

COMMISSIONE X

**TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

79.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MARZO 1982

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PANI

INDICE

| | PAG. |
|---|------------|
| Testo unificato del disegno e delle proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio): | |
| Istituzione e ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (1987-bis); | |
| CALDORO ed altri: Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (34-bis); | |
| BAGHINO ed altri: Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico (257-bis); | |
| OTTAVIANO ed altri: Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (529-bis); | |
| | PAG. |
| MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1055-bis) | 1014 |
| PRESIDENTE | 1014, 1018 |
| BAGHINO | 1015 |
| BENCO GRUBER | 1017 |
| BOCCHI | 1016 |
| CALDORO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> | 1017 |
| FEDERICO | 1014 |
| LA ROCCA, <i>Relatore</i> | 1014 |

La seduta comincia alle 10.

VILLER MANFREDINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione sul testo unificato del disegno e delle proposte di legge: Istituzione e ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie (1987-bis); Caldoro ed altri: Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti: istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (34-bis); Baghino ed altri: Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico (257-bis); Ottaviano ed altri: Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (529-bis); Marzotto Caotorta ed altri: Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1055-bis).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul testo unificato del disegno di legge: « Istituzione e ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie » e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri: « Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti; istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane »; Baghino ed altri: « Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e costituzione della Azienda delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico »; Ottaviano ed altri: « Istituzione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato »; Marzotto Caotorta ed altri: « Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Ricordo che nella precedente seduta è stata svolta la relazione. Il relatore ha qualcosa da aggiungere ?

SALVATORE LA ROCCA, *Relatore*. Sulla base delle consultazioni intervenute tra i vari gruppi, si può ritenere che si possa arrivare rapidamente alla formulazione di emendamenti che perfezionino il testo in esame, anche secondo le indicazioni espresse nei pareri della I e della V Commis-

sione. Penso pertanto che sia opportuno procedere alla nomina di un gruppo di lavoro che formuli gli emendamenti da sottoporre all'esame della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CAMILLO FEDERICO. Sono favorevole alla proposta del relatore, che sul piano procedurale è quella che consente la maggiore speditezza dei lavori. Vorrei però in questa occasione anticipare alcune nostre valutazioni sull'argomento. Mi pare di dire cosa ovvia manifestando la generale insoddisfazione rispetto al ritardo con cui la questione è andata avanti finora; non dico neppure niente che non sia noto, in quanto mi riferisco all'impressione di un evidente calo di tensione che vi è stato intorno al problema. Questo certamente è dovuto alle lungaggini che provocano come sempre delusione, stanchezza, scoraggiamento. La lentezza è dovuta certamente alla complessità del problema ed alla natura stessa dei lavori parlamentari, ma certamente hanno pesato anche alcuni nodi rispetto ai quali i gruppi non sono stati in grado di indicare soluzioni precise. Ora, dopo l'audizione informale dei rappresentanti sindacali che abbiamo svolto l'altro giorno, credo siano mature le condizioni per imboccare la dirittura d'arrivo per quanto concerne il problema della riforma. In ogni caso, penso che dobbiamo prendere una decisione in un senso o nell'altro in tempi molto brevi. Per quanto riguarda noi, siamo disposti a dare la precedenza assoluta a questo problema nel calendario dei lavori della Commissione, per non rischiare una ulteriore incrinatura nella credibilità della Commissione stessa. Abbiamo riflettuto sui nodi più complicati di questo provvedimento e riteniamo che tra i compiti che dovrà svolgere il gruppo informale di lavoro vi sia certamente quello di procedere al raccordo tra il parere della I Commissione ed il testo elaborato dal Comitato ristretto. Tale raccordo deve avvenire entro limiti compatibili, sì da evitare il ritorno del testo alla I Commissione.

Inoltre, devono essere precisate le questioni che abbiamo a lungo dibattuto, relative ad alcune norme particolari del testo che abbiamo redatto.

Su alcuni punti, in particolare, desideriamo che si pervenga a delle soluzioni chiare.

Il primo punto riguarda la definizione di criteri i quali servano a valutare la produttività dell'Azienda (lo hanno sottolineato anche i rappresentanti sindacali da noi sentiti). Nel momento in cui si stabilisce la differenza fra tariffa tecnica e tariffa operativa bisogna evitare che quanto viene stabilito si risolva in una specie di rimborso a pie' di lista.

Il secondo punto, che ci preoccupa, è quello dei poteri di vigilanza del ministro. Desidero ricordare che già il ministro Formica assunse, durante la sua gestione del dicastero, l'impegno di approntare e presentare un disegno di legge di ristrutturazione del Ministero, nella convinzione che le due cose andassero in qualche misura connesse, nel senso che non si potesse ipotizzare un potere di vigilanza del ministro senza una struttura di supporto che realizzi in concreto i modi attraverso i quali tale vigilanza debba essere esercitata.

Nella struttura attuale, questa esigenza rimane insoddisfatta ed il potere di vigilanza rimane, in pratica, affidato al ministro, ma senza gli strumenti operativi (e questo influenza anche la norma che stabilisce i poteri del ministro in ordine alla possibilità di annullare o di non annullare le delibere).

Qualche ulteriore riflessione può essere fatta sui rapporti con i sindacati: se convenga, ad esempio, tenere ancora fuori del consiglio di amministrazione i rappresentanti sindacali o se non sia il caso di modificare quanto è stato stabilito finora a tale riguardo. Ma questa è materia che va approfondita maggiormente con una riflessione estesa anche alle parti interessate.

Ho tenuto ad affermare l'esigenza della rapidità di pervenire alla soluzione di questo problema e le questioni alle quali tale soluzione ci sembra legata. Altrimenti finiremo per dare luogo ad una riforma che sarà tale solo sulla carta, ma che, in

pratica, non modificherà granché le cose forse proprio perché rispetto al problema da risolvere si è verificata una caduta di tensione ed incominciano ad affiorare l'incertezza ed il dubbio che si voglia fare una riforma soltanto sulla carta. Invece noi vogliamo una riforma sostanziale e pertanto pensiamo che debbano essere rispettate le condizioni che ho indicato, al di là dei dettagli, di ordine formale e sostanziale, sul piano legislativo che ci sono stati poste anche con il parere della I Commissione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se il rappresentante della maggioranza lamenta questa lentezza, cosa dovremmo dire noi dell'opposizione (che, tra l'altro, abbiamo presentato una proposta di legge di riforma)? Se mai, avremmo gradito da parte della maggioranza almeno la volontà di battersi il petto perché, se vi è ritardo, il ritardo è imputabile più alla maggioranza che alla minoranza. Ma non intendiamo porre l'accento su questo aspetto, perché sappiamo che il passaggio da un sistema, da un modo di reggere un'attività così complessa ad un altro è di notevole rilevanza e difficoltà per il mantenimento anche di certe garanzie e della massima autonomia. Tuttavia, nello stesso tempo, siamo convinti che per il significato del servizio debbanò esservi delle garanzie.

Desidero, pertanto, sottolineare l'aspetto relativo alla vigilanza; ma non vorrei che si arrivasse addirittura ad un rinvio.

Quando si dà ad un ministero una garanzia di vigilanza, un dovere-diritto, ciò significa che sarà quel ministero a preoccuparsi di attuarla nei tempi nei quali deve attuarla.

Dobbiamo preoccuparci di procedere ad una riforma profonda, complessa e sostanziale con tutte le garanzie e le possibilità di potenziamento del servizio, affinché esso non sia soggetto ad un degrado che nessuno di noi auspica.

Anche io aderisco alla proposta del relatore perché ritengo che essa tenda ad accelerare la discussione del provvedimento. Infatti il prolungamento del dibattito in Commissione comporterebbe tempi più

lunghe di quelli entro i quali si svolgerebbe l'attività di un gruppo informale di lavoro che provvedesse ad eliminare il più possibile le difformità di interpretazione degli emendamenti presentati dai vari gruppi e delle audizioni da noi svolte, delle quali dobbiamo fare tesoro perché molti apporti ci sono stati forniti proprio dall'esperienza di chi lavora nelle ferrovie.

Pertanto, mi associo alla proposta di procedere subito alla riunione del gruppo informale di lavoro in modo da non togliere continuità alla trattazione della riforma delle ferrovie e da pervenire al più presto alla sua approvazione.

FAUSTO BOCCHI. Aderiamo alla proposta che il relatore ha avanzato di nomina di un gruppo di lavoro per concordare al massimo possibile gli emendamenti al provvedimento in esame, anche sulla base delle indicazioni che la I e la V Commissione hanno espresso già da molto tempo.

Mi meraviglio delle argomentazioni e delle preoccupazioni espresse dal collega Federico in relazione ai ritardi che questo provvedimento va da tempo registrando. Il gruppo comunista ha presentato nella precedente legislatura ed in questa proposte di legge, ha partecipato con intensità ai lavori della Commissione, prendendo anche — se mi è permesso ricordarlo — iniziative per convegni, dibattiti e confronti con i rappresentanti dei sindacati e dei dipendenti dell'Azienda delle ferrovie. Mi sembra che si stiano cercando le responsabilità di questo ritardo, e non vorrei che si finisse per non trovarne nessuna. Non vogliamo certo fare processi, ma ci piace, documenti alla mano, dimostrare come quella caduta di tensione cui si riferiva il collega Federico provenga proprio da una caduta di volontà politica della maggioranza. Il giorno 7 ottobre 1981 la I Commissione affari costituzionali prendeva in esame il testo del Comitato ristretto, pronto già dal 20 febbraio 1981. Nel resoconto della seduta riportato nel *Bollettino* parlamentare si leggono cose che veramente ci illuminano su quella che è la volontà della maggioranza di attivare questa riforma, che è indispensabile se

non vogliamo aggravare la situazione dell'Azienda e dei trasporti ferroviari, considerando anche tutti i problemi che la crescente esigenza di mobilità e di traffico viene ponendo. A tale proposito vorrei aprire una parentesi. Ci siamo fatti promotori di audizioni in relazione al piano integrativo ed abbiamo ripetutamente sollecitato notizie sui ritardi nell'attuazione della legge. È necessario capire dove siano le responsabilità. Ma, dicevo, il 7 ottobre 1981, nella I Commissione, il deputato Preti, che è stato anche ministro dei trasporti, non so con quale vantaggio per l'Azienda delle ferrovie...

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. È il ministro che ha tolto la dizione « e aviazione civile » dal nome del dicastero!

FAUSTO BOCCHI. Evidentemente è un ministro che sottrae dei titoli! Come dicevo, il deputato Preti dichiara preliminarmente la sua netta contrarietà al testo di riforma e afferma che l'approvazione di tale riforma determinerà un ulteriore peggioramento della situazione e creerà un « carrozzone ». Aggiunge poi una valutazione prevalentemente di merito, affermando che si tratta di una riforma non voluta dal Ministero, ma che è il risultato di forti pressioni sindacali, specialmente della CISL. Il deputato Bozzi, da buon liberale, ha tutti i motivi — molto più nobili di quelli del socialdemocratico Preti — per preoccuparsi della riforma di aziende pubbliche. Quindi parla di ambiguità del testo, di problemi giuridici, e afferma che non vuole che si stabilisca un cattivo e pericoloso precedente. Il ministro per la funzione pubblica Schietroma, anch'egli socialdemocratico, precisa che non è d'accordo sulla questione e quindi la porterà addirittura in Consiglio dei ministri.

ANTONIO CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il rappresentante del Ministero dei trasporti ha parlato?

FAUSTO BOCCHI. Questa interruzione favorisce un'altra considerazione. Noi pro-

tabilmente avremo il piacere di vedere il ministro Balzamo il giorno in cui approveremo questa riforma, almeno me lo auguro, perché sarà poi la « riforma Balzamo »; di questo dobbiamo dolerci, perché devo dare atto al sottosegretario Caldoro di avere costantemente seguito la discussione, di avere partecipato, di avere dato contributi, di avere sollecitato la rapidità dell'iter, probabilmente indirizzandolo in una direzione sbagliata; forse avrebbe dovuto insistere di più con i gruppi della maggioranza. Il sottosegretario Caldoro in quella sede si preoccupava ed esprimeva disappunto per quanto era stato detto nel corso del dibattito dai vari intervenuti facenti parte dei gruppi di maggioranza.

In sede di ufficio di presidenza noi avevamo concordato con gli altri gruppi che la seduta di oggi fosse dedicata esclusivamente a questo problema, proprio perché sentiamo che non è più possibile un rinvio. Non intendo entrare nel merito, abbiamo già espresso le nostre valutazioni e credo che non ci sia bisogno di riproporle. Nonostante le osservazioni espresse dalla I Commissione affari costituzionali, vi sono tutte le condizioni per evitare di commettere errori e che si ripresentino situazioni per cui sulle modifiche che apporteremo, soprattutto in ordine ad alcuni aspetti che si riferiscono alle osservazioni della I Commissione, si renda necessario un altro parere di quella Commissione in termini di confronto o di scontro, il che ci porterebbe ad argomenti che potrebbero costringere il provvedimento a seguire l'iter dell'Assemblea, e non della sede legislativa in Commissione. Dunque, siamo fortemente preoccupati di questo, signor presidente e colleghi, e la sottolineatura, il richiamo che ho voluto fare hanno, quale unico scopo, quello di far sì che nei lavori del gruppo che andremo immediatamente ad attivare sia possibile, senza rendere inoperante o inutile la legge di riforma, acquisire, al massimo, il parere delle Commissioni competenti.

Non volevamo entrare nel merito delle questioni, proprio per evitare una inutile perdita di tempo, ma le preoccupazioni

espresse dagli altri gruppi ci hanno costretto a precisare la nostra posizione, una posizione che non è di oggi, non è, cioè, una scoperta primaverile, poiché da mesi, da stagioni siamo impegnati affinché la Azienda sia riformata nel migliore dei modi e nei tempi più brevi.

AURELIA BENCO GRUBER. Considero la riforma in oggetto uno dei punti essenziali dell'attività della nostra Commissione. Pertanto, sarei perfettamente d'accordo che il lavoro di rielaborazione dei dati che abbiamo avuto e recepito sia fatto da un Comitato ristretto. Infatti, penso che soltanto un esame accurato del materiale raccolto possa consentire una setacciatura del materiale medesimo, e far sì che la riforma esca migliore di quanto non uscirebbe dal prosieguo di lavori così disposti.

Considero estremamente positivo il fatto che sia emersa l'opportunità di rendere partecipi i lavoratori alle funzionalità dell'Azienda alla quale appartengono. È certo che bisognerà studiarne le forme, ma esse dovranno essere tali da dare il contributo di questa presenza lavorativa, e ciò sarà possibile insistendo sul fatto che i ferrovieri rappresentano uno dei grandi, tradizionali rami di selezione della nostra manodopera. Questo potrebbe essere un punto focale, visto che dovremmo gradatamente arrivare ad una responsabilizzazione diretta di coloro che concorrono all'attività di tutte le aziende e, separatamente, di quelle che sono, per loro stessa natura, aziende statali.

Non intendo svolgere altre osservazioni particolari perché, altrimenti, dovrei scendere ad esaminare l'intero articolato, ma non è questa la sede, né il momento per farlo.

ANTONIO CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo che la proposta del relatore sia risolutiva rispetto ai problemi emersi: quello dei ritardi, sul quale si è espressa la quasi unanimità della Commissione, e quello relativo al timore di una svirilizzazione per effetto della caduta di tensione che si sarebbe ve-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MARZO 1982

rificata, ma ciò è una preoccupazione non generale avendola espressa soltanto il collega, onorevole Federico.

Desidero far notare, tuttavia, che il testo elaborato dal Comitato ristretto, integrato dalle osservazioni espresse nel parere della Commissione affari costituzionali è fondamentalmente analogo a quello che ha originato il disegno di legge governativo, e ciò è motivo di soddisfazione per il Governo. Infatti, va positivamente sottolineato il fatto che, pur in presenza di proposte di legge di iniziativa parlamentare, è sul disegno di legge che si è concentrata l'attenzione dei colleghi, e della stessa Commissione affari costituzionali. Dunque, si è scelta la linea che il Governo aveva indicato come ipotesi di lavoro ai vari gruppi, quindi non solo alla maggioranza, presumibilmente collegata alla volontà del Governo, ma anche alle opposizioni che l'hanno recepita. Ripeto, questo è un fatto estremamente positivo da un punto di vista politico, un fatto che vale bene la messa di tre o quattro mesi di ritardo rispetto agli obiettivi comuni che difficilmente si realizzano, anche su problemi meno importanti, quando si è in presenza di una proposta dell'esecutivo e di più proposte d'iniziativa parlamentare.

Il costituendo comitato dei trasporti rappresenterà un organo democratico di indubbio valore, ed il Governo si impegna a rendere operativo quest'organo che, basandosi sui comitati regionali, comporta la partecipazione delle forze politiche e sociali.

Ciò premesso, desidero far rilevare che la caduta di tensione è un pericolo che il Governo si impegna ad evitare. La caduta di tensione (se veramente esiste) può essere dipesa da altri fatti. Le organizzazioni sindacali sono state impegnate in una contrattazione molto serrata in un campo difficilissimo come quello dell'autoregolamentazione del diritto di sciopero, che è un altro fatto saliente che indico all'attenzione dei membri di codesta Commissione. Il Governo è stato impegnato a seguire le fasi di attuazione del piano

di cui alla legge n. 17; e mi piace sottolineare il fatto che ieri la VIII Commissione permanente del Senato ha dato un importante riconoscimento al ministro dei trasporti ed al direttore generale delle Ferrovie dello Stato per il modo in cui il ministero e l'Azienda hanno impostato e stanno portando avanti il piano integrativo delle ferrovie dello Stato (cioè la legge n. 17).

Pertanto, va precisato che caduta di tensione, per quanto ci riguarda, non vi potrà essere e che quanto alcuni membri di codesta Commissione hanno lamentato deve essere attribuito più ad impegni urgenti che l'azienda pubblica ha dovuto affrontare in questo periodo che a mancanza di volontà politica; anzi, deve essere chiaro che il ministro Balzamo è stato (anche quando non era ministro) uno dei promotori di una delle proposte di legge esaminate dal Comitato ristretto.

In questo quadro, mi pare che si possa avere una ragionevole fiducia che il gruppo informale di lavoro sia in grado di affrontare i problemi ancora sul tappeto e di risolverli positivamente. Pertanto, il Governo accoglie la proposta del relatore in quanto essa costituisce uno strumento utile al fine di completare la riforma di questo settore dei trasporti.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di accogliere la proposta del relatore di nominare un gruppo informale di lavoro con l'incarico di definire meglio il testo del provvedimento.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è, pertanto, rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
