COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

31.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2219) . . .

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 4

CANNELONGA SEVERINO 4

CARTA GIANUARIO, *Ministro della marina mercantile* 3

LUCCHESI PINO 3

POTÌ DAMIANO 4

Disegno e proposte di legge (Discussione e approvazione):

Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1459);

CALDORO ed altri: Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (184);

BOCCHI ed altri: Istituzione dell'Azienda nazionale delle ferrovie (495);

LA PENNA ed altri: Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (728) . . . . . .

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . . 4, 5, 6, 7, 8, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 36

BERNARDI GUIDO 35, 36

BOCCHI FAUSTO 30, 31, 32

CANNELONGA SEVERINO 8, 9, 10, 13, 16, 21

DUTTO MAURO 21, 33, 34, 35

GRADI GIULIANO 10

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 13, 18, 21

LUCCHESI PINO 12, 13

POTÌ DAMIANO 32, 33

RIDI SILVANO 27

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 14, 15, 16, 17, 21

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,45.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario,* legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2219).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 dicembre 1984.

Constatata l'assenza del rappresentante del Ministero della marina mercantile - ricordo infatti che l'orario d'inizio era fissato per le ore 9,30 - sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,50, è ripresa alle 13,45.

PRESIDENTE. Comunico alla Commissione che le Commissioni I affari costituzionali e V bilancio hanno espresso parere favorevole sul disegno di legge a condizione che sia soppresso l'articolo 13. Poiché l'accoglimento, per altro obbligatorio, di tale condizione comporta il rinvio del provvedimento al Senato, vorrei sapere dal ministro come intenda procedere, tenuto anche conto delle ragioni di urgenza sottese al provvedimento stesso.

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile.* È stato negato il parere favorevole a questo disegno di legge ritenendo che mancasse la copertura, e forse può esservi stata una difettosa indicazione che mi riservo di chiarire nella sede opportuna. Devo però far presente che la copertura finanziaria dell'onere comportato dall'articolo 13 è stata individuata nell'ambito del bilancio del Ministero della marina mercantile ed insieme al relatore sono pronto a presentare un apposito emendamento.

Per altro c'è da rilevare che il disegno di legge è stato approvato dal Senato - dove la copertura era stata individuata in 600 milioni da iscrivere sul fondo del personale - senza che in quella sede sia stata sollevata alcuna obiezione ed io ritengo opportuno che la Commissione trasporti della Camera richieda il riesame del parere espresso dalle Commissioni I e V.

PINO LUCCHESI. Concordo in pieno con la richiesta di riesame prospettata dal ministro. In effetti la portata dell'articolo 13 del disegno di legge in esame va al di là della logica relativa ai provvedimenti di assistenza alla cantieristica: il potenziamento in qualche modo obbligato della struttura ministeriale è assolutamente necessario per tutti i provvedimenti, sia quelli che attengono alla cantieristica, sia quello recentemente approvato e pubblicato ieri sulla *Gazzetta Ufficiale,* sia quello sulla ricerca applicata all'esame di questa Commissione, e non provvedere a tale potenziamento vorrebbe dire rendere disagevole l'attuazione di tali provvedimenti. Per questo motivo sono d'accordo col ministro nel chiedere il riesame da parte delle Commissioni I e V di un articolo che ha già ottenuto l'approvazione del Senato.

DAMIANO POTÌ. Sono favorevole alla richiesta di riesame.

SEVERINO CANNELONGA. Anche il gruppo comunista aderisce alla richiesta di riesame del parere espresso dalla I e dalla V Commissione.

PRESIDENTE. In base all'articolo 93, ultimo comma, del regolamento, pongo in votazione la proposta di richiedere il riesame del parere alle Commissioni I e V.

(*È approvata*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1459); e delle proposte di legge Caldoro ed altri: Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (184); Bocchi ed altri: Istituzione dell'Azienda nazionale delle ferrovie (495); La Penna ed altri: Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (728).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Caldoro, Amodeo, Potì, Sanguineti, Sodano e Tempestini: « Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie »; Bocchi, Bernardi Antonio, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, Pernice, Proietti, Riccardi, Ridi e Ronzani: « Istituzione dell'Azienda nazionale delle ferrovie »; La Penna, Bernardi Guido, Lucchesi, Angelini Piero, Artese, Becchetti, Gioia, Grippo, Ligato, Picano, Pujia, Pumilia, Quieti, Russo Ferdinando, Santuz e Stegagnini: « Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferovie ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso il seguente parere: « Parere favorevole a condizione che all'articolo 17 si preveda la fissazione in legge finanziaria, anziché sul bilancio, della compensazione straordinaria; all'articolo 21 si precisi al terzo comma che l'onere dei contratti di lavoro deve essere fronteggiato nell'ambito della disponibilità di bilancio dell'Azienda compresa la compensazione straordinaria prevista dall'articolo 17. Si osserva inoltre che sarebbe necessario precisare meglio all'articolo 2 i limiti della facoltà di assumere partecipazioni azionarie ».

Comunico altresì che la I Commissione affari costituzionali, in data 19 dicembre, ha espresso il seguente parere: « Parere favorevole con le seguenti condizioni: *a*) che all'articolo 17 sia aggiunto, dopo il secondo comma, il seguente: " Il bilancio e lo schema di bilancio di previsione di cui ai commi precedenti debbono evidenziare in apposite voci le disponibilità finanziarie destinate alle retribuzioni dei dipendenti dell'ente "; *b*) che le disposizioni recate dal secondo comma dell'articolo 21 siano trasformate in norme transitorie per il personale in servizio alla data di entrata in vigore della legge; *c*) che il terzo comma dell'articolo 21 sia sostituito nel modo seguente: " I contratti collettivi nazionali di lavoro nonché i contratti individuali che da essi si discostino sono stipulati in via esclusiva dal Consiglio di amministrazione dell'ente nell'ambito delle disponibilità finanziarie a ciò destinate nei bilanci dell'ente ", *d*) che all'articolo 25, ultimo comma si sostituiscano le parole: " sentita la Commissione parlamentare per le questioni regionali " con le parole: " sentite le regioni interessate e la Commissione parlamentare per le questioni regionali ". Con le seguenti osservazioni: all'articolo 2, lettera *b*), si sottolinea la necessità di sopprimere le parole: " esistenti e fra i nuovi terminali che venissero localizzati "; all'articolo 23, secondo comma, occorre precisare che restano affidate alla competenza esclusiva dei tribunali amministrativi regionali le controversie concernenti il rapporto di impiego dei soggetti titolari di uffici direttivi dell'ente, anche se dipendenti dall'ente medesimo; all'articolo 25, secondo

comma, va previsto che il termine di 60 giorni ivi indicato è prorogabile una sola volta, per la stessa durata, in presenza di gravi e fondati motivi ».

Comunico da ultimo che la IX Commissione lavori pubblici ha espresso parere favorevole sul testo unificato.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Il Comitato ristretto costituito all'interno della Commissione in sede referente ha concluso i propri lavori con la elaborazione di un testo unificato, nato dal raffronto tra il disegno di legge e le iniziative dei gruppi parlamentari in tema di riforma dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Come i colleghi ricorderanno, la Commissione nel suo insieme ha preso atto di tale testo nel corso della riunione nella quale si è deciso di chiedere i pareri alle Commissioni competenti che, come ha testé detto il Presidente, si sono espresse favorevolmente nei confronti del testo unificato – salvo l'espressione di alcune condizioni ed osservazioni – consentendo così alla Commissione in sede legislativa di definire un argomento tra i più importanti nell'ambito di quelli da essa presi in esame e fondamentale non soltanto ai fini della organizzazione del servizio ferroviario, ma anche e soprattutto ai fini della definizione di un modello nuovo di organizzazione della pubblica amministrazione.

Ritengo sia necessario e, se me lo consentite, anche significativo, richiamare alcuni aspetti particolari del tema oggetto della nostra discussione. In primo luogo occorre sottolineare l'importanza del fatto che la riforma viene a definizione, dopo lunghissimo periodo di ricerca, confronto e approfondimento, proprio quando tutto il comparto dei trasporti è informato da una logica profondamente innovativa rispetto al passato. Il piano nazionale dei trasporti, infatti, è uno dei capisaldi dell'amministrazione politica, amministrativa e tecnica del comparto medesimo anche per l'incidenza ed il ruolo da esso svolto in termini di capacità produttiva del paese.

La segreteria tecnica, che affianca il comitato dei ministri costituito per l'elaborazione del piano dei trasporti, ha portato molto avanti i lavori di ricognizione dello stato dei trasporti nel paese. A questo proposito, bisogna ricordare che proprio questa mattina il ministro ha presieduto una riunione con i colleghi di Gabinetto impegnati nell'esame del primo elaborato conoscitivo dello stato dei trasporti. Per il prossimo mese di gennaio è prevista una riunione mirata alla individuazione di un momento di previsione rispetto agli obiettivi di sviluppo delle condizioni del sistema; nel mese di febbraio dovrebbero essere compiute le scelte operative. Visto che sono presenti il ministro Signorile e il sottosegretario Santonastaso, vorrei sottolineare l'importanza del ruolo che, in questo processo, devono avere la nostra Commissione e quella del Senato per l'individuazione degli obiettivi che costituiscono una significativa scelta politica sia in termini generali, sia rispetto alla credibilità ed alla utilizzazione degli strumenti posti in essere proprio per il raggiungimento degli obiettivi che Parlamento e Governo abbiano inteso dare al piano, individuando le prospettive di sviluppo non solo del comparto, ma anche del paese.

A mio avviso è necessario che la nuova gestione dei servizi di trasporto sia accompagnata dalla riforma delle strutture ministeriali. Bisognerà procedere – e credo questa sia la logica seguita dal Governo e in particolare dal ministro Signorile – in modo coordinato per evitare che i vantaggi che possono essere ottenuti vengano squilibrati da uno sviluppo difforme delle strutture amministrative, sicuramente altrettanto importanti. Il ministro ha assicurato, per la prima metà di gennaio, la presentazione di una bozza di valutazione generale dei problemi del Ministero ai fini della sua riforma. Considero tale bozza molto importante, tanto quanto la scadenza previsionale del piano generale dei trasporti.

Senza concedere nulla alla retorica, vorrei dire che, nel momento in cui ci accingiamo ad approvare in sede legisla-

tiva – grazie anche alla sensibilità della Presidenza della Camera – la riforma dell'Azienda delle ferrovie, non si può non rilevare il consenso generalizzato coagulatosi attorno ad essa. È un merito che va equamente ripartito tra tutte le parti che hanno concorso alla elaborazione del disegno politico generale ed alla definizione del testo oggi al nostro esame. Non considero quest'ultimo come il risultato del raffronto di diverse valutazioni tecniche, ma come il frutto di una cultura politica dei trasporti alla maturazione del quale hanno concorso tutti coloro che materialmente hanno collaborato alla sua stesura nonché coloro i quali si sono occupati del problema prima di noi creando quel sostrato culturale al quale noi stessi abbiamo largamente attinto. Voglio dare atto ai ferrovieri italiani e alle organizzazioni sindacali di un impegno costante ancor prima che tecnico, politico e culturale generalizzato sull'intero suolo nazionale. Non bisogna neppure dimenticare che il Governo ha elaborato proposte moderne e attente e che tutti i gruppi politici – conviene ripeterlo – hanno svolto un ruolo determinante nella definizione degli obiettivi e delle proposte attorno ai quali il Comitato ha lavorato. Ricorderete tutti i momenti di partenza del discorso di riforma dell'Azienda nonché il suo svolgersi che ha portato a quelle modifiche ed integrazioni facilmente individuabili nel testo unificato al nostro esame il quale rappresenta, per questo, una prova tangibile della disponibilità al dialogo ed al confronto politico e tecnico; il frutto di atteggiamenti non pregiudiziali ma al contrario rivolti a trovare, nel consenso, una soluzione valida per il paese e capace di soddisfare le esigenze prospettate dalle parti politiche e dai sindacati. Siamo passati da un'indicazione di partenza di riproposizione del modello aziendalistico ad una soluzione di ente economico-pubblica impresa, con la volontà non tanto di individuare parametri fissi e rigidi e moduli tradizionali quanto di approntare lo strumento necessario per dare all'ente stesso una capacità di produttività interna, di conseguimento di risultati positivi esterni, una capacità di reggere il confronto e di ricercare anche la sintesi intermodale, oltre alla prospettiva di ottenere risultati tecnici e funzionali assai vicini a quelli che altri paesi hanno realizzato in Europa e in altri continenti.

Un obiettivo politico importante che intendiamo sottolineare è quello della netta distinzione fra il momento della funzione pubblica ed il momento della gestione: si tratta di una scelta politica di ordine generale che Governo e Parlamento hanno già effettuato, per esempio, nel corso del dibattito relativo all'organizzazione dei servizi di telecomunicazione, servizi che nel provvedimento in esame trovano una sistemazione legislativa molto significativa. Infatti l'Azienda delle ferrovie dello Stato acquisisce, in base a questo disegno di legge, una rilevante autonomia imprenditoriale ed una capacità di organizzazione, di formulazione di proposte tecnico-finanziarie: elementi, questi, indispensabili per una gestione corretta, moderna e funzionale agli obiettivi che questo ente deve conseguire nel settore dei trasporti. È inoltre estremamente significativo il fatto che venga riconosciuta una capacità di confronto tra consiglio di amministrazione e sindacati per quanto riguarda l'organizzazione dell'Azienda, l'individuazione degli obiettivi, l'approntamento degli strumenti di gestione, la capacità di verifica dei risultati a mano a mano che essi saranno raggiunti. È questo un modo per nobilitare il ruolo del sindacato, per spingerlo non solo al di là della competenza relativa alla contrattualità interna all'ente ma anche al di là degli stessi limiti di soggetto protagonista della vita economica per farne un soggetto quasi politico, considerato che le vicende interne dell'Azienda delle ferrovie dello Stato sono destinate a manifestarsi all'esterno in tutto il comparto dei trasporti e nel più ampio quadro economico nazionale, con i riflessi di carattere sociale che tutti conosciamo. Debbo dire che il sindacato ha avuto coraggio nell'affrontare questa tematica; è vero che le organizzazioni sindacali dei ferrovieri possono sottolineare il contributo innova-

tivo da esse apportato ad un tentativo di organizzazione moderna della pubblica amministrazione, ma è anche vero che sono le organizzazioni sindacali a consentire un esperimento sui risultati sociali, economici e normativi già conseguiti dalle stesse. Con il passaggio del rapporto di lavoro dal livello pubblico al livello privato, il tentativo effettuato dal legislatore è quello di dare il massimo di snellezza all'ente. Però, nessuno si nasconde che nel riequilibrio dei fattori della produzione il fattore umano, in questo momento, va considerato in via primaria in riferimento a tutti gli aspetti del progetto di riforma, che possono essere positivi e negativi.

Va inoltre sottolineato il punto dell'individuazione delle tariffe economiche come strumento di trasparenza dei costi finanziari dei servizi dello Stato. La definizione del costo dei trasporti concorre a stabilire quale debba essere la porzione di prezzo e quale quella di onere sociale, la prima gravante sull'utente e la seconda sullo Stato; ma consente anche di individuare esattamente gli elementi delle tariffe e quindi del costo del servizio e di stabilire, con una previsione che non danneggi l'efficienza e l'attività dell'azienda, la parte di socialità che va a carico del contributo statale e non degli utenti. L'obiettivo è di corrispondere positivamente alle indicazioni delle direttive europee con una normativa cogente, che non abbia cioè bisogno di essere recepita con legge del nostro ordinamento.

Un altro scopo da conseguire, inoltre, è quello di adeguare le strutture ferroviarie, e del trasporto in genere, portandole dagli attuali livelli nazionali a quelli che si registrano sul piano europeo, e comunque nell'ambito internazionale. Al di là delle considerazioni specifiche che potremo poi svolgere in sede di esame dell'articolato, tenendo conto anche delle osservazioni che le Commissioni I e V hanno formulato nei rispettivi pareri, devo dire che vi è una disponibilità complessiva del Governo e dei colleghi delle altre Commissioni ad accettare le innovazioni non secondarie che il provvedimento in esame propone. Pertanto, se all'ente per le ferrovie abbiamo voluto dare una caratteristica particolare rispetto alla tradizione, alla situazione delle altre aziende del paese, che pure è estremamente variegata e complessa, è possibile che dal tentativo della nostra Commissione di trovare una forma moderna per la gestione e l'organizzazione del servizio ferroviario possano discendere elementi propulsivi e di spinta per un rinnovamento complessivo del sistema pubblico italiano.

Aggiungo che questa forse è anche l'occasione per far presente al Governo e al Parlamento l'esigenza di approntare una legge-quadro relativa alle aziende autonone e agli enti pubblici di gestione che tenga conto delle indicazioni scaturite dal lavoro delle Commissioni Giannini e Pastore.

A conclusione del mio sintetico intervento sul lavoro del Comitato ristretto, vorrei ricordare l'altro aspetto saliente relativo al rapporto tra azienda, regioni ed autonomie locali. Si tratta di un aspetto non secondario, che non è tale in relazione al decentramento dell'azienda, la quale non perde la propria unità di scelta decisionale ma, sul piano operativo, riconosce la specificità, la tipicità delle condizioni locali e quindi consente alle proprie strutture un certo margine di autonomia operativa.

Però qui mi interessa esaltare il rapporto tra azienda ferroviaria, regioni ed autonomie locali non solo per la costituzione di società operative per la gestione di servizi speciali, che potrebbero anche essere non ferroviari, ma per evidenziare, nella interpretazione dell'articolo 25, una interpretazione estensiva delle norme previste dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616 e dalla legge n. 782 per quanto riguarda gli accordi di programma. Tali accordi consentono non solo un confronto diretto tra Governo, azienda ferroviaria, regioni ed autonomie locali, ma anche una definizione degli aspetti di progettazione ed esecuzione che rispondono anche alla logica dei progetti mirati richiamati dal ministro in questi giorni per le grandi città; consentono inoltre il con-

tenimento dei residui passivi, che sono uno dei motivi di preoccupazione della gestione.

Detto questo vorrei dare atto a tutti i colleghi della Commissione di aver operato con lealtà di intenti rispetto agli obiettivi che ci eravamo posti e mi rivolgo sia ai colleghi che hanno partecipato al comitato sia a quelli che hanno confortato il relatore nel corso delle discussioni in Commissione. Vorrei dare atto al presidente La Penna del grande lavoro di mediazione, di sintesi delle nostre scelte, di facilitazione dei rapporti con le altre Commissioni alle quali abbiamo chiesto spesso grossi sacrifici per la modifica di posizioni ormai consolidate dalla prassi dei lavori parlamentari. E ancora vorrei dare atto al ministro Signorile ed al sottosegretario Santonastaso – che in alcuni casi l'ha sostituito ed oggi è significativamente presente – della volontà di essere attenti ed attivi rispetto al ruolo del Parlamento, visto che non si è mai verificato nell'esame di questo provvedimento un momento di chiusura con pregiudiziali da difendere ad ogni costo. Da parte di tutti si è manifestata la volontà di voler raggiungere un risultato buono. Se questo risultato è buono lo giudicheremo alla luce delle esperienze dei prossimi anni ma certo la nostra volontà è stata ben finalizzata a questa conclusione. Da ultimo vorrei rivolgere il mio personale ringraziamento all'ufficio legislativo del Ministero dei trasporti per il lavoro di fiancheggiamento e di sostegno, e per la collaborazione che ha garantito alla Commissione trasporti della Camera ed al relatore in modo particolare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

SEVERINO CANNELONGA. Signor ministro, signor presidente, onorevoli colleghi, nel corso di questi anni in cui abbiamo dibattuto della riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ci si è posto un quesito fondamentale, quello se esista o meno una alternativa alla riforma.

Una alternativa potrebbe essere rappresentata dallo *status quo* ma noi riteniamo che l'azienda non sia in grado di permanere ancora nella situazione che si è venuta a determinare negli anni, caratterizzata dalla bassa produttività, dalla difficoltà nella realizzazione degli investimenti, dall'eccessiva burocratizzazione, dalla scarsa autonomia dei comparti, dall'insufficiente contributo alla risoluzione dei problemi economici del paese. Non c'è quindi alternativa alla riforma e noi comunisti, insieme alle organizzazioni sindacali, da anni ci stiamo battendo perché si vada in quella direzione. Abbiamo cercato di dare il nostro contributo di idee e di metodo di lavoro per far in modo che in questa legislatura si pervenisse nel più breve tempo possibile all'approvazione non di un testo qualsiasi ma di un provvedimento adeguato alla necessità di trasformazione profonda di questo settore dei trasporti. Abbiamo cioè teso alla definizione di un provvedimento che potesse trasformare un ordinamento burocratico e molte volte impotente in una azienda effettivamente autonoma, snella, capace di realizzare produttività e investimenti, di fare una politica seria dei trasporti pubblici per il nostro paese.

A conclusione di questo lavoro noi pensiamo di poter esprimere un giudizio positivo sul testo unificato e positivo è innanzi tutto il giudizio sull'articolo 1 e su tutti gli altri articoli che garantiscono una effettiva autonomia di gestione al nuovo ente che andiamo a costituire. Questa è stata la nostra battaglia fin dall'inizio: dare effettiva autonomia all'azienda, dare effettiva autonomia ai suoi dirigenti e quindi premiarli se operano bene e al contrario punirli, per così dire, se l'azienda non produce, se l'insieme dei trasporti ferroviari non si afferma e non va avanti. Da qui la soddisfazione per quegli articoli che riguardano la nomina del consiglio di amministrazione e del direttore generale, in sostanza per tutti quegli articoli che possono garantire una effettiva autonomia gestionale dell'azienda, anche se naturalmente spetta al Governo

ed al Parlamento nel suo insieme indicare gli orientamenti di massima per la politica del trasporto ferroviario.

Esprimiamo un giudizio complessivamente positivo anche su quegli articoli che riguardano il nuovo rapporto di lavoro dei lavoratori di questo ente. Si tratta di una questione molto importante e delicata ma noi riteniamo che in questo come in altri campi si sia realizzato un giusto equilibrio tra le varie esigenze, tra le varie problematiche che si ponevano. Il nuovo rapporto di lavoro, a nostro parere, presenta aspetti positivi e tuttavia abbiamo sentito porre da parte delle organizzazioni sindacali, nel corso delle audizioni, alcuni interrogativi; in particolare è stato chiesto se non cadano con questa nuova conformazione giuridica alcune garanzie del posto di lavoro, se non si aprano questioni molto delicate nel campo della occupazione, se non si creino problemi rispetto alle particolari esigenze del Mezzogiorno. Ma queste preoccupazioni nascono soprattutto dal fatto che si è ancora rivolti con lo sguardo al passato e quindi alla scarsa tecnologia presente nel settore. Preoccupazioni sono anche nate con riferimento ad alcune norme stabilite dalla recente legge finanziaria, per esempio quella riguardante una ristrutturazione di linee ferroviarie, di rami secchi, che è stata interpretata dai lavoratori, dai sindacati e per alcuni versi da noi stessi come un tentativo di ridimensionamento dei trasporti ferroviari.

Preoccupazioni sono state manifestate anche nel comitato che sta elaborando il piano generale dei trasporti. Si parla di un dibattito che tende a ridimensionare il settore del trasporto ferroviario. Le prime notizie sono queste. Attendiamo, pertanto, con interesse l'audizione che il ministro si è impegnato a tenere in Commissione a proposito del piano generale dei trasporti nonché il compimento di una serie di atti che consentano di fugare le preoccupazioni dei lavoratori, dei sindacati e di noi stessi.

Come si risolve, in termini politici, il problema generale, a prescindere dalla legge che ci accingiamo ad approvare? A nostro parere lo si può fare, dando così tranquillità ai lavoratori, alle organizzazioni sindacali ed agli utenti – che non vanno dimenticati perché rappresentano la componente essenziale di questo comparto – lavorando sugli investimenti. Mi riferisco soprattutto a quelli previsti dal piano integrativo ed a quelli di cui all'ultima legge finanziaria dei quali abbiamo già avuto modo di sottolineare l'importanza. A questo proposito, occorre ricordare che una delle critiche di fondo fatte nel corso del dibattito sulla legge finanziaria e sul bilancio è stata quella della lentezza nella utilizzazione degli stanziamenti; lentezza che è causa di sprechi, di forti residui passivi nonché di inflazione. Gli investimenti, infatti, comportano l'adozione di nuove tecnologie e quindi nuova occupazione.

Le preoccupazioni del mondo del lavoro possono, dunque, essere fugate se il piano generale dei trasporti, contrariamente a quanto emerge dalle prime notizie diffuse, si muoverà mirando alla valorizzazione del trasporto pubblico ferroviario delle persone e delle merci, collegato allo sviluppo economico e sociale del paese.

Altro presupposto essenziale ad eliminare le preoccupazioni di cui prima ho parlato è quello dell'avvio di un processo di rinnovamento profondo delle strutture dirigenziali. Nel corso di un'altra seduta il collega Ridi ha avuto modo di evidenziare l'importanza di tale rinnovamento; la riforma dell'azienda creerà un clima nuovo, una vera e propria svolta: chi dovrà gestirla e in che modo? Per questo diciamo che il problema non è secondario; e non lo è anche perché i lavoratori danno di essa complessivamente – e sottolineo l'avverbio « complessivamente » – un giudizio preoccupato e preoccupante. Se la situazione attuale continuasse a protrarsi, potrebbe mettere in discussione lo stesso sviluppo della rete ferroviaria; la realizzazione dell'idea di fondo di questa riforma; la capacità di realizzare i necessari investimenti.

Sarebbe utile, inoltre, che l'approvazione della legge avvenisse quasi in concomitanza con la scadenza dei rinnovi contrattuali: riteniamo, infatti, che la riforma apra nuovi ed importanti spazi alla contrattazione. Per questa ragione ci siamo battuti affinché, all'interno della legge stessa, fosse ben definito il rapporto tra autonomia dell'ente, governo, sindacati e lavoratori. Tutti, infatti, devono assumersi le proprie responsabilità ed essere in grado di far fronte ad una situazione completamente nuova che impone, in particolare al sindacato, un modo diverso di affrontare problemi come, per l'appunto, la contrattazione, considerando le tematiche del trasporto come un tutt'uno; cosa che, per altro, già fa in larga misura.

Concludendo, confermiamo il nostro giudizio positivo sul metodo di lavoro adottato in Commissione e sul rapporto di reciproca tolleranza che si è venuto a creare tra le parti politiche ed il Governo; in particolare tra quest'ultimo e quelle forze politiche che da anni si battono per questa riforma e che hanno continui e costruttivi rapporti con i lavoratori del comparto. Un giudizio altrettanto positivo diamo sull'unità delle forze riformatrici che si è creata in questa occasione, in ordine sia ai contenuti, sia ai metodi. Si tratta di un fatto importante che dimostra che è possibile realizzare convergenze su programmi avanzati e progressisti.

Colgo l'occasione per sottolineare a mia volta l'impegno profuso dal ministro in questa discussione, nel confronto e nella elaborazione delle proposte dimostrando di sapere accettare il contributo critico e costruttivo di tutti. Ringrazio anche il presidente della Commissione ed i funzionari che ci hanno permesso di arrivare in tempi rapidi alla approvazione di questa importante legge di riforma.

GIULIANO GRADI. Desidero svolgere, innanzi tutto, alcune considerazioni di carattere generale per poter esprimere a mia volta, collegandomi a quanto testé detto dall'onorevole Cannelonga, il consenso del gruppo comunista all'approvazione di questo importantissimo provvedimento, dando contemporaneamente atto a tutti dei contributi alla stesura del testo unificato, e in particolare al relatore, nello ambito di una vicenda che, a quanto ho letto, risale ai tempi dell'onorevole Petronelli.

Sono tra coloro che hanno partecipato al tentativo di arrivare alla riforma dell'azienda nel corso dell'VIII legislatura e, per questa ragione, posso dire che il traguardo che oggi si sta tagliando è tanto più significativo in quanto abbiamo alle spalle un lungo periodo di incertezza politica; incertezza che può essere ricondotta alla mancata maturazione del pensiero, dell'idea di riforma. In ogni caso – permettetemi di dirlo proprio nel momento in cui si registra un consenso unanime – tale incertezza non muoveva da noi, derivando dalle difficili relazioni intercorrenti tra i diversi partiti della maggioranza. Anche questo rende significativa l'approvazione del provvedimento che, inoltre, avviene in un momento di « magra » dell'attività legislativa di un certo rilievo. Esso, dunque, è anche un messaggio al Parlamento proprio quando questo registra una certa difficoltà di funzionamento ed anche a tutti i protagonisti della battaglia per la riforma: ai lavoratori, ai sindacati che sul suo terreno si sono impegnati con manifestazioni, fantasia, movimento e lotta. Credo che dai lavoratori, e in particolare dai sindacati, sia venuta la coscienza del fatto che in un paese che voglia vivere lo sviluppo ed il progresso sociale, oltre che economico, la mobilità della gente e il trasporto delle merci sono un dato essenziale. Oggi si legge che l'incidenza del costo del trasporto sui costi di produzione della merce nel nostro paese è del 30 per cento, con punte fino al 50 per cento: si tratta di oneri che sono superiori a quelli che si registrano in quasi tutti i paesi dell'Europa occidentale.

Quindi, noi oggi cerchiamo di identificare un modello di azienda che sia assolutamente in grado di far fronte ai problemi dello sviluppo del trasporto e dello sviluppo civile – e quindi economico – del paese.

Su questo piano io credo che possiamo e dobbiamo trovare un'intesa molto presto. Ricordo che nel corso dei lavori preparatori del piano generale dei trasporti abbiamo contattato diversi interlocutori per cercare di capire quali spazi un'azienda ferroviaria riformata possa conquistare nel campo del trasporto delle merci e dei viaggiatori. Da tutti gli interpellati è stato espresso il convincimento che un ente ferroviario quale quello che noi oggi ipotizziamo può e deve acquisire una posizione di primato nel rapporto con tutti gli altri comparti del settore, e ciò non per soddisfare elementi di orgoglio corporativo ma perché il mezzo ferroviario è quello che può assorbire la maggior parte del trasporto delle merci e dei viaggiatori, risolvendo in termini positivi un'antica polemica presente in Italia circa i privilegi (che hanno avuto un costo economico e civile) accordati nel corso dei decenni al trasporto su gomma.

Quando nel mese di febbraio discuteremo il piano generale dei trasporti dovremo porre l'accento su un aspetto preciso: questo piano, cioè, dovrà prevedere una correlazione tra tutti gli aspetti del trasporto in Italia, una correlazione che faccia prevalentemente perno sul ruolo che le ferrovie nel nostro paese potranno svolgere. Abbiamo già sollevato questo argomento in più occasioni nel corso degli ultimi anni, ma credo che esso sarà messo a fuoco nel contesto di scelte che dovranno essere compiute in sede di approvazione del piano generale dei trasporti. Ritengo che, da questo punto di vista, noi siamo di fronte ad una grande operazione di riforma che premia gli sforzi di tutti coloro che hanno voluto e vogliono una Italia più civile e più razionalmente organizzata, fermo restando che anche tale riforma dovrà rapidamente, con molta intelligenza, cementare le innovazioni introdotte. Mi riferisco, ad esempio, al rapporto con le regioni che in qualche articolo è delineato per quanto riguarda gli impegni relativi ad opere che le ferrovie si apprestano a realizzare, previa comunicazione agli enti locali. Ma la tematica della costruzione di un sistema di trasporto globale, in Italia, che faccia leva sulle regioni è ancora da mettere a fuoco e non è fissato nei compiti e nelle funzioni dell'ente ferroviario italiano. Tra l'altro, questo decentramento porterebbe inevitabilmente con sé un'esigenza di autonomia operativa dei compartimenti ma, nel contempo, una capacità da parte dell'ente centrale di orientare tale operatività e porvi dei limiti quando essa diventi eccessiva perché, in tal caso, l'azienda dei trasporti – pur essendo la più grande del nostro paese – potrebbe subire processi di rallentamento derivanti dalle rivendicazioni localistiche delle nostre regioni, che sono così diversificate.

Inoltre, l'articolo 24 del provvedimento configura il rapporto con i piani di carattere regionale però, successivamente, si ipotizza il comparto generale dei trasporti per quanto riguarda la salute dei dipendenti. Questo è un argomento certamente interessante e stimolante: ma noi vorremmo che l'Azienda si mantenesse entro i limiti della legge sul servizio sanitario nazionale ad evitare che al suo interno si creino situazioni corporative. In questo senso, dobbiamo dire che alcune parti della legge si presteranno ad essere oggetto, da parte del Governo, di grande attenzione nella fase attuativa e di sperimentazione: inoltre, cammin facendo, dovrà essere manifestata una grande duttilità per accogliere le correzioni e le precisazioni che inevitabilmente saranno fatte.

Vorrei poi svolgere alcune considerazioni su questioni molto particolari che non sono affrontate – e non dovevano esserlo – da questo provvedimento ma che sono ad esso connesse. Per esempio, possiamo continuare ad avere un grande servizio gestito da una grande azienda in presenza di situazioni obsolete, vecchie, insostenibili come quelle proprie del settore delle ferrovie in concessione ? Inoltre, è di questa settimana la notizia che l'unica presenza pubblica italiana, espletata attraverso l'IRI, nella Compagnia internazionale dei vagoni letto è stata abbandonata addirittura a favore di un'azienda araba che farebbe parte di un consorzio

internazionale nel quale il nostro paese non è presente e che, in Italia, esercita un servizio come quello appunto dei vagoni letto che nel corso degli anni è andato via via degradandosi sotto tutti gli aspetti.

Mi rendo conto come tali questioni non possano essere risolte da un provvedimento di riforma dell'ente ferroviario: ma noi le solleviamo in quanto questa legge trascina con sé una serie di osservazioni sulla situazione del trasporto su rotaia nel nostro paese e pertanto, pur avendo rilievo marginale, auspichiamo che ad esse vengano date quanto prima risposte soddisfacenti. Infine, desidero porre in evidenza come la riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato rappresenti un segnale positivo che finalmente, dopo tanti segnali negativi, viene inviato dalle istituzioni al paese.

PINO LUCCHESI. Spero di contenere il mio intervento per rispettare i tempi previsti, trattandosi per altro di materia sulla quale abbiamo già ampiamente discusso sia in Commissione sia in comitato ristretto ed i cui aspetti, generali e particolari, a questo punto del dibattito sono all'attenzione di tutti i colleghi, cosa che mi esime in questa fase da una rivisitazione dei singoli problemi sui quali sono stati già raggiunti punti di accordo e di consenso.

È certo un fatto significativo e non formale che l'approvazione da parte della Camera dei deputati di questo provvedimento avvenga praticamente in concomitanza con l'assunzione del primo impegno del Governo sul piano generale dei trasporti, trattandosi ovviamente di materie in qualche modo collegate e tra loro interdipendenti.

I problemi vecchi e nuovi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato – in passato, nell'attuale fase di trasformazione e nella fase alla quale ci accingiamo a dar vita con il consenso oggi di tutti i gruppi presenti in questa Commissione e, io auspico, domani dal Senato della Repubblica – sono noti da tempo a questa Commissione trattandosi di una vicenda sulla quale si è sviluppato il dibattito, come ha ricordato il relatore, già nel corso dell'VIII legislatura. Quello che oggi abbiamo di fronte è quindi il risultato di una lunga attesa sulla quale si sono innescate le sollecitazioni non solo delle parti politiche ma di tutti coloro che erano in qualche modo interessati ad avere uno strumento nuovo, all'altezza dei tempi e dei problemi esistenti nel settore dei trasporti nel nostro paese. Intendo ovviamente riferirmi alle forze politiche, alle forze sindacali, alle forze imprenditoriali ma anche alla stessa struttura operativa delle ferrovie dello Stato, da parte della quale non è mancato l'apporto per costruire un provvedimento che ponesse termine ad una situazione di lunga attesa. Naturalmente nessuno è in condizione di verificare i risultati di questo provvedimento con immediatezza ma credo che la serietà che è stata alla base dei lavori della Commissione e del Comitato ristretto consenta di sperare in risultati positivi e rispondenti alle esigenze che gli attuali tempi non facili pongono alla nostra attenzione.

Si raggiunge con questo provvedimento una situazione di riequilibrio che intende superare difficoltà e ritardi che si sono accumulati. Questa Commissione, almeno secondo la mia esperienza, a più riprese è stata chiamata a soddisfare esigenze spesso attraverso l'emanazione di provvedimenti tampone, anche se destinati a risolvere problemi di carattere generale.

Preoccupazione costante della Commissione è stata quella di individuare cosa non funzionasse secondo le aspettative del Parlamento e cosa dovesse dunque essere modificato attraverso un provvedimento di riforma in grado di dare slancio operativo alle ferrovie dello Stato. Abbiamo più volte constatato con preoccupazione ritardi nei provvedimenti di carattere operativo: ancora oggi non è stato eseguito fino in fondo, ad esempio, il provvedimento relativo al materiale rotabile che risale addirittura al 1976; sono inoltre noti ai colleghi i ritardi accumulatisi negli adempimenti previsti dal piano integrativo delle ferrovie, sul quale pure approfondito è stato il dibattito del Parlamento per una prima ri-

sposta alle esigenze di rinnovamento dell'Azienda, e si tratta di ritardi che devono preoccuparci sia come parlamentari sia come utenti del mezzo ferroviario. Ricordo a tutti come emblematica la vicenda di quello che è stato definito il potenziale fiore all'occhiello del sistema ferroviario italiano, la cosiddetta direttissima Roma-Firenze, la cui realizzazione è via via slittata nel tempo e non è ancora stata completata, mentre una simile struttura avrebbe potuto dare una risposta seria alla necessità di riequilibrio tra questo e gli altri vari sistemi di trasporto dal momento che, soprattutto negli anni del cosiddetto *boom*, si è creata una situazione di assoluto squilibrio a tutto vantaggio del trasporto su gomma. Questo oggi ci pone pesanti problemi da risolvere, come ad esempio quello della inadeguatezza del percorso autostradale, mentre uno sforzo maggiore dovrebbe essere compiuto per rilanciare il ruolo delle ferrovie soprattutto nelle medie e brevi distanze, un ruolo importante anche dal punto di vista economico per il paese.

Non è allora fuor di luogo rinnovare anche in questa sede la sollecitazione al Governo, ed in parte anche a noi stessi, affinché il piano poliennale delle ferrovie, che già potrebbe rappresentare una risposta estremamente positiva alla problematica del trasporto nel nostro paese, venga quanto prima all'attenzione del Parlamento. Il clima creatosi in questa Commissione rappresenta di per sé un contributo importante in quella direzione ed io mi auguro che il Senato esamini questo provvedimento tenendo conto di tutto quanto è stato fatto da noi in modo da giungere il più rapidamente possibile all'approvazione definitiva del testo di riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

In questa Commissione si sono verificate convergenze che anche il gruppo della democrazia cristiana considera significative pur se da un punto di vista diverso. Mi consenta il collega Cannelonga di dire che qui si è realizzata l'unità delle forze democratiche cui si è aggiunto l'importante contributo dell'opposizione.

SEVERINO CANNELONGA. L'opposizione non è una forza democratica?

PINO LUCCHESI. L'onorevole Cannelonga ha parlato, partendo dal suo punto di vista, di unità delle forze riformatrici alle quali non so se graziosamente intendesse aggiungere la democrazia cristiana. Ripeto che noi crediamo vi sia stata convergenza tra le forze democratiche alla quale si è aggiunto il contributo significativo dell'opposizione.

Nel momento in cui ribadisco l'assenso del gruppo della democrazia cristiana al testo unificato in esame, frutto di un lungo e intenso lavoro; nel momento in cui mi associo, sempre a nome del gruppo, al ringraziamento a tutti coloro che hanno dato la propria disponibilità ed hanno profuso il proprio impegno per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, credo si debba spendere qualche parola per il relatore il cui carattere spesso è stato definito « spigoloso ». È vero, ma deve esser detto che senza questo carattere, senza alcune sue prese di posizione non saremmo oggi a questo punto; non staremmo per approvare un testo che considero bilanciato proprio perché frutto di quelle convergenze più volte richiamate e raggiunte non certo in termini di compromesso ma sulla base dell'evoluzione positiva del pensiero di ciascun gruppo. È stato proprio il relatore colui che ha sopportato il maggior peso di questo lavoro di armonizzazione: il fatto che egli appartenga al gruppo politico a nome del quale parlo rappresenta per noi un fatto significativo.

Ringraziando, quindi, ancora una volta il relatore per l'impegno profuso, il gruppo della democrazia cristiana riafferma il proprio consenso al testo unificato in esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Dal momento che non c'è ragione di fare una replica nel senso usuale della parola, trovando il testo in esame il consenso

di tutti, mi limiterò a dire al collega Gradi - il quale con correttezza ha sottolineato che alcuni argomenti da lui trattati non rientrano tra quelli oggi in discussione, essendo legati alla programmazione dell'attività dell'ente - che l'articolo 2 del testo unificato, fissando i compiti dell'Azienda, le dà una vasta gamma di possibilità di scelte che, pur essendo di carattere gestionale, avranno sicuramente significato politico rispetto agli indirizzi fissati dal Governo e dal Parlamento. Si tratta di possibilità molto ampie che presuppongono il raccordo con le autonomie locali a fini di interventi diversificati sul territorio; di interventi che tengano conto della sua specificità e di quella della comunità che vi risiede. Mi auguro che l'ente dimostri saggezza nel preporre alla gestione amministratori capaci di avvertire il senso politico della riforma attuata, soprattutto nel momento in cui definiranno i programmi dell'ente medesimo.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Desidero seguire il filo del ragionamento che il relatore ha svolto, a mio avviso, correttamente e lucidamente, collegando un atto importante sul piano legislativo, qual è quello che la Commissione si accinge a compiere approvando il testo unificato, con il discorso sul piano generale dei trasporti che tutti sappiamo benissimo essere il punto di verifica di una strategia effettivamente riformatrice. Infatti, la riforma dell'azienda, che tutti consideriamo fondamentale, rischia di essere un « muro maestro » isolato se non viene legata ad una costruzione organicamente composta attorno all'obiettivo del rispetto - cosa non consueta, ma che bisogna cercare di rendere tale - delle scadenze, anche temporali.

Colgo l'occasione per consegnare al presidente della Commissione il rapporto sullo stato generale dei trasporti che consta di un elaborato riguardante il quadro conoscitivo sulla base dei rilievi fatti in questa prima fase della messa a punto del piano e degli elaborati delle società di supporto per ciascuno dei comparti in cui è stata strutturata la fase medesima. A quest'ultima immediatamente seguirà - attorno al 20 gennaio - quella di elaborazione di un documento riguardante il quadro cognitivo e di riferimento della strategia dei trasporti. Entro la fine di febbraio presenterò alla Commissione un documento sulle opzioni fondamentali. Io credo sia opportuno mantenere un metodo che è stato sviluppato molto bene nel discorso sull'azienda ferroviaria e che è uno dei punti sui quali mi soffermavo poco fa con il relatore: si tratta di un metodo in cui il rapporto fra Governo e Commissione parlamentare, fra maggioranza ed opposizione, è segnato non solo da un generico, reciproco rispetto, ma anche da una precisa scansione delle fasi successive di approfondimento della materia trattata. Pertanto, si procede solo quando, in qualche modo, siano stati individuati, affrontati e risolti i punti di contrasto che volta a volta si manifestano. Io voglio dire che, nella formulazione del quadro delle opzioni, di quello che sarà il documento sul quale la discussione politica giungerà al suo momento conclusivo, si potrà arrivare con questi due livelli di informazione da parte della Commissione, senza aprire quello che sarà poi il dibattito politico reale. Se, successivamente, il presidente della Commissione riterrà in sede informale di affrontare questa discussione, potrà farlo, invitando il ministro ed il segretario generale del piano: ciò rientra nei compiti del Parlamento. Ma io vorrei che arrivassimo al dibattito sul quadro delle opzioni avendo già, in qualche modo, « digerito » il procedimento di accumulazione dei dati e la prima elaborazione degli stessi, cioè avendo reso la Commissione parte consapevole di questa fase.

Mi sembrava importante svolgere tali considerazioni e legare questo tipo di impegno ad un atto concreto che, nel giorno in cui licenziamo il provvedimento di riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie, rappresenti un auspicio nei confronti del piano generale dei trasporti il quale, a questo punto, può essere considerato un elemento cui si può cominciare a guarda-

re non come ad un'aspirazione pura e semplice, bensì come ad una realtà in formazione, con tutti i problemi che ne derivano.

Il piano dei trasporti è dinamico, la scelta iterativa che abbiamo compiuto è articolata in processi successivi; occorre evitare l'errore che ha caratterizzato la programmazione degli anni settanta: la strada giusta è quella di far scaturire gli obiettivi da una ricognizione dei problemi e dall'emergenza degli stessi. Questa mi sembra la via corretta, tenendo anche conto che abbiamo già definito, in linea di massima, il contesto degli obiettivi quando abbiamo tracciato, nell'introduzione ai lavori del piano, il quadro delle « invariabili ».

Chiedo scusa ai colleghi se mi sono un po' dilungato, ma debbo dire che tenevo moltissimo a saldare insieme il discorso relativo al piano dei trasporti con quello concernente il provvedimento di riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie. Credo che il ragionamento svolto dai parlamentari intervenuti sia caratterizzato da grande equilibrio e responsabilità. Debbo anche dare atto al relatore di aver svolto il proprio lavoro con intelligenza ed impegno: ciò non era facile, essendo la materia in discussione molto complessa. Occorreva molta pazienza – ed anche molta determinazione – per vincere quelle che non erano neanche delle resistenze dichiarate, ma delle forme di pigrizia perché è facile seguire strade già percorse o attestarsi su condizioni preesistenti. L'ultima informazione data al sindacato in sede di Commissione parlamentare ha rappresentato, a mio avviso, una giusta e corretta scelta metodologica: si è andati verso il coinvolgimento degli utenti, delle forze economiche, facendo sì che del provvedimento di riforma discutessero anche le autonomie regionali ed alcune importanti autonomie locali.

Non so se questa sia la migliore delle riforme possibili; senza dubbio, a questo punto, essa è la riforma possibile, la riforma sulla quale siamo riusciti a realizzare una convergenza che non è soltanto motivo di soddisfazione, ma di garanzia di operatività. Il momento più difcile – ho troppa esperienza pratica dei processi riformatori per non saperlo – è quello in cui la legge diventa operativa. Allora, in una struttura pubblica di servizi, o realizziamo un grande equilibrio nel rapporto tra coloro che hanno la responsabilità amministrativa, coloro che hanno la responsabilità tecnica ed i lavoratori del settore, riuscendo a far sì che la riforma, pur toccando gli interessi di molti, non ne stravolga nessuno; o rischiamo di trovarci (come è già avvenuto in altri campi) di fronte a processi riformatori che si involgono, perdono il loro legame con la realtà, si trasformano in riforme fatte dagli addetti ai lavori per gli addetti ai lavori. Questo è il rischio maggiore che potevamo – e possiamo ancora – correre. Ma in questo senso vi è la garanzia che si ricava dalla convergenza dei gruppi politici di maggioranza e di opposizione su questo atto legislativo, modificato profondamente, giustamente, correttamente, attraverso il concorso di tutte le parti istituzionali e che anche la I Commissione affari costituzionali ha giudicato in maniera singolarmente positiva rispetto ad altre esperienze: discuteremo poi le proposte di modifica, però debbo dire fin da ora che esse mi sembrano tutte molto ragionevoli non stravolgendo la sostanza del testo ma anzi, in certi casi, aiutando a chiarirla.

Mi si consenta poi di svolgere ancora qualche altra considerazione. Io non so se il problema sia quello di rendere centrale il sistema ferroviario rispetto all'intero sistema dei trasporti; in una strategia di riorganizzazione di un settore economico così complesso, io sono abbastanza convinto che poi le priorità saranno definite, da un lato, dalla volontà politica e, dall'altro, dal mercato. So tuttavia che non appena il sistema ferroviario ha cominciato ad operare in termini di diretta rispondenza ai problemi, esso non si è limitato ad esercitare un servizio ma ha cercato di interpretare i problemi stessi e quindi di individuare il modo in cui il servizio medesimo potesse collegarsi a questi ultimi. Alcune cose si sono messe

in movimento il dibattito di questi giorni sui progetti mirati relativi alle aree metropolitane è la prova dell'impatto eccezionale che il sistema ferroviario viene ad avere con queste, con il traffico regionale, sub-regionale, con il pendolarismo (impropriamente definito tale in quanto si tratta di un vero e proprio tipo di trasporto urbano, attribuendosi a questa operazione un significato di ampia dimensione territoriale, di integrazione di diversi centri abitativi con i luoghi di lavoro e di studio). Basti pensare a questo per comprendere quanto importante sia stato il passo compiuto un anno fa, quando andammo a stimolare le amministrazioni di Milano, Torino, Roma, Genova, affinché si discutesse su questo tema. Basti pensare a cosa sta succedendo nel traffico merci dove si sta già determinando una netta inversione di tendenza. Vi posso anticipare che i dati del 1984 relativi al traffico merci e al traffico passeggeri mostrano un incremento del 6 per cento per cui gli uffici delle ferrovie dicono che il preconsuntivo 1984 mostra una netta inversione di tendenza nell'utilizzo del mezzo ferroviario rispetto al passato, e sarebbe la prima volta. Se poi facessimo una valutazione disaggregata delle merci il dato sarebbe ancora più interessante poiché si tratta di merci con valore aggiunto medio-alto e non delle classiche derrate alimentari. Non voglio cantar vittoria o suonare trombe perché sarei un mediocre valutatore dei processi economici in essere, ma non c'è dubbio che una certa ripresa del sistema economico sta già cominciando a dare risultati, e badate bene che non disponiamo ancora dei dati per l'ultimo trimestre. Tutto questo sta a dimostrare che il maggior investimento che lo Stato fa nel settore ferroviario – maggiore investimento sul quale anche le opposizioni concordano – e lo sforzo che è stato compiuto in termini finanziari con la legge finanziaria 1985, rappresentano una scelta giusta. D'altra parte non parlo di primati e di priorità perché la tendenza alla riconversione del traffico merci e passeggeri su rotaia esiste a livello europeo ed anzi si è manifestata in Italia con ritardo dal momento che il nostro sistema è più arretrato. Credo perciò che lo sforzo che stiamo compiendo venga al momento opportuno perché se al Senato i tempi saranno celeri come alla Camera noi potremo disporre di uno strumento profondamente innovativo sia come assetto sia come obiettivi.

Credo che altre considerazioni fatte in questa sede trovino una risposta in parte nelle cose che dico e in parte nelle cose che sono scritte. Non capisco da quali canali segreti l'onorevole Cannelonga abbia avuto informazioni di una tendenza esistente nel piano generale dei trasporti a ridimensionare il sistema ferroviario.

SEVERINO CANNELONGA. Ci sono giudizi di tecnici che partecipano alla stesura.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. È evidente che nel corso della discussione tra trentacinque-trentasei persone di altissimo livello ci possano essere e ci siano state opinioni e pareri discordanti, sicché sono anche state proposte alcune ricette che considero in parte superate come ad esempio, il discorso dei « rami secchi » che non possiamo oggi porci negli stessi termini di un tempo. Probabilmente dovremo arrivare a qualche soppressione, secondo una nuova lettura del rapporto tra territorio e struttura economica, comunque *scripta manent* e non ho da aggiungere altro.

Altre considerazioni sono state fatte a proposito dei problemi dei lavoratori e dei posti di lavoro. Su questo la legge è sufficientemente garantista e, come ho già detto in altra sede, l'opzione chiave deve essere quella di offrire in materia di trasporti una pluralità di nuovi servizi e di rafforzare la tendenza delle ferrovie ad essere non un sistema autarchico ma un sistema che opera in funzione di tre domande fondamentali: servizio di media e lunga distanza, aree metropolitane e sistema urbano, traffico merci. In questo modo sarà possibile compiere una grande ed importante opera che tenga conto non solo della richiesta di garanzia del posto

di lavoro - che è abbastanza presente nella legge - ma anche di un equilibrio tra produttività, efficiente produzione economica di servizi, professionalità e quantità di lavoro presente all'interno dell'azienda. Non voglio annoiarvi e concludo dicendo che a mio giudizio il Governo sta puntualmente mantenendo gli impegni che ha assunto; in particolare dico all'onorevole Ligato che manterrà anche quello relativo alla presentazione di un disegno di legge sulla riforma del Ministero dei trasporti, per la definizione del quale si terrà conto anche di tutti gli apporti che possano consentire di vedere in maniera più dinamica e programmatica un Ministero che non può più essere la ripetizione di vecchie esperienze e di vecchie strutture della burocrazia amministrativa.

Desidero concludere questo mio intervento dicendo che considero esemplare il modo in cui si è lavorato ed i risultati ai quali si è giunti; d'altra parte ho già espresso in diverse occasioni il mio apprezzamento per il contributo fornito da tutti i colleghi della Commissione. In modo particolare desidero ringraziare il presidente La Penna perché nella mia esperienza di parlamentare e di ministro raramente ho trovato da parte di un presidente di Commissione tanta dedizione e un interesse così attento per risolvere i problemi lievi e non lievi profilatisi nel corso dell'esame di un provvedimento; in effetti certi passaggi delicati possono essere risolti solo grazie all'intelligenza ed alla tenacia del presidente di Commissione.

Ringrazio, in definitiva, tutti coloro che hanno contribuito a questa riforma che possiamo definire storica dal momento che l'azienda ferroviaria era rimasta praticamente immutata dai tempi della sua fondazione e quindi si compie un atto quasi incredibile, tenendo conto delle vicende di questo paese e delle passate difficoltà. La cosa importante è che alla richiesta dello sviluppo del sistema dei trasporti in chiave di economia e di efficienza fa riscontro da parte del Parlamento la scelta di un sistema che deve essere interpretato come un segnale e come un auspicio per il futuro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del testo unificato elaborato dal Comitato ristretto.

Poiché all'articolo 1 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

(*Istituzione dell'Ente*).

È istituito l'ente « Ferrovie dello Stato ».

L'ente ha personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria, ai sensi dell'articolo 2093, secondo comma del codice civile, nei limiti stabiliti dalla presente legge ed è posto sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti.

L'ente succede in tutti i rapporti attivi e passivi - beni, partecipazioni, gestioni speciali - già di pertinenza dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

(*Finalità*).

L'ente « Ferrovie dello Stato » provvede con criteri di economicità e di efficienza e nel rispetto dei princìpi comunitari:

a) all'esercizio delle linee della rete ferroviaria già gestite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nonché all'esercizio delle linee che saranno affidate alla gestione statale;

b) all'esercizio del servizio traghetto fra terminali ferroviari esistenti e fra i nuovi terminali che venissero localizzati;

c) al potenziamento ed all'ammodernamento degli impianti, delle linee e dei mezzi ed alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui debba assumere l'esercizio;

d) alle attività di ricerca scientifica e tecnologica nelle materie di cui alle lettere precedenti, in coordinazione con gli enti ed i soggetti preposti alla ricerca statale;

e) alla promozione di attività strumentali alla acquisizione e all'incremento del traffico ferroviario;

f) all'integrazione del sistema ferroviario con gli altri sistemi di trasporto mediante l'adozione delle tecniche intermodali;

g) all'esercizio dei servizi sostitutivi o integrativi, sia ferroviari sia di traghetto, nonché degli altri servizi già svolti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in base a disposizioni di legge;

h) a partecipare, pure in posizione minoritaria, a società o enti operanti anche all'estero, aventi per fini l'acquisizione e l'incremento dei trasporti per ferrovia, la ricerca applicata nel campo ferroviario, l'esercizio di attività complementari, accessorie o, comunque, connesse con quelle ferroviarie, lo svolgimento di attività coordinate in materia di trasporti;

i) ad affidare a società o enti, cui partecipa ai sensi della precedente lettera *h*), ovvero ad altre imprese, l'esercizio dei servizi sostitutivi o integrativi, di cui alla lettera *g*), nonché la gestione di particolari settori di attività che non ritenga conveniente, per ragioni organizzative, funzionali ed economiche, gestire direttamente;

l) a partecipare, anche in posizione minoritaria, a società o enti con sede legale all'estero, operanti anche in altri paesi, aventi per finalità la fornitura a terzi di materiale connesso all'attività di trasporto ferroviario, la consulenza e l'assistenza tecnica, lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione temporanea nella fase di avviamento delle linee o infrastrutture ferroviarie in territorio estero;

m) a reperire mezzi finanziari, per le necessità dell'impresa, mediante la contrazione di mutui o l'assunzione di obbligazioni sul mercato nazionale o estero, previa autorizzazione del Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro e con garanzia dello Stato secondo le disposizioni vigenti.

Il relatore, onorevole Ligato, ha presentato il seguente emendamento:

Alla lettera b) *sopprimere le parole da*: « esistenti » *a*: « localizzati ».

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Con questo emendamento ho inteso accogliere un'osservazione, quindi un'espressione non vincolante, della I Commissione perché mi è sembrata meritevole di considerazione migliorando la dizione dell'articolo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Poiché agli articoli dal 3 all'8 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 3.

(*Poteri del Ministro*).

Spetta al Ministro dei trasporti:

1) indicare, in coerenza con gli indirizzi generali della politica dei trasporti gli obiettivi che la gestione ferroviaria deve perseguire;

2) vigilare che la gestione si svolga nel rispetto degli indirizzi generali indicati;

3) approvare, di concerto con il Ministro del tesoro, i bilanci, i programmi di attività annuali e poliennali approvati dal Consiglio di amministrazione dell'ente;

4) autorizzare, di concerto con il Ministro del tesoro, l'ente all'assunzione e cessione delle partecipazioni a società ed enti di cui all'articolo 2, lettere *h*) ed *l*);

5) proporre la nomina o la revoca del presidente e degli altri componenti del consiglio di amministrazione;

6) promuovere la procedura di scioglimento del consiglio di amministrazione;

7) esercitare tutti gli altri poteri che la legge attribuisce alla sua specifica competenza in relazione al trasporto ferroviario che non siano incompatibili con le disposizioni della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 4.

(*Organi dell'ente*).

Sono organi dell'Ente « Ferrovie dello Stato »:

1) il presidente;

2) il consiglio di amministrazione;

3) il collegio dei revisori dei conti;

4) il direttore generale.

(*È approvato*).

ART. 5.

(*Il Presidente*).

Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'Ente, convoca e presiede il Consiglio di Amministrazione, ne dirige i lavori, vigila sulla esecuzione delle deliberazioni adottate dal Consiglio.

In caso di assenza o di impedimento il presidente è sostituito dal vicepresidente. Determinati poteri inerenti alla rappresentanza legale dell'Ente possono essere dal presidente delegati a consiglieri di amministrazione, al Direttore generale e a funzionari centrali e periferici dell'Ente, sentito il Consiglio di amministrazione.

(*È approvato*).

ART. 6.

(*Consiglio di Amministrazione*).

Il Consiglio di Amministrazione dell'Ente è composto dal Presidente e da 12 consiglieri scelti tra persone di comprovata cultura amministrativa tecnica ed economica nel settore dei trasporti e/o di particolare capacità nell'organizzazione e nella gestione di aziende, enti e società.

Il Consiglio è integrato, con funzioni consultive, da un rappresentante dello stato maggiore dell'esercito e da un avvocato dello Stato.

Il Presidente ed i componenti del Consiglio di amministrazione, nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, restano in carica cinque anni e possono essere confermati per una sola volta.

I dipendenti dell'Ente nominati nel Consiglio sono collocati in aspettativa e hanno diritto alla conservazione del posto di lavoro nella qualifica maturata al momento della nomina salve le progressioni automatiche previste dai contratti di lavoro.

Nei confronti dei componenti indicati nel primo comma trova applicazione la disciplina prevista dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14, in materia di controllo parlamentare sulle nomine negli Enti pubblici.

(*È approvato*).

ART. 7.

(*Attribuzioni del Consiglio di amministrazione*).

Il Consiglio di amministrazione è proposto alla gestione dell'Ente e specificamente:

1) delibera la nomina del Direttore generale e dei Vice direttori generali;

2) delibera i bilanci dell'Ente;

3) delibera i piani annuali e poliennali di attività nonché i piani di recupero di produttività;

4) formula i programmi straordinari ed i piani di investimento e finanziamento annuali e poliennali;

5) delibera, su proposta del direttore generale, l'istituzione e l'organizzazione dei servizi, degli uffici e delle unità operative;

6) delibera gli acquisti, le modifiche e le cessioni di partecipazioni societarie nonché gli affidamenti e relative revoche, indicati alle lettere *h*), *i*) ed *l*) dell'articolo 2;

7) ratifica i provvedimenti adottati in via d'urgenza dal direttore generale;

8) delibera l'emissione di obbligazioni e l'assunzione di mutui e prestiti;

9) delibera gli impegni di spesa che esso non deleghi ad altri organi od uffici;

10) predispone le condizioni generali di contratto che disciplinano, nel rispetto delle norme comunitarie, le forniture, gli appalti, i contratti di maggior rilevanza, i relativi limiti di valore e di materia;

11) approva la istituzione e la soppressione dei servizi di trasporto integrativi e sostitutivi;

12) delibera le nomine dei dirigenti;

13) delibera la cessione e l'acquisto di beni immobili;

14) formula le richieste al Ministro dei trasporti per soppressione di obblighi di servizio pubblico, di compensazione per tariffe sociali, di normalizzazione di conti e di aiuti di cui ai regolamenti della Comunità economica europea, nonché, previa individuazione ed evidenziazione dei centri di costo e predisposizione di specifici programmi di risanamento, dell'eventuale sovvenzione straordinaria di equilibrio di cui al comma 5 dell'articolo 17;

15) nomina nella prima seduta utile, tra i propri componenti, il Vicepresidente.

(*È approvato*).

ART. 8.

(*Scioglimento del Consiglio di amministrazione*).

In caso di irregolarità o deficienze tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo o la normale efficienza economico-finanziaria dell'impresa ferroviaria, o per ripetute inosservanze delle direttive del Ministro, il Consiglio di amministrazione può essere sciolto con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro dei trasporti. In tal caso i poteri del Presidente e del Consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un amministratore straordinario nominato con lo stesso decreto di scioglimento del Consiglio di amministrazione. La normale efficienza economico-finanziaria è comunque da ritenersi compromessa quando per due anni consecutivi l'Ente denunci a consuntivo un disavanzo, nonostante la sovvenzione straordinaria di cui al quinto comma del successivo articolo 17.

Entro tre mesi dalla nomina dell'amministratore straordinario deve essere ricostituito il Consiglio di amministrazione dell'Ente, cui spetta in via prioritaria stabilire un piano finanziario da adottare per il riassorbimento del disavanzo del bilancio.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

(*Il Direttore generale*).

Il Direttore generale è nominato dal Consiglio di amministrazione ed è scelto tra i dirigenti dell'Ente o tra persone aventi specifiche capacità tecnico-economiche nel settore dei trasporti.

Dura in carica cinque anni e può essere confermato per non più di una volta.

Il dipendente della pubblica amministrazione o dell'Ente nominato direttore generale ha diritto alla conservazione del posto nella qualifica maturata al momen-

to della nomina salve le progressioni automatiche previste dai contratti di lavoro.

Il Direttore generale partecipa con voto consultivo alle riunioni del Consiglio di amministrazione, al quale propone la emanazione di provvedimenti che ritiene necessari, cura l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio stesso, sovraintende all'attività di tutti gli uffici assicurando il coordinamento operativo dei servizi, delle articolazioni territoriali e delle strutture speciali e l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo, può proporre al Consiglio di amministrazione la nomina di due o più vice-direttori generali, esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal Consiglio.

Il Direttore generale adotta in caso di urgenza i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio. Tali provvedimenti debbono essere sottoposti alla ratifica del Consiglio di amministrazione nella prima seduta utile.

MAURO DUTTO. Desidererei sapere se la previsione della nomina di due o più vicedirettori generali sia funzionale.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Sì, perché possono verificarsi situazioni che inducono l'azienda a portare i vicedirettori da due a quattro. Si tratta di questioni tipiche legate alla struttura aziendale la cui soluzione non mi sento di vincolare con legge.

MAURO DUTTO. D'accordo, ma si potrebbe porre un limite massimo.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Il Comitato ristretto ha ritenuto necessario prevedere la presenza di un minimo di due vicedirettori: uno amministrativo ed uno tecnico. Non dimentichiamo, inoltre, che quattro direttori sono già in carica: anche se questo non significa che debbano restarvi, non mi pare opportuno limitare in questo settore la discrezionalità dell'azienda.

SEVERINO CANNELONGA. Non sarebbe male indicare il numero massimo.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Se indichiamo il numero massimo, induciamo l'ente a nominarli tutti.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Se l'azienda, la cui logica di conduzione deve essere rispettata, dovesse darsi, ad esempio, una struttura dipartimentale, non può trovarsi di fronte ad un limite numerico dei propri vicedirettori. Proprio al fine di rispettare al massimo in questo settore l'autonomia dell'azienda, forse sarebbe il caso di non indicare neppure il limite minimo di due.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Due sono irrinunciabili dovendo, uno, svolgere funzioni tecniche e l'altro amministrative.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 9 nel testo del Comitato ristretto.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi sette articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 10.

(*Cause di incompatibilità*).

È incompatibile con le cariche di presidente, di componente del consiglio di amministrazione, di direttore generale o vice direttore generale:

1) avere, all'atto della nomina, vertenze in corso con l'ente;

2) essere proprietario o comproprietario, amministratore o sindaco od avere altra carica consimile, anche se non retribuita, essere consulente o dipendente di imprese esercenti attività che, nei riguardi di quelle svolte dall'ente, siano comunque in contrasto, concorrenti o connesse, oppure di imprese che con l'ente abbiano contratti, per lavori, servizi o forniture. Tale incompatibilità sussiste anche quando l'ente abbia la gestione della partecipazione azionaria in dette imprese.

Non possono, inoltre, appartenere contemporaneamente al consiglio di amministrazione i parenti o gli affini sino al terzo grado, i coniugi, l'affiliante e l'affiliato; la incompatibilità colpisce il componente meno anziano di età.

(*È approvato*).

ART. 11.

(*Decadenza dalle cariche di presidente, di componente del consiglio di amministrazione, di direttore generale - Dimissioni - Stato giuridico*).

Si decade dalle cariche di presidente, di componente del consiglio di amministrazione, di direttore generale quando si verifica una delle cause di incompatibilità espressamente indicate dalla presente legge, nonché quelle di cui alla legge 24 gennaio 1978, n. 14.

I componenti del consiglio di amministrazione di cui al primo comma del precedente articolo 5 incorrono inoltre nella decadenza quando non intervengano, senza giustificato motivo, a tre sedute consecutive.

Gli stessi organi competenti alla nomina procedono alla dichiarazione di decadenza o all'accettazione delle dimissioni del presidente, degli altri componenti il consiglio di amministrazione, del direttore generale e dei vicedirettori.

Tutte le controversie che vengono proposte dai titolari di organi dell'ente in dipendenza della loro nomina e revoca ed in relazione alla loro carica, anche se afferenti a diritti, sono devolute alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.

(*È approvato*).

ART. 12.

(*Emolumenti degli amministratori*).

Gli emolumenti previsti per il presidente. per i componenti del consiglio di amministrazione, per il direttore generale e per i revisori dei conti sono determinati dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro. Il relativo decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il presidente, i componenti del consiglio di amministrazione e il direttore generale e i revisori dei conti appartenenti ad altre amministrazioni dello Stato vengono collocati fuori del ruolo organico di appartenenza per tutta la durata del mandato e percepiscono, in aggiunta alla normale retribuzione, anche l'eventuale differenza tra le indennità di cui al precedente comma ed il trattamento per stipendio, assegni personali ed indennità integrativa speciale nelle misure in godimento alla data di nomina nell'incarico.

Al rappresentante dello stato maggiore dell'esercito e all'avvocato dello Stato non si applicano le disposizioni del presente articolo; ad essi compete un'indennità di presenza da determinare con i criteri di cui al primo comma.

(*È approvato*).

ART. 13.

(*Collegio dei revisori dei conti*).

Il collegio dei revisori è composto di cinque membri effettivi e di quattro supplenti.

Sono membri effettivi:

due dirigenti generali del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato - di cui uno con funzioni di presidente, designati dal Ministro del tesoro;

un dirigente generale del Ministero del bilancio e della programmazione economica, designato dal Ministro del bilancio e della programmazione economica;

due revisori ufficiali dei conti designati dal Ministro dei trasporti.

Il presidente ed i membri sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dei trasporti, durano in carica cinque anni e possono essere confermati non più

di una volta. Se appartengono a pubbliche amministrazioni - ad eccezione del presidente - vengono collocati fuori ruolo.

I quattro membri supplenti debbono appartenere alle categorie suindicate e vengono così designati:

uno dal Ministro del tesoro;

uno dal Ministro del bilancio e della programmazione economica;

due dal Ministro dei trasporti.

Le modalità di nomina sono quelle di cui al comma precedente.

Oltre all'articolo 2399 del codice civile si applicano ai componenti del collegio dei revisori dei conti anche le disposizioni in tema di incompatibilità, decadenza, tutela giurisdizionale ed emolumenti previsti dagli articoli 10, 11 e 12 della presente legge.

Il presidente del collegio sindacale partecipa di diritto a tutte le riunioni del consiglio di amministrazione ed ha diritto esclusivamente all'indennità di cui all'articolo 12 ultimo comma della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 14.

(*Delegificazione e regolamenti tecnici*).

Tutte le disposizioni di legge e di regolamento vigenti all'entrata in vigore della presente legge ed applicabili alla organizzazione, all'esercizio ferroviario, alla materia contabile e finanziaria ed ai servizi di igiene e di sanità dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sempreché siano compatibili con la disciplina dettata nella presente legge e da norme non derogabili del codice civile o della Comunità economica europea, restano efficaci quali norme interne di servizio dell'ente, come tali modificabili dal consiglio di ammininstrazione.

Al fine di predeterminare il quadro delle attività interne dell'ente il consiglio di amministrazione, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, adotta nelle materie di cui sopra, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, uno o più regolamenti da sottoporre all'approvazione del Ministro vigilante.

I regolamenti di cui al comma precedente non possono derogare alla contrattazione collettiva, salvo che non attengano ai seguenti oggetti:

1) l'ambito di rappresentanza, le attribuzioni e le responsabilità dei dirigenti nonché i criteri di conferimento della titolarità degli organi ed uffici;

2) le norme di sicurezza e di garanzia dell'esercizio ferroviario e delle altre attività tecniche;

3) le modalità di esecuzione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'ente;

4) le modalità di reclutamento del personale stabile che deve sempre avvenire mediante procedure concorsuali pubbliche consistenti in una valutazione obiettiva del merito dei candidati accertata con prove selettive o anche per mezzo di corsi selettivi di reclutamento e formazione a contenuto tecnico pratico, intesi a conferire il grado di professionalità necessario alla qualifica cui si riferiscono. Sono fatte salve le assunzioni dirette di ferrovieri del genio militare regolate da apposite convenzioni;

5) i criteri e le modalità per l'accertamento ed il controllo dell'idoneità fisica e psicoattitudinale dei candidati all'assunzione e dei ferrovieri in servizio, da parte del servizio sanitario aziendale.

(*È approvato*).

ART. 15.

(*Patrimonio dell'Ente*).

I beni mobili ed immobili, trasferiti all'Ente o comunque acquisiti nell'esercizio di attività di cui all'articolo 2 della presente legge, costituiscono patrimonio

giuridicamente ed amministrativamente distinto dai restanti beni delle amministrazioni pubbliche e di essi l'Ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata, salvi i limiti su di essi gravanti per le esigenze della difesa nazionale.

I beni destinati a pubblico servizio non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso dell'Ente.

Gli utili netti della gestione sono destinati a costituire un fondo di riserva per ammortizzare eventuali perdite di esercizio e per fini di autofinanziamento.

(*È approvato*).

ART. 16.

(*Tariffe*).

Il Consiglio di amministrazione delibera la tariffa tecnico-economica e i relativi adempimenti per assicurare l'equilibrio della gestione.

La tariffa tecnico-economica viene stabilita, tenendo conto della normativa comunitaria in materia, sulla base di una adeguata documentazione dei dati relativi, con riferimento alle condizioni di mercato, all'interesse commerciale dell'Ente, rapportato anche ai valori medi esistenti nei paesi facenti parte della Comunità economica europea.

Nella determinazione della suddetta tariffa possono prevedersi anche prezzi minimi e massimi.

Il Ministro dei trasporti limitatamente al traffico nazionale determina con proprio decreto di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e programmazione economica, sentito il Comitato interministeriale prezzi (CIP), le tariffe per i trasporti delle persone e di alcuni tipi di merce, anche per definiti comprensori o aree e/o per periodi limitati dell'anno.

L'eventuale divario tra le tariffe approvate dal Ministro e quelle tenico-economiche deliberate dal Consiglio di amministrazione può dar luogo a rimborso nell'ambito del regolamento CEE 1191/1969.

Sono devolute alla competenza degli organi dell'Ente le restanti tariffe e la determinazione delle condizioni generali di trasporto, della nomenclatura e classificazione delle cose, comprese le avvertenze generali che la precedono, nonché delle condizioni particolari di tariffe, servizi o trasporti determinati nonché la concessione di facilitazioni di carattere eccezionale per trasporti singoli.

Quando esigenze commerciali lo richiedono l'Ente può stabilire accordi particolari con l'utenza svincolati dalle tariffe in vigore per l'acquisizione o il mantenimento del traffico.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 17.

(*Bilanci, programmi e finanziamenti*).

L'Azienda formula il bilancio secondo le prescrizioni contenute negli articoli 2423 e seguenti del codice civile, evidenziando in particolare i fondi d'ammortamento e di svalutazione dei valori attivi.

L'Azienda formula altresì, al fine di predeterminare i limiti finanziari della gestione annuale di esercizio, uno schema di bilancio di previsione strutturato secondo i medesimi criteri del bilancio di cui al precedente comma da trasmettere al Ministero del tesoro un mese prima della data fissata per la presentazione al Parlamento dei documenti di bilancio dello Stato.

All'attivo del bilancio aziendale affluiscono il gettito tariffario, le altre entrate eventuali nonché gli apporti statali relativi alle seguenti voci:

a) compensazioni concernenti gli obblighi di servizio pubblico e la normalizzazione dei conti in conformità dei regolamenti CEE 1191/69, 1192/69 e 1107/70 in relazione anche a quanto disposto dal precedente articolo 16;

b) contributi e aiuti ai sensi del regolamento CEE n. 1107/70 e successive modificazioni, riguardanti la ricerca e lo

sviluppo del settore ferroviario, nonché i costi per manutenzione, funzionamento e rinnovo successivi al 1° gennaio 1985;

c) contributi finanziari diretti, ai sensi della decisione del consiglio CEE numero 327/75, per la realizzazione di nuovi investimenti e relative scorte nonché per gli oneri di infrastruttura, per la parte non coperta dagli utili netti dell'Azienda e dai mezzi ricavati dalla contrazione di mutui e dalla emissione di obbligazioni da parte dell'Azienda medesima, da definire con appositi programmi predisposti dall'Azienda distintamente per nuovi investimenti e rinnovi, nell'ambito del piano nazionale dei trasporti;

d) eventuali sovvenzioni straordinarie, in conformità della decisione del consiglio CEE n. 327/75, ai fini dell'equilibrio del bilancio di previsione, cui vanno informati anche i giorni di recupero di produttività aziendale.

Gli apporti di cui alla lettera *a*) del precedente comma sono disposti con la legge di approvazione del bilancio dello Stato; quelli di cui alle restanti voci del medesimo comma sono autorizzati con apposita norma da inserire nella legge finanziaria.

Gli apporti statali di cui alle lettere *a*), *b*), *c*) e *d*) del precedente terzo comma affluiscono ad apposito conto corrente infruttifero istituito presso la tesoreria centrale dello Stato, intestato all'« Ente delle ferrovie dello Stato ».

L'ente è tenuto, altresì a fornire i dati periodici della gestione di cassa, che devono essere trasmessi al Ministro del tesoro entro i 30 giorni precedenti le date indicate nei commi primo e secondo dell'articolo 30 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

Il Ministro del tesoro determina, con proprio decreto, lo schema-tipo dei prospetti contenenti i dati periodici della gestione di cassa del bilancio dell'Azienda di cui al precedente comma.

Per l'anno 1985, tutti gli stanziamenti per competenza e residui iscritti nel bilancio dello Stato a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si intendono riferiti all'ente « Ferrovie dello Stato » e sono a questo trasferiti con le modalità di cui ai precedenti commi.

Le anticipazioni concesse dallo Stato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a pareggio dei bilanci fino a tutto l'anno 1984 si intendono a tutti gli effetti quali trasferimenti definitivi. Si intendono altresì computabili, ai fini delle determinazioni di cui all'articolo 3 della legge 1° agosto 1978, n. 448, gli apporti di cui alla lettera *a*) del presente articolo.

Il relatore, recependo le condizioni espresse nei rispettivi pareri delle Commissioni I e V, ha presentato i seguenti emendamenti:

Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:

Il bilancio e lo schema di bilancio di previsione di cui ai commi precedenti debbono evidenziare in apposite voci le disponibilità finanziarie destinate alle retribuzioni dei dipendenti dell'ente.

17. 1.

Il quarto comma è sostituito con il seguente:

Gli apporti derivanti da compensazione per obblighi di pubblico servizio e normalizzazione dei conti sono disposti con la legge di approvazione del bilancio dello Stato; quelli di cui alle restanti voci, ivi comprese le compensazioni straordinarie, sono autorizzati con apposita norma da inserire nella legge finanziaria.

17. 2.

Pongo in votazione il primo emendamento presentato dal relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo emendamento presentato dal relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 17 con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 18.

(*Obblighi di pubblico servizio*).

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti ridetermina con proprio decreto gli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, debbano essere mantenuti nei confronti dell'Ente. Decisione analoga dovrà essere adottata entro il predetto termine per le categorie di oneri connessi con la normalizzazione dei conti di cui al regolamento CEE n. 1192 del 26 giugno 1969, le quali dovranno essere confermate ai fini della relativa compensazione finanziaria.

Successivamente all'emanazione dei predetti decreti il Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro potrà sopprimere uno o più obblighi di servizio pubblico compresi fra quelli mantenuti a carico della gestione dell'Ente come pure istituire nuovi obblighi di servizio pubblico o estendere la portata di quelli già imposti. L'Ente « Ferrovie dello Stato » - nel caso di istituzione o estensione degli obblighi di servizio pubblico - acquisisce titolo alla compensazione finanziaria dei relativi oneri in base alle norme di cui al Regolamento CEE n. 1191/69.

Il Ministro si avvale degli uffici all'uopo preposti nell'ambito del Ministero per esercitare i poteri di vigilanza inerenti agli aspetti economici e tecnici degli obblighi di servizio pubblico e della normalizzazione dei conti dell'Ente.

Il decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1969, n. 1223, e il decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1969, n. 1276, sono abrogati con effetto dall'entrata in vigore della presente legge.

L'Ente ha facoltà - in virtù della regolamentazione CEE in vigore - di presentare al Ministro dei trasporti domanda di soppressione di uno o più obblighi di servizio pubblico, allorché le condizioni per la prestazione dei servizi siano modificate, sul piano tecnico o sul piano finanziario, in relazione alla data alla quale il Ministro ha determinato gli obblighi a carico dell'Ente stesso.

L'Ente ha inoltre facoltà - in virtù della Regolamentazione CEE in vigore - di presentare domanda di normalizzazione dei conti per una o più categorie di oneri al fine di ottenere la compensazione degli oneri finanziari relativi. Le decisioni del Ministro dei trasporti - adottate di concerto con il Ministro del tesoro se intese a riconoscere nuove o maggiori compensazioni a favore dell'Ente - hanno effetto a partire dal primo esercizio successivo per il quale sia da predisporre il bilancio di previsione.

(*È approvato*).

ART. 19.

(*Controllo della Corte dei conti*).

La Corte dei conti esercita il controllo continuativo sulla gestione dell'ente con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958 n. 259, in quanto compatibili e riferisce al Parlamento sull'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta nell'esercizio esaminato.

(*È approvato*).

ART. 20.

(*Organizzazione dell'ente*).

L'ente « Ferrovie dello Stato » deve essere organizzato in conformità dei seguenti criteri direttivi:

1) l'organizzazione deve prevedere strutture funzionalmente articolate e territorialmente decentrate e adeguati stru-

menti di collegamento con gli Enti istituzionali regionali, per il soddisfacimento di esigenze locali.

A tal fine l'Ente può costituire consorzi con le regioni e con le provincie autonome di Trento e Bolzano ovvero assumere partecipazioni in Enti e Società a totale partecipazione pubblica.

2) Gli uffici centrali e periferici devono essere dotati di un'ampia autonomia gestionale ed operativa.

3) La struttura organizzativa deve sempre garantire: l'efficienza del servizio, la economicità gestionale e l'incremento della produttività dell'Ente.

4) Le relazioni sindacali, oltreché al rispetto della legge 20 maggio 1970, n. 300, devono essere improntate a correttezza ed imparzialità.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 21.

(*Disciplina dei rapporti di lavoro*).

Il rapporto di lavoro del personale dipendente dell'Ente « Ferrovie dello Stato » è regolato su base contrattuale collettiva ed individuale.

Fermo quanto disposto dai precedenti articoli 1, ultimo comma e 14, i contratti collettivi ed i regolamenti di organizzazione, recanti modifiche al vigente regime di costituzione e cessazione del rapporto di lavoro nonché alla materia della responsabilità civile e disciplinare dei dipendenti, non possono, a pena di nullità, contenere una disciplina della materia meno favorevole ai lavoratori di quella vigente all'atto dell'entrata in vigore della presente legge salvo che gli atti stessi non siano specificatamente approvati con legge dello Stato.

I contratti collettivi nazionali di lavoro nonché i contratti individuali che da essi si discostano sono stipulati in via esclusiva dal consiglio di amministrazione.

Fino a quando non sarà disciplinato l'assetto generale del trattamento previdenziale e pensionistico dei lavoratori dipendenti, rimane fermo il trattamento in atto all'entrata in vigore della presente legge, trasferendosene a carico dell'Ente « Ferrovie dello Stato » l'onere finanziario finora gravante sullo Stato, salvo le compensazioni dovute in forza dei regolamenti comunitari.

Il relatore, accogliendo le condizioni poste nel parere della I Commissione affari costituzionali, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al secondo comma sostituire la parola: « recanti » *con*: « che in sede di prima applicazione della presente legge rechino ».

21. 1.

Alla fine del secondo comma sopprimere le parole da « salvo » *a* « Stato ».

21. 2.

Alla fine del terzo comma aggiungere le parole: « nell'ambito delle disponibilità finanziarie a ciò destinate nei bilanci dell'ente ».

21. 3.

Pongo in votazione il primo emendamento presentato dal relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo emendamento presentato dal relatore.

(*È approvato*).

SILVANO RIDI. Il gruppo comunista si astiene dalla votazione dell'emendamento al terzo comma dell'articolo 21 poiché si tratta di una norma ambigua che potrebbe porre un tetto alla contrattazione, che invece deve essere autonoma e affidata alle parti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento aggiuntivo al terzo comma.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 21 con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 22.

(*Formazione del personale*).

L'ente provvede alla formazione e qualificazione professionale del proprio personale operativo, tecnico ed amministrativo.

L'ordinamento delle relative attività, anche previe intese con le Regioni interessate e le Provincie autonome di Trento e Bolzano, è disciplinato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 23.

(*Tutela giurisdizionale*).

Le controversie di lavoro relative al personale dipendente delle ferrovie dello Stato sono di competenza del Pretore dal luogo dove ha sede l'Ufficio dell'Avvocatura dello Stato nel cui distretto si trova il giudice che sarebbe competente secondo le norme ordinarie.

Restano affidate alla competenza esclusiva dei tribunali Amministrativi Regionali le controversie dei titolari degli organi dell'ente.

Anche in concorrenza con la tutela di cui ai commi precedenti, chiunque abbia interesse può chiedere l'annullamento di atti generali di organizzazione, ancorché espressi in forma di contratti collettivi, con ricorso ai TAR in sede di giurisdizione generale di legittimità da proporsi entro 60 giorni dalla effettiva conoscenza dell'atto.

Il relatore, onorevole Ligato, ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, dopo la parola: « regionali », *aggiungere la seguente*: « tutte ».

23. 1.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 23, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Poiché al successivo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 24.

(*Disposizioni fiscali e patrocinio legale - Servizio sanitario*).

All'Ente « Ferrovie dello Stato » continuano ad applicarsi le norme tributarie alle quali è attualmente soggetta l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Esso può valersi dell'opera del Provveditorato Generale dello Stato e di altri organi statali tecnici e consultivi.

L'Avvocatura dello Stato esplica, nei confronti dell'Ente, le funzioni di cui al regio decreto 30 ottobre 1933 n. 1611, e successive modificazione ed integrazioni.

È in facoltà dell'amministrazione statale richiedere all'Ente, con preferenza sui terzi, la cessione a titolo oneroso dei beni che siano ritenuti idonei al soddisfacimento di esigenze governative.

Identica facoltà è attribuita all'Ente per i beni appartenenti al patrimonio disponibile dello Stato.

Fino alla riforma del Ministero dei trasporti, nel cui quadro troverà adeguata sistemazione, il servizio sanitario della Azienda autonoma F.S. continua ad esercitare il controllo sul personale e sull'ambiente di lavoro coformemente al disposto dell'articolo 6 della legge 23 dicembre 1978, n. 833.

Tutte le attività o passività derivanti dall'applicazione delle norme di cui al presente articolo sono evidenziate al bilancio dell'Ente « Ferrovie dello Stato ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 25.

(*Opere ferroviarie - accordi di programma*).

L'approvazione del piano generale dei trasporti comporta per le opere ivi previste gli effetti di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1.

I programmi di costruzione ed ampliamento di impianti ferroviari predisposti dall'Ente e delle opere connesse sono comunicati alle regioni interessate e da queste inviati agli Enti locali nel cui territorio sono previsti gli interventi, per una verifica di conformità alle prescrizioni ed ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi da effettuarsi entro 60 giorni dalla comunicazione.

In caso di non conformità, il Ministro dei trasporti promuove tra tutte le parti interessate un accordo di programma da sottoscriversi dai rappresentanti autorizzati dai rispettivi organi deliberanti e da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica. L'accordo equivale all'intesa di cui all'articolo 81, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, ed ha diretta efficacia di variazione degli strumenti urbanistici. A tal fine è pubblicato in estratto nella *Gazzetta Ufficiale* e si adottano le altre misure di pubblicità, regionali, provinciali e comunali in relazione al suo contenuto.

Se l'intesa non si realizza entro 90 giorni dall'invito del Ministro dei trasporti, si provvede, sentita la Commissione parlamentare per le questioni regionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti.

Recependo l'ultima delle condizioni poste dalla I Commissione affari costituzionali, il relatore onorevole Ligato ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma, dopo le parole: « si provvede », *aggiungere le seguenti*: « sentite le regioni interessate e ».

25. 1.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 25 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Poiché ai due successivi articoli non sono stati presentati emendamenti li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 26.

(*Insediamento del Consiglio di amministrazione e norma transitoria*).

Entro 3 mesi dall'entrata in vigore della presente legge si procederà all'insediamento del Consiglio di amministrazione dell'Ente.

La gestione dell'Ente « Ferrovie dello Stato » secondo le modalità previste dalla presente legge ha inizio dal 1° gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore dalla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 27.

(*Norme di attuazione*).

Il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri delle finanze, del tesoro e della difesa, può costituire uffici commissariali al fine di predisporre il passaggio dei beni, contabilità e servizi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato al nuovo Ente.

(*È approvato*).

Il relatore, onorevole Ligato, ha proposto il seguente titolo: « Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato ».

Pongo in votazione la proposta.

(*È approvata*).

Il provvedimento sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Bocchi, Ridi, Lucchesi, Ligato, Potì e Dutto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

impegna il Governo

a definire con sollecitudine il contratto di lavoro 1983-1985 per i dipendenti della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, valutando le proiezioni ed i compiti posti dal provvedimento di riforma ed istitutivo dell'Ente « Ferrovie dello Stato ».

0/1459-184-495-728/1/10.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

FAUSTO BOCCHI. Signor presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, preannuncio a nome del gruppo comunista un voto favorevole convinto e, vorrei anche dire, significativo per la riforma dell'azienda delle ferrovie e, se il ministro mi permette, significativo anche per il futuro del comparto dei trasporti; nello stesso tempo ricordo che il nostro impegno ha alle spalle un passato di confronti, di contributi a volte anche sofferti rispetto a questa materia. Credo che il significato del nostro voto venga esaltato anche dall'assenso che il gruppo comunista ha dato a che si procedesse in Commissione in sede legislativa all'esame di un provvedimento di tanta rilevanza; sarebbe infatti stato, per un gruppo di opposizione quale il nostro, molto più comodo e probabilmente anche utilizzabile meglio un più lungo ed ampio dibattito in Aula.

Mi si permetta di ricordare che in tutto questo periodo non sono mancati momenti di incertezza, di ambiguità, spesso riconducibili ad una non sufficiente volontà e compattezza nella maggioranza e nel Governo nel definire il problema della riforma delle ferrovie.

La conclusione in questo ramo del Parlamento dell'esame di un così rilevante provvedimento cade in un momento importante per l'interesse politico e di opinione attorno a tutte le questioni del complesso sistema dei trasporti. Anche questa mattina noi abbiamo avuto ulteriori richiami all'impegno che ha visto, ancora una volta, il Parlamento e questa Commissione protagonisti per la realizzazione di un piano generale dei trasporti ed il previsto dibattito sullo stato dei trasporti nel nostro paese segnerà una tappa anch'essa importante che – posso già anticiparlo – troverà il gruppo comunista impegnato con la stessa continuità dimostrata finora per realizzare una vera politica dei trasporti nel nostro paese. Certo non ci possiamo abbandonare a trionfalismi perché una valutazione sullo stato dei trasporti potrebbe essere pragmaticamente espressa dalle quotidiane esperienze che purtroppo sono vissute, nell'attuale situazione dei trasporti, dagli utenti e che preoccupano i cittadini, gli operatori, le forze politiche e noi riteniamo, signor ministro, che le ferrovie debbano rappresentare un punto fondamentale e determinante all'interno del piano generale dei trasporti. Se non sarà così credo che non solo non riusciremo a correggere i difetti, le assenze, le contraddizioni che esistono in questo settore ma non riusciremo neanche ad avviare una seria politica riformatrice, di cambiamento e di sviluppo.

La soddisfazione che dobbiamo esprimere per la conclusione di questa fase non può però restare circoscritta a questa Commissione, a chi ha contribuito con impegno e con continuità.

Riteniamo di dover ricordare in questa occasione l'impegno ed il contributo delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei dirigenti dell'azienda; un contributo di serietà e di senso di responsabilità - espresso sempre con fiducia nella loro forza di movimento di lotta e di elaborazione durante questo lungo periodo di realizzazione della riforma - che ha saputo coinvolgere non solo gli addetti ai lavori, ma anche i cittadini, le forze politiche e gli utenti che sono poi coloro che soffrono dei disservizi del sistema dei trasporti.

Ci auguriamo che la realizzazione concreta e la gestione di questo nuovo ente delle ferrovie non disilluda le speranze e non vanifichi l'impegno profuso per la sua realizzazione. Certamente la riforma non è perfetta, ma altrettanto certamente rappresenta la punta più alta raggiunta in una situazione - mi si consenta di dirlo - che ha visto un certo tormento delle forze di maggioranza sulle quali dovrebbe gravare il maggior peso dei processi riformatori, soprattutto quando questi sono maturati in un periodo di tempo molto lungo.

La configurazione del nuovo ente pone i lavoratori ed i dirigenti nella condizione di poter esprimere, con maggiore completezza, il loro ruolo, la loro professionalità e le loro responsabilità. L'attesa è grande tra i dipendenti, i cittadini, gli utenti; è un'attesa che non può essere soddisfatta soltanto con l'approvazione della legge. La riforma, infatti, non consiste soltanto in ciò, ma in un effettivo e completo processo di rinnovamento che rappresenta un elemento importante non solo per lo sviluppo del comparto, ma anche e soprattutto per l'economia del paese, comportando un miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini.

Mi sia consentito di ricordare, senza false modestie, quanto e quale sia stato l'impegno non solo del gruppo comunista in Commissione ed in Parlamento, ma del nostro partito nell'ambito dei numerosi convegni e con la partecipazione a lotte e movimenti attorno ai quali si sono, con nostra soddisfazione, spesso realizzati molteplici consensi da parte di colleghi di altri gruppi, ministri, dirigenti dell'azienda, esperti del settore e soprattutto di lavoratori. Queste considerazioni non vogliono avere, però, alcun significato di parte. Il nostro comportamento, disinteressato, serio e leale durante tutto l'*iter* della riforma, ha rappresentato e rappresenta un impegno nell'interesse del paese ai fini della ripresa economica. L'opera di recupero alle ferrovie di fattori di capacità, di efficienza, di sicurezza, vorrei dire di ruolo determinante nel comparto dei trasporti dovrà fare riferimento soprattutto al lavoro dei dipendenti, dei dirigenti del nuovo ente che abbiamo voluto costruire con la riforma. La troppo lunga assenza di una politica dei trasporti, perpetrata con disinteresse, tanto per usare un eufemismo, da parte dei Governi che si sono succeduti e della maggioranza, ha costituito spesso un alibi per giustificare la preoccupante situazione in cui versa il sistema del trasporto in generale, da quello su rotaia a quello marittimo.

Sono state qui ricordate - e pertanto mi limiterò a procedere per titoli - alcune delusioni sofferte, nonostante l'impegno del Parlamento e dei gruppi politici rappresentati in Commissione, a proposito di alcune realizzazioni finalizzate al rilancio del sistema ferroviario. Mi riferisco in particolare al periodo di tempo troppo lungo per la realizzazione della direttissima Firenze-Roma; ai provvedimenti per l'ammodernamento - se così si può chiamare - di tutto l'apparato ferroviario ai fini della sicurezza; all'ammodernamento tecnologico finalizzato al miglioramento della vita dei cittadini; alle interconnessioni con gli altri mezzi di trasporto: tutte cose rispetto alle quali registriamo un preoccupante ritardo di realizzazione ed una eccessiva lentezza di intervento nonostante le risorse finanziarie ne permetterebbero uno più celere. Ho già detto che vi sono giustificazioni, o meglio alibi per giustificare singole situazioni, indicati nella mancanza di strumenti; certamente vi sono anche nascoste - almeno qualche volta - volontà politiche. Il ministro ha dichiarato oggi - e di questo lo ringraziamo - la sua intenzione di rispettare gli impegni assunti anche in termini temporali, precisando che

presenterà il quadro di riferimento della elaborazione del piano generale dei trasporti nonché quello delle opzioni che corrisponderebbero alle indicazioni della legge che abbiamo qui approvato. Prendiamo atto ancora una volta e con piacere della sua disponibilità, del suo sforzo di mantenere un rapporto corretto con la Commissione e quindi con il Parlamento. Tale corretto rapporto ci permette di distinguere i singoli comportamenti da quello del Governo nella sua globalità. Di questo argomento abbiamo parlato anche troppo a lungo ed in troppe numerose occasioni: purtroppo gli ultimi avvenimenti ci fanno esprimere considerazioni analoghe rispetto all'atteggiamento assunto dal Governo e dalla maggioranza che lo sorregge nei confronti del Parlamento.

Questo nuovo ente, quindi, rappresenta un momento portante del piano generale dei trasporti e del processo di cambiamento di quelle pseudopolitiche che nel settore sono state attuate.

Già altri colleghi in questa sede hanno richiamato l'importanza che possono e debbono avere le cosiddette ferrovie minori. Al riguardo, debbo dire che mi preoccupa la stessa denominazione che abbiamo voluto dare al nuovo ente perché un sistema di trasporti su rotaia deve avere un grado di efficienza caratterizzato da interrelazioni più generali.

In conclusione, nell'esprimere la soddisfazione ed il consenso del nostro gruppo, desidero anche rivolgere un ringraziamento al ministro, ai suoi collaboratori ed al relatore per l'impegno profuso, al presidente per la pazienza con cui ha guidato l'*iter* dei lavori, a tutti i colleghi: intendo altresì ringraziare il presidente del gruppo comunista, onorevole Ridi, ed i componenti del gruppo stesso, che hanno partecipato con grande intensità alle riunioni del Comitato ristretto; inoltre, desidero esprimere il mio ringraziamento alla segreteria della Commissione ed ai dipendenti della Camera che ci hanno seguiti con tanta passione ed interesse.

Infine, vorrei rivolgere un pensiero ed un plauso all'ex direttore dell'azienda, dottor Semenza, per il contributo che egli ha dato nel corso di questa e di precedenti legislature, ed un augurio di buon lavoro e di un proficuo rapporto con il Parlamento al nuovo direttore, ingegner Misiti.

DAMIANO POTÌ. Desidero esprimere la soddisfazione del gruppo socialista per la definitiva approvazione del progetto di riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato cogliendo anche l'occasione per ricordare che il PSI, condividendo le istanze delle forze sociali, degli utenti, delle organizzazioni sindacali, aveva avanzato (in questa come nelle precedenti legislature) appropriate proposte di legge. È stato in questa sede rammentato che fu proprio l'onorevole Nenni uno dei primi parlamentari a prendere l'iniziativa per la riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato: ciò sta a dimostrare come il partito socialista abbia sempre riservato una particolare attenzione a questo settore così importante per la vita del paese, per l'economia nazionale, per quegli aspetti di progresso civile che un'efficiente rete di comunicazioni comporta. Tra l'altro, il PSI ha contribuito al processo di approfondimento della problematica con i suoi esponenti che si sono succeduti nella veste di titolari del dicastero dei trasporti e, da ultimo, con il ministro Signorile, che ha dato un impulso decisivo al varo della riforma.

È stato sottolineato da più parti - ed anche il partito socialista vuole riprendere tale aspetto - il carattere di autonomia e modernità che questo nuovo ente avrà nella gestione finanziaria, economica e tecnica del settore, oltre che nella snellezza dei programmi e nell'adattabilità alle esigenze del mercato. La nuova struttura si inserisce nel disegno di riordino del Ministero dei trasporti ma noi riteniamo che sia un elemento indispensabile e fondamentale per il successo stesso del piano generale dei trasporti e pertanto pensiamo che si inquadri con grande prestigio nella prospettiva di programmazione nel settore.

Abbiamo detto nel passato - e lo ripetiamo ora - che il processo di ammodernamento del sistema ferroviario ha avuto come pilastro fondamentale il piano inte-

grativo dei trasporti; saranno predisposti nuovi piani, sarà elaborato il piano poliennale e sicuramente si otterranno risultati positivi. Apprendiamo infatti con soddisfazione che già quest'anno abbiamo registrato un primo, significativo risultato dello sforzo che la collettività nazionale sta compiendo in questa direzione di ammodernamento del sistema ferroviario: mi riferisco all'incremento del trasporto passeggeri e del trasporto merci che si è verificato in seguito all'esperimento TRES che le ferrovie dello Stato hanno posto in essere in questi ultimi mesi. Anche a questo riguardo vogliamo porre in rilievo la esigenza di accelerare i tempi di realizzazione dei programmi: i lavori ferroviari sono di per sé difficili, infatti, e richiedono tempi di attuazione certamente non brevi. Rivolgo quindi una sollecitazione al ministro affinché egli ponga in essere tutte le iniziative idonee ad accelerare al massimo l'esecuzione delle opere programmate per migliorare rapidamente il servizio e cogliere gli obiettivi che ci si è prefissi: un accorciamento dei tempi di percorrenza, una gamma di servizi più qualificati, il necessario riequilibrio tra i vari sistemi di trasporto (del quale si parla), fra le varie reti ed anche – come è stato più volte sollecitato – tra le regioni meridionali e quelle settentrionali.

Desidero inoltre rilevare come il testo definitivo del disegno di legge rappresenti il frutto di un lavoro di sintesi in riferimento ad esigenze che non sempre potevano essere conciliate. Il gruppo socialista, quindi, ribadisce il proprio apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore, dal ministro e dal Governo, dal presidente della Commissione, da tutti i gruppi, dai dipendenti dell'Azienda i quali hanno fornito suggerimenti certamente utili per la definizione di un progetto di riforma di un ente di importanza fondamentale nel sistema economico del nostro paese, un progetto di riforma che in questo momento è il più avanzato che possa essere concepito. Del pari, valutiamo positivamente la convergenza da parte del gruppo comunista sull'impostazione della maggioranza, indipendentemente dal fatto che tale convergenza sia considerata come un apporto del gruppo di opposizione verso la maggioranza stessa o di tutte le forze riformiste che si sono incontrate su un testo significativo. Il gruppo socialista, nell'esprimere apprezzamento per i contenuti del testo che ci apprestiamo a votare e per le convergenze politiche che si sono su di esso riscontrate, rinnova il ringraziamento a quanti hanno contribuito a questo lavoro che è stato giustamente definito, per le attese e per il lungo periodo di gestazione, come un evento storico nel campo dei trasporti. Con l'impegno a seguire, nella prima verifica, questa esperienza riformatrice, il gruppo socialista preannuncia il proprio voto favorevole.

MAURO DUTTO. Io purtroppo non sono bravo nei discorsi celebrativi (e forse riuscirò a prendere un po' meno tempo), ma credo di dover dichiarare subito la mia soddisfazione per il lavoro svolto dalla Commissione e per il grosso risultato che mi pare emerga con il varo di questo disegno di legge, non solo in riferimento al piano generale dei trasporti ma per l'inserimento di una visione programmatoria nel settore dei trasporti che sta emergendo in questa fase della legislatura. Si tratta di una volontà programmatoria della quale non si può giudicare l'operatività perché al momento della stesura c'è solo l'indicazione di una strada da percorrere, ma già questo tipo di approccio rappresenta per noi un segnale molto positivo perché nel settore dei trasporti il concetto di programmazione e di integrazione diventa non solo utile ma vitale. Nel campo delle ferrovie avevamo una situazione caratterizzata da un complessivo invecchiamento, dalla impermeabiità rispetto ai processi tecnologici per i vincoli esistenti; c'era poi il fenomeno della lentezza burocratica per le procedure defatiganti, per la deresponsabilizzazione dell'apparato dirigente – anche se nelle ferrovie dello Stato c'è sempre stato un particolare spirito di corpo originato dal tipo di servizio svolto. A tutto questo si è aggiunta nel tempo una forma di marcata politicizzazione.

La legge che ci apprestiamo a varare - ed alla quale va il mio consenso - si adegua alle direttive CEE, richiamate nel testo e nella relazione, per una gestione dell'azienda secondo regole di mercato, per la trasparenza di interventi motivati da interessi pubblici, per l'attribuzione all'azienda di capacità finanziarie e territoriali - quella che è stata definita la delegificazione. Credo che questa legge cerchi di coniugare in modo felice gli interessi degli utenti, gli interessi dei contribuenti, sui quali grava il costo generale perché la mano pubblica sia più ridotta o, a parità di costo, sia più efficiente, ed anche gli interessi del personale delle ferrovie dello Stato, che nel corso di questi anni si è trovato inserito in una azienda dalla filosofia istituzionale bloccata e che quindi si è dichiarato disponibile ad un rinnovamento dell'impianto istituzionale dell'azienda stessa, fondamentale per identificare il costo sociale nonché per verificare la reale efficienza del servizio, in pratica per raggiungere quello che il ministro ha definito l'obiettivo della trasparenza della gestione, che rappresenta appunto una delle finalità fondamentali della politica della Comunità economica europea in questo settore.

Come ha detto il ministro non so se questa sia la migliore delle riforme possibili, ma certo le difficoltà metodologiche di creare un nuovo rapporto con il pubblico e la difficoltà di collocazione e di articolazione normativa sono state affrontate nel modo migliore, tenendo anche conto del fatto che accanto alla difficoltà di trovare questa posizione in un certo senso rivoluzionaria rispetto allo scenario complessivo dell'organizzazione della cosa pubblica e soprattutto dell'attività economica dello Stato c'era anche la necessità di considerare una serie di proposizioni che venivano da parti politiche diverse: su questo provvedimento si è infatti verificata una convergenza dei gruppi di maggioranza e di opposizione che dimostra che uno sforzo consistente è stato compiuto con notevole sacrificio da tutte le parti.

Devo fare un'osservazione rispetto alla originalità di questa nuova filosofia dell'ente « Ferrovie dello Stato ». Nella vecchia struttura delle ferrovie dello Stato noi avevamo una lentezza burocratica ed una serie di difficoltà operative, ma in quel tipo di modello era insita anche una volontà di controllo di tutte le fasi del processo decisionale di gestione. Dall'altra parte abbiamo invece una situazione di agilità di movimenti che deve però essere finalizzata ed alla quale è stato giustamente inserito un limite (ricordo soltanto certi aspetti relativi alla gestione del personale) necessario soprattutto quando si vuole creare una condizione di parità con gli altri operatori del trasporto - mi auguro che ciò non sia utilizzato per marcare forme di politicizzazione latenti ed eliminare vincoli che prima esistevano. Io credo che questa nuova struttura consenta una qualificazione tecnica dei dipendenti delle ferrovie dello Stato, che sono tra coloro che sentono maggiormente lo spirito del servizio e che sono i pilastri di questo modello di azienda.

Credo di non dover entrare nella considerazione specifica dei vari aspetti della legge e che invece sia opportuno concludere ricordando che quella norma che, conseguentemente ad un'eventuale sfasatura tra legge di previsione e *deficit* prevede la possibilità di scioglimento del consiglio di amministrazione, è una norma che difficilmente troverà attuazione pratica ma che rimane come segnale di una volontà di sana gestione che deve come conseguenza portare anche ad un'articolazione professionale delle attività delle ferrovie dello Stato. Si tratta in definitiva di una norma che può essere considerata come la bandiera di questo provvedimento, una norma che ha contribuito a rendere positivo il mio giudizio sulla legge che stiamo per approvare e che rappresenta un segnale al quale ci richiameremo continuamente quando passeremo dalla funzione legislativa a quella di sindacato ispettivo per la realizzazione di questa riforma. D'altra parte speriamo che lo spirito di collaborazione che ha contraddistinto l'attività di tutti i gruppi parlamentari possa far sì che le forze politiche che entreranno nella gestione delle ferrovie dello Stato lascino

a coloro che ne saranno responsabili, nel bene e nel male, l'autonomia delle loro azioni - visto che lo scopo che si vuole raggiungere è anche quello di una responsabilizzazione dei dirigenti -. Credo questo sia un fatto positivo perché avremo la possibilità di controllare la validità degli uomini scelti per svolgere questo tipo di funzioni.

Personalmente non sono in grado di fare quelle celebrazioni che, con maggiore proprietà di linguaggio, hanno fatto altri prima di me; mi limiterò pertanto a dire che questa è una legge che rappresenta, anche per la rapidità con cui è stata portata avanti, un punto di merito per il presidente, per il ministro e per tutti i gruppi parlamentari.

GUIDO BERNARDI. La legge che ci accingiamo ad approvare ha fatto scorrere fiumi di inchiostro quasi quanto la Gioconda di Leonardo.

Anch'io mi unisco ai ringraziamenti che sono stati fatti a tutti, anche ai funzionari stenografi che con molta diligenza hanno registrato i nostri dibattiti e mi unisco pure ai rallegramenti: sembra quasi di stare alla culla di un neonato di cui tutti siamo padri e madri. In ogni caso, colgo l'occasione per dare atto al ministro di aver improntato a coerenza giuridica una situazione molto complessa, cosa che, non certo per mancanza di competenza ma a causa di difficoltà oggettive, le forze politiche non avrebbero potuto fare. Do atto anche al relatore di aver saputo ricucire tutte le difficoltà.

Faccio, dunque, i miei auguri a questo « neonato » perché non vorrei che sorgessero le stesse difficoltà di altre analoghe occasioni. Altre volte abbiamo creato nuovi enti sotto l'incalzare dei tempi, spinti dalla necessità di adeguare le strutture ad un tempo presente molto più complicato di quello passato. Abbiamo riformato l'autotrasporto merci ed abbiamo fatto una legge obsoleta; abbiamo creato un'azienda di assistenza al volo ed oggi non siamo soddisfatti: mi auguro, quindi, che ciò non si verifichi per l'ente che nasce oggi. E questo mio augurio è rivolto in particolare agli attori dell'azienda affinché svolgano il proprio lavoro con il massimo impegno; mi auguro altresì che i partiti, che con lodevole sintonia si accingono ad esprimere il proprio voto favorevole al provvedimento, sappiano gestire un'azienda che, stravolgendo i propri schemi giuridici, deve essere lasciata crescere nella sua autonomia; deve essere sottratta alle lottizzazioni ed alle influenze politiche deteriori, ferma restando la qualità politica del prodotto. Di conseguenza mi auguro che i partiti fin dall'inizio consentano al consiglio di amministrazione del nuovo ente di esprimere il meglio di sé. Lo stesso augurio esprimo al sindacato che ha espresso grande sensibilità, responsabilità e coraggio nel consentire questa riforma radicale rispetto all'azienda antica e rispetto al quadro del pubblico impiego, cioè rispetto allo stereotipo degli altri ministeri. Gli chiediamo di porre la forza e l'autorità di cui dispone al servizio della azienda affinché possa vivere al meglio delle sue possibilità. In questo momento il sindacato registra una crisi derivante da precedenti politiche superate: ci auguriamo che l'esperienza del passato gli offra i necessari punti di riferimento per evitare sprechi e difese di posizioni parassitarie ai fini di una maggiore resa di tutti e di una maggiore produttività della azienda.

Come dicevo prima, dobbiamo ringraziare il Governo e per esso il ministro, ma dobbiamo anche chiedergli il rispetto dell'autonomia dell'ente. Certamente il passaggio da un'azienda in cui il consiglio di amministrazione è semplicemente consultivo, e vede il ministro « padre e padrone », ad un'azienda nei confronti della quale il ministro si riserva livelli programmatori e politici, è un passaggio difficile. La tentazione di interferire nell'autonomia gestionale dell'azienda stessa potrebbe turbare l'equilibrio tra le singole competenze. Mi auguro che questo non avvenga e spero anche che il personale sia capace di compiere un notevole salto di qualità: anche se non sembra facile adeguarsi al nuovo tipo di azienda, il personale deve capire che l'efficienza aziendale

non è solo garanzia per loro, per la vita di dipendenti dell'azienda stessa, ma è anche garanzia di una migliore resa che un paese industriale ha diritto di aspettarsi.

Se sapremo fin dall'inizio rispettare questo modello organizzativo e giuridico, questa sarà, senza retorica - come ha detto il ministro - una data storica. Correttamente egli ha inquadrato questa riforma nell'ambito del piano nazionale dei trasporti: altre riforme dobbiamo fare e cioè quella della legge n. 298, quella del ministero, del codice della strada, della dirigenza politica dei trasporti. Si tratta di tappe fondamentali che si inseriscono nello sviluppo progressivo del sistema dei trasporti. Augurandomi che ad esse si pervenga al più presto, a nome del gruppo della democrazia cristiana confermo il voto favorevole al testo al nostro esame.

PRESIDENTE. Mi associo anch'io al ringraziamento convinto verso il Governo. Desidero ricordare che l'anno scorso, quando abbiamo iniziato la nostra attività, abbiamo detto che dovevamo puntare ad « obiettivi forti »: uno l'abbiamo raggiunto questa sera. Spero che l'altro sia la riforma del ministero.

Il testo unificato del disegno e delle proposte di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del testo unificato del disegno e delle proposte di legge testé esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1459); e proposte di legge CALDORO ed altri: « Istituzione ed ordinamento della Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato » (184); BOCCHI ed altri: « Istituzione dell'Azienda nazionale delle ferrovie » (495); LA PENNA ed altri: « Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie » (728), *in un testo unificato e con il seguente titolo*: « Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato » (1459 - 184 - 495 - 728):

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Becchetti, Bernardi Guido, Bocchi, Cannelonga, Cazora, Ciancio, Cominato, Dutto, Gradi, Grippo, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Santuz.

La seduta termina alle 16,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO