

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

15^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 OTTOBRE 1995

Presidenza del presidente BOSCO

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 3, 5
CASTELLANI (PPI)	3
CHIMENTI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione	2
STELLA RICHTER, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	4
TAPPARO (Sinistra Dem.)	3, 4

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Castellani:

CASTELLANI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Si chiede di conoscere:

se le Ferrovie dello Stato spa abbiano proceduto nello scorso autunno al prepensionamento di un elevato numero di dipendenti rivestiti della qualifica di dirigente;

se tale prepensionamento, volontario, incentivato ed economicamente oneroso per le Ferrovie dello Stato spa, sia avvenuto sulla base di rigorosi criteri di convenienza aziendale;

se ad esso abbia fatto seguito la nomina di oltre 150 nuovi dirigenti ed, in questo caso, a quale logica di convenienza pubblica ed imprenditoriale un simile, contraddittorio provvedimento si sia ispirato;

se si siano rigorosamente rispettati criteri di selezione basata su comprovati principi di professionalità e competenza;

se l'età media dei neo-dirigenti sia tale da giustificare un tale massiccio investimento imprenditoriale nelle risorse umane selezionate;

l'onere economico per le Ferrovie dello Stato spa derivante dalla somma dei costi del richiamato provvedimento di prepensionamento e di quello, eventuale, delle nuove nomine;

se del richiamato avanzamento abbiano beneficiato dipendenti in età prossima al prepensionamento ordinario e precedentemente respinti a corsi di selezione professionale per l'accesso alla qualifica dirigenziale, mentre ne siano stati esclusi dipendenti risultati idonei ai medesimi corsi e, se del caso, per quali ragioni.

(3-00914)

(Già 4-04891)

CHIMENTI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, risulta che nel corso del 1994 sono stati collocati a riposo anticipatamente, usufruendo dei benefici della legge n. 141 del 1990, settantanove dirigenti della Società Ferrovie dello Stato.

Il complesso dell'operazione di prepensionamento attuato dalle Ferrovie dello Stato nell'arco di cinque anni ha consentito di rispondere ad esigenze aziendali di rinnovamento di professionalità, mentalità e managerialità delle proprie risorse dirigenziali.

Secondo i dati forniti dalle Ferrovie dello Stato sono stati nominati 163 nuovi dirigenti in data 16 giugno 1995, a conclusione di una procedura definita con il concorso delle organizzazioni sindacali di categoria.

Tali nomine non hanno seguito consequenzialmente l'esodo anticipato menzionato.

Si è trattato, nei fatti, della realizzazione di una prima fase di un progetto di rinnovo del personale dirigente che tende anche a dare risposte concrete ad una domanda di progressione di carriera che viene dalla categoria dei «quadri», progressione non attuata ormai da diversi anni.

La selezione dei neodirigenti è consistita nell'individuazione delle posizioni dirigenziali prioritarie per lo sviluppo delle strategie aziendali. Un comitato, composto dal direttore generale della *holding*, dai capi delle aree e dal direttore dello sviluppo organizzativo e risorse umane, ha formulato un piano che è stato poi proposto all'approvazione dell'amministratore delegato; su questa base ciascun responsabile è stato delegato alla scelta dei dirigenti necessari alla propria struttura e a sua volta ogni responsabile di struttura ha interessato le proprie linee perchè formulassero le candidature per le posizioni da ricoprire.

L'età media dei neodirigenti è ora 45,2 anni, in linea con il progetto di ringiovanimento giacchè l'età media dei dirigenti alla fine del 1994 era di 47,7 anni.

In termini di costi dei prepensionamenti va evidenziato che non è possibile procedere ad una quantificazione pura e semplice in quanto si deve tener conto dei benefici che tali provvedimenti producono nel lungo periodo in considerazione del minor costo delle retribuzioni dei nuovi dirigenti rispetto ai costi delle retribuzioni e relativi oneri sostenuti dalla società per i dirigenti «anziani».

Le Ferrovie dello Stato, peraltro, hanno reso noto che per quanto riguarda i costi delle promozioni dei 163 nuovi dirigenti, l'onere che ne deriva può essere calcolato in circa il 30 per cento in più rispetto al costo sostenuto precedentemente per i medesimi 163 dipendenti già appartenenti all'area quadri.

In ordine all'ultima richiesta del senatore interrogante, le Ferrovie dello Stato confermano quanto già sottolineato a proposito delle procedure seguite per l'effettuazione delle promozioni. La selezione e le conseguenti scelte sono state attuate nella piena responsabilità dei dirigenti proponenti e formulate, come già detto, sulla base di valutazioni specifiche che hanno tenuto conto delle esperienze lavorative maturate, delle potenzialità di ciascuno e delle qualità e/o capacità manageriali possedute.

CASTELLANI. Signor Presidente, mi dichiaro parzialmente soddisfatto della risposta ricevuta alla mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Tapparo:

TAPPARO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che la strada statale n. 11 Chivasso-Torino è stata dotata all'inizio del 1992 di uno spartitraffico in cemento, resosi necessario per i numerosi e gravi incidenti che si erano verificati nei precedenti 18 anni di servizio di tale tratto stradale;

che durante i lavori è stato posto dall'ANAS un limite di velocità di 70 chilometri orari, poi mantenuto anche dopo la loro conclusione; che la conservazione del divieto di oltrepassare i 70 chilometri orari penalizza fortemente l'agibilità di questo tratto stradale, tenuto conto che la sua struttura attuale è, grazie alla presenza dello spartitraffico, ormai rapportabile a quella di un'autostrada, o quanto meno di una superstrada, e consente alle autovetture velocità senza dubbio superiori;

che per effetto di questo limite che rallenta il flusso dei veicoli il traffico commerciale si dirotta su percorsi alternativi, come dimostra la vistosa riduzione del traffico su questa arteria che, comunque, è un asse importante del collegamento tra l'area torinese e Chivasso,

l'interrogante chiede di sapere per quali ragioni sia stato mantenuto il limite di velocità inizialmente previsto senza tener conto delle modifiche strutturali migliorative subite dalla strada e quali interventi il Ministro in indirizzo intenda assumere per risolvere tale incongruenza.

(3-00357)

(Già 4-01586)

STELLA RICHTER, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, l'onorevole interrogante chiede per quali ragioni l'ANAS abbia mantenuto il limite di velocità di 70 chilometri orari sulla strada statale n. 11 nel tratto Torino-Chivasso anche dopo l'installazione di un apposito spartitraffico in cemento che, a parere del senatore Tapparo, avrebbe reso più sicuro detto tratto di strada.

In merito, l'ANAS ha reso noto che la strada statale n. 11 nel tratto Torino-Chivasso, per via di numerosi incidenti causati dall'alta velocità specialmente in presenza di nebbia, è stata dotata di uno spartitraffico del tipo New Jersey al fine di evitare il salto di corsia.

Malgrado tali interventi, si sono verificati altri gravi incidenti causati dall'alta velocità dei veicoli transitanti lungo tale arteria. Con l'installazione dello spartitraffico la strada, pur rimanendo a quattro corsie (due per ogni senso di marcia) veniva a restringersi e pertanto non rientrava più nelle norme che prevedono una larghezza di carreggiata di metri 23,50 in totale per i due sensi di marcia.

Per ovviare a tali inconvenienti, l'ANAS ha posto il limite di velocità di 70 chilometri orari, che verrà mantenuto fin quando non sarà possibile adeguare la carreggiata stradale alle suddette norme, con un costo che si presume ammontare a lire 40 miliardi circa e, pertanto, per il momento difficilmente sostenibile con i fondi a disposizione per la manutenzione straordinaria delle strade statali.

TAPPARO. Signor Presidente, mi dichiaro insoddisfatto della risposta alla mia interrogazione.

Voglio sottolineare che la modalità utilizzata spesso dall'ANAS di salvarsi la coscienza attraverso l'apposizione di cartelli che stabiliscono limiti di velocità molto bassi non è utile al sistema viario nazionale, anzi in questo come in altri casi - potrei citare la Voltri-Sempione: in Piemonte questo tipo di comportamento dell'ANAS è molto frequente - lo penalizza fortemente. Spero che il Sottosegretario possa farsi interprete di questa esigenza.

Riguardo al numero degli incidenti gravi che - a detta dell'ANAS - misura la nuova agibilità della strada con lo spartitraffico, faccio presente che vi sono altre superstrade molto vicine a questa dove, pur in assenza di uno spartitraffico centrale, non sono stati apposti cartelli di limitazione della velocità - dove, quindi, valgono gli *standards* previsti dal codice della strada - ed è sorprendente per gli utilizzatori vedere simili disparità.

Ora si solleva l'elemento della larghezza, che diventa insufficiente perchè lo spartitraffico ha ridotto la carreggiata. A parte che l'occupazione dello spartitraffico è inferiore al metro, prima di posizionarlo nella mezzera, si sarebbe potuto intervenire diversamente; ad esempio - il tratto non è molto lungo - allargando la strada in misura pari all'occupazione dello stesso. Francamente suscita qualche perplessità il dato indicato relativo al costo dell'adeguamento; non so se e di quanti metri si voglia allargare la strada, ma voglio significarle, signor Sottosegretario, che si tratta di una classica strada nuova, costruita negli ultimi venti anni: non ci sono ostacoli di alcun tipo, non c'è da fare i conti con una zona antropizzata con case o altro; si tratta di campagna, quindi ritengo che sia tra gli interventi a costi più bassi possibili. Non so in che periodo è stata fatta una valutazione del genere, però mi sorprende un costo di 40 miliardi per una simile opera di adeguamento. Forse sarebbe bene rivedere le stime di costo dell'intervento con questa convinzione: che - ripeto - l'ANAS continua a «salvarsi l'anima» con cartelli di riduzione della velocità, danneggiando però gravemente le potenzialità di transito e la viabilità del sistema stradale piemontese (perchè, come dicevo in precedenza, il problema riguarda anche altre tratte).

Per questi motivi mi dichiaro insoddisfatto e la prego, signor Sottosegretario, di farsi interprete presso l'ANAS affinché porti delle considerazioni diverse e più convincenti. Soprattutto vorrei capire più in dettaglio le modalità di calcolo intorno alle cifre che sono state evidenziate in questa interrogazione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE

