

SENATO DELLA REPUBBLICA

———— X LEGISLATURA ————

GIUNTE E COMMISSIONI parlamentari

————

112° RESOCONTO

SEDUTE DI GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

————

INDICE**Commissioni permanenti**

1 ^a - Affari costituzionali	Pag.	3
8 ^a - Lavori pubblici, comunicazioni	»	4
11 ^a - Lavoro	»	9

Organismi bicamerali

Riconversione industriale	Pag.	11
---------------------------------	------	----

Sottocommissioni permanenti

2 ^a - Giustizia - Pareri	Pag.	15
RAI-TV. - Accesso	»	15

ERRATA CORRIGE

AFFARI COSTITUZIONALI (1^a)

GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

53^a Seduta*Presidenza del Presidente*

ELIA

Interviene il sottosegretario di Stato per l'interno Russo.

La seduta inizia alle ore 9,55.

IN SEDE REFERENTE

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 febbraio 1988, n. 25, recante norme in materia di assistenza ai sordomuti, ai mutilati ed invalidi civili ultrasessantacinquenni» (923), approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito e conclusione dell'esame)

Riprende l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il presidente Elia avverte che, a causa dei tempi convulsi dei lavori parlamentari, la Sottocommissione per i pareri della Commissione bilancio, che avrebbe dovuto esprimere parere sulla copertura finanziaria dell'emendamento presentato dal senatore Azzaretti e da altri senatori, aggiuntivo di due nuovi commi all'articolo 1 del decreto-legge n. 25, non ha avuto modo di riunirsi. Il presidente Andreatta, nell'assicurare, peraltro, che il parere

stesso sarà comunicato direttamente all'Assemblea durante la discussione del disegno di legge, ha comunque trasmesso in via informale una propria nota nella quale si argomenta la mancanza di copertura finanziaria dell'emendamento.

Il senatore Murmura, pur rendendosi conto delle difficoltà relative alla copertura finanziaria dell'emendamento, rileva tuttavia che la posizione del presidente Andreatta non tiene conto dell'esistenza di un grave problema sociale da risolvere.

Nel sottolineare, tuttavia, la necessità di una tempestiva conversione del decreto-legge in titolo, prega con rammarico i presentatori dell'emendamento di trasformarlo in ordine del giorno, al fine di offrire al Governo la possibilità di utilizzare il lavoro svolto dalla Commissione.

Il senatore Azzaretti, accedendo parzialmente alla richiesta del relatore, dichiara di ritirare l'emendamento, riservandosi di presentarlo in Assemblea, e di valutare ivi l'opportunità di trasformarlo o meno in ordine del giorno.

Il senatore Antoniazzi preannuncia l'astensione del suo Gruppo, non giudicando il provvedimento pienamente rispondente ai fini di un riordino complessivo della materia.

La Commissione dà quindi mandato al senatore Murmura di riferire all'Assemblea in senso favorevole sul provvedimento, nei termini emersi dal dibattito, chiedendo l'autorizzazione allo svolgimento della relazione orale.

La seduta termina alle ore 10,05.

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

33ª Seduta

Presidenza del Presidente
BERNARDI

Interviene il ministro dei trasporti Mannino.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per il Progetto Finalizzato Trasporti del CNR il dottor Antonio Bartolucci della Direzione generale del Progetto, i ricercatori dottor Marco Zannier e l'ingegner Giuseppe Sciarrone; per la Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento il direttore generale dottor Arnaldo Chisari ed il dottor Giuseppe Baldassari.

La seduta inizia alle ore 9,55.

PROCEDURE INFORMATIVE

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL 1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE): AUDIZIONE DEI RAPPRESENTANTI DEL PROGETTO FINALIZZATO TRASPORTI DEL CNR E DELLA DIREZIONE GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE, ORGANIZZAZIONE E COORDINAMENTO

Il presidente Bernardi, rivolte cordiali espressioni di saluto agli intervenuti, dà la parola al dottor Bartolucci per un'esposizione introduttiva.

Il dottor Bartolucci fornisce anzitutto taluni ragguagli sul primo Progetto Finalizzato Trasporti del CNR, che è iniziato nel 1982 e che si sta concludendo nell'anno in corso. Tale Progetto ha seguito due filoni di ricerca: il primo, di carattere metodologico, volto alla creazione di strumenti di supporto all'attività

conoscitiva, il secondo volto invece all'effettuazione di approfondimenti settoriali, distinti per i diversi comparti modali.

In particolare, nell'ambito del Progetto sono stati svolti studi per la creazione di un sistema informativo nazionale dei trasporti, nonché un'indagine specifica sul trasporto stradale delle merci, volta a colmare un vuoto conoscitivo da tempo denunciato: sulla scorta delle informazioni raccolte nell'ambito di quest'ultima indagine, potrebbe essere compiuta un'elaborazione in base alla quale si potrebbe definire la quota di traffici agevolmente trasferibili dal trasporto su gomma al trasporto su ferro.

Dopo aver altresì affermato che sono disponibili dati attendibili sulla disaggregazione provinciale della ricerca relativamente all'origine-destinazione delle merci, il dottor Bartolucci fa presente che il metodo dell'indagine è stato sostanzialmente acquisito dall'ISTAT, che avvierà a sua volta un'indagine a partire dalla seconda metà del 1988. La ricerca sul trasporto stradale delle merci del CNR ha intanto fornito dati attendibili per quanto riguarda il 1986.

Per quel che concerne più in particolare il sistema informativo nazionale trasporti, fa presente che il sistema è completo e funzionante e che, tuttavia, esso, per essere utilizzato, deve essere acquisito da una struttura pubblica che provveda all'aggiornamento dei dati: fino a questo momento sia l'ISTAT che il Ministero dei trasporti, pur avendo manifestato notevole interesse per l'iniziativa, non hanno, però, ancora assunto decisioni concrete.

Dopo aver inoltre dichiarato che nell'ambito del Progetto è stata anche effettuata un'importante ricerca sul trasporto combinato, che ha fornito indicazioni interessanti quanto ai traffici acquisibili, alla dislocazione degli interporti, alle tipologie dei veicoli da adottare e alle problematiche riguardanti le modifiche organizzative che le imprese dovrebbero effettuare,

fa infine presente che è in fase di avvio il secondo Progetto Finalizzato Trasporti.

In risposta ad alcuni quesiti della senatrice Senesi, il dottor Bartolucci afferma che l'ISTAT ha istituito una commissione di studio sulle statistiche dei trasporti, per verificare la possibilità di integrare e di utilizzare al meglio i dati disponibili presso enti ed aziende di gestione. Con riferimento al sistema informativo nazionale dei trasporti, il dottor Bartolucci ricorda che in una prima fase sono state definite le tipologie di informazioni da acquisire e che quindi si sono formate due basi di dati, una relativa alle diverse modalità del trasporto, l'altra ad informazioni di tipo socio-economico e territoriale. Il sistema possiede un *software* sofisticato che consente il dialogo tra diverse basi di dati e una apprezzabile semplicità di interrogazioni.

Rispondendo successivamente ad altri quesiti formulati dal presidente Bernardi, il dottor Bartolucci rileva come attualmente l'ISTAT non possieda dati sufficienti sul sistema dei trasporti in Italia, ricordando anche che l'Istituto raccoglie informazioni su imprese con più di venti addetti (escludendo in tal modo la gran parte delle imprese di autotrasporto). Fa presente altresì che era stata avviata un'indagine sull'origine-destinazione delle merci prendendo a base i documenti di viaggio compilati dagli autotrasportatori: tali dati si sono rivelati, tuttavia, in gran parte inattendibili ed inutilizzabili, anche per le modalità con cui gli stessi autotrasportatori compilano detti documenti. La Motorizzazione civile ha comunque intenzione, egli aggiunge, di rinnovare l'indagine e di creare perciò un vero e proprio osservatorio delle merci.

Il presidente Bernardi domanda se nell'ambito delle ricerche del CNR sono state effettuate comparazioni con i dati di altri paesi europei e se si è verificata un'uguaglianza nella metodologia di indagine tra i diversi paesi.

Il dottor Bartolucci, dopo aver sottolineato come attraverso la ricerca CNR l'Italia abbia adempiuto a degli obblighi di informazione nei confronti della CEE da tempo disattesi, fa presente che le indicazioni del presidente Bernardi potranno essere raccolte nell'ambito dei successivi studi del CNR. Con riferimento

ai problemi metodologici, afferma poi che vi è una normativa della CEE su una metodologia comune ma non si è certi che essa sia effettivamente applicata.

Prende successivamente la parola per alcuni chiarimenti integrativi il dottor Zannier, il quale si sofferma in particolare sul trasporto internazionale delle merci, dichiarando che l'indagine effettuata dal CNR sul trasporto stradale delle merci probabilmente sottostima i trasporti internazionali svolti da vettori italiani. D'altra parte, egli aggiunge, nell'ambito dell'indagine si è data priorità all'obiettivo di fornire un quadro generale, senza che si sia potuto approfondire aspetti particolari, quali appunto i trasporti internazionali.

Dopo aver quindi dichiarato che sui trasporti internazionali delle merci è possibile avviare una ricerca partendo dai dati delle bollette doganali, afferma che sulla scorta dell'indagine effettuata dal CNR si potrà probabilmente giungere ad una stima più attendibile del cosiddetto eccesso di offerta nell'ambito dell'autotrasporto.

Il presidente Bernardi domanda se è possibile che la Commissione, anche successivamente all'audizione, acquisisca alcune elaborazioni sui dati in possesso del CNR, con particolare riguardo allo squilibrio tra offerta e domanda e alla presenza dei vettori italiani sul traffico internazionale.

Il dottor Bartolucci, nel dichiarare di riservarsi una risposta ai quesiti sollevati dal presidente Bernardi, fa presente che nella valutazione dello squilibrio tra offerta e domanda vi sono delle variabili che presentano difficoltà di esame, quali ad esempio la qualità del trasporto, la stima della capacità potenziale (con rapporti tra peso e volume), le distanze e i ritorni a vuoto.

Con riferimento infine ad ulteriori quesiti del presidente Bernardi, il dottor Bartolucci dichiara che l'albo degli autotrasportatori non fornisce dati attendibili sulla consistenza delle imprese, e che sono da prevedersi tempi lunghi per l'approvazione definitiva e per l'avvio del secondo Progetto Finalizzato Trasporti del CNR.

Il Presidente ringrazia quindi gli intervenuti e dichiara conclusa l'audizione.

Il Presidente sospende la seduta in attesa dei

rappresentanti della Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti.

La seduta, sospesa alle ore 10,30, è ripresa alle ore 11,40.

Il presidente Bernardi, dopo aver rivolto cordiali espressioni di saluto al dottor Chisari e al dottor Baldassari, chiede al Direttore generale di fornire un quadro sulle prospettive e sulle strategie per il riequilibrio del sistema del trasporto merci nel nostro paese.

Il dottor Chisari, premesso apprezzamento per l'indagine conoscitiva avviata dalla Commissione, ricorda anzitutto che la Direzione generale segue con continuità l'evoluzione di tutti i comparti dei trasporti in correlazione con l'evoluzione del sistema economico; negli ultimi anni, egli aggiunge, nel sistema dei trasporti italiano si è assistito al costante incremento della quota del trasporto su gomma rispetto al modo ferroviario e al cabotaggio. Con riferimento ai dati relativi al 1977, fa presente che la quota del trasporto ferroviario si è ridotta dal 12,01 all'11,12 per cento dal 1985 al 1987, mentre la quota assorbita dall'autotrasporto si è innalzata negli stessi anni dal 64 ad oltre il 66 per cento. Inoltre, è aumentata la percorrenza media dell'autotrasporto; che nel 1987, per il traffico merci superiore a 200 chilometri, è giunta fino a 557 chilometri.

Dopo aver rilevato che negli anni scorsi non si sono resi disponibili dati certi sul trasporto merci su strada, fa presente che la Direzione generale ha sostenuto e sollecitato la ricerca condotta in ambito CNR sull'origine-destinazione delle merci trasportate su gomma; afferma altresì che tale indagine non rimarrà affatto isolata in quanto l'ISTAT ha già deliberato di attuare, a partire dal 1988, un'indagine campionaria che rappresenta l'ideale continuazione della ricerca del CNR.

In vista di colmare in modo organico l'attuale carenza di informazioni sul trasporto stradale, il dottor Chisari prospetta altresì un'ipotesi (elaborata per ora a livello di studio), in base alla quale si potrebbe modificare l'attuale cronotachigrafo installato sui veicoli industriali, per consentire, attraverso strumenti informatici, la stampa della lettera

di vettura e la registrazione di dati importanti sui percorsi effettuati e sulle merci trasportate.

Il dottor Chisari si sofferma quindi sulle tematiche del trasporto combinato e delle tecniche «intermodali», sottolineando come vi siano vincoli di natura normativa che creano ostacoli ad innovazioni tecnologiche: cita al riguardo il caso del carro bimodale sperimentato dell'Ente Ferrovie dello Stato che, potendo viaggiare anche su strada, dovrebbe essere immatricolato come rimorchio (adempimento che però sembra precluso in base al dettato della legge n. 298 del 1974).

Nel soffermarsi inoltre sui problemi del trasporto ferroviario, il dottor Chisari sottolinea come l'Ente Ferrovie dello Stato abbia superato, quanto a valore assoluto di merci trasportate nel 1987, le più ottimistiche previsioni; al riguardo afferma peraltro che, con le attuali modalità di utilizzazione dei fattori della produzione, l'Ente potrebbe incontrare una significativa strozzatura qualora volesse superare l'obiettivo del valore di 20 miliardi di merci trasportate. A suo avviso occorre perciò, da un lato, proseguire sulla strada di investimenti in nuove infrastrutture, dall'altro avviare un piano di recupero della produttività, utilizzando da parte dell'Ente in modo più efficiente le infrastrutture e adeguandosi l'offerta alle caratteristiche anche qualitative della domanda.

Dopo aver fatto anche presente che con l'applicazione della tariffazione per l'uso delle infrastrutture secondo i criteri CEE potranno incrementarsi gli oneri per gli autotrasportatori, il dottor Chisari afferma che si sono diffusi notevoli equivoci sull'incidenza del costo del trasporto sui costi e sui prezzi dei prodotti; al riguardo fa rilevare che, secondo i calcoli effettuati dalla Direzione, l'incidenza del costo del trasporto sul costo del prodotto è di circa il 4 per cento, inferiore ad esempio al valore riscontrato in Francia. Esprime invece dubbi su altre valutazioni che confondono tra costi e prezzi osservando che, se tuttavia risultassero verificate notevoli discrepanze tra indagini effettuate sui costi ed altre che prendono a base i prezzi, occorrerebbe svolgere al riguardo più approfondite riflessioni per l'individuazione di appropriate misure di politica economica.

Il dottor Chisari si sofferma successivamente sul problema della frammentazione del mercato, che viene solitamente posto in rilievo allorchè si analizza la struttura delle imprese di trasporto. A suo avviso, il vero problema non è costituito tanto dalla esigenza di ristrutturare il mercato (sebbene egli veda con favore lo sviluppo dell'aggregazionismo) quanto piuttosto dall'esigenza di favorire maggiormente la posizione sul mercato delle singole imprese, col rendere disponibile una rete di commercializzazione alla quale possano rivolgersi anche i cosiddetti «padroncini» attualmente sottoposti allo sfruttamento del mondo degli spedizionieri. Dopo aver ricordato la significativa circostanza che i più vistosi fallimenti hanno riguardato le grandi aziende piuttosto che le imprese individuali, il dottor Chisari auspica una definizione più precisa sia sul ruolo dei vari operatori sia dei rapporti che tra di loro intercorrono. Tale obiettivo appare ancora più importante, egli aggiunge, se si considera l'evoluzione internazionale dell'autotrasporto, nell'ambito del quale si manifesta crescente la quota spettante al vettore stradale rispetto a quello ferroviario, ma appare altresì crescente la quota di mercato assorbita dai vettori stranieri, soprattutto per quanto riguarda l'*import*. Ciò significa, secondo l'oratore, che i vettori stranieri sono privilegiati dal punto di vista organizzativo: circostanza, questa, che ne accresce la competitività.

La senatrice Senesi chiede se il progetto di installare sugli automezzi delle apparecchiature elettroniche per la rilevazione dei dati può rivelarsi effettivamente efficace, dal momento che non è stato verificato se il vettore sia in grado di gestire tali strumenti, nè si profila attualmente la possibilità di utilizzare le nuove tecnologie anche a fini di sicurezza o per migliorare il raccordo con il sistema delle dogane.

Il presidente Bernardi chiede se tali apparecchiature elettroniche siano già esistenti sul mercato.

Il dottor Chisari fa presente che non si è ancora pervenuti alla fase di installazione delle apparecchiature stesse, mentre la senatrice Senesi rileva che le nuove metodologie vengo-

no già adottate in talune Regioni per il controllo di percorrenza degli autobus.

Dopo aver rilevato che sarebbe comunque auspicabile un miglioramento della rilevazione dei dati, dal momento che sono disponibili attualmente solo le stime dei venditori di automezzi, la senatrice Senesi chiede se il Ministero dei trasporti abbia analizzato la possibilità di dichiarare obbligatorio il trasporto su ferrovia di talune merci nocive o pericolose, analogamente a quanto avviene in altri paesi europei. Chiede, altresì, informazioni sulla politica dei raccordi ferroviari ed in particolare sulla possibilità di avviare la commercializzazione dei binari prima dell'attuazione di progetti più complessi inerenti la costruzione degli interporti.

La senatrice Senesi chiede infine quale ruolo potrebbero rivestire le ferrovie concesse qualora il Ministero decidesse di specializzare taluni percorsi.

Il dottor Chisari fa presente che l'utilizzazione delle nuove tecnologie si presenta più complessa nel settore dell'autotrasporto merci rispetto a quello del trasporto di persone: circostanza, questa, che spiega i ritardi operativi cui ha fatto riferimento. Non dovrebbe invece sollevare problemi la mancanza di specializzazione degli autotrasportatori, dal momento che la maggior parte di essi preferisce la digitazione alla compilazione di un modulo. I nuovi strumenti, inoltre, dovrebbero rendere leggibili le lettere di vettura, comportando quindi, dal punto di vista della chiarezza, notevoli vantaggi.

Circa la politica dei raccordi, il dottor Chisari fa presente che i dati relativi ai trasporti ferroviari da un raccordo all'altro segnalano purtroppo un notevole calo dei traffici, ragion per cui non sarà possibile avviare alcuna soluzione innovativa in proposito fino a quando l'utente non avrà modificato le proprie valutazioni in merito alla qualità relativa dei vari tipi di trasporti.

In relazione all'ipotesi di rendere obbligatorio il trasporto ferroviario per alcune merci, il dottor Chisari dichiara di non essere a conoscenza delle decisioni adottate in altri paesi europei, ma ritiene tuttavia che non si potranno porre in secondo piano le motivazioni

economiche che in alcune zone spingono gli operatori ad utilizzare comunque la strada, sia perchè la ferrovia non è facilmente accessibile, sia per ragioni connesse alla localizzazione dell'attività produttiva.

Il presidente Bernardi fa, a sua volta, presente che un altro ostacolo potrebbe essere rappresentato dalla necessità di trasportare le sostanze chimiche in carri cisterna, mezzi che attualmente non possono essere trasportati su ferrovia.

Il dottor Chisari si sofferma quindi sul problema delle ferrovie concesse, dichiarando che, a suo avviso, esse non potranno conquistare un ruolo significativo sul mercato del trasporto merci, in quanto è difficile ipotizzare che si crei un servizio competitivo rispetto al trasporto stradale su brevi distanze. Il «recupero» delle ferrovie concesse dovrà pertanto perseguirsi, continua l'oratore, facendo acquisire ad esse una maggiore quota di mercato nell'ambito del trasporto locale di viaggiatori.

Riferendosi, infine, ai problemi informativi, il dottor Chisari dichiara che l'archivio esistente presso la Motorizzazione civile fornisce informazioni molto limitate che riguardano esclusivamente le strutture delle imprese e non il mercato nel suo complesso.

Non essendo formulati ulteriori quesiti, il presidente Bernardi ringrazia gli intervenuti, chiedendo loro di inviare alla Commissione ulteriori documenti, e dichiara conclusa l'audizione.

IN SEDE DELIBERANTE

«Modifiche a taluni articoli del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393» (931), d'iniziativa dei deputati Lucchesi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione)

Il senatore Picano riferisce sul disegno di legge in titolo, rilevando che il provvedimento

si propone di rendere coerente la disciplina riguardante la guida di determinati veicoli, eliminando talune discrasie determinatesi a seguito dell'approvazione del disegno di legge concernente l'istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida.

Il relatore dà quindi conto brevemente del contenuto degli articoli, rilevando che l'articolo 1 è volto ad abrogare il settimo comma dell'articolo 80 del codice della strada, secondo il quale per la guida di veicoli particolarmente impegnativi l'abilitazione può essere rilasciata solo dopo una certa anzianità nel possesso della patente.

L'abrogazione della norma si giustifica, prosegue l'oratore, dal momento che la relativa condizione non è più accettabile alla luce dei nuovi orientamenti emersi in materia di rilascio delle patenti di guida che privilegiano l'accertamento dell'effettiva capacità di guida rispetto alla verifica delle condizioni formali richieste a livello normativo. Inoltre, la disposizione di cui si prevede l'abrogazione contrasta con le nuove norme che disciplinano il requisito dell'età ai fini del rilascio della patente di guida.

Il relatore fa quindi presente che la soppressione, disposta con gli articoli 2 e 3, rispettivamente della lettera c) del quarto comma dell'articolo 81 e dell'ultimo comma dell'articolo 87 del codice della strada, è conseguenziale a quella disposta con l'articolo 1.

La Commissione ed il ministro Mannino si associano alle considerazioni svolte dal relatore.

Dopo che il presidente Bernardi ha dato lettura del parere della 2^a Commissione permanente, favorevole senza osservazioni, sono posti ai voti ed approvati senza discussione e senza modifiche i singoli articoli ed il disegno di legge nel suo complesso.

La seduta termina alle ore 13.

LAVORO (11^a)

GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

24^a Seduta*Presidenza del Presidente*

GIUGNI

indi del Vice Presidente

SARTORI

*Interviene il sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale Rocelli.**La seduta inizia alle ore 10,15.***IN SEDE REFERENTE****«Norme in materia di mercato del lavoro» (585)**

(Seguito e conclusione dell'esame, con proposta di stralcio di taluni articoli)

«Riforma delle procedure di avviamento al lavoro»

(303), d'iniziativa dei senatori Giugni ed altri

(Seguito dell'esame e rinvio)

«Norme in materia di integrazione salariale, eccedenze di personale e mobilità dei lavoratori»

(354), d'iniziativa dei senatori Antoniazzi ed altri

(Seguito dell'esame e rinvio)

«Riordino dell'indennità di disoccupazione ordinaria» (356), d'iniziativa dei senatori Antoniazzi ed altri

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 14 gennaio e rinviato in quella del 25 febbraio.

Su proposta del presidente Giugni, la seduta è sospesa sino alle ore 15,30 per consentire lo svolgimento di una serie di incontri informali ai fini della delibazione della materia oggetto dei disegni di legge in titolo.

La seduta, sospesa alle ore 10,20, è ripresa alle ore 16,10.

Il relatore, senatore Calvi, ricorda che alla Commissione è stato consentito in via eccezio-

nale di riunirsi in periodo di crisi di Governo in modo che essa potesse valutare l'opportunità di anticipare la definizione di alcune disposizioni contenute nel disegno di legge n. 585, la cui particolare urgenza richiede una sollecita presa di posizione da parte del Parlamento, anche in considerazione dell'eventualità che le medesime possano fare oggetto di un provvedimento d'urgenza del Governo.

In proposito ricorda che, sulla base dei contatti intercorsi tra il Ministro del lavoro e i Gruppi parlamentari in sede di approvazione della legge finanziaria, il Ministro si era dichiarato disponibile ad una manovra di anticipazione della riforma dell'indennità di disoccupazione ordinaria per l'anno corrente, mettendo a disposizione 150 miliardi tratti dal fondo per il rientro dalla disoccupazione, previsto nello stesso disegno di legge n. 585.

Su questa base, aggiunge il relatore, egli ha elaborato un «pacchetto» di norme, che potrebbero costituire oggetto della predetta anticipazione e che vertono in tema di fondo per il rientro dalla disoccupazione, di riforma del trattamento di disoccupazione ordinaria e di modifiche in tema di disciplina del trattamento di cassa integrazione guadagni. Il gruppo di norme proposte comprendeva originariamente anche modifiche alla disciplina dei contratti di formazione e lavoro: tuttavia, a motivo della contrarietà manifestata dai Gruppi parlamentari rispetto all'anticipazione di tali misure, esse non sono state riproposte nel «pacchetto» in questione.

Le risorse disponibili per il finanziamento della revisione dell'indennità di disoccupazione allo stato non consentono, egli afferma, la copertura triennale del nuovo meccanismo. Per questo motivo la normativa proposta si limita alla definizione annuale di tale misura, peraltro fissata ad un livello inferiore rispetto al 15 per cento della retribuzione, originariamente previsto. Tale normativa concreta, comunque, già da ora un positivo segnale circa una tendenza all'adeguamento dell'indennità

di disoccupazione, rapportandola al livello della retribuzione ed impegna ad una revisione organica della materia concernente le misure per la riforma del mercato del lavoro trattate nel disegno di legge n. 585.

Interviene quindi il senatore Antoniazzi, che dichiara il favore del proprio Gruppo all'anticipazione delle norme in questione, pur con qualche rilievo circa la valutazione degli oneri della revisione dell'indennità di disoccupazione nei termini proposti, in attesa di una sollecita riconsiderazione dell'intera materia.

In senso analogo si pronuncia il senatore Sartori che, nel dichiararsi favorevole, a nome del Gruppo democratico cristiano, all'emanazione di un provvedimento governativo di urgenza, dichiara che in ogni caso sarà opportuno condurre sollecitamente a termine, una volta risolto questo problema contingente, l'esame del disegno di legge n. 585.

Interviene quindi il sottosegretario Rocelli che, nel manifestare soddisfazione per il fatto che il relatore e i rappresentanti dei Gruppi comunista e democratico cristiano si sono pronunciati favorevolmente nei confronti di un ipotizzato provvedimento di urgenza del Governo, ricorda come il Ministro del lavoro, oltre ad assersi dichiarato disponibile al reperimento di 150 miliardi per il finanziamento della riforma del trattamento di disoccupazione ordinaria, utilizzando disponibilità relative al fondo per il rientro dalla disoccupazione, abbia preannunciato la possibilità del reperimento di ulteriori 50 miliardi per il finanziamento del maggior onere relativo al 1988.

Il Governo, afferma il Sottosegretario, dà atto al Senato della considerazione manifestata circa l'urgenza della soluzione dei problemi trattati nel gruppo di norme illustrate dal relatore, pur evidenziando come l'obiettivo principale sia, comunque, quello dell'approvazione in tempi brevi del disegno di legge n. 585. Il fatto poi che la Commissione si

esprima a favore di un provvedimento di urgenza del Governo non può che far intravedere la disponibilità del Parlamento ad accogliere con benevolenza un eventuale decreto-legge vertente nelle materie sopra ricordate. Certamente il Governo riteneva che si dovesse procedere anche ad una riconsiderazione di alcuni aspetti dei contratti di formazione e lavoro: tuttavia, viste le dichiarazioni dei Gruppi, rese in sede ristretta, ritiene opportuno che la disciplina relativa non faccia oggetto di un provvedimento di urgenza.

Il presidente Giugni, nel ringraziare il presidente del Senato, Spadolini, per aver egli sottoposto alla Conferenza dei Capigruppo la richiesta della discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno anche in pendenza della crisi di Governo, ricorda come l'eventuale trasposizione di parte delle norme del disegno di legge n. 585 in un decreto-legge impegni la Commissione a discutere sollecitamente, alla ripresa, la parte rimanente di tale provvedimento.

Si passa quindi all'esame degli articoli del disegno di legge n. 585.

Il relatore Calvi presenta tre emendamenti: il primo, sostitutivo degli articoli 1 e 2, in materia di fondo per il rientro dalla disoccupazione; il secondo, sostitutivo dei commi 9 e 10 dell'articolo 5; il terzo sostitutivo dei commi 2, 3, 4, 5 e 6 dell'articolo 7. Propone infine, lo stralcio delle restanti parti del disegno di legge.

La Commissione accoglie quindi gli emendamenti proposti dal relatore, dandogli mandato di riferire favorevolmente in Assemblea sul disegno di legge, proponendo lo stralcio delle norme del medesimo non modificate.

Il seguito dell'esame dei disegni di legge nn. 303, 354 e 356 risulta conseguentemente rinviato.

La seduta termina alle ore 16,40.

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
PER LA RISTRUTTURAZIONE E RICONVER-
SIONE INDUSTRIALE E PER I PROGRAMMI
DELLE PARTECIPAZIONI STATALI**

GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

Presidenza del Presidente
MARZO

Intervengono il sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali, Giulio Santarelli, ed il presidente dell'Alitalia, dottor Umberto Nordio.

La seduta inizia alle ore 15.

**PROGRAMMI E PROSPETTIVE DELL'ALITALIA ANCHE
IN RELAZIONE ALLE NUOVE NORME INTERNA-
ZIONALI**

Il presidente Marzo ringrazia i rappresentanti del Governo e dell'Alitalia per essere intervenuti all'odierna seduta, ed invita il presidente Nordio a prendere la parola.

Il dottor Nordio esordisce rilevando che il gruppo Alitalia è costituito dalle società Ati, Aeroporti di Roma, Italiatour, Sigma ed altre minori. L'Alitalia possiede una flotta di 67 aerei, ha una rete nazionale con 13 scali ed un movimento passeggeri di 3 milioni e 600 mila unità; dispone di una rete internazionale con scali ed un movimento passeggeri di 5 milioni e 500 mila unità. L'Ati, che si occupa dell'attività di trasporto aereo nazionale e *charter*, possiede una flotta di 35 aerei con 24 scali e 5 milioni 100 mila passeggeri l'anno. La società Aeroporti di Roma si occupa della gestione del sistema aeroportuale della capitale; l'Italiatour svolge invece un'attività di promozione, confezione e vendita di *inclusive tours* con destinazione Italia; la Sigma gestisce infine i servizi telematici di prenotazione e biglietteria e l'automazione della distribuzione.

Il fatturato consolidato per il 1987 del gruppo ammonta a 4.005 miliardi di lire, di cui

il 75,9 per cento è da riferire all'Alitalia, il 16,3 per cento all'Ati, il 6,4 per cento agli Aeroporti di Roma, e lo 0,9 per cento alle altre società.

In particolare, il fatturato relativo al trasporto aereo è stimato in 3.401 miliardi, di cui il 29,7 per cento riguarda i voli nazionali, il 35,5 per cento i voli internazionali, ed il 34,8 per cento i voli intercontinentali.

In termini poi di passeggeri trasportati, l'Alitalia occupa, tra le compagnie europee, il quarto posto dopo la British Airways, la Lufthansa e l'Iberia; mentre occupa il quinto posto nella graduatoria relativa al totale trasportato tonnellata-chilometro. Sempre nel confronto con le altre compagnie, l'Alitalia è al quarto posto come fatturato e al terzo posto invece come risultato operativo. Per quanto concerne poi la composizione della flotta, che è stata alquanto rinnovata, essa è composta da 12 B747 nuovo modello, 8 A300 per il lungo e medio raggio, e 32 MD80, 43 DC9 e 6 ATR42 per il breve raggio, per un totale di 102 velivoli.

Il conto economico consolidato 1983-1987 ha raggiunto un utile di 73,1 miliardi. Altrettanto positivo può considerarsi lo stato patrimoniale per lo stesso periodo, in cui i debiti a lungo termine sono passati da 961 a 998,9 miliardi, a fronte di un patrimonio netto che è salito da 419,6 a 1042,9 miliardi.

Dopo aver ricordato che gli investimenti tecnici, sempre nel periodo di tempo considerato, sono passati da 258,7 a 287,4 miliardi, si sofferma sulla comparazione dei costi del personale tra le maggiori compagnie europee, rilevando che l'Alitalia si trova in una buona posizione anche se non raggiunge la competitività della British Airways, che ha sul mercato una posizione forte sia per il basso livello degli stipendi del suo personale sia perchè non provvede da tempo all'ammodernamento della sua flotta.

La posizione dell'Alitalia sul mercato si presenta inoltre favorevole sia per la crescita del mercato primario, sia per l'aumento delle

quote di mercato sulle destinazioni strategiche, sia per la posizione consolidata sul mercato italiano e presso la collettività italiana nel mondo, sia per l'equilibrio fra i due principali segmenti di mercato turismo-affari, sia per la sua rete diversificata che consente una presenza in tutte le principali aree geografiche. Circa le prospettive per il 1988, lo scenario si rivela positivo perchè i paesi sviluppati sono sostanzialmente stabili dal punto di vista economico, per la maggiore internazionalizzazione dell'economia italiana e perchè il traffico aereo da e per l'Italia è in significativa crescita.

Dopo aver rilevato come il mercato europeo, scarsamente sfruttato a differenza di quello americano, ormai saturo, presenti prospettive molto favorevoli nel prossimo futuro, dichiara che è intenzione del gruppo consolidare la sua posizione in Italia, aumentare le sue quote di mercato all'estero e mantenere un equilibrio tra il settore turistico e quello degli affari. Ricorda poi l'efficienza tecnico-operativa della flotta Alitalia, che è moderna ed ha una «base di armamento» all'avanguardia in Europa.

Il probabile scenario che si verrà a creare dopo il 1992 riguarderà la costituzione di un mercato unico europeo, per cui tutti gli operatori potranno lavorare in eguale condizioni in tutti i paesi della Comunità. Sarà quindi necessario procedere ad un'armonizzazione delle legislazioni per evitare il permanere sul mercato di compagnie sovvenzionate dai singoli Stati e prevedere la creazione di autorità centrali a livello europeo per la sicurezza, per la pianificazione delle strutture e per il coordinamento delle attività. Per combattere poi la concorrenza americana, occorrerà che le compagnie europee procedano a concentrazioni e fusioni: a tale riguardo, auspica che venga rivista la legge *antitrust*, che attualmente non consente in Europa l'accorpamento tra le maggiori compagnie.

Ritiene che il contratto per il personale di terra degli aeroporti siglato nei giorni scorsi sia oneroso ma non insopportabile per l'azienda. Il tetto salariale, infatti, è rimasto quello fissato il 13 dicembre scorso, mentre è stato modificato il metodo di conteggio delle ore straordinarie di lavoro; è inoltre rimasta fissata

in tre anni e sei mesi la durata del contratto, come è anche rimasto lo slittamento della contrattazione salariale integrativa. Ciò del resto rientra anche nell'interesse della parte sindacale, e il non dover far fronte ad una contrattazione permanente consente una migliore organizzazione della sua azione. Quanto all'orario di lavoro, precisa che nel contratto è stata raggiunta una soluzione accettabile anche con il concorso della parte sindacale, che ha mostrato interesse a tenere nel debito conto le esigenze manifestate dall'azienda.

Ricordato che la firma del contratto sarebbe potuta intervenire già il 14 dicembre scorso se non si fosse assistito a richieste insostenibili della «base» dei lavoratori, dà atto ai rappresentanti del Governo di avere bene gestito l'ultima fase della lunga e delicata trattativa.

Dopo il personale di terra restano ora da siglare i contratti dei piloti, dei tecnici e degli assistenti di volo: non esita a definire farneticanti alcune loro richieste, che parlano di aumenti salariali - e si riferisce in particolare ad una delle associazioni dei piloti - addirittura del cento per cento. Sottolineato che in alcune frange di lavoratori è diffusa la convinzione che il sistema delle partecipazioni statali costituisce il «ventre molle» nella contrattazione salariale, osserva che l'azione del sindacato dovrebbe essere più incisiva di quanto non sia avvenuto in questa occasione già nella fase di predisposizione della piattaforma contrattuale, poichè anche da essa dipende la buona riuscita delle trattative.

Il deputato Pumilia esordisce rilevando i risultati positivi raggiunti dal gruppo Alitalia, che confermano la bontà della decisione adottata a suo tempo di affidare il trasporto aereo nazionale ad un'impresa a partecipazione statale. Dopo aver sottolineato che si è proceduto ad una conduzione dell'azienda secondo criteri economici che hanno determinato un utile di bilancio, non può non rilevare che, date le condizioni di grande favore in cui l'azienda opera sul mercato, sarebbe stato auspicabile attendersi migliori risultati circa i collegamenti aerei con le aree meno servite del territorio nazionale. Chiede quindi raggugli in ordine alla mancata copertura della tratta Zurigo-Catania, esercitata attualmente dalla Swiss Air.

Condivide le preoccupazioni del presidente Nordio circa la scadenza del 1992, in cui all'allargamento del mercato europeo si accompagnerà la «libertà di volo»; a tale proposito, auspica che siano individuati strumenti adeguati per la regolamentazione della situazione che si verrà a creare.

Chiede quindi se la scelta dell'Alitalia per il rinnovamento della flotta si sia indirizzata verso aeromobili europei o americani. Chiede poi se sia opportuno concentrare soltanto sui due aeroporti di Milano e Roma l'intero traffico nazionale verso il resto del mondo. Chiede infine chiarimenti sui contratti bilaterali con altri vettori, sui risultati della nuova società Aliblu, e su quale tipo di aerei si concentrerà il programma di ammodernamento della flotta.

Il deputato Vincenzo Russo ringrazia innanzitutto il presidente Nordio per il suo ampio ed esauriente intervento in cui ha fornito alla Commissione dati assai significativi. Rifacendosi alla sua relazione sul programma pluriennale di intervento dell'IRI svolta nella seduta di ieri, ribadisce che gli scioperi aeroportuali dei mesi scorsi hanno gravemente offuscato l'immagine dell'Alitalia presso l'opinione pubblica, determinando fra l'altro un clima di disaffezione presso la clientela nazionale ed internazionale; ritiene che il Governo in materia debba ispirare la sua azione soprattutto alla difesa delle esigenze del paese, e deve riconoscere che nel corso della lunga trattativa progressivamente è emerso - su ciò esprime la sua piena soddisfazione - il senso di responsabilità dei lavoratori.

Ricorda che la dismissione dalla flotta degli aeromobili Fokker e l'ingresso in esercizio dei nuovi ATR42 costruiti in accordo con l'industria francese aveva determinato concrete aspettative per quelle aree territoriali che non disponevano di aerostazioni molto grandi, che così avrebbero potuto essere servite in maniera sufficientemente regolare. Si è poi verificata nel novembre scorso la grave sciagura di Conca di Trezzo, che ha gettato inquietanti ombre sulla sicurezza di tali aeromobili: si chiede quindi quali siano i possibili sviluppi dell'intera vicenda.

Esaminati alcuni aspetti che valgono a differenziare il sistema europeo di trasporto

aereo da quello statunitense, si limita a rilevare che quest'ultimo sistema trae per di più grande beneficio dall'enorme sviluppo della ricerca nel settore aerospaziale.

Ritenuto essenziale l'apporto del mondo del lavoro per il funzionamento del trasporto aereo, sempre più decisivo per le sorti dell'economia del paese, auspica in futuro una maggiore collaborazione fra le aziende nazionali del settore aeronautico perchè il sistema nel suo complesso possa essere più concorrenziale sui mercati internazionali. È certo che nei prossimi anni le esigenze di trasporto saranno via via più rilevanti e crede che un mezzo non escluda l'altro: consente quindi con le preoccupazioni espresse dal presidente Nordio circa la necessità per l'Alitalia di adoperarsi al massimo per incrementare il suo livello di produttività e porsi così all'avanguardia fra i vettori europei, in modo da non trovarsi impreparata all'appuntamento del 1992, da cui scaturiranno imprevedibili - almeno al momento attuale - conseguenze in specie sul trasporto aereo.

Interviene brevemente il senatore Cardinale per chiedere se vi siano, da parte dell'azienda, responsabilità per la crescita del sindacato autonomo nel settore aereo, quali costi l'azienda abbia dovuto sopportare nella lunga vertenza sindacale, e se sia possibile svolgere un'analisi comparativa tra gli stipendi del personale dell'Alitalia e quelli delle altre compagnie aeree. Chiede poi di conoscere quale sia l'incidenza del costo del lavoro e del costo del carburante, e quale sia il ruolo della *deregulation* nella comparazione tra i dati gestionali dell'Alitalia e delle compagnie statunitensi. Chiede infine delucidazioni sui conti economici della Aliblu.

Il presidente Marzo, dopo aver dichiarato di non voler affrontare argomenti già svolti da altri, chiede, per quanto concerne l'aereo ATR42, quali siano le responsabilità dell'azienda costruttrice e quali quelle della scuola per l'addestramento dei piloti.

Il dottor Nordio, in risposta ai commissari intervenuti, ricorda che nel 1979 vi fu un blocco del trasporto aereo per circa quaranta giorni, momento assai difficile poi superato per mezzo della positiva azione svolta dal sindacato, allora di gran lunga più rappresen-

tantivo di quanto non accade oggi. Afferma che l'Alitalia non intende in genere favorire il sindacalismo autonomo, eccetto naturalmente per i piloti, che per lo più non si riconoscono nelle confederazioni; non esiste insomma alcuna strategia aziendale per sminuire l'azione sindacale, che ritiene non migliorata negli ultimi dieci anni, anche per l'attuale insufficiente capacità dei relativi quadri.

Quanto agli stipendi percepiti, osserva che il personale di terra degli aeroporti nazionali si situa nella media degli altri paesi europei, mentre in rapporto al potere d'acquisto fruisce di un trattamento migliore degli statunitensi. Più articolato è il discorso per il personale di volo, che negli Stati Uniti presenta un costo inferiore al nostro dovuto anche ad un suo maggiore sfruttamento.

Osservato che già oggi sarebbero possibili, dal punto di vista normativo, collegamenti più intensi con alcune aree nazionali che però probabilmente non sono redditizi, precisa che l'aeromobile ATR42 è certo più economico del Fokker F27, ma non fino da rendere vantaggioso l'esercizio di alcune tratte. Si sofferma poi sull'assorbimento, da parte dell'Alitalia, dell'Itavia avvenuto negli anni scorsi, che considera un cattivo affare pur essendo stato un atto obbligato, e cita quelle compagnie che non potendo fruire di un sufficiente mercato interno cercano di trovare sbocco in altre aree: tale è il caso della SAS, che ha stipulato un accordo con le Aerolíneas Argentinas. Rileva che l'Alitalia nell'acquisto degli aeromobili non intende privilegiare alcun paese, ma ha riguardo nelle necessità del mercato, che in certi momenti privilegia le caratteristiche di un aeromobile invece che quelle di un altro.

Rilevando che nei prossimi anni si assisterà ad uno sviluppo dei collegamenti fra le aree meridionali europee, ad esempio fra l'Italia e la Grecia, ritiene che osservando il mercato internazionale sia, attualmente ed a breve-medio termine, da considerare economico il

potenziamento delle aerostazioni di Roma e Milano, mentre nel medio-lungo periodo potrebbero rilevarsi economici altri siti; in particolare, lo scalo di Milano è inadeguato e non potrà soddisfare già nei primi anni novanta la richiesta di trasporto.

Esaminati i possibili scenari che potranno presentarsi alla scadenza del 1992 in specie circa i rapporti dei vettori europei con quelli statunitensi, si sofferma sui diritti di scalo di questi ultimi sul territorio italiano, precisando che sono in numero limitato, come limitati sono gli scali dell'Alitalia sul territorio americano.

Non è in grado di prevedere quando i vecchi DC9-30 verranno sostituiti: ciò avverrà o con aeromobili dello stesso tipo o con mezzi dotati di eliche, certamente più economici, ma che devono ancora essere perfezionati dal punto di vista tecnologico; lo sviluppo della flotta a lungo raggio si baserà invece sul 747-400 e sull'MD11. Precisa che le sostituzioni degli aeromobili non potranno avvenire tutte nello stesso periodo e che per le decisioni definitive sono disponibili ancora circa due anni.

Ricordati brevemente i problemi inerenti ai collegamenti di terzo livello, anche in rapporto all'entrata in esercizio dell'ATR42, osserva che l'attività della società Aliblu è da considerarsi soddisfacente, e che essa dovrebbe iniziare a produrre utili entro il terzo anno di gestione. Quanto alla sciagura di Conca di Trezzo che ha visto protagonista l'ATR42, dichiara che la responsabilità della scuola piloti è inesistente e che non si sente nè di assolvere nè di addossare colpe ai costruttori del velivolo.

La fermata di quella flotta si è rilevata opportuna e al presente si è ripreso a volare nella convinzione che, dopo i necessari accorgimenti, gli incidenti non si ripeteranno.

La seduta termina alle ore 18,15.

SOTTOCOMMISSIONI

GIUSTIZIA (2^a)

Sottocommissione per i pareri

GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

La Sottocommissione, riunitasi sotto la presidenza del presidente della Commissione Covi, ha adottato la seguente deliberazione per il disegno di legge deferito:

alla 8^a Commissione:

931 - «Modifiche a taluni articoli del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393», d'iniziativa dei deputati Lucchesi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati: *parere favorevole.*

COMMISSIONE PARLAMENTARE per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi

Sottocommissione per l'accesso

GIOVEDÌ 17 MARZO 1988

Presidenza del Presidente

DE LORENZO

La seduta inizia alle ore 12,30.

Resta stabilito che il collegio dei relatori, incaricato degli adempimenti di cui all'articolo 5 del regolamento della Sottocommissione, sarà composto, oltre che dal Presidente, dal senatore Bruno Vella e dal deputato Silvia Costa.

La seduta termina alle ore 12,45.

ERRATA CORRIGE

Nel 111° Resoconto delle Giunte e delle Commissioni parlamentari di mercoledì 16 marzo 1988, seduta delle Commissioni riunite 10ª (Industria) e 13ª (Ambiente), a pagina 5, prima colonna, alla ventinovesima riga, tra le parole «antimeridiana» e «dal relatore» si leggano le seguenti: «del Comitato medesimo».