COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCATILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

49.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 APRILE 1985

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **FAUSTO BOCCHI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186) 3

BOCCHI FAUSTO, *Presidente* 3, 7, 8, 9

CERAMI GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 9

LUCCHESI PINO, *Relatore* 4, 7, 8, 9

RIDI SILVANO 5, 9

Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):

CALDORO ed altri; BOCCHI ed altri; LA PENNA ed altri: Istituzione dell'ente « Ferrovie dello Stato » (*Approvati in un testo unificato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato dal Senato*) (1459-184-495-728-*B*) 9

BOCCHI FAUSTO, *Presidente* . . . 9, 10, 11, 21

BERNARDI GUIDO 19

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 9

POTÌ DAMIANO 20

RIDI SILVANO 19

SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 10

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 20

Votazione segreta:

BOCCHI FAUSTO, *Presidente* 21

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,45.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio ».

Proseguiamo nella discussione del disegno di legge. Come i colleghi ricordano, nella precedente seduta il Governo ha presentato un emendamento sostitutivo dei due articoli di cui si compone il disegno di legge, emendamento del quale do nuovamente lettura:

ARTICOLO UNICO.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le misure della tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, istituita dal primo comma dell'articolo 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, in legge 16 aprile 1974, n. 117, sono aumentate del 50 per cento rispetto a quelle determinate con l'articolo 6 della legge 1° dicembre 1981, n. 692, di conversione in legge del decreto-legge 2 ottobre 1981, n. 546. Tale aumento non si applica nei porti ubicati nel Mezzogiorno e nelle isole, nonché per il traffico di cabotaggio.

Le misure della tassa di ancoraggio e della sovrattassa di ancoraggio per le merci in coperta, di cui ai capi I e II del Titolo I della legge 19 febbraio 1963, n. 82, sono aumentate rispetto alle misure in vigore, di tre volte, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, e di sei volte a decorrere dal 1° gennaio 1985.

Un terzo degli importi riscossi in applicazione della tassa di cui al primo comma e l'80 per cento degli importi riscossi in applicazione delle tasse di cui al secondo comma del presente articolo, nei porti rientranti nell'ambito delle giurisdizioni degli enti portuali di Savona, Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Venezia e Trieste, nonché nei porti in cui insistono o sono autorizzate ad operare le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia e Messina, è devoluto ai predetti enti e alle predette aziende. Le somme devolute sono destinate ad investimenti per il miglioramento e il potenziamento delle strutture, delle opere e dei servizi portuali.

Per l'anno 1985 la devoluzione degli importi riscossi in applicazione delle tasse di cui al secondo comma è ridotta al 60 per cento.

Le medesime percentuali di cui ai precedenti commi degli importi riscossi in altri porti e per le merci imbarcate o sbarcate nelle rade e nelle spiagge, sono accantonate in un fondo da istituire presso il Ministero del tesoro per il finanziamento di opere marittime e portuali, in base a programmi annuali approvati con decreto del Ministro della marina mercan-

tile di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro. Le somme affluite al predetto fondo in ciascun esercizio finanziario saranno iscritte nell'esercizio successivo in un apposito capitolo di spesa del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Desidero ricordare sinteticamente i passaggi non facili che hanno contraddistinto la discussione di questo disegno di legge, relativo alle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti ed alla tassa e soprattassa di ancoraggio, e le ragioni per le quali il Governo ha presentato un emendamento sostitutivo dei due articoli del testo originario. Non è casuale che ne parli il relatore perché, nelle grandi linee, la proposta di modifica avanzata dal Governo reca tutta una serie di indicazioni e di indirizzi emersi all'interno di un gruppo informale di lavoro che era stato costituito per l'esame del provvedimento; l'attività di tale gruppo era stata sostanzialmente finalizzata alla formulazione di proposte integrative e migliorative del disegno di legge originario.

Desidero anche ricordare, come premessa, che su questa materia stiamo discutendo ormai da molti mesi e che, pertanto, nell'adeguamento delle tariffe si sono accumulati ulteriori ritardi anche in relazione all'andamento non facile dei lavori parlamentari.

Aggiungo, infine, che la revisione delle tariffe e delle tasse di imbarco e sbarco delle merci fa parte, in qualche misura, dell'intesa raggiunta tra il Governo – e, per esso, il Ministero della marina mercantile – e le organizzazioni sindacali volta al rilancio della portualità e, in particolare, delle intese realizzate e consolidate nell'ambito dell'esodo portuale.

L'emendamento interamente sostitutivo presentato dal Governo presenta dunque alcune modificazioni rispetto al disegno di legge iniziale. In primo luogo si afferma che la misura della tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti è aumentata del 50 per cento. Nel primo comma, venendo incontro alle esigenze rappresentate dall'interno del gruppo di lavoro informale (esigenze che tenevano conto di una serie di situazioni consolidate nel paese) si stabilisce che l'aumento non si applica nei porti ubicati nel Mezzogiorno e nelle isole nonché per il traffico di cabotaggio: in sostanza si vuole evitare di penalizzare i collegamenti tra la terraferma e le isole. La dizione è volutamente estensiva in modo che sia chiaro, signor presidente, che in questo tipo di esenzione non rientrano soltanto i collegamenti con le isole maggiori e quelli con le isole ubicate nell'area già ricompresa nell'azione della Cassa per il mezzogiorno, ma tutti i collegamenti fra la terraferma e le isole.

Per quanto riguarda la tassa e la sovrattassa di ancoraggio si stabilisce (anche qui venendo incontro alle indicazioni emerse all'interno del gruppo di lavoro informale) una certa modulazione, per cui la misura dell'aumento è tre volte superiore a quella attuale, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e di sei volte a decorrere dal 1° gennaio 1985. Devo dire che è probabile che su quest'ultima data il relatore proponga un subemendamento mirante a spostare il termine di un anno, facendolo giungere al 1° gennaio 1986, in modo che l'impatto nei confronti degli operatori marittimi sia reso più accettabile.

Con il terzo comma si viene incontro all'esigenza – a mio avviso molto importante – di finalizzare almeno una parte degli importi riscossi in applicazione della tassa di cui al primo ed al secondo comma per operazioni da realizzarsi all'interno delle aree portuali in cui si riscuote il tributo. Questo tipo di discorso è caratterizzato da elementi di novità che io sono portato a valutare in maniera significativa anche se, attualmente, può essere considerato soltanto un segnale: in ogni modo si prevede per la prima volta che dove sussistano enti portuali o aziende dei mezzi meccanici essi possono gestire direttamente, a fini di investimento, una parte delle tasse, che, per lo meno per questa quota, non va a confluire a livello centrale.

Con il quarto comma (anche qui con lo scopo di rendere meno forte l'impatto) si stabilisce che per il 1985 la devoluzione degli importi è ridotta al 60 per cento.

Avviandomi alla conclusione voglio accennare al problema emerso nel corso del dibattito che riguarda le strutture portuali addette alla riscossione delle tasse (erariali e di ancoraggio), in cui non sono presenti enti portuali o aziende dei mezzi meccanici. In rispondenza alle finalità cui ho fatto cenno la soluzione recepita sostanzialmente dal Governo stabilisce che sia costituito un fondo speciale presso il Ministero del tesoro per il finanziamento di opere marittime e portuali attraverso le entrate di cui si è detto. Questi programmi di intervento dovrebbero essere approvati con decreto del ministro della marina mercantile di concerto con i ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Fatta salva l'ipotesi di spostamento della data prevista al secondo comma dal 1° gennaio 1985 al 1° gennaio 1986 e fatti salvi altri limitati cambiamenti di scarso rilievo, l'opinione del relatore è che il testo dell'emendamento interamente sostitutivo presentato dal Governo potrebbe essere positivamente recepito dalla Commissione.

SILVANO RIDI. Signor presidente, credo che le parole qui pronunciate da lei e dal collega Lucchesi facciano emergere un dato che vale la pena sottolineare da parte mia: l'emendamento (si fa per dire, signor presidente), presentato dal Governo è in sostanza un nuovo testo della legge, non è un emendamento ma un nuovo disegno di legge che va a modificare, nella sostanza, le finalità previste inizialmente nel provvedimento.

La finalità iniziale che viene radicalmente modificata con questo nuovo testo mirava a dare un sostegno finanziario ad una operazione di esodo e di alleggerimento degli organici degli enti e delle compagnie portuali. Si è partiti cioè dall'assunto che la non competitività e gli alti costi delle operazioni portuali nel nostro paese sono da imputarsi in larga misura ai lavoratori, al loro numero, alla loro produttività; bisognerebbe quindi incentivare i licenziamenti, anche se si preferisce chiamarli con il termine eufemistico di « esodo ».

Adesso si è compreso che per spingere avanti operazioni come questa dell'esodo e della ristrutturazione delle gestioni portuali i problemi sono piuttosto complessi e che è necessario seguire altre vie per reperire le risorse necessarie. Allora si propone addirittura di cambiare le finalità previste nell'originario provvedimento prevedendo che gli importi che dovrebbero derivare dall'aumento delle tasse di imbarco e di sbarco, di ancoraggio, eccetera, sono attribuiti agli enti portuali e alle aziende dei mezzi meccanici (dove esistono) oppure a un fondo da istituirsi presso il Ministero dei trasporti. Questi fondi dovrebbero servire a finanziare infrastrutture ed opere portuali. In realtà l'idea non è inaccettabile, tutt'altro. Vogliamo ricordare due cose. Ci sembra che alcune finalità impongano una pausa di riflessione, visto che il problema non ha più i caratteri dell'urgenza, per dare una destinazione alle risorse che si raccolgono e per favorire l'esodo. La seconda questione riguarda il problema dell'adeguamento delle tariffe rispetto alla situazione; sostanzialmente vi è il problema di recuperare per altre vie importi e risorse da destinare alla programmazione di opere portuali.

In questo senso conviene non mettere « il carro avanti ai buoi », ma occorre che il Governo ottemperi agli impegni solennemente assunti; la commissione istituita per esaminare la ristrutturazione e la gestione dei porti (che aveva tre mesi di tempo) dovrebbe essere arrivata al termine dei propri lavori.

Il Governo dovrebbe quindi essere in grado di darci elementi relativi a questi studi sul sistema portuale e quindi sulla classificazione che in qualche modo indichi le caratteristiche e le scelte da fare in rapporto alla situazione italiana. Non sappiamo se questa materia potrà rien-

trare nel contesto di un unico disegno di legge e quindi nel quadro di una politica di programmazione e di sviluppo della portualità sia dal punto di vista del riassetto che della gestione vera e propria. Il nodo delle tariffe potrà essere affrontato in questa ottica che ci sembra la più corretta.

Oggi si dice che l'intero sistema portuale italiano sta attraversando una crisi profonda dovuta soprattutto agli alti costi e alle posizioni di monopolio delle compagnie portuali; da questo punto di vista l'aumento delle tariffe significherebbe la lievitazione dei costi e quindi la non competitività dei porti italiani non solo rispetto alla fascia nordatlantica, ma anche iugoslava (oggi gli armatori italiani preferiscono i porti iugoslavi rispetto a Trieste o quelli spagnoli rispetto a Genova).

L'eventuale aumento delle tariffe, pure con le finalità legate alla qualificazione e allo sviluppo delle infrastrutture, esporrebbe il Parlamento a drammatici apprezzamenti, quindi la posizione del mio gruppo non è quella di cambiare il cavallo in corsa o assumere posizioni speculari rispetto a quel cambiamento (come ci è stato rimproverato); la nostra preoccupazione nasce unicamente dalla esigenza di andare a mettere le mani nel « nodo » della portualità del nostro paese, uno dei più intricati dell'economia marittima, con una visione che non presti il fianco a critiche qualunquistiche, ad attacchi poco seri sia da parte dei *mass-media* che delle istituzioni.

Nessuno può ignorare la sentenza della Corte di cassazione a sezioni unite relativa alla attuale situazione, nella quale si esprime un giudizio abbastanza duro sulla linea di tangenti – tali o definite tali – relative alle tasse di imbarco e sbarco. In tale situazione mettere mano in quest'intreccio significa avere a che fare con molte contraddizioni, è pertanto necessario procedere con un minimo di visione organica. In questo senso dobbiamo fare una selezione dei porti italiani poiché non tutti hanno le stesse caratteristiche commerciali, industriali, turistici) anche in rapporto alla valorizzazione dell'intera area portuale.

Non siamo pertanto favorevoli alle proposte avanzate dal collega Lucchesi (anche se ci rendiamo conto della perfetta buona fede), in relazione agli enti consortili e agli introiti derivanti dallo aumento delle tasse di imbarco, sbarco e ancoraggio; ci sembra un intervento « a pioggia » non ricompreso in un piano organico.

In questo senso ci sembra privo di significato dire che i porti del Mezzogiorno sono « sollevati » dall'applicazione di questi aumenti, e che i porti di Napoli, Messina, Civitavecchia sono fra quelli che non potranno utilizzare tali proventi.

Allora, noi vogliamo ragionare seriamente sulla classificazione dei porti italiani e sulla destinazione delle risorse in base a criteri diversi, che siano coerenti con questa scelta di programmazione; dobbiamo smetterla di effettuare interventi « a pioggia » che distruggono la portualità italiana, la quale non viene certamente danneggiata dai lavoratori delle compagnie.

Il FIO eroga uno stanziamento di miliardi al porto di Pozzallo: chi lo ha deciso ? Si tratta di un porto industriale, commerciale, di preminente interesse nazionale ? Perché si è stabilito improvvisamente di elargire a favore di questa struttura una grande quantità di miliardi ? Qual è il ruolo, l'importanza di questo porto ? Chi prende queste decisioni? Il FIO opera le proprie scelte in materia di politica portuale, il Ministero dei lavori pubblici fa le sue scelte nello stesso settore, così come la Cassa per il Mezzogiorno: abbiamo cento porti, in Italia, ma non ve n'è uno che funzioni mentre noi continuiamo a ripetere che la portualità italiana è in crisi perché presenta dei costi inaccessibili e che, pertanto, dobbiamo rivolgerci ai porti spagnoli e iugoslavi.

Vogliamo finirla di riproporre, anche in buona fede, linee che si muovono lungo questo solco di non scelte, di provvedimenti a pioggia, di dequalificazione complessiva del sistema portuale italiano e

giungere invece ad una selezione degli interventi ? Non sono contrario ad un ritocco delle tariffe, ormai ferme da molti anni, né sono contrario al principio ispiratore dell'emendamento presentato dal Governo, volto a prevedere che i proventi di questo incremento mirato delle tariffe siano utilizzati, sulla base di appositi meccanismi, per finanziare opere portuali. Queste ultime, però, dovranno essere definite da quel progetto di programmazione che il Governo si è impegnato a predisporre. Sono stati assunti degli obblighi precisi e non crediamo che, nel rispetto di tali obblighi, contestualmente alla presentazione al Parlamento dei disegni di legge sulla nuova classificazione dei porti italiani, sul riordino e la riforma delle gestioni portuali, l'aumento delle tariffe e delle soprattasse di ancoraggio debba trovare una collocazione in un quadro di programmazione.

L'emendamento in esame, pertanto, potrebbe essere presentato in sede di discussione di un provvedimento che stabilisca che la classificazione dei porti non è più quella del 1885, ma è quella del 1985 o del 1986.

Io ritengo che emanare una normativa *ad hoc* per l'aumento delle tariffe significhi, nei fatti, esporre il Parlamento a critiche e giudizi frettolosi e qualunquisti che, in qualche misura, sarebbero anche giustificati proprio dal ritardo con cui il Parlamento affronta le questioni di sostanza.

Chiedo pertanto che non si proceda nella discussione del disegno di legge numero 1186 e che la materia dell'aumento delle tariffe sia esaminata nel contesto dei provvedimenti sulla portualità italiana che il Governo si è impegnato a sottoporre in tempi brevi all'esame del Parlamento.

PRESIDENTE. Vi è la proposta dell'onorevole Ridi di rinviare il seguito della discussione per esaminare il tema nell'ambito dei provvedimenti che il Governo dovrebbe presentare in termini globali relativamente al settore della marina mercantile e della portualità.

SILVANO RIDI. Ricordo che il Governo – non il ministro della marina mercantile – ha siglato un protocollo con le organizzazioni sindacali in data 27 novembre. Vi è quindi un accordo (che conosciamo tutti) a presentare al Parlamento entro tre mesi, insieme con il progetto di legge sul finanziamento dell'armamento pubblico e privato e della cantieristica, anche un disegno di legge concernente la portualità ed il riordino delle gestioni portuali.

Alcuni provvedimenti sono già stati discussi ed esaminati in questa sede e credo pertanto che ciò possa avvenire anche per gli altri che il Governo (non il ministro, lo ribadisco, perché il protocollo è stato firmato dal sottosegretario Amato) si è impegnato a presentare. In una precedente occasione si è detto che la mia posizione è speculare a quella degli armatori, non vorrei che questa volta si dicesse che la mia posizione è speculare alla campagna elettorale !

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Intendo prendere la parola contro la proposta di rinvio formulata dall'onorevole Ridi. La Commissione è libera di decidere per il meglio, ma in modo che siano chiare a tutte le responsabilità di ulteriori ritardi nell'approvazione di questo disegno di legge.

L'onorevole Ridi ha svolto molte considerazioni sagge e genuine. Personalmente, debbo dire di essere d'accordo circa il sollecito rivolto al Governo in ordine alla presentazione dei disegni di legge sui problemi delle gestioni portuali e della classificazione dei porti e, pertanto, alla richiesta del collega aggiungo la mia.

Nel merito del problema, con grande sincerità io ritengo che l'eventuale decisione di un ulteriore rinvio carichi il Parlamento della Repubblica – e, per esso, la X Commissione – di responsabilità gravi che favoriscono interessi particolari di privati imprenditori, così come interessi particolari di privati imprenditori sono stati, nella sostanza, favoriti dai ritardi che noi abbiamo accumulato nella discussione del disegno di legge n. 1186.

Il paese ha sopportato ritmi di inflazione che tutti i colleghi conoscono, ritmi in conseguenza dei quali sia le tasse erariali, sia le soprattasse di ancoraggio, oggi sono a livelli assolutamente risibili, anche se paragonati con quelli di altri paesi dell'area comunitaria. Sembra quindi assolutamente scontato che si debba arrivare ad una forma di adeguamento. Ricordo al collega Ridi che, del problema della revisione delle tasse di imbarco e di sbarco e delle tasse erariali, la X Commissione della Camera dei deputati (della quale, come il sottoscritto, egli fa parte) ha iniziato la discussione un anno e quattordici giorni fa, cioè il 4 aprile 1984. I problemi esistevano: io non mi scandalizzo mai quando gli imprenditori, gli armatori, gli operatori cercano di difendere in maniera legittima i propri interessi e le necessità delle rispettive categorie, ma l'onorevole Ridi sa quanto abbia influito, nell'ambito di questo meccanismo, sui nostri ripensamenti, sulle nostre titubanze, sulle nostre riflessioni, sulle riflessioni ulteriori che il Governo ha dovuto fare a questo riguardo, la rappresentazione di una serie di problemi che sarebbero emersi dall'introduzione di una norma così rigida come quella contenuta nel disegno di legge inizialmente presentato dal Governo.

Io credo che, suggerendo alcuni meccanismi di correttivo rispetto al disegno di legge iniziale, si sia agito responsabilmente. Vi erano problemi riguardanti strutture sostanzialmente facenti carico sullo Stato. Abbiamo ascoltato ripetutamente le preoccupazioni dei rappresentanti dell'ENI e dell'AGIP da questo punto di vista; dobbiamo dircelo con estrema chiarezza: i due settori più profondamente colpiti da queste tasse (anche se ora in misura inferiore) sarebbero stati quello del petrolio e quello delle importazioni di granaglie, il primo dei quali fa riferimento all'iniziativa pubblica, il secondo invece all'iniziativa privata. Anche da questo secondo punto di vista non sono mancate le pressioni tendenti a fare presenti le misure che avrebbero penalizzato questo settore comunque importante e interessante per l'economia del nostro paese.

Queste ultime considerazioni mi inducono a dire che bisogna procedere rapidamente. Io credo, collega Ridi, che la *ratio* del disegno di legge rimanga sostanzialmente inalterata, venendo incontro ad una esigenza ormai ineludibile. È la stessa anche se sono stati adottati correttivi e modificazioni che io sono portato a sottolineare in maniera positiva poiché sono il frutto del nostro lavoro.

Non voglio invitare il collega onorevole Ridi ad una rilettura dell'emendamento del Governo, ma credo che in relazione al problema della dispersione dei fondi occorra stabilire... (forse qui influiscono visioni diverse sui problemi complessivi del paese) occorra stabilire, dicevo, laddove esistono strutture autonome di direzione degli enti portuali o delle aziende dei mezzi meccanici (anche sulla base delle esperienze accumulate) se non sia opportuno, come accade in parte con questo disegno di legge, che una quota degli introiti relativi alle tasse erariali e di ancoraggio venga utilizzata per il miglioramento ed il potenziamento delle strutture dei singoli porti. In questo modo si darebbe luogo ad un meccanismo che mi sembra logico e molto positivo. Se dovessimo ripercorrere le vecchie strade con le tasse che vengono risucchiate in un grande calderone centralizzato e poi redistribuite inevitabilmente a pioggia... (*Interruzione del deputato Ridi*). Sicuramente non riesco a capire il ragionamento del collega Ridi.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchesi, la prego comunque di attenersi all'argomento, dichiarando se è contrario o favorevole alla proposta dell'onorevole Ridi.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Per la prima volta si stabilisce nei porti in cui vi sono le aziende dei mezzi meccanici (otto porti più sei) una finalizzazione di quote di entrate da parte dello Stato, ribaltando il concetto tradizionale in modo molto pulito.

Per venire incontro al suggerimento del presidente devo dire che in questa fase non credo che sia possibile accollarsi la responsabilità di ulteriori ritardi nell'*iter*

di questo provvedimento: si verrebbe a privare lo Stato ed una serie di strutture portuali di introiti attesi da lungo tempo.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Il Governo apprezza quanto è stato detto dall'onorevole Ridi e ribadisce la volontà e l'impegno che si era assunti di presentare nei termini dovuti i disegni di legge riguardanti la portualità in genere e la gestione degli enti portuali, però non è d'accordo sul rinvio dell'esame di questo disegno di legge per le ragioni esposte dal relatore, che non è il caso di ripetere, e per alcune considerazioni che ora dirò. Ho sentito parlare di provvedimenti « a pioggia »: ricordiamoci che non tanto tempo fa, proprio per gli enti portuali, abbiamo approvato una legge per ripianare la loro situazione. In quell'occasione si disse che occorreva riconoscere le necessità degli enti portuali che si trovavano in determinate condizioni economiche. Teniamo presente che le tariffe in questione risalgono ad alcuni anni fa, e questo è stato riconosciuto dall'onorevole Ridi. Se fosse necessaria qualche correzione potremmo provvedere quando discuteremo dei disegni di legge intorno ai quali il Governo ha ribadito la propria volontà di rispettare gli impegni che si è assunto. Non credo che sia possibile ritardare l'approvazione di questo provvedimento ed insisto perché se ne continui la discussione e si invii l'emendamento interamente sostitutivo alle Commissioni I e V per i prescritti pareri.

SILVANO RIDI. Mi sembra che vi sia un equivoco. Chiedendo la sospensione dell'esame del provvedimento non mi riferisco a mesi, ma a giorni. Se non erro ho detto che fra tre giorni scade il mandato attribuito dal Governo ad una commissione che, presso il Ministero della Marina mercantile, avrebbe dovuto mettere a punto il testo.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Però la prossima settimana i lavori parlamentari saranno interrotti.

SILVANO RIDI. Ma se il ministro Carta è pronto a presentare questi documenti credo sia necessario prenderne visione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, resta stabilito che rinvieremo la discussione di questo provvedimento alla prima seduta utile dopo l'interruzione dovuta alle prossime scadenze elettorali.

(*Così rimane stabilito*).

Sospendo la seduta a causa dei concomitanti lavori di Assemblea.

La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 13.

Discussione del disegno e delle proposte di legge Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri: Istituzione dell'ente « Ferrovie dello Stato » (Approvati in un testo unificato dalla X Commissione permanente della Camera e modificati dal Senato) (1459-184-495-728-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri: « Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato" », già approvati in un testo unificato dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 20 dicembre 1984 e modificati dal Senato nella seduta del 2 aprile 1985.

Comunico che le Commissioni I e V hanno espresso parere favorevole. Ricordo ai colleghi che il Senato ha apportato alcune modifiche al testo approvato da questa Commissione il 20 dicembre 1984. Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Ligato.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Signor presidente, onorevoli colleghi, il Senato ha confermato l'impostazione che la X Commissione della Camera ha dato al problema relativo all'istituzione dell'ente « Ferrovie dello Stato ». Sono state apportate alcune modifiche al testo, esse possono però

considerarsi del tutto marginali, anzi alcune sono migliorative del testo che noi abbiamo approvato nel dicembre 1984.

All'articolo 7, punto 12, il Senato ritiene che sia obbligatorio il parere del direttore generale per la nomina dei dirigenti.

All'articolo 13, relativo agli emolumenti, si precisa che ai fini del trattamento per stipendio, assegni personali ed indennità integrativa speciale il godimento non va fermato alla data di nomina dell'incarico, ma va considerato nei suoi sviluppi progressivi.

L'articolo 14 è molto importante, ed è relativo alla delegificazione e ai regolamenti tecnici. La X Commissione della Camera aveva previsto la possibilità che i regolamenti attuali restassero efficaci quali norme interne di servizio, e come tali modificabili dal consiglio di amministrazione. Il Senato ritiene più opportuno che detti regolamenti rimangano in vigore fino all'adozione dei regolamenti successivi; richiama inoltre la validità delle disposizioni generali in materia di trasporto ferroviario, e questo è un modo di salvaguardare la competenza del Parlamento rispetto al diritti dei terzi. Il terzo comma di tale articolo viene riformulato in maniera diversa, ma senza cambiare i contenuti del comma medesimo.

Per quanto riguarda l'articolo 17, il Senato ha opportunamente modificato i punti *b*) e *c*) relativi agli oneri di rinnovo e di infrastruttura, richiamando in maniera più appropriata i relativi regolamenti comunitari.

All'articolo 20, relativo all'organizzazione dell'ente, il Senato ha aggiunto al punto 4 un richiamo ai princìpi di autoregolamentazione della conflittualità.

Nell'articolo 23, relativo alla tutela giurisdizionale, sono stati soppressi il secondo ed il terzo comma per una maggiore accentuazione del carattere della giurisdizione unica. Su questi punti come relatore avrei qualche perplessità, comunque ritengo che vada accolta la proposta del Senato, che giudico previdente rispetto agli eventuali conflitti di giurisdizione che potranno insorgere in seguito.

All'articolo 24, relativo alle disposizioni fiscali e al servizio sanitario, il Senato ha ritenuto di estendere anche alle regioni e agli enti locali territoriali il diritto di preferenza sulla cessione dei beni che l'ente dovesse ritenere non idonei all'esercizio delle proprie attività; una identica facoltà è attribuita all'ente per i beni appartenenti al patrimonio disponibile dello Stato, patrimonio che potrebbe essere ritenuto idoneo al soddisfacimento delle esigenze di servizio.

Per quanto riguarda l'articolo 25, relativo alle opere ferroviarie ed agli accordi di programma, il testo elaborato dalla X Commissione prevedeva che le procedure di cui all'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1, si dovessero estendere a tutte le opere previste dal piano generale dei trasporti. Il Senato ha ricondotto l'applicazione di queste norme ai progetti di opere ferroviarie.

Dopo questa illustrazione delle modifiche apportate dal Senato, il relatore ne propone l'accoglimento, prospettando l'opportunità dell'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Innanzitutto il Governo esprime piena soddisfazione per la relazione precisa e puntuale dell'onorevole Ligato e per il lavoro svolto dalla Commissione. Il Senato ha apportato delle modifiche senz'altro migliorative; desidero rivolgere un invito pressante affinché questo provvedimento venga approvato nel testo che ci è pervenuto, in quanto si avrà in questo modo la possibilità di poter varare definitivamente una legge di riforma che è vivamente attesa non solo dalla categoria dei ferrovieri, ma anche da altre categorie di dipendenti dello Stato che ad essa faranno riferimento. Questa legge di riforma rappresenta la seconda tappa importante, insieme con quella relativa al piano generale dei trasporti, che si era

riproposto il Governo. Con questa espressione di soddisfazione ringrazio la Commissione, in modo particolare il relatore, ed anche tutti i gruppi, specialmente quelli che hanno maggiormente collaborato alla stesura del testo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato.

Gli articoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 7 nel seguente testo:

ART. 7.

(*Attribuzioni del consiglio di amministrazione*).

Il consiglio di amministrazione è preposto alla gestione dell'ente. In particolare esso:

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 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 l'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 di 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 quarto comma, lettera *d*), dell'articolo 17;

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

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 7.

(*Attribuzioni del consiglio di amministrazione*).

Il consiglio di amministrazione è preposto alla gestione dell'ente. In particolare esso:

1) delibera la nomina del direttore generale e dei vicedirettori 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 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;

1)) approva l'istituzione e la soppressione dei servizi di trasporto integrativi e sostitutivi;

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

14) formula le richieste al Ministro dei trasporti di 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 di predisposizione di specifici programmi di risanamento, dell'eventuale sovvenzione straordinaria di equilibrio di cui al quarto comma, lettera *d*), dell'articolo 17;

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

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Gli articoli 8, 9, 10, 11 e 12 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 13 nel seguente testo:

ART. 13.

(*Emolumenti*).

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, 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 la 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.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 13.

(*Emolumenti*).

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, 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 aggiunto alla normale retribuzione, anche la 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.

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.

Pongo in votazione l'articolo 13 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 14 nel seguente testo:

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 amministrazione.

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 al primo comma, 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 rappresetanza, 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.

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 in vigore fino alla adozione dei regolamenti di cui ai successivi terzo e quarto comma.

Restano comunque in vigore le disposizioni di legge concernenti in generale il trasporto per ferrovia.

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 al primo comma, 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. Rientrano invece nella esclusiva sfera regolamentare i 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.

Pongo in votazione l'articolo 14 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Gli articoli 15 e 16 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 17 nel seguente testo:

ART. 17.

(*Bilanci, programmi e finanziamenti*).

L'ente 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'ente 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.

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.

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 n. 1191/1969, n. 1192/1969 e n. 1107/1970 in relazione anche a quanto disposto dal precedente articolo 16;

b) contributi ed aiuti, ai sensi del regolamento CEE n. 1107/1970 e successive modificazioni, riguardanti la ricerca e lo sviluppo del settore ferroviario, nonché i costi per manutenzione, funzionamento e rinnovo successivi alla data di cui all'ultimo comma del successivo articolo 26;

c) contributi finanziari diretti, ai sensi della decisione del consiglio CEE n. 327/1975, per la realizzazione di nuovi investimenti e relative scorte nonché per gli oneri di infrastruttura, per la parte non coperta dagli utili netti dell'ente e dai mezzi ricavati dalla contrazione di mutui e dalla emissione di obbligazioni, da definire, con appositi programmi predisposti dall'ente distintamente per nuovi investimenti e rinnovi, nell'ambito del piano nazionale dei trasporti;

d) eventuali sovvenzioni straordinarie, in conformità della decisione del con-

siglio CEE n. 327/1975, ai fini dell'equilibrio del bilancio di previsione, cui vanno informati anche i piani di recupero di produttività aziendale.

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.

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

L'ente è tenuto, altresì, a fornire al Ministero del tesoro i dati periodici della gestione di cassa, che devono essere trasmessi entro i trenta 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'ente.

Per l'anno 1986 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 procedenti commi.

Le anticipazioni concesse dallo Stato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a pareggio dei bilanci fino a tutto l'anno 1985 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 Senato lo ha così modificato:

ART. 17.

(*Bilanci, programmi e finanziamenti*).

L'ente 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'ente 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.

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.

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 n. 1191/1969, n. 1192/1969 e n. 1107/1970 in relazione anche a quanto disposto dal precedente articolo 16;

b) contributi ed aiuti, ai sensi del regolamento CEE n. 1107/1970 e successive modificazioni, riguardanti la ricerca e lo sviluppo del settore ferroviario, nonché i costi per manutenzione, funzionamento e rinnovo ed altri oneri di infrastruttura successivi lla data di cui all'ultimo comma dell'articolo 26;

c) contributi finanziari diretti, ai sensi della decisione del Consiglio CEE n. 327/1975, per la realizzazione di nuovi investimenti e relative scorte nonché per gli oneri di mancato rinnovo, per la parte non coperta dagli utili netti dell'ente e dai mezzi ricavati dalla contrazione di mutui e dalla emissione di obbligazioni, da definire, con appositi programmi predisposti dall'ente 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. 327/1975, ai fini dell'equilibrio del bilancio di previsione, cui vanno informati anche i piani di recupero di produttività aziendale.

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.

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

L'ente è tenuto, altresì, a fornire al Ministero del tesoro i dati periodici della gestione di cassa, che devono essere trasmessi entro i trenta 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'ente.

Per l'anno 1986 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 1985 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.

Pongo in votazione l'articolo 17 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Gli articoli 18 e 19 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 20 nel seguente testo:

ART. 20.

(*Organizzazione dell'ente*).

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

1) l'organizzazione deve prevedere strutture funzionalmente articolate e territorialmente decentrate e adeguati strumenti di collegamento con le regioni e gli enti territoriali, per il soddisfacimento di esigenze locali. A tal fine l'ente può costituire consorzi con le regioni e con le province 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.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 20.

(*Organizzazione dell'ente*).

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

1) l'organizzazione deve prevedere strutture funzionalmente articolate e territorialmente decentrate e adeguati strumenti di collegamento con le regioni e gli enti territoriali, per il soddisfacimento di esigenze locali. A tal fine l'ente può costituire consorzi con le regioni e con le pro-

vince 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 ed essere coerenti con i principi della autoregolamentazione della conflittualità.

Pongo in votazione l'articolo 20 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Gli articoli 21 e 22 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 23 nel seguente testo:

ART. 23.

(*Tutela giurisdizionale*).

Le controversie di lavoro relative al personale dipendente dell'ente « Ferrovie dello Stato » sono di competenza del Pretore del luogo ove 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 tutte 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 tribunali amministrativi regionali in sede di giurisdizione generale di legittimità da proporsi entro sessanta giorni dalla effettiva conoscenza dell'atto.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 23.

(*Tutela giurisdizionale*).

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

Pongo in votazione l'articolo 23 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 24 nel seguente testo:

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 all'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 modificazioni 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.

Il Senato lo ha così modificato:

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 modificazioni ed integrazioni.

È in facoltà dell'amministrazione statale e, in subordine, delle regioni e degli enti locali territoriali richiedere all'ente, con preferenza sui terzi, la cessione a titolo oneroso dei beni che siano ritenuti idonei al soddisfacimento di esigenze pubbliche.

Pongo in votazione l'articolo 24 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 25 nel seguente testo:

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 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 sessanta 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 novanta giorni dall'invito del Ministro dei trasporti, si provvede, sentite le regioni interessate e 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.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 25.

(*Opere ferroviarie — Accordi di programma*).

L'adozione dei progetti di opere ferroviarie previste nel piano generale dei trasporti produce gli effetti di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1.

I progetti di costruzione ed ampliamento di impianti ferroviari predisposti dall'ente, e delle opere connesse, sono comunicati alle regioni interessate e 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 sessanta 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 novanta giorni dall'invito del Ministro dei trasporti, si provvede, sentite le regioni interessate e 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.

Pongo in votazione l'articolo 25 nel testo del Senato.

(*È approvato*).

Gli articoli 26 e 27 non sono stati modificati.

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

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul provvedimento nel suo complesso.

SILVANO RIDI. Annuncio il voto favorevole del gruppo comunista al testo modificato pervenutoci dal Senato. Con il nostro voto positivo intendiamo favorire un processo di riforma che da molti anni era nelle aspirazioni di tutti e soprattutto nelle rivendicazioni dei lavoratori. Ma l'aver favorito questa riforma non significa affatto, secondo noi, la certezza che questo processo possa andare avanti senza problemi. Noi vogliamo ricordare qui, nel momento in cui ci accingiamo ad esprimere un voto favorevole, che l'attuazione del processo messo in movimento da questa legge sarà molto complessa in quanto nel testo del provvedimento non si è potuto affrontare correttamente tutta una serie di problemi. Mi riferisco ai problemi riguardanti anche alcune categorie di lavoratori che forse in questa legge avrebbero potuto trovare una più precisa sistemazione; mi riferisco, per esempio, a tutto il contenzioso - ancora aperto - con i pensionati, rispetto al quale avevamo chiesto al ministro una riflessione che precedesse l'approvazione del provvedimento (parlo naturalmente dei lavoratori in servizio all'epoca delle leggi-ponte). E mi riferisco soprattutto alla rilevante questione degli appalti ferroviari, alle migliaia di lavoratori che per conto delle ferrovie dello Stato fanno lavorazioni di ciclo, fondamentali, e che, nella sistemazione del nuovo ente, dovranno trovare spazi e soluzione ai loro problemi.

L'approvazione del provvedimento apre quindi molti problemi e noi ci auguriamo che essi siano affrontati con la lungimiranza, con l'apertura, con il rigore che si impongono per evitare che, tra qualche anno, questa scelta coraggiosa compiuta dal Parlamento (e che può essere assunta anche come riferimento per processi di sviluppo e di qualificazione di altre grandi aziende autonome dello Stato), perché questo sforzo che abbiamo compiuto non sia risucchiato da contraddizioni e da atteggiamenti frenanti, da pratiche poco coerenti rispetto alle finalità che con il provvedimento stesso ci proponiamo. Occorrerà, da parte del Parlamento, da parte del ministro dei trasporti, da parte degli organi preposti alla gestione del nuovo ente, tutta la coerenza, tutto il rigore e tutta l'apertura necessari non solo per dare efficienza al nuovo ente, ma anche per affrontare tutti i problemi che alla realizzazione di quest'efficienza sono connessi e che non hanno potuto trovare in questo provvedimento (come noi invece avremmo desiderato) una soluzione adeguata: essi sono affidati alla responsabilità ed al lavoro dei nuovi livelli dirigenziali dell'ente.

Mi auguro che si riesca a cominciare in coerenza e che, ripeto, la scelta coraggiosa che è stata compiuta possa produrre dei risultati e possa porsi - lo sottolineo nuovamente - come indicazione, come punto di riferimento, per analoghi processi che debbono andare avanti anche in altre aziende autonome dello Stato.

GUIDO BERNARDI. Signor presidente, la mia dichiarazione di voto sarà brevissima perché fiumi di inchiostro e di parole sono stati già spesi per dibattere i temi relativi a questa riforma, che è veramente coraggiosa, sia prima dell'inizio della

discussione, sia durante la discussione stessa. Il pensiero dei gruppi politici è stato dunque già espresso e documentato nel dibattito culturale e politico che ha accompagnato questo provvedimento. Dovremmo usare un tono trionfalistico, in un certo senso, perché su questo tema tutte le forze politiche hanno trovato una sostanziale concordanza, ognuna fornendo il contributo che riteneva di poter dare affinché si riuscisse a creare un ente in concordanza con i tempi nuovi che il trasporto richiede.

Ma io annuncio il nostro voto favorevole con un certo tremore perché siamo abituati, in Italia, a trovare sempre amplissime resistenze a quanto è veramente riformatore, resistenze che vengono da pigrizia intellettuale e culturale, resistenze che vengono dalla paura del nuovo, dalla paura di perdere i privilegi ed il potere incrostati nelle vecchie cornici dei vecchi ordinamenti. Questa è una riforma che richiede un impegno globale affinché i presupposti da cui parte non vadano delusi.

Quando abbiamo approvato il primo testo abbiamo sottolineato la necessità di un impegno da parte di tutti a cominciare dal ministro per terminare all'ultimo dei sindacalisti (responsabili, tra l'altro, del comportamento sociale dei dipendenti) per raggiungere il massimo dell'efficienza con il minimo dispendio possibile, perché la società italiana cominci a vedere un servizio ferroviario competitivo, ma anche preferenziale rispetto ad altre modalità di trasporto.

Sono convinto che nell'adempimento di questo impegno ognuno di noi troverà grandi resistenze; il collega Ridi si è richiamato a problemi non risolti o risolti parzialmente, da parte mia sono convinto che il testo che oggi licenziamo non resterà immutabile, mi sembra però indicativo di un indirizzo al quale dovremo rivolgerci anche in futuro. Ogni servizio pubblico che lo Stato offre « malamente » dovrà essere dato in un modo migliore, in questo senso il testo che approviamo rappresenta un modello concreto.

Il gruppo della democrazia cristiana ha contribuito – assieme agli altri – alla stesura finale di questo provvedimento; oggi deve dare atto al ministro Signorile di averlo impostato sin dalla partenza in modo tale da farlo giungere all'arrivo. Il nostro gruppo voterà quindi a favore dolendosi unicamente del fatto che le modifiche approvate dal Senato siano state sbandierate come un tentativo democristiano di insabbiare la riforma. In realtà non vi sono state divisioni e lo stesso ministro Signorile ha recentemente dichiarato che tali modifiche hanno migliorato il contenuto del provvedimento. Da parte nostra, senza proseguire ulteriormente nella polemica, sottolineiamo l'unanimità con la quale si arriva alla fine di questa vicenda.

DAMIANO POTÌ. Accogliendo le modifiche introdotte dal Senato ci avviamo a varare definitivamente la riforma delle Ferrovie dello Stato.

Il gruppo socialista rinnova la propria soddisfazione per questo avvenimento che segna una scelta coraggiosa nella razionalizzazione e nel rinnovamento del nostro sistema di trasporti. Si tratta di uno strumento indispensabile per rilanciare il trasporto su rotaia e per recuperare le insufficienze del passato soprattutto per quanto riguarda il settore passeggeri.

È necessario proseguire in tale ottica anche per il trasporto merci (che rappresenta attualmente il 10 per cento del totale) per adeguarci alla situazione europea.

Dobbiamo riconoscere che l'azienda ha già compiuto un notevole sforzo in vista dell'attuazione della riforma; si tratta ora di proseguire efficacemente sul cammino intrapreso in modo da non vanificare la filosofia del piano generale dei trasporti. Questo è l'auspicio che formulo a nome del gruppo socialista preannunciando il nostro voto favorevole dando atto al Governo, e al ministro Signorile in particolare, di aver reso possibile questa importante riforma.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Desidero ringraziare la Commissione trasporti della Camera per il voto che si appresta a dare sul provvedimento in questione.

Si tratta di un testo che è stato ampiamente maturato all'interno di questa Commissione e sul quale si è raggiunto un positivo equilibrio. Sono convinto che il lavoro fatto è stato di buon livello e che pertanto si avranno ottimi risultati.

Come hanno detto poco fa alcuni colleghi, senza enfasi e retorica, sono anche io convinto che questa sia la prima grande riforma dell'amministrazione dello Stato. In futuro si potrà arrivare ad aggiustamenti normativi, ma il contenuto della riforma rimarrà valido anche dal punto di vista del « modello ».

Mi auguro che la realizzazione della riforma stessa sia improntata alla massima efficienza; sono convinto che si passerà da una concezione di esercizio del servizio, ad una concezione di produzione del servizio statale; in questo senso è possibile che lo Stato rilanci se stesso ponendosi attivamente nel contesto sociale con quei parametri di efficienza e di capacità propri di una economia di mercato « programmata ». L'intervento dell'operatore pubblico sarà consapevole della valorizzazione dell'attività dei vari soggetti del settore.

Il lavoro che questa Commissione ha compiuto va al di là della pur importante riforma dell'amministrazione delle ferrovie e si pone come modello concreto per il futuro.

PRESIDENTE. Permettetemi di unire la soddisfazione della presidenza a quella espressa dai vari gruppi che hanno fornito un importante contributo all'approvazione di questo provvedimento; ricordo il lungo *iter* che esso ha avuto in quest'aula anche nelle passate legislature, e l'impegno dei gruppi politici. Questo è un momento molto importante non solo per l'avvenire del nuovo ente « Ferrovie dello Stato » ma anche, più in generale, per l'avvenire del sistema dei trasporti ancorato al piano generale, che ci auguriamo trovi successivamente, e nel più breve tempo possibile, la sua definizione.

Ringrazio il ministro e i sottosegretari che hanno seguito con assiduità e attenzione i lavori di questa Commissione durante l'esame di questo provvedimento. Desidero rivolgere un augurio a tutti i dipendenti e ai dirigenti del nuovo ente, affinché si possa giungere ad una completa attuazione della riforma di questo settore.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del provvedimento esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno e proposte di legge Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri, in un testo unificato e con il seguente titolo: « Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato" » (*Approvato dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati e modificato dal Senato*) (1459-184-495-728-*B*):

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 e Santuz.

La seduta termina alle 14,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO