

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

33° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 MARZO 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Ulteriori norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori» (920-bis), stralcio degli articoli 1 e 3 del disegno di legge n. 920, deliberato dalla 8^a Commissione in sede deliberante nella seduta del 23 gennaio 1985

(Discussione e rinvio)

«Norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori» (481), d'iniziativa dei senatori Scevarolli ed altri

«Norme per la qualificazione professionale delle imprese che operano nel settore privato» (673)

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 2, 5, 6 e <i>passim</i>
CARTIA (PRI)	6
DEGOLA (DC)	5, 6, 7
FONTANARI (Misto-SVP)	6
PAGANI Maurizio (PSDI), relatore alla Commissione	2, 5, 6 e <i>passim</i>
RASIMELLI (PCI)	4, 6, 7

Disegni di legge in sede redigente

«Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"» (1164), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 8, 12, 16 e <i>passim</i>
CARTIA (PRI)	28
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	11, 13, 14 e <i>passim</i>
DEGOLA (DC)	10, 15, 24 e <i>passim</i>
FONTANARI (Misto-SVP)	15
LIBERTINI (PCI)	10, 17, 18 e <i>passim</i>
LOTTI Maurizio (PCI)	17
MASCIADRI (PSI), relatore alla Commissione	8, 23, 25 e <i>passim</i>
PACINI (DC)	10, 15, 16 e <i>passim</i>
PAGANI Maurizio (PSDI)	17
PAVAN (DC)	23
PINGITORE (Sin. Ind.)	29
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti	23
SIGNORILE, ministro dei trasporti	11, 14, 15 e <i>passim</i>

I lavori hanno inizio alle ore 11.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«**Ulteriori norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori**» (920-bis), stralcio degli articoli 1 e 3 del disegno di legge n. 920, deliberato dalla 8^a Commissione in sede deliberante nella seduta del 23 gennaio 1985

(Discussione e rinvio)

«**Norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori**» (481), d'iniziativa dei senatori Scevarolli ed altri

«**Norme per la qualificazione professionale delle imprese che operano nel settore privato**» (673)

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: «Norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori» e «Norme per la qualificazione professionale delle imprese che operano nel settore privato» ai quali si congiunge la discussione del disegno di legge: «Ulteriori norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori».

Ricordo ai colleghi che la discussione dei primi due disegni di legge è stata sospesa nella seduta del 23 gennaio. In particolare avevamo costituito una Sottocommissione per l'approfondimento dei testi e per pervenire ad un unico testo da sottoporre alla Commissione.

Prego il relatore senatore Pagani Maurizio di riferire alla Commissione sui lavori svolti in sede ristretta.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Ho predisposto un appunto molto veloce relativo alle principali osservazioni emerse in sede di comitato ristretto che, per la verità, non ha mai funzionato nel *plenum* in quanto le tre riunioni indette non hanno potuto vedere la presenza concomitante di tutti i componenti. Nell'ultima riunione si è deciso di ritornare in Commissione dove ci si augura di giungere ad una convergenza riguardo questi punti sui quali in parte si assentiva.

I disegni di legge nn. 920-bis e 481 riguardano le modifiche all'albo nazionale dei costruttori per gli appalti pubblici, mentre il disegno di legge n. 673 riguarda le imprese private; pertanto proponiamo di riunificare il disegno di legge n. 920-bis con il n. 481 e di disgiungere l'esame del disegno di legge n. 673 in quanto istituisce un albo nazionale relativo agli appalti privati che merita una particolare caratterizzazione ed evidenziazione. Mentre l'esame di disegni di legge n. 920-bis e n. 481 è in linea di massima concluso, per il n. 673 riteniamo opportuno un ulteriore ripensamento in quanto l'istituzione di un albo per le imprese private rappresenta un salto notevole di qualità e non dovrebbe essere semplicemente una struttura burocratica che appesantirà ulteriormente

i compiti amministrativi già pesanti per tutti in Italia, ma dovrebbe avere un effettivo significato di garanzia soprattutto per gli utenti, affinché la produzione sia resa da enti che effettivamente abbiano i requisiti necessari.

Si propone alla Commissione la redazione di un testo unificato per i disegni di legge n. 920-*bis* e n. 481. Dal disegno di legge n. 920-*bis*, già esaminato dalla Commissione, era stato stralciato l'articolo 2 relativo alla normalizzazione della situazione degli albi nazionali in Sardegna, dove non era stato costituito il provveditorato e quindi mancava la sede della presidenza del comitato regionale dell'albo. Riguardo i due commi dell'articolo 1, ricordiamo che nel primo comma si prevede di estendere al Ministero delle partecipazioni statali la rappresentanza in seno al comitato centrale dell'albo nazionale dei costruttori. Il parere è favorevole perchè il Ministero ha tutti i diritti di entrare nel comitato.

Il secondo comma prevede di allargare la rappresentanza dei comitati regionali alle imprese artigiane e alle imprese a partecipazione statale. Osserviamo che le ditte artigiane non sviluppano una grande attività negli appalti pubblici poichè gli importi sono molto elevati ed esse, per definizione, hanno un campo di azione molto limitato. Del resto le ditte artigiane sono già rappresentate da due unità nella sede del comitato. Non si vede la opportunità, inoltre, di inserire a titolo diretto i rappresentanti delle imprese a partecipazione statale perchè sono già associate e rappresentate dall'ANCE e non hanno titoli giuridici per poter richiedere una partecipazione ai comitati degli albi.

Pertanto non possiamo esprimere parere favorevole per il secondo comma.

L'ex articolo 3, ora articolo 2, riguarda l'entrata in funzione di un servizio di certificazione decentrato. Sul primo comma non intendo fare osservazioni mentre vorrei ricordare che circa il secondo comma la Commissione ha rilevato la indeterminatezza temporale della entrata in funzione della norma che diceva: «tale competenza decentrata verrà attivata per ciascuna attività periferica, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, da emettersi dopo che si sarà provveduto a dotarla del personale e dei mezzi tecnici occorrenti». Non essendo stabilito il momento in cui il personale ed i mezzi tecnici entreranno in funzione, la norma poteva protrarsi nel tempo. Da una obiezione dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, a seguito di una relazione che sarà posta agli atti, si è scoperto che le attrezzature tecniche già ci sono: c'è l'elaboratore centrale e i terminali già predisposti presso i vari provveditorati che però non possono entrare in funzione perchè manca il personale specializzato.

Tra l'altro questi terminali sarebbero estremamente utili anche per la raccolta e trasmissione di altri tipi di dati come, per esempio, quelli idrometrici più volte sollecitati dal senatore Rasimelli; una vasta documentazione potrebbe essere trasmessa proprio attraverso l'attivazione di questi strumenti.

Si prospetta pertanto l'opportunità di introdurre un articolo aggiuntivo, in cui si prevede l'assunzione di 40 telescriventi con funzione di terminalisti, che potrebbe assumere il seguente testo: «Per il funzionamento dei terminali installati presso ciascun provveditorato in

attuazione del decentramento operativo delle procedure automatizzate per l'albo nazionale dei costruttori, si autorizza il Ministero dei lavori pubblici ad assumere 40 telescriventi con funzione di terminalisti. Alla copertura della spesa si farà fronte per il 1985 con utilizzazione parziale dell'accantonamento di cui al capitolo 6856 del Ministero del tesoro sotto la voce "Riorganizzazione strutturale dei servizi dell'Amministrazione dei lavori pubblici».

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 481, si propone l'aumento della soglia minima da 45 a 75 milioni per l'iscrizione nell'albo nazionale. La Sottocommissione, mi sembra, ha ritenuto opportuno questo aumento; ha tenuto presente che l'ultimo aggiornamento è stato effettuato nel 1981 e che nel frattempo è intercorsa una notevole inflazione. L'aumento della soglia minima comporterebbe logicamente l'elevazione progressiva delle altre soglie intermedie ma su questo punto si deve ricordare che è in atto un processo di maggiore severità nell'esame delle domande di ammissione; per cui l'aumento delle soglie superiori non permetterebbe più di attuare quei criteri selettivi che si dice siano entrati in funzione.

L'articolo 2 prevede praticamente la delega ai comitati regionali di tutte le competenze; questo significherebbe evidentemente una vera e propria rivoluzione nell'ambito dell'albo nazionale dei costruttori. Non tutti i comitati regionali potrebbero usare gli stessi criteri per gli aumenti di competenza, per cui devo esprimere parere contrario.

Si riscontra invece la necessità, ai fini dello snellimento delle procedure e dell'adeguamento alla svalutazione, di elevare la competenza dei comitati regionali circa le iscrizioni sino alla soglia di 3 miliardi.

La materia relativa agli articoli 3 e 4 può essere assorbita dall'articolo 1 del disegno di legge n. 920-*bis*, mentre per gli articoli 5 e 6 valgono le motivazioni già indicate e devo quindi esprimere parere contrario.

RASIMELLI. Grosso modo sono d'accordo con le proposte del relatore, salvo alcune specificazioni.

Il problema del riordino della materia dovrà comunque essere affrontato. Si tratta di prendere i provvedimenti che si ritengono necessari e sui quali non c'è per ora bisogno di maggiore riflessione.

Come era già stato detto, la questione più urgente era quella che riguardava la Sardegna, della definizione dell'organo decentrato che deve provvedere al mantenimento dell'albo; non abbiamo, quindi, nessuna obiezione da fare.

Ritengo poi che la proposta di prevedere nel comitato centrale dieci rappresentanti delle categorie dei costruttori, dei quali due in rappresentanza delle imprese a partecipazione statale, sia da accantonare.

Sono anche d'accordo per quanto riguarda la questione dei terminali in ordine allo snellimento delle procedure.

Per ciò che attiene al disegno di legge n. 481, devo dire che l'elevazione della soglia minima da 45 a 75 milioni è ancora bassa rispetto alla svalutazione intercorsa. Una soglia di 100 milioni non sarebbe oggetto di pubblico scandalo.

Per quanto concerne la delega ai comitati regionali, ritengo che la soluzione di elevare la competenza a decidere le iscrizioni sino alla soglia di 3 miliardi significhi andare incontro alle esigenze di decentramento senza rivoluzionare il meccanismo.

Anche noi siamo contrari alle modifiche proposte negli articoli 3, 4, 5 e 6 della legge n. 481.

Quindi, riepilogando, siamo favorevoli all'accorpamento della legge n. 920, e concordiamo con il contenuto degli articoli 1 e 2 della medesima legge, e con l'emendamento volto ad introdurre un articolo aggiuntivo - articolo 3 - secondo il quale il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere 40 telescriventi con funzione di terminalisti. Inoltre, esprimiamo il nostro parere favorevole all'aggiunta degli articoli provenienti dalla legge n. 481 e all'emendamento, proposto dal relatore, volto ad elevare la competenza dei comitati regionali a decidere sulle iscrizioni fino alla soglia di lire 3 miliardi.

DEGOLA. Signor Presidente, intervengo brevemente per esprimere il nostro voto favorevole alle proposte fatte dal relatore, senatore Pagani Maurizio. Mi limito ad osservare se, con l'inserimento dell'articolo aggiuntivo, non sia nuovamente necessario acquisire i pareri sia della 1^a che della 5^a Commissione permanente, perchè da una parte vi è il problema dell'assunzione di un certo personale, e dall'altra l'introduzione di un ulteriore elemento di spesa.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. All'inizio della discussione anch'io avevo ritenuto necessario richiedere in merito il parere della Commissione bilancio. Viceversa, non so se sia il caso di richiedere il parere della 1^a Commissione, perchè in fondo si tratta di verificare solo se la copertura prevista dal Ministero dei lavori pubblici sia o meno congrua. Personalmente, mi rimetto al giudizio della Commissione.

PRESIDENTE. L'articolo 40, secondo comma, del Regolamento del Senato recita che: «Sono assegnati alla 1^a Commissione permanente, per il parere, i disegni di legge deferiti ad altre Commissioni che presentino aspetti rilevanti in materia costituzionale o che attengano alla organizzazione della pubblica Amministrazione».

DEGOLA. Qui non si precisa qual è l'inquadramento giuridico del personale che viene assunto. Non so se è sufficiente affermare che si assumono 40 persone. Bisognerebbe specificare qual è il loro inquadramento funzionale, dato che al Ministero dei lavori pubblici necessita un'esplicita autorizzazione di legge da parte del Parlamento per poter avviare le pratiche di assunzione, giacchè non rientra nei suoi poteri assumere del personale con un proprio autonomo provvedimento. Allora, visto che si tratta di un provvedimento di legge, esso dovrà stabilire in modo più dettagliato qual è il tipo di inquadramento funzionale.

Da parte mia non vi è nessuna osservazione di merito su tale articolato; bisogna però stare molto attenti a non redigere una normativa che in futuro possa creare dei problemi.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. In altri termini, bisognerebbe accertare se la qualifica di telescriventi è prevista o meno dagli organici dello Stato.

DEGOLA. Se gli organici dello Stato prevedono un certo numero di persone con tale qualifica. Credo che tale articolo 3 ha in sostanza bisogno di un ulteriore approfondimento e dei pareri della 1^a e della 5^a Commissione permanente.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, diamo mandato al relatore di mettere per iscritto i dubbi che sono stati sollevati in proposito per poi richiedere i pareri sia della 1^a che della 5^a Commissione permanente.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Ho preso visione della relazione ufficiale del Ministero dei lavori pubblici, mi auguro soltanto che tale Ministero abbia svolto le dovute indagini preliminari; comunque è giusto accertarsene.

FONTANARI. Signor Presidente, credo che la nuova normativa, che nasce dall'unificazione dei due disegni di legge al nostro esame, rappresenti un passo avanti positivo, anche se non risolve completamente i problemi che riguardano l'albo nazionale dei costruttori e non aiuta di certo la loro attività.

Comunque, annuncio il mio voto favorevole alle proposte avanzate dal senatore Pagani Maurizio.

In merito all'articolo 6, vorrei soltanto sapere dal relatore se, oggi come oggi, il regime dei consorzi è tutelato o meno in maniera sufficiente.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. La materia riguardante il regime dei consorzi è stata introdotta con la legge n. 481 e poi definita dalla successiva legge n. 687. Poichè presenta delicati profili in relazione a norme comunitarie, tale materia va esaminata con una certa attenzione e non vorrei però affrontarla in questo momento.

CARTIA. Signor Presidente, esprimo il mio consenso sulle proposte avanzate dal relatore.

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, ma pare che abbiamo manifestato nel complesso un orientamento largamente positivo; si tratta ora di decidere se richiedere o meno i pareri della 1^a e della 5^a Commissione permanente per quell'emendamento presentato dal relatore.

Inoltre, il senatore Rasimelli ha prospettato nel suo precedente intervento l'opportunità di elevare a 100 milioni di lire la soglia dell'iscrizione all'albo dei costruttori.

RASIMELLI. Lo ritengo equo rispetto ai 45 milioni di lire stabiliti dall'articolo 7 della legge 10 dicembre 1981, n. 741.

DEGOLA. Ritengo che già il precedente passaggio da 45 a 75 milioni di lire non ha suscitato molti consensi da parte delle associazioni dei

costruttori. Comunque, sono favorevole all'elevazione a 75 milioni predisposta dall'articolo 1 del disegno di legge n. 481.

RASIMELLI. L'aumento previsto dal disegno di legge n. 481 è sicuramente equo. Ciò che vorrei aggiungere è che rispetto alla disposizione dell'originaria legge secondo la quale a 30 milioni non vi era bisogno di tale iscrizione, oggi l'importo dovrebbe superare i 100 milioni di lire; comunque non ne faccio una questione pregiudiziale.

DEGOLA. Penso che questa valutazione debba anche tener conto che le qualità dei lavori sono cambiati. Oggi vi sono vari lavori di carattere specialistico che non comportano forti importi complessivi, mentre, per esempio, quando si varò la prima legge in materia - la n. 57 del 1962 - si guardava più al complesso del lavoro. Oggi, vi è una notevole specializzazione che non è paragonabile a quella presa in considerazione con la legge del 1962, bensì con la legge n. 741 del 1981.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Concordo con quanto detto dai senatori Rasimelli e Degola, perchè secondo me la soglia dei 75 milioni è decisamente bassa. Però c'è da rilevare quanto detto dal senatore Degola, e cioè che ci sono delle categorie per le quali i 75 milioni comporterebbero un più approfondito accertamento di specializzazione.

Direi che la strada da seguire sarebbe quella (peraltro già evidenziata in Sottocommissione) di non stabilire delle soglie uguali per tutte le categorie, ma di andare ad una maggiore specificazione delle categorie in funzione degli importi di cui sono corrispondenti. Ma questo fatto, evidentemente, comporterebbe quell'approfondimento - previsto dalla legge - in tutti quei settori cui accennava il senatore Rasimelli, e che mi pare abbiamo rimandato, di comune accordo, ad ulteriori tempi.

Con questo spirito propongo il mantenimento della soglia dei 75 milioni.

RASIMELLI. Vorrei dire che il limite originario dei 30 milioni fissava anche un criterio per dare vivacità alla formazione di una nuova imprenditoria. E questo è fuori discussione, perchè anche l'impresa artigiana poteva concorrere ai lavori. Attualmente, comunque, i 75 milioni non costituiscono una cifra rilevante. Pertanto le motivazioni per alzare la soglia esistono.

Capisco che tutto questo potrebbe decurtare quanto di regolato si è venuto componendo (sempre ammesso che la disciplina finora emanata sia una cosa del tutto utile), ma la vivacità della piccola imprenditoria, in un certo senso, dovrebbe essere tutelata e, forse, il limite dovrebbe essere alzato.

Non ne faccio, comunque, una questione pregiudiziale, pur confermando che, secondo me, la soglia di cui stiamo trattando dovrebbe essere alzata.

PRESIDENTE. Mi pare che possiamo ritenerci soddisfatti di questa parte del lavoro.

La Commissione conviene sulla disgiunzione del disegno di legge n. 673 dai disegni di legge nn. 920-*bis* e 481, e si procederà nell'esame dopo aver ottenuto i pareri della 1^a e della 5^a Commissione alle quali sarà inviato l'emendamento concernente l'assunzione dei telescriventi.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione dei disegni di legge è rinviato ad altra seduta.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

«Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"» (1164), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"», risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri; già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 20 marzo.

La 1^a Commissione ha inviato il parere che, in sostanza, è favorevole a condizione di talune modifiche degli articoli 14 e 23 del testo esaminato.

Quindi, tenendo conto del contenuto del parere della 1^a Commissione (essendo noi in sede redigente), a meno che non si voglia determinare comportamenti diversi e decisioni da parte della Commissione, o di parte di essa, do la parola al relatore, senatore Masciadri.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Mi pare che il signor Presidente abbia già chiarito quali fossero i problemi sorti in sede di 1^a Commissione.

Il parere della Commissione affari costituzionali, in buona sostanza, tiene conto di due questioni. La prima questione riguarda alcune osservazioni delle quali non so se dare lettura o meno (non è il caso di farlo, a meno che la cosa non mi sia espressamente richiesta). La seconda parte contiene, invece, una serie di condizioni.

Il dibattito finora svoltosi mi è sembrato sufficientemente ampio, per cui non mi soffermerò sulle osservazioni contenute nella prima parte del parere espresso dalla 1^a Commissione permanente. Non ritengo, in ogni caso, opportuna l'introduzione nel provvedimento in esame di ulteriori modifiche - oltre a quelle suggerite per gli articoli 14 e 23 - che recepiscano anche osservazioni non vincolanti avanzate dalla Commissione affari costituzionali, in quanto ciò farebbe insorgere taluni problemi e creerebbe complicazioni presso l'altro ramo del Parlamento.

La Commissione affari costituzionali, con riferimento agli articoli 14 e 23, si è dunque espressa nel modo seguente: «Contemporaneamente, la Commissione condiziona il dispositivo favorevole del parere alla modifica dell'articolo 14 e alla soppressione dei commi secondo e terzo dell'articolo 23.

In riferimento all'articolo 14, il primo comma va modificato, nel senso che le leggi vigenti conservano vigore fino all'effettivo esercizio della potestà regolamentare, non potendosi in alcun modo condividere l'ipotesi di una loro inconcepibile conversione in «norme interne di servizio».

Inoltre, occorre stabilire che le materie di cui ai numeri 1, 2, 3, 4 e 5 rientrano nella esclusiva sfera dei regolamenti (e, di converso, sono perentoriamente escluse dalla sfera di operatività della contrattazione collettiva), essendo sufficiente, come è assicurato dalla previsione del parere delle «organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative», che il punto di vista dei lavoratori sia tenuto presente nell'esercizio del potere regolamentare.

Affermato, nel primo comma dell'articolo 23, il principio della competenza dell'attività giudiziaria ordinaria, come riflesso di un'indubbia costruzione privatistica del rapporto, è necessario lasciare ai principi generali la sindacabilità di atti che riguardino i titolari e gli organi (laddove il secondo comma devolve ai tribunali amministrativi «tutte le controversie») e, per quanto concerne il comma terzo, è sufficiente il rilievo che esso genera confusione con l'affermazione di una «concorrenza» di tutela giurisdizionale e lascia intendere - il che è decisamente da escludere - che nella contrattazione collettiva possa essere ricompresa la materia di «atti generali di organizzazione».

Mi permetto, pertanto, di suggerire alla Commissione le seguenti modifiche. Innanzi tutto, il primo comma dell'articolo 14 dovrebbe essere così formulato: «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 sanità dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, semprechè 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 all'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».

In secondo luogo, il terzo comma dello stesso articolo 14 dovrebbe essere modificato nel modo seguente: «I regolamenti di cui al comma precedente non possono derogare alla contrattazione collettiva. Rientrano invece nella esclusiva sfera regolamentare i seguenti oggetti:».

Risulterebbero, in tal modo, recepite le osservazioni avanzate dalla 1^a Commissione permanente.

Ho ritenuto inoltre opportuno aggiungere, al primo comma, il periodo: «Restano comunque in vigore le disposizioni di legge concernenti in generale il trasporto per ferrovia» al fine di evitare incertezze ed obiezioni che il testo in discussione avrebbe potuto sollevare.

Per quanto riguarda l'articolo 23, propongo la soppressione del secondo e del terzo comma, in base a quanto suggerito dalla Commissione affari costituzionali.

Ritengo, a questo punto, di non dovermi ulteriormente soffermare sulle proposte di modifica che ho dianzi esposto, dal momento che mi sembrano sufficientemente chiare. Come ripeto, non credo sia opportu-

no apportare ulteriori modifiche al testo in esame, in quanto altererebbero il provvedimento in discussione e ne ritarderebbero l'approvazione, che deve, invece, essere rapida.

LIBERTINI. Come si ricorderà, la mia parte politica, in sede di 1^a Commissione permanente, si è dichiarata a suo tempo contraria all'introduzione di condizioni vincolanti per la Commissione di merito. La nostra opposizione non afferiva tanto al contenuto di tali condizioni, quanto alla viva preoccupazione che l'*iter* della riforma - che ha ormai una lunga storia - potesse incontrare nuovi ostacoli e nuove difficoltà.

Tuttavia, dal momento che le condizioni poste dalla 1^a Commissione permanente sono vincolanti, non avendo alcuna obiezione da sollevare nel merito, riteniamo qualsiasi eventuale ed ulteriore modifica del tutto pleonastica. Ci dichiariamo, pertanto, favorevoli alle sole modificazioni proposte poco fa dal relatore, volte a recepire le osservazioni contenute nel parere espresso dalla Commissione affari costituzionali.

Auspichiamo, quindi, che il provvedimento in esame sia approvato in tempi brevi, augurandoci che l'introduzione delle modifiche proposte dal relatore non crei difficoltà presso l'altro ramo del Parlamento.

Il Gruppo comunista voterà, pertanto, a favore sia degli emendamenti presentati dal relatore, sia del disegno di legge. Questa dichiarazione ci esime, inoltre, da ulteriori interventi nel corso del dibattito, data la necessità di approvare il provvedimento con la maggiore rapidità possibile e di portare a conclusione un processo di riforma avviato ormai da lungo tempo.

DEGOLA. Vorrei chiarire alcuni aspetti. Che cosa significa dire come si è sostenuto che i regolamenti di cui all'articolo 14 hanno valore di condizioni generali di contratto? Prego il relatore di spiegarmelo.

Pur manifestando complessivamente una valutazione positiva sul complesso delle modifiche apportate, mi sembra di poter dire che alcune di esse traggono origine dall'intenzione di rafforzare il concetto che gli argomenti indicati nel terzo comma vengono esclusi dall'obbligo della contrattazione collettiva.

A me non sembra che con la variazione apportata si rafforzi il concetto; affermare che tale argomenti rientrano nella esclusiva competenza regolamentare quando in precedenza si è affermato che i regolamenti di cui all'articolo 14 devono sottostare all'obbligo della contrattazione collettiva, non significa che tali argomenti siano in ogni caso esclusi dalla contrattazione collettiva stessa e pertanto sarei più favorevole ad una loro esplicita esclusione e quindi ad una dizione che indichi «comunque» anziché «invece».

PACINI. Signor Presidente, il Governo italiano in data 23 luglio 1984 ha presentato un disegno di legge di riforma dell'azienda ferroviaria alla Comunità europea e il 14 marzo la Comunità ha predisposto ed inviato osservazioni in merito al testo al nostro esame. Pertanto chiedo al relatore e al Ministro se nella normativa che stiamo analizzando siano state tenute presenti le osservazioni della Comunità europea.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Era una questione in cui vigeva un contenzioso ed era urgente sistemarla in quanto rischiavamo di evadere le norme vigenti: siamo oggi l'unica realtà a livello comunitario con una simile azienda di Stato.

Posso rassicurarla, senatore Pacini, che il testo del disegno di legge è stato redatto tenendo conto delle osservazioni formulate in sede comunitaria.

COLOMBO Vittorino (V.). Approfitto dell'occasione per esporre alcune osservazioni generali attinenti alle dichiarazioni rese dal relatore poco fa.

Il relatore propone di considerare le due condizioni vincolanti poste dalla 1^a Commissione circa il testo al nostro esame ma non si è accennato alle ulteriori osservazioni di altre Commissioni che pure avevano un qualche fondamento e una relativa importanza.

Con estrema chiarezza e fermezza desidero ribadire quanto già detto nel mio intervento in sede di discussione generale, nella speranza che tutti i Gruppi e tutte le parti interessate ne prendano adeguata nota. È nostra intenzione approvare al più presto possibile il disegno di legge di riforma delle ferrovie mantenendo l'impianto del testo pervenutoci dalla Camera.

Quando dico «impianto» non intendo semplicemente l'ossatura di carattere generale, ma le caratteristiche sostanziali dell'ente così come è stato prospettato dalla Camera, con le finalità che sono state concordate tra i diversi Gruppi; desidero ribadirlo di fronte alle inconsulte dichiarazioni rilasciate ieri a proposito delle condizioni poste dalla 1^a Commissione. Il fatto che il relatore ha ritenuto di accettare tali condizioni dimostra peraltro che esse non alterano l'impianto del disegno di legge.

Ho detto questo con molta chiarezza perchè ritengo che sia necessario per non interpretare in modo distorto e difforme una dichiarazione ufficiale. Desidero aggiungere che poichè si è accettato il principio di introdurre una qualche modificazione al testo di legge e poichè a nostro giudizio è necessario l'accoglimento di altri emendamenti che non stravolgano affatto il testo al nostro esame ma che tendano a perfezionarlo e migliorarlo, eliminando anche qualche errore materiale vero e proprio contenuto nel testo, ne presenteremo alcuni e riteniamo che essi debbano essere attentamente studiati.

Mi rivolgo quindi a tutti i colleghi di tutti i Gruppi della Commissione sul piano meno ufficiale ma più aderente al tradizionale spirito che ha sempre animato il lavoro nostro in questa sede per dire che, visto che qualche modifica si è ritenuto ed accettato di introdurre al testo di legge e che ciò comporterà il ritorno alla Camera dei deputati, non vedo perchè non possano essere presi in considerazione ed approvati altri emendamenti che hanno solo l'intento di fare una buona legge, ancora migliore della già buona base offertaci dalla Camera.

Per quanto riguarda la nostra parte politica assicuriamo fin d'ora che non opporremo difficoltà alla Camera per una rapida approvazione del disegno di legge, nel presupposto che gli emendamenti collaborino alla redazione di un testo che segni - come ha detto il Ministro ed io

concordo pienamente con lui – una tappa importante per le Ferrovie dello Stato ed anche un primo esempio di riforma che può costituire e certamente costituirà un precedente per altri provvedimenti successivi, forse non riguardanti enti di tale importanza ed entità, da improntarsi su una linea simile.

Per queste considerazioni, ed in seguito ad affermazioni di principio che ho ritenuto di dover svolgere, noi non chiediamo la remissione in sede referente del disegno di legge oggi al nostro esame, bensì di continuare a discuterlo. Nel corso dell'esame dell'articolato presenteremo gli emendamenti che via via riterremo più opportuni e li sosterremo con convinzione. Ci auguriamo che essi siano attentamente valutati dagli altri colleghi della Commissione e che tutti adottino in questa discussione lo stesso spirito costruttivo che si è finora manifestato. Se ciò avverrà e se non ci nasconderemo dietro ad una certa rigidità, a nostro giudizio assolutamente ingiustificata e fuori ruolo, credo che il risultato sarà quello che tutti almeno a parole dicono di volere e cioè di arrivare ad un risultato positivo entro breve termine.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do 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.

Art. 2.

(Finalità)

L'ente «Ferrovie dello Stato» provvede con criteri di economicità e di efficienza e nel rispetto dei principi della normativa comunitaria:

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;

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, nonchè degli altri servizi già svolti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in base a disposizioni di legge;

h) a partecipare, anche in posizione minoritaria, a società o enti operanti in Italia o 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 partecipi ai sensi della precedente lettera h), ovvero ad altre imprese, l'esercizio dei servizi sostitutivi o integrativi di cui alla lettera g), nonchè la gestione di particolari settori di attività che non ritenga conveniente, per ragioni organizzative, funzionali od economiche, gestite 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.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, debbo far presente che alla lettera a) (l'ente «Ferrovie dello Stato» provvede «all'esercizio delle linee della rete ferroviaria già gestite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nonchè all'esercizio delle linee che saranno affidate alla gestione statale») non c'è - probabilmente non ci poteva essere perchè non esisteva ancora, o comunque per motivi di sfasamento temporale - alcun richiamo alle disposizioni della legge finanziaria 1985 che a proposito di linee afferma delle cose importanti, e cioè che entro sei mesi (prima ancora che il nuovo ente cominci ad esistere) il Ministro deve presentare un piano per la soppressione di un certo numero di linee - non sappiamo quante e quali -, ritenute «rami secchi», pesi notevoli per le Ferrovie dello Stato, per l'insieme della rete e per l'economicità della stessa. Qui si parla dell'«esercizio delle linee della rete ferroviaria» senza specificare nulla a questo proposito. In seguito si aggiunge «nonchè all'esercizio delle linee che saranno affidate alla gestione statale». A parte l'imprecisione della parola «statale», perchè invece verrebbero affidate all'ente, anche a questo proposito la legge finanziaria afferma qualcosa in materia: infatti, in essa si parla di recesso

anticipato per talune concessioni di linee ferroviarie, date attualmente in concessione o in gestione governativa, specificando però molto bene che devono essere linee con particolari caratteristiche, cioè integrabili nella rete delle Ferrovie dello Stato sia in termini di funzionalità che di economicità. Non ho il testo della legge finanziaria sottomano ma credo che lo ricordiamo tutti. Non vorrei che un testo così generico – si parla di tutte le linee gestite precedentemente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e delle linee che saranno affidate alla gestione statale – potesse in futuro provocare qualche inconveniente.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Credo che qui la normativa non può che essere esplicitata così, fermo restando che le cose or ora dette dal senatore Colombo Vittorino sono giuste.

Con l'istituzione del nuovo ente «Ferrovie dello Stato» non vi è una interruzione ma continuità e un obbligo di legge per l'attuazione del piano di risanamento. Il discorso concernente l'«esercizio delle linee che saranno affidate alla gestione statale» è stato introdotto proprio pensando alla trasformazione delle attuali Ferrovie dello Stato. La dicitura «gestione statale» non è sostitutiva perchè il passaggio avviene con il commissariamento governativo; quindi, il termine è esatto.

Non mi pare che possa essere cambiata una disposizione generale che rimane tale, mentre la legge finanziaria 1985 fa riferimento a due tipi di azioni, ambedue coerenti con la promessa di trasformazione degli impianti. Peraltro, ci si deve ricollegare da un lato al discorso del rispetto delle ferrovie concesse da parte dell'autorità governativa, e dall'altro al discorso del piano di risanamento. Teniamo conto che il paragrafo precedente parla di «criteri di economicità e di efficienza», gli stessi a cui fa riferimento la legge finanziaria 1985.

In definitiva, non ritengo migliorabile il testo dell'articolo 2 che tratta delle finalità generali dell'ente.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, non presento un emendamento in proposito, però desidero che resti a verbale quanto meno la problematica che ho sollevato; indubbiamente sarebbe stato opportuno a mio giudizio introdurre un richiamo alle disposizioni già vigenti in materia e contenute nella legge finanziaria 1985.

Sempre in proposito dell'articolo 2, alle lettere *h*) e *i*) tra le finalità dell'ente è prevista la partecipazione «a società o enti operanti in Italia o all'estero» con determinate finalità. È stato fatto rilevare da competenti in materia – e per la verità io non lo sono – che l'inciso «anche in posizione minoritaria» oltre ad essere superfluo potrebbe dare adito a manovre speculative.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. In che senso manovre speculative?

COLOMBO Vittorino (V.). Il predeterminare che l'ente debba comunque restare in posizione minoritaria...

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Senatore Colombo, l'articolo 2, alla lettera *h*) recita «anche in posizione minoritaria» e non «comunque in posizione minoritaria».

DEGOLA. Se non si dice nulla, può essere sia maggioritaria che minoritaria.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. C'è una norma che prevede per gli enti pubblici soltanto la partecipazione di controllo. Non è superfluo. Se non inseriamo questa disposizione, essendo un ente pubblico economico, rischiamo di portare le ferrovie indietro rispetto alla situazione attuale. Con l'autorizzazione del Ministro si può partecipare con quota minoritaria e si è quasi sempre presenti soprattutto negli accordi internazionali; senza questa disposizione rischiamo di non essere in grado di farlo.

COLOMBO Vittorino (V.). Alla lettera *m*) si dice che l'ente provvede a reperire mezzi finanziari, per le necessità dell'impresa, mediante la contrazione di mutui o l'assunzione di obbligazioni. L'espressione «necessità dell'impresa» è piuttosto generica. Vuole dire che si possono contrarre mutui anche per pagare i debiti dell'azienda?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Teoricamente sì, ma con l'autorizzazione del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro. Se il Ministro del tesoro ritiene di dover fare ricorso a questa fonte di approvvigionamento finanziario, ne assume la responsabilità; da questo punto di vista l'azienda non è altro che ente percettore.

COLOMBO Vittorino (V.). Avrei preferito che la possibilità fosse limitata a nuovi investimenti.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Sarebbe un po' esagerato.

FONTANARI. Proporrei, alla lettera *h*), di parlare di attività complementari, accessorie e, comunque, connesse con quelle ferroviarie. Altrimenti il senso potrebbe essere stravolto.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Andiamo verso l'intermodalità. Se mettiamo la parola «e», la interpretiamo in maniera rigida, escludiamo da parte delle ferrovie una serie di azioni come quella della presenza nei centri di stoccaggio. Ecco perchè sono contrario alla sua proposta, senatore Fontanari; preferirei non modificare il testo.

FONTANARI. Non insisto.

PACINI. Si potrebbe includere nell'articolo il riferimento allo sviluppo di una più stretta collaborazione nel trasporto internazionale in sede comunitaria. Si tratta di una indicazione interessante che non rilevo nell'articolo 2.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Siccome sono d'accordo devo dire che potrebbe essere compresa all'inizio dell'articolo nelle parole: «L'ente ferrovie dello Stato provvede con criteri di economicità e di efficienza e nel rispetto dei principi della normativa comunitaria».

PACINI. Dovrebbe essere un po' più specifico.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non ho obiezioni da fare ma, essendoci un riferimento esplicito all'attività dell'ente nell'ambito della normativa comunitaria, potrebbe essere superfluo. Ritengo che sia incluso nella prima parte dell'articolo; i principi della normativa comunitaria si traducono in direttive.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

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 deliberati dal consiglio di amministrazione dell'ente;
- 4) autorizzare, di concerto con il Ministro del tesoro, l'ente all'assunzione e cessazione 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.

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti.

Il primo è del senatore Pacini e tende ad aggiungere, al punto 7), dopo le parole: «della presente legge», le altre: «e con la normativa CEE in materia».

Il secondo è del senatore Colombo Vittorino e tende ad aggiungere, al punto 1), dopo le parole: «politica dei trasporti», le altre: «del Governo e con il piano generale dei trasporti».

Secondo la proposta del senatore Colombo Vittorino, spetterebbe al Ministro dei trasporti indicare, in coerenza con gli indirizzi generali della politica dei trasporti e con il piano generale dei trasporti, gli obiettivi che la gestione ferroviaria deve perseguire.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non voglio farne una questione; è però un po' paradossale. Cosa significa?

COLOMBO Vittorino (V.). C'è la politica dei trasporti di una partito politico e c'è quella del Governo.

LOTTI Maurizio. Si presume che il Ministro dei trasporti segua la politica del Governo.

COLOMBO Vittorino (V.). E la citazione del piano?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. C'è già una legge vincolante che stabilisce il piano generale dei trasporti.

PAGANI Maurizio. Vorrei intervenire sugli emendamenti presentati dai senatori Pacini e Colombo.

Mi sembra che noi non dobbiamo appesantire troppo il provvedimento rendendolo, in definitiva, molto più confuso di quanto in realtà potrebbe essere.

Per esempio, quando l'emendamento del senatore Pacini vincola ad attenersi alla normativa europea, direi che tale dizione è pleonastica, perchè abbiamo firmato degli accordi. Se ad ogni provvedimento dovessimo ricordare tali accordi, credo che verrebbero fuori dei trattati, dei volumi enormi, e renderemmo la legge ancora più pesante.

Nella fattispecie, invece, ritengo che non si debba essere più «realisti del re», perchè potranno esserci sicuramente anche dei momenti in cui la normativa europea si potrebbe rilevare lesiva della nostra convenienza immediata.

Quindi, ferma restando la nostra lealtà assoluta verso le norme comunitarie, non mi sembra opportuno che si vada da noi stessi a legarci le mani con questi richiami. Quindi direi che dobbiamo mantenerci nei limiti di elasticità, senza andare a fare specificazioni in forma pleonastica.

LIBERTINI. Il Gruppo comunista concorda con il senatore Pagani.

COLOMBO Vittorino (V.). A parte il pleonasma, mi pare che parlando di indirizzi generali della politica dei trasporti sia questa la sede più adatta per citare anche il piano generale dei trasporti, che costituisce il documento essenziale per la politica dei trasporti (perchè evidentemente non si tratta di un documento «ingessato») e i suoi indirizzi generali.

Inoltre il piano generale dei trasporti è citato - a mio parere - in modo non corretto in un altro articolo, l'articolo 25, per un aspetto del tutto particolare. Mi sembra che sarebbe molto più opportuno citarlo in questa sede.

Comunque, se i colleghi della Commissione ritengono che sia sbagliato citare il piano generale dei trasporti, io ritiro il mio emendamento. Vorrei, però, che qualcuno mi dicesse che è sbagliato.

PRESIDENTE. Tutti noi sappiamo che esiste una legge che impegna il Governo a presentare il piano generale dei trasporti, purtroppo, però, non abbiamo ancora il piano.

COLOMBO Vittorino (V.). Questa è una obiezione (sia pure formale) che ha il suo valore. Mi auguro che questo piano ci sia entro breve tempo.

LIBERTINI. L'osservazione giusta potrebbe essere quella di prevedere che negli indirizzi generali della politica dei trasporti venga compreso il piano generale dei trasporti stessi. Ma siccome la cosa è pleonastica, verrebbe ad essere appesantito l'*iter* del disegno di legge.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si tratta dell'indirizzo generale della politica dei trasporti stabilito dal Parlamento.

PRESIDENTE. È inevitabile. Mi sembra che sia una esplicitazione inutile, perchè la politica del Governo è stabilita dal Parlamento.

COLOMBO Vittorino (V.). Dopo aver ascoltato questi chiarimenti, dichiaro di rinunciare a formalizzare il mio emendamento.

Devo dire, però, che sono sempre convinto della validità delle ragioni che mi avevano spinto a prospettare la sua formalizzazione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Pregherei anche il senatore Pacini, con queste precisazioni, di ritirare il suo emendamento, perchè ritengo che vengano introdotti elementi di eccessivo appesantimento; invece, a mio avviso, è sufficiente il riferimento esplicito ai principi della normativa comunitaria come cornice di tutta l'attività dell'ente, ed anche per l'attività di vigilanza.

PACINI. Tenendo conto delle preoccupazioni testè espresse dal Ministro, e degli indirizzi che sono sottesi un po' in tutto il disegno di legge, non ho difficoltà a non formalizzare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 3.

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, sentito il consiglio di amministrazione.

È approvato.

Art. 6.

(Consiglio di amministrazione)

Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente e da dodici 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, su proposta del Ministro dei trasporti, 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.

COLOMBO Vittorino (V.). Per quanto riguarda l'articolo 6 vorrei fare la seguente osservazione: che significato ha parlare di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica nel settore dei trasporti? Io avrei parlato di competenza amministrativa, tecnica ed economica nel settore dei trasporti.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La sua osservazione, in effetti, non è sbagliata. Già nel corso del dibattito svoltosi alla Camera dei deputati era stato rilevato che ci si sarebbe potuti trovare di fronte a persone che avessero una certa cultura ma che non fossero, nello stesso tempo, dei tecnici: cultori, cioè, della materia, come vengono definiti nel linguaggio universitario.

PACINI. Non sarebbe forse meglio usare il termine «competenti»?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non credo sia necessario, senatore Pacini, in quanto, secondo la nostra interpretazione, nel concetto di cultura può anche rientrare quello della competenza.

Le farò un esempio. Il Premio Nobel Leontief è un nostro consulente; non ha competenza in campo amministrativo, ma ha cultura. Nell'ipotesi in cui un personaggio di questo tipo entrasse a far

parte del consiglio di amministrazione (il che, ovviamente, non è possibile), ciò avverrebbe più sulla base del criterio della cultura che sulla base del criterio della competenza. Un economista italiano – le cito un altro esempio – potrebbe dare il proprio apporto di carattere economico ai problemi connessi al settore dei trasporti.

Come ripeto, quindi, secondo la nostra interpretazione il concetto di competenza può rientrare in quello di cultura.

COLOMBO Vittorino (V). Diciamo la verità, signor Ministro: questo è un modo per aprire il varco alla nomina di persone incompetenti.

LIBERTINI. Le persone incompetenti non sono colte.

COLOMBO Vittorino (V.). Non è vero, senatore Libertini. Ci sono persone colte che non sono, tuttavia, competenti in determinate materie.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La formulazione del primo comma dell'articolo 6 mi sembra sufficientemente chiara, in quanto si fa riferimento a persone di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica nel settore dei trasporti o di particolare capacità nell'organizzazione e nella gestione di aziende, enti e società. Ritengo, quindi, che la formulazione del testo non richieda ulteriori specificazioni.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

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 nonchè 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 nonchè 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 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 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, nonchè, 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.

COLOMBO Vittorino (V.). Al punto 3) dell'articolo 7 si attribuisce al consiglio di amministrazione la potestà di deliberare i piani annuali e poliennali di attività, nonchè i piani di recupero di produttività. A mio avviso, i piani di recupero di produttività non possono costituire alcunchè di diverso e di specifico rispetto ai piani annuali e poliennali di attività, proprio perchè questi ultimi investono, necessariamente, l'intero campo di attività dell'ente e, di conseguenza, anche le azioni specifiche volte al recupero di produttività.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. I piani di recupero di produttività si deliberano sulla base di determinate circostanze.

La produttività è una finalità complessiva dei piani annuali e poliennali di attività, mentre il recupero di produttività può essere connesso, ad esempio, al discorso della definizione delle piante organiche oppure alla soppressione di determinate linee in carenza di attività economica. Si tratta, cioè, di piani che non rientrano nell'attività ordinaria del consiglio di amministrazione.

È una questione di grande attualità, in quanto oggi, sulla base di alcuni importanti elementi, l'azienda sta avviando un piano di recupero di produttività che comporta, da un lato, una riduzione dell'organico e, dall'altro, un programma triennale di riduzione delle linee. La diversità cui lei ha fatto riferimento va, pertanto, intesa in questo senso.

COLOMBO Vittorino (V.). È indubbio, comunque, che i piani di recupero di produttività debbano rientrare nei piani annuali e poliennali di attività.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non necessariamente. Possono anche costituire, infatti, un elemento aggiuntivo rispetto ai piani annuali e poliennali di attività.

COLOMBO Vittorino (V.). A mio parere, non è così.

Stiamo trattando i compiti di carattere generale del consiglio di amministrazione. I piani annuali e poliennali di attività devono, quindi, comprendere necessariamente l'intero svolgimento della gestione dell'azienda. Nell'ambito di tali piani potranno, poi, essere condotte azioni volte al recupero di produttività, che rientrano, comunque, nell'attività generale - annuale e poliennale - dell'ente e che non possono essere, di conseguenza, qualcosa di diverso.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Mi consenta, senatore Colombo.

I piani di recupero di produttività possono assumere una specifica rilevanza soprattutto se legati a contratti collettivi che prevedano, appunto, un recupero di produttività.

La contrattazione, come sappiamo, non ha una durata soggetta a vincoli rigidi; può durare un giorno e può durare mesi. Non è pensabile, quindi, tener fermi i piani annuali e poliennali di attività in attesa della conclusione delle trattative. Tali piani, infatti, devono essere comunque deliberati, mentre il recupero di produttività è connesso agli esiti della contrattazione.

Ho voluto farle questo esempio per dimostrare che non siamo in presenza né di un marchingegno, né di un errore di formulazione, ma di qualcosa di preciso.

PACINI. Sarebbe necessario un aggiornamento dei piani generali.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. In questi ultimi anni, attraverso la contrattazione, si è ottenuta una riduzione delle piante organiche che si è poi tradotta in una diminuzione di oneri e di spese.

Esiste una differenza qualitativa tra le due cose e non è un caso che si sia usato il termine «nonchè». Tra l'altro, bisogna evitare che sorga il dubbio che i piani di recupero di produttività possano rientrare nell'esclusiva competenza di un altro organo dell'azienda: il direttore generale. Tali piani vengono, invece, ricondotti nell'ambito dei poteri di programmazione del consiglio di amministrazione, che è visto come il vero momento di espressione del potere programmatico e gestionale dell'ente.

COLOMBO Vittorino (V.). Preannuncio, comunque, la presentazione di un emendamento, volto ad inserire, al punto 3) dell'articolo 7), dopo le parole: «delibera i piani annuali e poliennali di attività», le altre: «nonchè gli obiettivi di aumento della produttività».

Ritengo, infatti, che le azioni volte all'aumento della produttività rientrino nell'ambito dei piani annuali e poliennali di attività. Piani volti ad ottenere specifici risultati rientreranno, poi, nei poteri dell'ente autonomo che ci accingiamo a costituire.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Tale aggiunta anziché chiarire rischia di creare confusione rispetto ai piani annuali e poliennali di attività; è un ente economico pubblico e se la produttività non è una delle condizioni fondamentali, perchè esplicitarlo?

COLOMBO Vittorino (V.). Perché la produttività è un criterio di economicità e di efficienza.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si può dire «nonchè i piani di recupero» poichè altrimenti otterremo l'opposto di ciò che desideriamo, cioè rafforzeremo i poteri della struttura. Se si vuole inserire il concetto della produttività, lo si faccia pure.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Ministro, non contesto la produttività, anzi sono perfettamente d'accordo ma ritengo che i piani di recupero della produttività non possano essere disgiunti dai piani annuali e poliennali.

Non è concepibile che il piano di recupero della produttività sia qualcosa di diverso e di specifico rispetto all'attività annuale e poliennale.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. I piani di recupero possono assumere specificità se legati a contratti collettivi in cui si prevedano interventi per il recupero della produttività.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Gli interventi possono avere un diverso orizzonte temporale.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel piano annuale può intervenire un piano di recupero di cui si terrà conto nel piano successivo e viceversa. Nell'anno successivo si tiene conto del piano di recupero dell'anno precedente. Questo perchè la contrattazione sindacale può non prevedere l'esito.

COLOMBO Vittorino (V.). Non si sta parlando di contrattazione sindacale ma...

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il recupero delle attività si opera con i lavoratori che devono recuperare e garantire la produttività.

COLOMBO Vittorino (V.). Propongo a questo punto un emendamento. Al punto 12 è previsto che il consiglio di amministrazione deliberi le nomine dei dirigenti. Come mai non è stato previsto che la nomina dei dirigenti avvenga su proposta del direttore generale che dovrebbe avere il diritto di scegliere i propri collaboratori?

PAVAN. Ritengo più opportuno lasciare il punto 12 così come è formulato e inserire tra i compiti del direttore generale la nomina di due o tre vice direttori generali.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La decisione è delicata. La questione è di dove occorrerà stabilire la strozzatura perchè affermare che le decisioni sulla nomina dei dirigenti dovrebbero essere assunte su proposta del direttore generale, è un argomento da ben ponderare per cui propongo di riflettere un attimo prima di formalizzare la proposta.

COLOMBO Vittorino (V.). Insisto su questo.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. È una questione delicata.

DEGOLA. È più accentuata la facoltà del consiglio di deliberare.

COLOMBO Vittorino (V.). Sulla sostanza non posso che insistere: un direttore generale che non ha la possibilità di proporre la nomina dei dirigenti nasce veramente menomato. È così in tutte le organizzazioni, negli enti che conosco. Nelle aziende è il più alto dirigente che ha facoltà di proposta nella scelta degli esponenti di rilievo che sono i suoi più importanti collaboratori.

PACINI. Si rischia di creare difficoltà dal punto di vista del funzionamento.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Mi preoccupa il tipo di strozzatura che si verrebbe a determinare.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei fare un altro rilievo, relativo al punto 14. Mi sembra che la dizione «centri di costo» sia adoperata in senso assolutamente anomalo, perchè mi risulta che la stanzioncina dove non si ferma mai un treno passeggeri è un centro di costo. Che significa fare il censimento dei centri di costo? Si voleva parlare dei «punti di diseconomia». Intendiamoci: è una mia dizione che può essere approssimativa, che accetto semmai di modificare, perchè poi si parla di predisposizione di specifici programmi di risanamento.

Si tratta di evidenziare i punti dolenti per intervenire con il risanamento, ma il centro di costo è qualsiasi unità di un'organizzazione che comporti comunque dei costi in senso tecnico; non si può premettere ad una azione di risanamento il censimento dei centri di costo. Che senso ha? Quello di perdere anni.

Propongo quindi la dizione «punti di diseconomia»; se però i colleghi conoscono una formulazione più precisa, tecnicamente idonea, sono pronto ad accettarla.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il riferimento ai centri di costo è legato alla richiesta dell'eventuale sovvenzione straordinaria di equilibrio di cui al quarto comma, lettera *d*), dell'articolo 17. «Eventuali sovvenzioni straordinarie ai fini dell'equilibrio del bilancio di previsione» è una delle voci con cui si forma il bilancio dell'ente. Quindi, la questione non è tanto in termini di diseconomia quanto in termini di quel tipo di costi che sono previsti dal dettato della Comunità e che, pertanto, possono essere inseriti nella formulazione del bilancio.

Il suo ragionamento, senatore Colombo, è giusto in senso generale ma nel caso specifico si tratta di un riferimento molto chiaro alla richiesta della sovvenzione straordinaria. Sono i centri di costo che hanno rispondenza nel dettato comunitario.

DEGOLA. Mi pare che siano due le finalità indicate in questo comma: quella del risanamento dei punti di diseconomia e quella riferita alla lettera *d*), quarto comma, dell'articolo 17.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si parla di sovvenzioni straordinarie che possono essere concesse soltanto in presenza di centri di costo con determinate caratteristiche; la sovvenzione straordinaria è possibile se è legata ad un programma di risanamento.

DEGOLA. Lei sta dicendo quello che intendo dire io. Il riferimento ai centri di costo è fatto rispetto a due obiettivi: il primo è quello della sovvenzione straordinaria, l'altro è quello del risanamento. Ai fini del raggiungimento del secondo obiettivo è necessaria l'individuazione dei centri di costo e questa è sufficiente per realizzare il primo obiettivo.

LIBERTINI. Poichè siamo in sede redigente, dobbiamo procedere nella votazione degli articoli tenendo presenti tutti gli emendamenti. Vorrei fare una proposta: sarebbe opportuno che i colleghi della Democrazia cristiana e degli altri Gruppi svolgessero le loro osservazioni per tutti gli articoli in modo da avere un quadro delle diverse posizioni con l'eventuale presentazione degli emendamenti per passare poi alla votazione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Come ci regoliamo con i dirigenti?

LIBERTINI. Noi non voteremo la modifica per una ragione di fondo e cioè ci sembra che intorno alla figura del direttore generale non vi siano state delle preoccupazioni sollevate da altre Commissioni. Noi seguiamo una linea generale: non vogliamo appesantire l'iter del disegno di legge oggi al nostro esame a meno che non vi siano degli emendamenti che abbiano una certa rilevanza.

COLOMBO Vittorino (V.). Mentre il punto 14 dell'articolo 7 non è formulato in modo esatto, ma comunque lo si può prendere per buono, il punto 12 è piuttosto controverso.

DEGOLA. Anche per me la formulazione del punto 12 è piuttosto discutibile; mi pare che fossimo soprattutto concordi sull'esistenza a tal proposito di un problema reale.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, io presento il seguente emendamento: sostituire il punto 12 con il seguente «delibera le nomine dei dirigenti su proposta del direttore generale», perchè è compito di quest'ultimo scegliere i suoi collaboratori.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non è meglio affermare «sentito il direttore generale»? Questo per tentare un accordo. Oppure si potrebbe dire «previo parere del direttore generale». In questo modo si dà al direttore generale una certa voce in capitolo.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. E se dicessimo «sentito il parere del direttore generale»?

COLOMBO Vittorino (V.). Perchè non diciamo «su proposta del direttore generale»?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Perchè allora toglieremmo questo «potere» al presidente dell'ente.

DEGOLA. Al punto 5 si dice che il consiglio di amministrazione «delibera, su proposta del direttore generale, l'istituzione e l'organizzazione dei servizi, degli uffici e delle unità operative».

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il punto 5 concerne un'altra questione. Oggi come oggi – come voi sapete – il dirigente generale viene nominato dal Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente. In realtà, la formula giusta è quella che prevede che la nomina dei dirigenti deve avvenire su proposta del presidente con allegato il parere del direttore generale. Si tratta di una formula più complessa; chiedo al senatore Libertini se potremmo trovare in proposito un'intesa.

LIBERTINI. Signor Ministro, mi dispiace, noi non ce la sentiamo di prolungare l'*iter* procedurale di questo disegno di legge. Se verrà presentato un emendamento noi ci asterremo nella votazione.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Onorevoli senatori, suggerirei di introdurre questo tipo di formulazione.

COLOMBO Vittorino (V.). Mi pare che non abbia veramente senso dire «sentito il direttore generale».

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Non è un elemento di strozzatura.

COLOMBO Vittorino (V.). Si tratta almeno di un parere obbligatorio?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Diciamo «previo parere obbligatorio...».

LIBERTINI. Tale locuzione è ancora più pesante, perchè si concederebbe un vero e proprio diritto di veto.

PRESIDENTE. Tale parere è un dovere di espressione.

COLOMBO Vittorino (V.). Spero che sia obbligatorio, ma non vincolante.

DEGOLA. Allora diciamo «previo parere obbligatorio, ma non vincolante».

COLOMBO Vittorino (V.). Comunque, ritornando al discorso di prima, neanche la proposta è vincolante.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Però la proposta può mettere in moto o meno un intero meccanismo. Su questo sono d'accordo.

LIBERTINI. Se si voterà tale modifica – lo ripeto – ci asterremo; i motivi li ho già spiegati.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento, presentato dal senatore Colombo, tendente ad aggiungere, al punto 12) dopo la parola: «delibera», le altre: «previo parere obbligatorio del direttore generale».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo nel suo insieme, nel testo emendato.

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 dei trasporti, 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 quarto comma, lettera *d*), del successivo articolo 17.

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

È approvato.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, chiedo formalmente di procedere stamattina fino all'esame dell'articolo 13.

Mi sembra, infatti, che l'articolo 14 – che pure è stato già discusso e sul quale si è formata un'ampia convergenza – richieda una breve pausa di riflessione.

LIBERTINI. Abbiamo scelto la sede redigente perchè tutti i Gruppi avevano espresso la volontà di procedere in modo rapido. Mi sembra pertanto opportuno chiarire qual è l'orizzonte temporale che la Commissione si è prefisso. Possiamo anche sospendere dopo aver

esaminato l'articolo 13, ma voglio che mi sia detto quando torneremo sull'argomento.

Se i colleghi, a qualunque Gruppo appartengano, desiderano presentare degli emendamenti sono liberi di farlo naturalmente, vorrei conoscere però al più presto le loro proposte per avere un quadro complessivo maggiormente chiaro. In caso contrario continueremo ad avanzare faticosamente, articolo per articolo, senza sapere quando saremo in grado di arrivare all'approvazione di tutti gli articoli.

DEGOLA. Alla luce dei lavori di stamattina, che sono iniziati con molto ritardo perchè preceduti da un incontro, si può facilmente prevedere che entro oggi non riusciremo ad approvare l'intero testo. D'altro canto, mi pare altrettanto facile prevedere che non occorrerà più di un'altra seduta per concludere i nostri lavori.

CARTIA. Concordo con la proposta avanzata dal senatore Libertini di conoscere presto gli eventuali emendamenti per poterli valutare rapidamente e formarci così un quadro più complessivo dell'argomento.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Potremmo riconvocarci oggi pomeriggio o la prossima settimana.

DEGOLA. Potremmo fissare la prossima seduta per martedì.

COLOMBO Vittorino (V.). Sì, martedì potrebbe andare bene.

LIBERTINI. Io propongo invece di rivederci oggi pomeriggio, compatibilmente con gli impegni dell'Aula, e di riconvocarci poi per il prossimo mercoledì mattina per finire il lavoro.

Se la mia proposta sarà accettata potremmo già preavvertire la Presidenza del Senato e i Presidenti dei Gruppi che giovedì saremo in grado di andare in Aula per il voto finale. Mi sembra che il calendario da me proposto dia ampio spazio ai colleghi.

DEGOLA. Circa la seconda parte della proposta del senatore Libertini, propongo che ci si convochi martedì pomeriggio, in quanto intendiamo accelerare la procedura di approvazione al massimo. Ci sono infatti anche altri argomenti che premono sui lavori della Commissione e che potrebbero essere svolti nelle giornate successive.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione degli articoli.
Passiamo all'esame dell'articolo 9. Ne do lettura:

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 momento della nomina, salva 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; sovrintende alla 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.

PINGITORE. Desidero una interpretazione autentica circa la previsione nel quarto comma dell'articolo 9 della nomina di «due o più vice direttori generali». Forse sarebbe necessario precisare questo numero.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il numero verrà stabilito in base alle esigenze funzionali del nuovo ente. Peraltro si dice anche che il direttore generale «può» proporre al consiglio di amministrazione la nomina di questi vice direttori generali: pertanto, in teoria potrebbe anche non nominare nessuno.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Attualmente sono quattro.

PACINI. A mio avviso andrebbe introdotta tra le competenze del direttore generale anche quella del parere che abbiamo introdotto con un apposito emendamento al punto 12) dell'articolo 7. Non vorrei che, non essendo espressamente previsto, il direttore generale potesse rifiutarsi di esprimere questo parere.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si tratterebbe di un appesantimento del testo normativo. Infatti alla fine del quarto comma si dice: «esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio». In questa norma mi sembra che vengano comprese anche altre competenze, tra le quali quella dell'espressione del parere.

Peraltro, non mi sembra opportuno inserire tra i compiti del direttore generale enunciati da una legge anche attività del genere.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 9.

È approvato.

Art. 10.

(Cause di incompatibilità)

È causa di incompatibilità con le cariche di presidente, di componente del consiglio di amministrazione o di direttore generale:

- 1) avere, all'atto della nomina, vertenze in corso con l'ente;
- 2) essere proprietario o comproprietario, amministratore o sindaco o ricoprire altra carica simile, anche 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 - Dimissioni - Stato giuridico)

Si decade dalle cariche di presidente, di componente del consiglio di amministrazione e 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 6 incorrono inoltre nella decadenza quando non intervengano, senza motivo, a tre sedute consecutive.

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

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

È approvato.

Art. 12.

(Collegio dei revisori dei conti)

Il collegio dei revisori dei conti 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.

I quattro membri supplenti debbono appartenere alle amministrazioni suindicate e all'albo dei revisori ufficiali dei conti 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 previste dagli articoli 10, 11 e 13 della presente legge.

Il presidente del collegio sindacale partecipa di diritto a tutte le riunioni del consiglio di amministrazione.

È approvato.

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.

COLOMBO Vittorino (V.). Su tale articolo debbo fare una osservazione piuttosto semplice, ma che mi sembra comporti necessariamente un emendamento.

Al secondo comma, quando si parla degli emolumenti, si dice che chi è dipendente di pubblica amministrazione conserva il trattamento e prende come emolumento la differenza tra questo e le indennità che

vengono precedentemente indicate. Si parla però di stipendio, assegni personali e di indennità integrativa speciale «nelle misure in godimento alla data di nomina nell'incarico». Invece, agli articoli 6 e 9, si precisa che gli interessati continuano a percepire lo stipendio, completo di indennità accessorie, nonchè a godere delle progressioni automatiche, che possono essere scatti di anzianità o promozioni di carattere automatico.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. All'articolo 9 si parla di personale appartenente ad altre amministrazioni. Quindi c'è una diversità di trattamento.

COLOMBO Vittorino (V.). Si tratta di precisare comunque se la differenza va tra lo stipendio, come è detto qui, all'inizio del mandato, oppure lo stipendio in atto al momento in cui si gode alla stessa indennità. Infatti, se si riconosce il diritto alle progressioni automatiche, in pratica verrebbe riconosciuto l'importo superiore all'intera indennità.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. No, perchè via via che avvengono le progressioni automatiche scala la differenza. Se alla data della nomina sono intervenute delle progressioni automatiche, prendono meno indennità.

COLOMBO Vittorino (V.). All'articolo 13 questo non è detto.

DEGOLA. Nel secondo comma dell'articolo 13 si dice che viene corrisposta 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». Non si parla, quindi, delle variazioni di stipendio che possono intervenire in seguito.

PRESIDENTE. Siccome il riferimento è fatto alla data di nomina nell'incarico, variandosi poi la retribuzione che cosa avviene?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Che l'eventuale differenza viene ad essere percepita in maniera minore.

DEGOLA. A me starebbe bene anche che l'indennità aumentasse, facendo cioè in modo che la differenza resti costante.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, vorrei proporre un emendamento soppressivo, al secondo comma dell'articolo 13, delle parole: «alla data di nomina nell'incarico».

PRESIDENTE. Ciò starebbe a significare che man mano che intervengono variazioni, varia anche la differenza.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Vorrei riflettere un momento su questo problema, perchè non so bene, adesso, qual è la ragione di

questa definizione. Infatti, poichè non conosco i motivi per cui si è arrivati a questo, non vi so dire quale fosse la conseguenza pratica che ha ispirato tale definizione.

PRESIDENTE. A questo punto, risultando necessario un maggior approfondimento in merito all'articolo 13, propongo di sospendere il dibattito, con l'intesa che esso sarà ripreso nel pomeriggio.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori vengono sospesi alle ore 13,40 e sono ripresi alle ore 16,25.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo 13, di cui è già stata data lettura. Ricordo che si doveva giungere ad un chiarimento per quanto riguarda la struttura dell'articolo come pervenutoci dalla Camera dei deputati, per esaminare l'opportunità di un emendamento soppressivo al secondo comma delle parole: «alla data di nomina dell'incarico».

Mi sembra che anche il Governo concordi sull'opportunità di tale modifica.

Pertanto passiamo alla votazione dell'emendamento.

LIBERTINI. Trattandosi di un aggiustamento che ha un mero carattere tecnico, eccezionalmente voteremo a favore di questo emendamento, altrimenti voteremmo contro.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'emendamento del senatore Vittorino Colombo tendente a sopprimere, al secondo comma, le parole: «alla data di nomina nell'incarico».

È approvato.

Il testo dell'articolo 13 risulta quindi il seguente:

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.

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.

Metto ai voti l'articolo 13 nel testo modificato.

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, semprechè 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 rappresentanza, le attribuzioni e le responsabilità dei dirigenti nonchè 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.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Per quanto concerne questo articolo avevo già fatto una proposta di modifica ma mi sembra che il senatore Degola non era d'accordo. Sono pertanto disposto a

suggerire alla fine del primo comma dell'articolo, le parole: «restano in vigore fino all'adozione dei regolamenti di cui ai successivi terzo e quarto comma».

DEGOLA. Vorrei precisare che non avevo sollevato un'obiezione, avevo chiesto una delucidazione in ordine al significato delle parole proposte: «i quali hanno valore di condizioni generali di contratto».

PRESIDENTE. Non solo a lei, senatore Degola, l'espressione citata risultava poco chiara, pertanto si è pervenuti alla successiva proposta del relatore di eliminarla.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Proporrei inoltre di aggiungere, dopo il primo, il seguente comma: «Restano comunque in vigore le disposizioni di legge concernenti in generale il trasporto per ferrovia».

PRESIDENTE. Questo pertanto diventa un nuovo comma.

DEGOLA. Vorrei fare un'osservazione in ordine al comma successivo. È stato proposto di sostituire le parole: «salvo che non attengano ai seguenti oggetti» con le parole: «rientrano comunque nella esclusiva sfera regolamentare i seguenti oggetti». La nuova dizione proposta non mi sembra rafforzativa come quella preesistente, perchè ritengo sia importante evidenziare che gli oggetti enumerati nel comma citato non fanno parte in ogni caso della contrattazione collettiva.

Mi è sembrato che il Ministro proponesse di mettere «invece» anzichè «comunque» e su questo sarei d'accordo.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Sono d'accordo anche io.

PRESIDENTE. Senatore Degola, l'espressione in questione: «rientrano nella esclusiva sfera regolamentare», ci suggerisce di dire in positivo una certa cosa. Io sarei dell'opinione di non mettere nè «comunque» nè «invece», dobbiamo soltanto dire in positivo che «rientrano».

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Si tratta di due affermazioni.

DEGOLA. Ma cosa vuol dire «rientrano nell'esclusiva sfera regolamentare»?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Che non sono soggetti a forme di contrattazione.

DEGOLA. Ma in questo modo non lo diciamo, perchè subito prima diciamo che «i regolamenti non possono derogare alla contrattazione collettiva» e poi vogliamo far capire che gli oggetti che seguono non fanno parte della contrattazione collettiva. Invece a me sembra di capire che tutto rientra nell'esclusiva sfera regolamentare.

PRESIDENTE. Ma stiamo usando la formulazione del parere della 1^a Commissione.

LIBERTINI. È la parola «esclusiva» che fa la differenza.

DEGOLA. A mio parere almeno il «comunque» bisogna lasciarlo.

LIBERTINI. Si potrebbe usare l'espressione: «restano invece di esclusiva sfera regolamentare».

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. A mio avviso è più esatto il termine «rientrano» anziché «restano».

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Sono d'accordo sul «rientrano» e sull'«invece».

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento del senatore Masciadri tendente a sostituire, al termine del primo comma, le parole successive all'espressione verbale «restano» con le altre: «in vigore fino all'adozione dei regolamenti di cui ai successivi terzo e quarto comma».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Masciadri tendente ad aggiungere, dopo il primo comma, il seguente comma aggiuntivo: «Restano comunque in vigore le disposizioni di legge concernenti in generale il trasporto per ferrovia».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Masciadri tendente a sostituire nel terzo comma le parole: «, salvo che non attengano ai seguenti oggetti» con le seguenti parole: «. Rientrano invece nella esclusiva sfera regolamentare i seguenti oggetti».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 14 nel testo emendato.

È approvato.

Poichè, a causa della concomitante seduta dell'Assemblea, la presidenza del Senato sollecita la sospensione delle sedute di tutte le Commissioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alla seduta pomeridiana di martedì prossimo.

I lavori terminano alle ore 16,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DoTT. ETTORRE LAURENZANO