano, volontà che francamente non ho notato in tutto questo tempo. Caro collega Miccichè, quando noi rivendichiamo la necessità di esaminare il contratto di programma delle Ferrovie dello Stato (è giusto rivendicarlo perché è giusto che da parte nostra venga un parere al riguardo, e mi sembra che il

ministro l'abbia detto) dimentichiamo quello che è accaduto precedentemente, non molto tempo fa, quando il ministro Fiori fece un'operazione a mio avviso del tutto inaccettabile, chiedendo al Parlamento di esprimersi ancor prima che il Governo avesse capito le proprie intenzioni in ordine a questo delicatissimo comparto.

In sostanza, mi pare che fino ad oggi la politica dei trasporti in Italia sia stata terra di nessuno. Attraverso il gioco delle privatizzazioni o delle trasformazioni delle Ferrovie, si è abbandonata la possibilità di una programmazione nazionale relativamente a comparti delicatissimi. Si è abbandonata quindi la strada giusta verso un obiettivo che tutti diciamo di voler raggiungere, ma rispetto al quale fino ad oggi non sono state adottate politiche adeguate, quello dello sviluppo dell'economia marittima in un contesto europeo, che richiede processi indirizzati all'intermodalità e alla modernizzazione del sistema a favore delle attività produttive.

Oggi in verità mi sono rianimata, quando finalmente, dopo tanto tempo, ho sentito un ministro affermare: « Voglio assumermi le mie responsabilità; signori, aspettate una settimana, perché intendo far conoscere le opinioni del Governo rispetto alla programmazione riguardante questi settori ».

Non so cosa i colleghi trovino da ridire; francamente anch'io avrei avuto bisogno ieri di conoscere il contratto di programma, ma insieme all'opinione del Governo, che è sempre mancata. Questo campo, come ho detto, è stato terra di nessuno! Le privatizzazioni e tutti i processi di dismissione, variamente denominati, sono stati terra di nessuno! Si tratta di processi che sono andati avanti non solo senza alcun controllo da parte del Parlamento, ma addirittura senza corrispondere ad alcun tipo di impostazione del Governo.

Questo è grave e credo che la nostra Commissione debba rivendicare il suo ruolo; essa però deve farlo rispetto alle politiche del Governo, non alle politiche delle Ferrovie dello Stato, che invece de-

vono essere vigilate e controllate dal Governo.

Sul piano generale, ritengo che l'intero settore sia segnato da una forte arretratezza normativa. Vi è bisogno di cambiare e di innovare, mentre veniamo da un anno di paralisi, contrassegnato dalla presentazione di decreti-leggi reiterati infinite volte e mai convertiti. Qualche responsabilità appartiene forse anche alla nostra Commissione, ma sicuramente vi sono state anche molte incertezze del Governo. È soprattutto mancato qualsiasi tipo di riforma dei settori strategici.

In merito al trasporto pubblico locale, ad esempio, il ministro Fiori aveva più volte annunciato proposte di riforma e per questo motivo non abbiamo mai avviato la discussione delle proposte di legge presentate. Occorrerebbe avviare una riforma, perché il decreto-legge che mi auguro approveremo domani sera, non esaurisce l'intera materia, ma è solo l'inizio di un percorso che dovrà essere completato con la riforma. Mi rivolgo quindi al ministro, per avere il suo sostegno, facendo nel contempo appello alla Commissione perché sia coerente con le scelte che ha sempre operato.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, procediamo per toppe, per rappezamenti; ma anche in proposito c'è stato un accordo, c'è la necessità di riformare, e non credo che il *bonus* fiscale consenta di stare sul mercato. Vi sono problemi seri: il *bonus* fiscale è un palliativo, ma non si prevede una modernizzazione del comparto, anche se esso è vitale per l'economia del nostro paese.

In merito alle Ferrovie dello Stato, il ministro, parlando del progetto concernente l'alta velocità, ha fatto riferimento alla Bologna-Firenze e alla ipotesi della Conferenza dei servizi, che mi sembra essenziale perché credo sarebbe il luogo...

FRANCESCO MARENCO. Sei una sognatrice!

ANNA MARIA BIRICOTTI. No, non sono una sognatrice! Credo che, secondo una concezione profondamente democra-

tica, debba essere riservato un ruolo agli enti che in quella sede si troveranno a confronto, in modo che possano mettere sul piatto della bilancia tutte le problematiche e quindi controllare meglio di quanto non possiamo fare noi. Occorre mettere sul piatto della bilancia tutti i problemi e poi assumere le opportune decisioni. Credo che lo strumento della Conferenza dei servizi non sia stato inventato per farne un luogo di procacciamento di affari; essa semmai, assegnando ai singoli soggetti il ruolo che ad essi compete, consente loro, grazie ad una verifica incrociata, di portare a casa dei risultati. Secondo una certa concezione (di cui sento parlare) si potrebbe paralizzare l'Italia intera, perché c'è sempre possibilità che qualcuno imbrogli. Il problema è mettere insieme vari soggetti interessati, consentendo loro di esercitare un ruolo, in modo che svolgano una funzione di controllo reciproco e di verifica.

Lo strumento della Conferenza è assolutamente adeguato proprio perché le autonomie locali, le regioni abbiano e possano svolgere un ruolo soprattutto in materia di trasporto pubblico locale. Credo molto nel decentramento, mentre sono assolutamente contraria all'accentramento; la mancanza di programmazione e di un fortissimo decentramento gestionale ha infatti prodotto non pochi problemi ai servizi di trasporto del nostro paese. Mi sembra quindi logico seguire una rotta completamente diversa.

Per quanto riguarda l'alta velocità, le questioni sorte durante l'esame della finanziaria al Senato, le vicende ad essa relative, l'appellativo di moderna distribuzione del sistema ferroviario indicano molto chiaramente che essa non può essere considerata come problema a sé stante o come priorità, ma nell'ambito di una visione d'insieme delle ferrovie, affinché risulti essere non un fine, ma uno strumento per piegare la tecnologia ad usi — compatibili con l'ambiente — che consentano di ottenere servizi più efficienti.

È questa la concezione che mi auguro si possa esplicitare pienamente nella Conferenza dei servizi, dove si potranno elabo-

rare progetti che guardino non solo all'alta velocità ma anche ad un insieme di altre questioni. Per quanto riguarda il tratto Bologna-Firenze, ad esempio, esiste sicuramente (come per altre reti regionali) un problema di modernizzazione che deve essere assolutamente affrontato.

Desidero altresì sottolineare l'importanza della questione dei porti, che sono stati praticamente commissariati. Le concessioni, infatti, in assenza di un'autorità portuale, hanno determinato vari problemi. Esse sono state « blindate », essendo mancato quel collegamento dei porti con il territorio che era uno dei fini della legge n. 84 del 1994. Sarebbe quindi opportuno - è possibile farlo - istituire l'autorità portuale e porre fine ai commissariamenti, che non hanno alcun senso ove i comuni e gli altri enti locali abbiano fatto quello che avrebbero dovuto. Vorrei una risposta in merito. Mi risulta che siano già state emanate disposizioni al riguardo. L'istituzione delle autorità portuali è un aspetto qualificante della programmazione. In merito alle questioni aeroportuali e alla riforma dell'ANAP si parla di commissariamento. Abbiamo presentato in proposito una proposta di legge e - pur rendendoci conto che forse non vi sarà il tempo necessario - riteniamo che tale materia dovrebbe essere trattata in modo radicale, attraverso una vera e propria riforma. In caso contrario, si potrebbe andare avanti all'infinito senza realizzare alcunché.

I processi di privatizzazione di cui al ben noto decreto sono in atto; anche a questo proposito però sarà necessario stabilire delle regole. Cosa diventeranno, infatti, gli aeroporti, se proseguirà un processo di privatizzazione senza punti di riferimento certi, costituiti da regole, *authority* o soggetti in grado di delineare in qualche modo un programma? È mai stata condotta un'opera di programmazione degli aeroporti in Italia? Cito esempi che mi sono molto vicini, quelli di Firenze e di Pisa, che attualmente hanno ruoli diversi, perché quello di Firenze ha una funzione di *city airport*: cosa si pensa, però, di farne in futuro? Si tratta di questioni importanti, inerenti allo sviluppo ed anche

alla possibilità di investimenti futuri, costituiti da risorse pubbliche e private. Credo, insomma, che la necessità di una programmazione rappresenti in questo settore - come in altri - il cuore del problema.

Infine, credo che per giungere ad avere una visione d'insieme di tutti i problemi e chiudere il famoso cerchio dell'intermodalità sarebbe opportuno procedere ad una riforma del ministero. Per quanto ci riguarda, presenteremo una proposta in ordine alla realizzazione del Ministero dei trasporti, della navigazione e della mobilità, che a nostro parere rappresenterebbe la soluzione in grado di condurre tutte le questioni ad un'unica fonte di programmazione, consentendo finalmente di individuare strategie capaci di portare alla modernizzazione di questo comparto, in Italia e nel contesto europeo.

FRANCESCO MARENCO. Vedo che siete in ritardo, nel fare le proposte!

MICHELE GIARDIELLO. Non provochi, onorevole collega.

UGO BOGHETTA. Desidero rivolgere al ministro una serie di domande sui punti da lui trattati, chiarendo che l'animosità non è rivolta a lui né all'attuale Governo, ma è suscitata da una situazione che un parlamentare come me, eletto da tre anni, vede ripetersi continuamente, come alla moviola. So bene che non è colpa del ministro Caravale, però io continuo a vedere lo stesso film, anche se debbo ammettere di aver riscontrato una maggiore concretezza nella sua relazione, rispetto a quelle svolte da altri ministri, dei quali la filosofia era quasi sempre condivisibile e la pratica quasi mai.

D'altra parte, signor ministro, posso comprendere la sua situazione, dal momento che lei deve evitare tutte le polpette avvelenate lasciate in giro dall'ex ministro Fiori.

Una prima polpetta avvelenata è rappresentata dal contratto di programma. Innanzitutto vorremmo conoscere la data in cui lei intende presentare ufficialmente

tale contratto: ha già espresso gli orientamenti di fondo delle modifiche da apportare, i successivi cambiamenti li effettueremo insieme, nel corso della discussione che si svolgerà in Commissione, e non vedo perciò la necessità di ritardare la presentazione ufficiale del contratto di programma. Vorrei anche sapere se lei condivide la proposta, contenuta in quel documento, di conferire alle Ferrovie un assetto aziendale. Tra l'altro si abusa della direttiva CEE per effettuare ulteriori divisioni societarie che non sono in realtà necessarie. Credo anche che sarebbe utile compiere una valutazione sulla politica portata avanti sin qui dalla dirigenza delle Ferrovie dello Stato. Sarebbe opportuno, insomma, che ogni tanto quei *manager* ricevessero un voto, oltre ai soldi: sarebbe utile anche a loro stessi, perché in tal modo potrebbero disporre di un metro di valutazione.

Vorrei anche sapere dal ministro se ritenga che si possa continuare a mantenere il dottor Mortillaro alla dirigenza delle Ferrovie dello Stato, benché questi sia anche presidente della Federtrasporti, ossia l'associazione privata dei trasporti. Sarei lieto di capire, allora, se la politica del settore nel nostro paese sia condotta dai governi oppure dalla FIAT: si tratta di un punto che è necessario chiarire, per evitare di essere presi in giro. Condivido il discorso fatto dal ministro sul controllo politico, perché spetta al Governo ed al Parlamento dirigere la politica dei trasporti, non alle aziende: purtroppo, però, in alcuni passaggi del suo intervento ho sentito ribadire che tale politica è condotta dalle aziende...

GIANFRANCO MICCICHÈ. Non esagerare con lo statalismo!

UGO BOGHETTA. È facilissimo, collega Miccichè, realizzare statalismo e privatizzazioni: i soldi sono pubblici ed i profitti privati. È una politica notissima.

Ritenendo che occorra operare una revisione della politica tariffaria in direzione dell'omogeneizzazione, le chiedo, signor ministro, se i provvedimenti tariffari e di

modifica delle tessere di autorizzazione non debbano essere sospesi, proprio perché le decisioni in proposito devono essere assunte dopo che il Parlamento abbia espresso il suo parere sul contratto dei servizi, non prima. Veniamo sempre posti di fronte a scelte già compiute, non decidiamo nulla perché interveniamo sempre dopo. Le chiedo quindi, signor ministro, di fare in modo che le decisioni vengano sospese fino a che il Parlamento non si sia pronunciato: non basta, infatti, che Celenzano affermi che le ferrovie funzionano meglio, per stabilire che è possibile aumentare le tariffe.

Per quanto concerne l'alta velocità, condivido il suo discorso relativo alla revisione del progetto finanziario; non sono favorevole, invece, alla direzione da lei indicata. Non comprendo, infatti, il problema del rischio nella costruzione di un'infrastruttura. Quando, per esempio, voglio far costruire una casa, io chiedo innanzitutto all'imprenditore quale sia il costo per la realizzazione di tale opera, mentre nel progetto di cui si è parlato non sono chiari gli aspetti fondamentali. Ritengo, quindi, che siano necessarie alcune modifiche.

Vorrei anche chiederle se a suo avviso sia giusto che una delibera interministeriale, la quale fissava il tetto degli interessi intercalari a 5 mila miliardi, sia stata modificata da una decisione delle Ferrovie dello Stato SpA.

Per quanto riguarda la Conferenza di servizi, è chiaro che si tratta di uno strumento utile, però di fatto gli enti locali hanno scambiato con le Ferrovie e con lo Stato l'assenso all'alta velocità — che molti non dividevano — con servizi ferroviari regionali e di bacino. Si è, in sostanza, scambiato il niente con i soldi dello Stato: le risorse per la realizzazione delle ferrovie di bacino, infatti, non appartengono alla TAV, ma alle Ferrovie dello Stato. Cosa si è scambiato, allora? Molti progressisti pongono continuamente il problema della cultura di governo: non capisco quale sia questa cultura, quando si scambiano beni appartenenti allo Stato, senza neppure porsi una domanda fondamentale ri-

guardo al progetto dell'alta velocità, ossia quella relativa ai costi. Alla fine, infatti, si avvia il progetto dell'alta velocità e le ferrovie di bacino si realizzano solo se rimangono i soldi: ma quanto costa il progetto dell'alta velocità?

Vi è poi l'importante questione dell'amianto stipato in alcuni vagoni: vorrei sapere se vi sia una mappa di questi ultimi e quale sia il piano per il loro smaltimento. Vorrei anche sapere per quale motivo — lo chiedo a lei, signor ministro, perché rappresenta il Governo — l'organico del genio ferroviari venga aumentato, in particolare per quanto riguarda i macchinisti, e per quale motivo ne sia stato deciso il trasferimento in Emilia-Romagna — anzi, soprattutto in Romagna — senza alcun contatto con gli enti locali.

Riguardo al trasporto pubblico locale, signor ministro, non ho capito se il Governo intenda presentare un disegno di legge e se voglia proporre limitazioni all'uso delle auto private. Vorrei anche sapere come intenda intervenire rispetto alla parte rimanente dei deficit pregressi delle aziende (dando per approvato il decreto, che, comunque, ancora non lo è). Desidererei inoltre conoscere la situazione previdenziale degli autoferrotranvieri, che rappresenta una parte dell'accordo cui lei ha fatto riferimento.

Circa l'Alitalia non ho compreso, signor ministro, a quale piano lei facesse riferimento. All'accordo di luglio? Al piano collegato a tale accordo? Che si tratti di un piano o di uno studio, inoltre, è la stessa cosa, perché gli accordi con l'Ansett australiana ed altro vanno nello stesso senso. Le chiedo pertanto, per quanto riguarda tale argomento, se risulti possibile la ricapitalizzazione dell'Alitalia. Rilevo che l'Air France ha ottenuto 6.300 miliardi per ricapitalizzarsi, perché i francesi sanno farsi valere mentre noi no.

Mi chiedo però se sia possibile ricapitalizzare un'azienda che va verso il processo di trasformazione aziendale indicato dai piani e se la seconda fase di prepensionamenti sia compatibile con gli indirizzi previsti, perché da una parte si vogliono prepensionare i lavoratori italiani a spese

dello Stato e dall'altra si pensa di affittare aerei, piloti, *hostess* e quant'altro. Mi spieghi come sia possibile perseguire una simile politica. Non pensa che debba essere definita la vera strategia dell'Alitalia e che si debba sapere quale sia il vero piano di riferimento?

Sono d'accordo invece sull'opportunità di affrontare la questione aeroporti con un disegno di legge, perché qualsiasi riforma non può essere attuata facendo ricorso alla decretazione d'urgenza.

Tale discorso vale anche per il problema dell'assistenza al volo. Non ritengo che l'unica possibilità perseguibile sia quella di creare una società per azioni, non comprendendosi per quale ragione un'azienda che non deve concorrere con nessuno non possa essere un ente pubblico economico.

Sempre per quanto concerne gli assistenti al volo, le chiedo che fine debbano fare gli appalti: in particolare il più consistente, quello della Vitrociset.

Sono del parere che la questione della Finmare non possa essere risolta con una privatizzazione: nulla altrimenti rimarrebbe della politica relativa al settore. Le chiedo se non ritenga che per quanto riguarda i porti (problemi dell'armamento e questione relativa alla legge n. 84 del 1994) si debba procedere diversamente.

Circa la questione dell'autotrasporto desidero porle una domanda specifica. Mi riferisco alla crisi della Domenichelli, osservando che, invece di far chiudere le aziende piccole, facciamo chiudere quelle grandi. Cosa intende fare il Governo, stante l'imminente liberalizzazione, per salvaguardare tali imprese e conseguentemente anche l'occupazione?

Per quanto riguarda infine la legge n. 146 del 1990, lei ha toccato un tasto dolente con riferimento ai trasporti. Tale legge era nata contro i sindacati e comunque per moderare la conflittualità sindacale; ebbene, oggi la conflittualità è portata avanti dalle aziende e non dai lavoratori.

Sono d'accordo circa il fatto che si debba favorire un raffreddamento della conflittualità, perché la commissione di

garanzia e l'autoregolamentazione sindacale prevista dagli accordi diventano attuali solo nel giorno dello sciopero, in occasione del quale si dovrebbe garantire non si sa bene cosa, come se tutti dovessero proprio allora prendere per forza il treno o l'aereo. Invece vi è sempre un processo che precede questa fase, in ordine al quale bisogna in generale ragionare. Credo che la questione sia questa.

PRESIDENTE. Poiché sono le 18,15 e il ministro deve allontanarsi per un impegno riguardante il proprio ufficio, dobbiamo rinviare il seguito dell'audizione.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Chiedo scusa alla Commissione. Il rispetto per il Parlamento deve essere pretermesso ad ogni cosa, ma ho un impegno di carattere internazionale al quale non sono riuscito a sottrarmi. Ribadisco che il mio rispetto di membro del Governo nei confronti delle Camere è massimo; inoltre la mia affezione per il Parlamento è anche legata alla mia storia personale di ex funzionario parlamentare. Chiedo nuovamente scusa alla Commissione, sperando di tornare molto presto in questa sede.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro. Credo che lei si sia reso conto del fatto che la nostra Commissione chiede di discutere di questioni fondamentali e vuole essere messa in condizione di poterlo fare, diversamente da quanto avvenuto finora.

La disponibilità più volte manifestata a discutere insieme al Governo piani e programmi, quali il contratto di programma ed il contratto di servizio delle Ferrovie dello Stato, significa che vogliamo andare più in là del contingente. Mi riferisco, ad esempio, al decreto su parcheggi e trasporti che il Parlamento tenta di convertire dopo la decima reiterazione. Le Camere rischiano di esaurire la loro funzione se non vengono rifornite della benzina derivante dalla programmazione.

Apprezzando le sue considerazioni, signor ministro, insisto quindi sulla neces-

sità, dovendosi stabilire la data del seguito dell'odierna audizione, che il Governo renda nota la data di trasmissione del contratto di programma e del contratto di servizio per consentirci di parlare finalmente di politica ferroviaria e non di prenderne soltanto atto.

Del resto il Governo, oltre a poter ragionare serenamente e costruttivamente con noi, una volta che avremo espresso il nostro parere, ha sempre la possibilità di esercitare il suo libero arbitrio prima della firma.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Mi auguro che questo sia possibile entro la fine del mese di marzo.

PRESIDENTE. Signor ministro, è presumibile che nel mese di marzo saremo in piena campagna elettorale e sarà assai difficile che in quel momento il Parlamento sia in condizione di affrontare seriamente i documenti in oggetto. Non vorrei che il Parlamento fosse nell'impossibilità di discutere quanto già approvato dal CIPE. Per tale ragione l'indicazione dei tempi è essenziale.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Mi impegno a compiere ogni sforzo. Il calendario politico sfugge al controllo di ciascuno di noi. Devo tuttavia manifestare il desiderio di approfondire con serietà queste questioni, pur essendo consapevole che la mia valutazione potrà e dovrà essere modificata con il conforto delle vostre osservazioni e delle vostre critiche.

Ribadisco, tuttavia, di avere il dovere, oltre che la facoltà, di guardare con molta attenzione a problemi che toccano la struttura dell'organizzazione dello Stato in un settore così importante. Mi pare che fino adesso questa riflessione non sia stata compiuta con sufficiente attenzione.

PRESIDENTE. Signor ministro, quel contratto di programma è stato approvato dal CIPE. Non vorrei che un nuovo approfondimento dei problemi rendesse necessario un nuovo esame del CIPE e che il

contratto di programma ci venisse pertanto presentato magari a Camere sciolte... Collegli, potete anche cambiare opinione in materia! Sto difendendo le risoluzioni che abbiamo votato. Vi è il pericolo che il Parlamento non sia in condizioni di discutere il contratto di programma e il contratto di servizio, vanificando il nostro ruolo e con il risultato che si farebbe quanto deciso dalle Ferrovie dello Stato e dal CIPE.

Signor ministro, le sottopongo questo pericolo con spirito di collaborazione ma anche con molta fermezza, perché le responsabilità in materia siano chiare.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Con altrettanta chiarezza e fermezza, ripeto che il calendario politico non è sotto il mio controllo.

L'approfondimento riguarda il con-

tratto di programma che dovrà poi essere sottoposto al vaglio del CIPE.

GIANFRANCO MICCICHÈ. Mi auguro che vi siano stati motivi gravi alla base della decisione di bloccare tale contratto di programma che, una volta approvato dal CIPE, avrebbe dovuto essere trasmesso automaticamente al Parlamento.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro. Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 18,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 22,40.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO