

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

## 284<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 2 APRILE 1985

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente COSSIGA

### INDICE

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> .....	Pag. 3	ziativa dei deputati Caldoro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri);	
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		COLOMBO Vittorino (V.) (DC) .....	Pag. 19
Assegnazione .....	3	* LIBERTINI (PCI) .....	16
Trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione .....	3	MASCIADRI (PSI), relatore .....	4
		PAGANI Maurizio (PSDI) .....	22
		* SIGNORILE, ministro dei trasporti .....	5
		* SPANO Roberto (PSI) .....	14
<b>Votazione finale a approvazione con modificazioni:</b>		<b>SULL'ATTENTATO AL GIUDICE CARLO PALERMO</b>	
«Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"» (1164) (Approvato dalla 10 <sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati in un testo 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);		PRESIDENTE .....	3
		* SIGNORILE, ministro dei trasporti .....	4

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore



## Presidenza del presidente COSSIGA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 11,30).

Si dia lettura del processo verbale.

CONSOLI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 28 marzo.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Boggio, Carta, Colella, Crollanza, Della Briotta, Fallucchi, Ferrara Salute, Fontana, Foschi, Loprieno, Martini, Ongaro Basaglia, Papalia, Pastorino, Pinto Biagio, Ruffilli, Vassalli, Vettori, Vernaschi.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Beorchia, Berlanda, Bonazzi, Cavazzuti, Finocchiaro, Fiocchi, Girardi, Nepi, Orciari, Pistolese, Pollastrelli, Venanzetti, Vitale, negli Stati Uniti, nel quadro dell'indagine conoscitiva sul mercato mobiliare.

### Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 2356-2460. — « Aumento dell'organico del personale della Polizia di Stato » (1277) (Approvato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede deliberante alla 1ª Commissione perma-

nente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione), previo parere della 5ª Commissione.

### Disegni di legge, assegnazione

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede referente:

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

MARINUCCI MARIANI e PANIGAZZI. — « Norme integrative in materia di concorsi direttivi negli istituti d'arte e nei licei artistici » (1173), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

BASTIANINI ed altri. — « Norme sull'adozione delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli » (1084), previ pareri della 1ª e della 10ª Commissione.

### Sull'attentato al giudice Carlo Palermo

PRESIDENTE. (Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea).

È giunta notizia che questa mattina, in un gravissimo attentato nella provincia di Trapani contro il giudice Carlo Palermo, hanno perso la vita tre persone. Numerose altre persone sono rimaste ferite, compresi lo stes-

so giudice Palermo e gli uomini della sua scorta.

Si tratta di un atto di criminalità che segue, per modalità di esecuzione e lucida follia omicida, il mortale attentato compiuto tempo fa contro un altro magistrato in Sicilia, il giudice Chinnici.

Nell'associarmi a nome del Senato e mio personale ai generali sentimenti di profonda indignazione per l'accaduto e di commossa solidarietà per i familiari delle vittime innocenti, invio i più fervidi auguri di guarigione al giudice Palermo e agli altri feriti, ed esprimo la ferma convinzione che la criminalità organizzata troverà un ostacolo insormontabile ai propri forsennati disegni nello spirito di dedizione di tutti i servitori dello Stato e nella ferma opposizione del Parlamento nazionale.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Dando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il Governo si associa alle espressioni del Presidente del Senato di condanna per l'atto di criminalità di cui è stata data notizia, di augurio per i feriti, di partecipazione alla morte innocente di persone che non avevano nulla a che fare e che svolgevano una funzione di servizio.

Quanto è accaduto rafforza la nostra ferma volontà di combattere ogni forma di criminalità e di colpire ogni forma di violenza.

Con queste convinzioni il Governo ribadisce il proposito di fare tutto quanto può e deve compiere, con l'appoggio del Parlamento, perchè siano tutelate le vite dei servitori dello Stato e le vite dei cittadini.

**Votazione finale ed approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:**

«Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato"»  
(1164) (*Approvato dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge di iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Cal-*

*doro ed altri; Bocchi ed altri; La Penna ed altri*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione finale del disegno di legge: «Istituzione dell'ente "Ferrovie dello Stato", approvato dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e di disegni di legge d'iniziativa dei deputati Caldoro, Amodeo, Poti, Sanguineti, Sodano e Tempestini; Bocchi, Bernardi Antonio, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, Pernice, Proietti, Riccardi, Ridi e Ronzani; La Penna, Bernardi Guido, Lucchesi, Angelini Piero, Artese, Becchetti, Gioia, Grippo, Ligato, Picano, Pujia, Pumilia, Quietì, Russo Ferdinando, Santuz e Stegagnini.

Questo disegno di legge è già stato esaminato ed approvato articolo per articolo dalla 8<sup>a</sup> Commissione permanente, in sede redigente, che ha modificato il testo approvato dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati.

Ha facoltà di parlare il relatore.

MASCIADRI, *relatore*. Vorrei fare poche dichiarazioni. Mi rimetto, in linea generale, alla relazione scritta che ho rilasciato, aggiungendo solo poche parole e poche considerazioni.

La prima considerazione è che abbiamo recepito dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati un testo sul quale hanno lavorato i colleghi della Camera per tre mesi abbondanti, e che era nient'altro che il frutto di un lavoro intenso, già svolto anche in occasione di seminari e di riunioni particolari a carattere sindacale, a carattere politico, a carattere universitario. L'abbiamo recepito e vi abbiamo lavorato sopra e dobbiamo dichiarare che, in buona sostanza, non abbiamo sconvolto la filosofia del testo, nè ferito la sua struttura. Abbiamo apportato solo modeste modifiche, come si era convenuto tra i vari Gruppi sin dall'inizio, perchè il testo era ritenuto buono. Abbiamo recepito inoltre le osservazioni ed i condizionamenti che la 1<sup>a</sup> Commissione giustamente aveva indicato.

L'importante è ribadire, però, che l'assetto

fondamentale è rimasto uguale a quello che avevamo ricevuto dalla Camera dei deputati, che aveva esaminato il provvedimento legislativo in prima lettura, e che le modificazioni non sono significative, ma soprattutto hanno lo scopo di fugare alcuni sospetti di doppie interpretazioni che potevano esserci nel testo che ci era appena giunto. L'augurio di tutta la Commissione, che ha lavorato intensamente e all'unisono, senza che vi siano state serie obiezioni, che io desidero qui rappresentare, è che la Camera dei deputati approvi il testo che noi abbiamo emendato (non in maniera significativa, come ho appena annunciato) e che si dia presto un assetto definitivo alle ferrovie, al nuovo ente che sta per sorgere, da troppo tempo atteso, perchè sono per lo meno 10 anni che la riforma delle Ferrovie dello Stato è attesa.

Si trattava di un'azienda autonoma solo dal punto di vista letterale, per la ragione che di autonomia, per la verità, fino a questo momento, prima dell'adozione di questo testo, ne aveva sufficientemente poca.

Quindi abbiamo accettato tutte le conseguenze dell'ente pubblico che noi andiamo ad istituire, conseguenze che io ritengo siano state indubbiamente molto favorevoli.

Con questo, signor Presidente, onorevoli colleghi, ho terminato la mia esposizione, atteso il fatto che ho presentato naturalmente la relazione scritta, alla quale ho già dichiarato all'inizio del mio dire che fondamentalmente mi rimettevo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

\* **SIGNORILE**, *ministro dei trasporti*. Intervengo soltanto per ribadire quanto ha detto il relatore sull'ottimo lavoro svolto dalla 8<sup>a</sup> Commissione in sede redigente, sugli elementi che sono stati introdotti e che chiarificano e migliorano, a mio giudizio, il testo, nonchè sulla importanza, che è stata ben compresa dal Parlamento, della rapidità di itinerario di una riforma che, dopo molti, ma davvero molti anni, segna un elemento di grande modernizzazione nell'amministrazione dello Stato.

**PRESIDENTE.** Passiamo alla votazione finale del disegno di legge, il cui testo, approvato articolo per articolo, dalla 8<sup>a</sup> Commissione permanente, è il seguente:

#### 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.

#### 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 nonchè 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, nonché 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), nonché la gestione di particolari settori di attività che non ritenga conveniente, per ragioni organizzative, funzionali od economiche, gestire direttamente;

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

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

#### 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 cessione delle partecipazioni a società ed enti di cui all'articolo 2, lettere h) ed l);

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

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

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

#### 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.

#### 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.

## 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.

## Art. 7.

*(Attribuzioni  
del consiglio di amministrazione)*

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

- 1) delibera la nomina del direttore generale e dei vice direttori generali;
- 2) delibera i bilanci dell'ente;
- 3) delibera i piani annuali e poliennali di attività nonché i piani di recupero di produttività;
- 4) formula i programmi straordinari ed i piani di investimento e finanziamento annuali e poliennali;

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

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

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

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

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

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

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

12) delibera le nomine dei dirigenti previo parere obbligatorio del direttore generale;

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

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

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

## 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 riasorbimento del disavanzo del bilancio.

#### 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, salve le progressioni automatiche previste dai contratti di lavoro.

Il direttore generale partecipa con voto consultivo alle riunioni del consiglio di amministrazione, al quale propone la emanazione di provvedimenti che ritiene necessari; cura l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio stesso; sovraintende alla attività di tutti gli uffici assicurando il coordinamento operativo dei servizi, delle articolazioni territoriali e delle strutture speciali e l'uni-

tà 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.

#### 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.

#### 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 alla loro carica, anche se afferenti a diritti, sono devolute alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.

#### 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.

#### 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.

#### 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 com-

patibili con la disciplina dettata nella presente legge e da norme non derogabili del codice civile o della Comunità economica europea, restano in vigore fino alla adozione dei regolamenti di cui ai successivi terzo e quarto comma.

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

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

I regolamenti di cui al comma precedente non possono derogare alla contrattazione collettiva. Rientrano invece nella esclusiva sfera regolamentare i seguenti oggetti:

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

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

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

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

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

#### Art. 15.

##### *(Patrimonio dell'ente)*

I beni mobili ed immobili, trasferiti all'ente o comunque acquisiti nell'esercizio di attività di cui all'articolo 2 della presente legge, costituiscono patrimonio giuridicamente ed amministrativamente distinto dai restanti beni delle amministrazioni pubbliche e di essi l'ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata, salvi i limiti su di essi gravanti per le esigenze della difesa nazionale.

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

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

#### Art. 16.

##### *(Tariffe)*

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

La tariffa tecnico-economica viene stabilita, tenendo conto della normativa comunitaria in materia, sulla base di una adeguata documentazione dei dati relativi, con riferimento alle condizioni di mercato, all'interesse commerciale dell'ente, rapportati anche ai valori medi esistenti nei paesi facenti parte della Comunità economica europea. Nella determinazione della suddetta tariffa possono prevedersi anche prezzi minimi e massimi.

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

L'eventuale divario tra le tariffe approvate dal Ministro e quelle tecnico-economiche deliberate dal consiglio di amministrazione

può dar luogo a rimborso nell'ambito del regolamento CEE n. 1191/1969.

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

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

#### Art. 17.

##### *(Bilanci, programmi e finanziamenti)*

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

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

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

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

a) compensazioni concernenti gli obblighi di servizio pubblico e la normalizzazione dei conti, in conformità dei regolamenti CEE n. 1191/1969, n. 1192/1969 e n. 1107/1970 in relazione anche a quanto disposto dal precedente articolo 16;

b) contributi ed aiuti, ai sensi del regolamento CEE n. 1107/1970 e successive mo-

dificazioni, riguardanti la ricerca e lo sviluppo del settore ferroviario, nonché i costi per manutenzione, funzionamento, rinnovo ed altri oneri di infrastruttura successivi alla data di cui all'ultimo comma dell'articolo 26;

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

d) eventuali sovvenzioni straordinarie, in conformità della decisione del Consiglio CEE n. 327/1975, ai fini dell'equilibrio del bilancio di previsione, cui vanno informati anche i piani di recupero di produttività aziendale.

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

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

L'ente è tenuto, altresì, a fornire al Ministero del tesoro i dati periodici della gestione di cassa, che devono essere trasmessi entro i trenta giorni precedenti le date indicate nei commi primo e secondo dell'articolo 30 della legge 5 agosto 1978, n. 468. Il Ministro del tesoro determina, con proprio decreto, lo schema-tipo dei prospetti contenenti i dati periodici della gestione di cassa del bilancio dell'ente.

Per l'anno 1986 tutti gli stanziamenti per competenza e residui iscritti nel bilancio dello Stato a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si intendono riferiti all'ente « Ferrovie dello Stato » e sono a

questo trasferiti con le modalità di cui ai precedenti commi.

Le anticipazioni concesse dallo Stato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a pareggio dei bilanci fino a tutto l'anno 1985 si intendono a tutti gli effetti quali trasferimenti definitivi. Si intendono altresì computabili, ai fini delle determinazioni di cui all'articolo 3 della legge 1° agosto 1978, n. 448, gli apporti di cui alla lettera a) del presente articolo.

#### Art. 18.

##### *(Obblighi di pubblico servizio)*

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

Successivamente all'emanazione dei predetti decreti il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, potrà sopprimere uno o più obblighi di servizio pubblico compresi fra quelli mantenuti a carico della gestione dell'ente come pure istituire nuovi obblighi di servizio pubblico o estendere la portata di quelli già imposti. L'ente « Ferrovie dello Stato » — nel caso di istituzione o estensione degli obblighi di servizio pubblico — acquisisce titolo alla compensazione finanziaria dei relativi oneri in base alle norme di cui al regolamento CEE n. 1191/1969.

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

Sono abrogati dall'entrata in vigore della presente legge il decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1969, n. 1223, e il

decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1969, n. 1276.

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

L'ente ha inoltre facoltà — in virtù della normativa CEE in vigore — di presentare domanda di normalizzazione dei conti per una o più categorie di oneri al fine di ottenerne la compensazione.

Le decisioni del Ministro dei trasporti — adottate di concerto con il Ministro del tesoro, se intese a riconoscere nuove o maggiori compensazioni a favore dell'ente — hanno effetto a partire dal primo esercizio finanziario successivo.

#### Art. 19.

##### *(Controllo della Corte dei conti)*

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

#### Art. 20.

##### *(Organizzazione dell'ente)*

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

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

pazioni in enti e società a totale partecipazione pubblica;

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

3) la struttura organizzativa deve sempre garantire l'efficienza del servizio, la economicità gestionale e l'incremento della produttività dell'ente;

4) le relazioni sindacali, oltrechè al rispetto della legge 20 maggio 1970, n. 300, devono essere improntate a correttezza ed imparzialità ed essere coerenti con i principi della autoregolamentazione della conflittualità.

#### Art. 21.

##### *(Disciplina dei rapporti di lavoro)*

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

Fermo restando quanto disposto dai precedenti articoli 1, ultimo comma, e 14, i contratti collettivi ed i regolamenti di organizzazione, che, in sede di prima applicazione della presente legge, rechino modifiche al vigente regime di costituzione e cessazione del rapporto di lavoro nonchè alla materia della responsabilità civile e disciplinare dei dipendenti, non possono, a pena di nullità, contenere una disciplina della materia meno favorevole ai lavoratori di quella vigente all'atto dell'entrata in vigore della presente legge.

I contratti collettivi nazionali di lavoro nonchè i contratti individuali che da essi si discostano sono stipulati in via esclusiva dal consiglio di amministrazione, nell'ambito delle disponibilità finanziarie a ciò destinate nei bilanci dell'ente.

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

#### Art. 22.

##### *(Formazione del personale)*

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

L'ordinamento delle relative attività, anche previe intese con le regioni interessate e le province autonome di Trento e Bolzano, è disciplinato con deliberazione del consiglio di amministrazione.

#### Art. 23.

##### *(Tutela giurisdizionale)*

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

#### Art. 24.

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

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

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

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

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

Identica facoltà è attribuita all'ente per i beni appartenenti al patrimonio disponibile dello Stato ritenuti idonei al soddisfacimento delle esigenze di servizio.

Fino alla riforma del Ministero dei trasporti, nel cui quadro troverà adeguata si-

stemazione, il servizio sanitario, già appartenente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, continua ad esercitare il controllo sul personale e sull'ambiente di lavoro conformemente al disposto dell'articolo 6 della legge 23 dicembre 1978, n. 833.

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

#### Art. 25.

*(Opere ferroviarie - Accordi di programma)*

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

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

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

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

#### Art. 26.

*(Insediamento del consiglio di amministrazione e norma transitoria)*

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge si procederà all'insediamento del consiglio di amministrazione dell'ente.

La gestione dell'ente « Ferrovie dello Stato » secondo le modalità previste dagli articoli precedenti ha inizio dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 27.

*(Norme di attuazione)*

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

SPANO ROBERTO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* SPANO ROBERTO. Onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel dichiarare il voto favorevole del Gruppo socialista mi consentirete di fare alcune considerazioni generali che travalicano il contenuto del provvedimento al nostro esame, ma che ne chiariscono il significato e soprattutto chiariscono la ragione del nostro voto favorevole.

Questi primi anni '80 paiono essere caratterizzati da una rivincita dell'economia sulla politica, del cinismo sulle convinzioni e sugli ideali; ma, a nostro giudizio, si tratta in realtà di una corrente di superficie: i veri problemi irrisolti sono di contenuto politico e politica è la strada per una loro soluzione.

Nel corso dei precedenti anni '70 l'ideologia è stata scambiata per politica, si è dimenticato spesso che politica è mediazione di interessi economici, sociali, culturali, diversi o contrapposti. Lo stesso errore di percezione ci potrebbe portare oggi a confonde-

re conflitti di natura politica con contrasti di natura esclusivamente economica.

La politica parla oggi il linguaggio dell'economia: quello dei tassi di sconto, della competitività, del mercato, dei cambi, dell'occupazione, della produttività.

La situazione italiana si è caratterizzata spesso per la bassa capacità politica di cogliere le spinte e le trasformazioni che nascono sul terreno economico e sociale e tradurlo nel linguaggio delle mediazioni e delle soluzioni possibili, che è appunto il linguaggio della politica.

Per noi, riformisti convinti, il problema è quello di capire l'intima natura politica dei fatti economici, andare all'interno della società civile per individuarvi interessi, spinte, rapporti di forza, e tradurre l'immediatezza economica in valenza politica.

Il problema delle alleanze non è così soltanto un problema di intese tra partiti, ma diventa una questione di aggregazione di forze e di interessi non necessariamente sempre identificabili in formazioni politiche.

Sul versante interno, le condizioni della competitività e della efficienza del sistema vanno in parte perseguite, ma soprattutto vanno governate e programmate. Gli aggiustamenti spontanei dell'economia hanno prodotto, negli anni passati, in un certo senso, un modello di produzione di beni e di servizi, ma non sono stati certo sufficienti a compensare l'enorme ritardo delle istituzioni e delle pubbliche amministrazioni.

Oggi la mano pubblica costituisce ancora il principale fattore di ritardo e di ostacolo all'avvio di una nuova fase di crescita economica e civile, sia in quanto produce inefficienza nelle attività industriali e nei servizi sia in quanto non ha la capacità di orientare e supportare comportamenti adeguati e moderni.

Per venire al contenuto del disegno di legge voglio ricordare che il sistema italiano dei trasporti è penalizzato da un duplice ritardo: da un lato la mancata o ancora insufficiente integrazione tra i diversi tipi di trasporto (su gomma, su ferro, su nave e su aereo) in assenza di una politica globale del settore, capace di puntare ad obiettivi d'efficienza e di competitività del sistema dei trasporti nel

suo complesso e non solo di questa o di quell'altra componente; dall'altro il ruolo insufficiente, non tanto sotto il profilo della quota-parte di trasporto gestita, quanto dell'efficienza e della competitività del servizio che svolge oggi la componente pubblica del settore, segnatamente l'azienda ferroviaria.

Veicolo esclusivo, o quasi, di modernizzazione del continente europeo fino a tutta la prima metà del secolo, il trasporto su rotaia ha dovuto affrontare da 40 anni a questa parte in Europa un ripensamento profondo del proprio ruolo e della propria funzione.

In Italia la necessità di questa revisione è stata avvertita particolarmente per una serie di ragioni che si riferiscono al peculiare tipo di ritardo accumulato dalle ferrovie italiane. Caratteristica principale del nostro sistema ferroviario, infatti, sembra essere ancora oggi la capillarità e l'estensione, con un impiego che spesso si trasforma in spreco di risorse umane, materiali che contraddice quella filosofia dell'uso strategico delle risorse, spesso affermata e raramente praticata.

A questo si aggiunga il pesantissimo vincolo imposto all'azienda ferroviaria italiana da una bardatura normativa e procedurale certamente poco compatibile con la necessità di una gestione manageriale ed improntata a criteri di economicità: una situazione che, da un lato, ha ritardato gravemente indispensabili processi di ristrutturazione e di innovazione e, dall'altro, ha compresso le potenzialità umane del settore, alimentando spesso una conflittualità ingiustificata, ma senza sbocchi risolutivi nell'ambito dell'attuale quadro normativo.

Che il problema delle aziende ferroviarie, della loro modernizzazione ed efficienza non sia tutto italiano, bensì di dimensione europea è tuttavia attestato dall'attenzione con cui si è guardato, e si guarda, a livello comunitario ai problemi relativi all'assetto delle aziende ferroviarie.

La più importante risoluzione comunitaria in materia porta la data di dieci anni fa, esattamente il 20 maggio 1975. Si tratta di una decisione del Consiglio delle Comunità europee che prende atto della necessità di modernizzare la gestione dei trasporti europei su rotaia procedendo al risanamento fi-

nanziario delle aziende, garantendo a queste ultime autonomia gestionale, favorendo politiche tariffarie legate ad obiettivi di economicità di gestione, e che stabilisce che le aziende ferroviarie europee abbiano gestione economica, bilancio e contabilità distinte da quelli dello Stato.

Il ritardo con cui in Italia si arriva ad una disciplina che finalmente recepisce questi sacrosanti principi è indubbiamente notevole, e si tratta di un ritardo certamente non neutrale in termini di progressivo ed aggiuntivo degrado del nostro servizio ferroviario. Ma questi dieci anni sono stati anche un tempo di approfondimento e di confronto tra le forze politiche, sindacali, di Governo e l'azienda certamente non infruttuoso ai fini della messa a punto di un testo completo e ben congegnato.

Il testo unificato della riforma è ricco di soluzioni innovative, ma, nel contempo è un testo nel quale si riconoscono unanimemente le forze politiche, come attestano il voto unanime espresso dalla 10ª Commissione della Camera e il voto espresso dall'8ª Commissione del Senato. È questo il frutto di un processo di chiarificazione lungo e travagliato, portato avanti con tenacia e continuità — voglio sottolinearlo — prima dalle organizzazioni sindacali e poi dai partiti.

Quindi, se questi dieci anni sono stati di ulteriore deterioramento in una logica di conservazione dell'esistente e di distacco da criteri di economicità di gestione, è pur vero che il risultato conseguito costituisce una scelta innovativa radicale.

La mancata riforma, inoltre, ha pesato particolarmente in termini di problemi contrattuali irrisolti, determinati dal fatto che le dinamiche salariali dei dipendenti dell'azienda ferroviaria hanno continuato ad essere risolte nell'ambito della spesa per pubblici dipendenti, con tutte le conseguenze in termini di rigidità, di ingovernabilità, di dequalificazione del personale e del servizio, di progressiva marginalizzazione dell'area servita dal treno, che tutti conosciamo.

La risposta della riforma a questo stato di cose è chiara ed efficace e supera anche le insufficienze del testo proposto nella passata legislatura, che aveva il difetto di voler operare una sintesi, forse difficile, certo non rea-

lizzata, tra orientamenti e soluzioni molto distanti tra di loro, con conseguenze di difficile praticabilità e di incerti effetti.

Ora, conclusivamente, vorrei aggiungere che non appartiene certo a noi la tesi cara alla cosiddetta nuova destra che le condizioni di superamento della crisi economica e sociale del nostro paese siano tutte da affidare alla *deregulation* selvaggia, ad un puro ritorno al liberismo.

Siamo convinti che è anche vero che, se non si intervenisse con scelte adeguate e tempestive per ricostruire su basi di efficienza la macchina dello Stato, quella del neo liberismo potrebbe diventare una strada obbligata.

La *deregulation* deve essere invece concepita come un momento di un più generale processo di modernizzazione della macchina dello Stato sia sul versante delle procedure sia su quello non meno importante dei servizi che una pubblica amministrazione efficiente deve rendere agli utenti.

Si può parlare quindi di *deregulation*, ma di *deregulation* contrattata, come di uno strumento finalizzato ad attenuare il peso dei lacci e laccioli sull'economia con precise contropartite sul piano della tutela dei livelli occupazionali, ma soprattutto su quello della creazione di nuovi posti di lavoro in conseguenza di investimenti produttivi.

In questo quadro, onorevoli colleghi, ci pare si scrivano le scelte che il Parlamento ha deciso in questa legislatura sulla politica dei trasporti e di qui la convinzione che sia utile una rapida approvazione da parte dell'altro ramo del Parlamento del testo che oggi stiamo per approvare.

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* LIBERTINI. Signor Presidente, con il voto odierno giungiamo ad una tappa, che speriamo sia definitiva, della lunga lotta per la riforma dell'azienda delle ferrovie dello Stato.

Credo infatti che la Camera dei deputati vorrà accogliere le lievi modifiche che il Senato ha inserito nel testo di legge che ci era



stato trasmesso, dal momento che non vi è in esse materia per un complicato contenzioso e che il Parlamento ha la responsabilità di evitare ulteriori rinvii e di porre termine a questa vicenda.

Sono infatti quasi nove anni che discutiamo sulla legge di riforma. Un primo testo concordato nell'ambito della Commissione trasporti della Camera dei deputati, che allora presiedevo, decadde per la crisi della maggioranza di unità nazionale e per il prematuro scioglimento della legislatura. Un secondo tentativo si è impigliato nelle contraddizioni interne della maggioranza tra il 1979 e il 1983 e al testo che votiamo oggi si è lavorato per un anno e mezzo, essenzialmente nell'altro ramo del Parlamento, ma con intensi negoziati politici tra i partiti, cui hanno partecipato colleghi presenti in questa Aula.

In questo lungo arco di tempo il movimento sindacale unitario ha premuto fortemente per la riforma: ricordo gli scioperi nazionali, le grandi manifestazioni nazionali qui a Roma, la raccolta di centinaia di migliaia di firme di ferrovieri ed utenti.

I sindacati hanno pagato per avere il risultato che oggi celebriamo, perchè hanno ancorato alla riforma le loro rivendicazioni, i tempi dei loro contratti, i loro contenuti.

Che la riforma sia necessaria ed urgente è cosa che tutti i tecnici dei trasporti, tutti gli esperti del settore ritengono certa. Il testo che oggi licenziamo ha limiti e difetti, che peraltro anche noi abbiamo fatto rilevare nelle Commissioni competenti. È anche naturale che sia così per il processo di elaborazione tormentato, per le spinte contraddittorie che si sono manifestate, per le sotterranee opposizioni. Ma mai come in questo caso è vero che il meglio è nemico del bene: la ricerca di un perfezionamento della legge avrebbe potuto e potrebbe respingere tutto in alto mare e probabilmente cancellare questa occasione.

Perciò i senatori comunisti non hanno tramutato le loro osservazioni in emendamenti; hanno votato contro gli emendamenti che sono stati presentati qui dalla Democrazia cristiana e hanno insistito perchè si decidessero tempi molto rapidi anche se il testo finale in alcuni punti è diverso dalla proposta di legge

che abbiamo presentato sin dal 1977 e poi ripresentato nel 1979 e nel 1983.

L'azienda, come è oggi, è un mostro burocratico, secondo una espressione che abbiamo usato tante volte in questi anni: essa è un comparto del Ministero dei trasporti; il suo capo è, con una assurda confusione di compiti, il Ministro dei trasporti che infatti presiede il consiglio di amministrazione; la sua struttura è fortemente centralizzata e non riconosce alle unità periferiche la necessaria autonomia gestionale; i rapporti di lavoro sono regolati con legge e dunque assolutamente pietrificati rispetto alle esigenze ben note di una gestione imprenditoriale flessibile; la spesa, sottoposta a una rete di controlli tanto fitta ed estenuante quanto inutile, come prova l'esperienza, fluisce con terribile lentezza; tutte le procedure sono macchinose mentre i vari settori dell'azienda comunicano con difficoltà tra loro. Insomma, una corazza burocratica imprigiona e soffoca un'impresa che dovrebbe stare sul mercato con spirito di iniziativa, tanto più in un'epoca nella quale si va verso il trasporto integrato, intermodale, combinato.

La riforma mira a spezzare questa corazza e a dare all'azienda la condizione giuridica e pratica adatta ad un'impresa industriale produttrice di servizi, una trasformazione necessaria e indispensabile. Non tocca nè al Parlamento, nè al Governo gestire l'azienda: questo è un compito cui devono assolvere in piena autonomia e quindi con piena responsabilità i dirigenti propri delle ferrovie, nei limiti delle direttive generali e per gli obiettivi che il potere politico definisce, sulla base dei criteri dell'efficienza e della produttività.

Fatti salvi taluni vincoli che lo Stato pone nell'interesse collettivo e tenendo conto del contributo annuo programmato che lo Stato conferisce a fronte degli obblighi sociali di volta in volta posti all'azienda, i dirigenti hanno il dovere — lo sottolineo — dell'equilibrio del bilancio, del corretto rapporto costiricavi; essi sono responsabili altresì della tempestività dei flussi di spesa, dei residui passivi, della corretta realizzazione degli investimenti. Come stabilisce la legge un consiglio di amministrazione che venga meno a questi obblighi deve essere sciolto. Non si

deve mai dimenticare che l'assurdo modulo gestionale, combinato con una irresponsabile politica di abbandono, perseguita scientemente a favore del privilegio indiscriminato della motorizzazione privata, ha portato le ferrovie in una grave crisi e le sta emarginando dal sistema dei trasporti.

Questa azienda, onorevoli colleghi, ha un passivo annuo che tocca quasi i 10.000 miliardi, non partecipa al trasporto terrestre che con una misera quota del 12 per cento per le merci e dell'8 per cento per i passeggeri; trascina la spesa di investimento per anni e anni vanificandola; gestisce una rete per metà obsoleta tanto che il 72 per cento del traffico si concentra sul 22 per cento della rete stessa; ha un parco di materiale rotabile di età veneranda che abbiamo appena cominciato a ringiovanire con la legge n. 503 e il piano integrativo decisi dalla maggioranza di unità nazionale.

C'è chi, anzi, partendo da questi dati di fatto, pensa ad una gigantesca potatura di rami secchi, che riduca le ferrovie ad un moncherino di 6-7.000 chilometri, contro i 27.000 della Repubblica federale tedesca e i 34.000 della Francia; e chi pensa queste cose, signor Ministro, purtroppo è anche dentro l'azienda ferroviaria. I sostenitori di questa soluzione finale della questione ferroviaria sono ancora presenti e tornano di continuo all'assalto.

Ma il Parlamento ha già deciso una strada diversa, con la risoluzione strategica del giugno 1978, con la legge n. 503, con il piano integrativo ed oggi con la legge di riforma. La scelta è per un massiccio rilancio del sistema ferroviario, attraverso una nuova gestione e vasti investimenti che possono avere un ruolo trainante dello sviluppo di qui alla fine del secolo. Il treno, sulle nuove basi tecnologiche, come ci insegna la stessa esperienza dei grandi paesi industriali europei, è un mezzo del futuro, decisivo per il trasporto merci a lunga distanza e superiore all'aereo, se è un treno moderno, nel trasporto passeggeri fino a 500 chilometri di distanza.

Ma, proprio per questo, noi non celebriamo oggi una vittoria, piuttosto celebriamo una sfida che ebbe inizio con la maggioranza di unità nazionale nel 1978 e che continua.

La riforma è indispensabile al rilancio delle ferrovie, ma sappiamo anche che essa può fallire. Se la nuova azienda sarà lottizzata tra i partiti, se diverrà un nuovo carrozzone, se potrà irridere ai controlli e alle direttive del Parlamento, le cose potrebbero andare perfino peggio di come vanno oggi.

Desidero chiarire che la lottizzazione non si evita andando a cercare tecnici o *managers* privi di orientamenti, politicamente neutri. Questa razza non esiste, tutti si muovono più o meno in qualche area politica e sarebbe davvero strano se al vertice di un'azienda con 220.000 dipendenti non vi fossero, ad esempio, dirigenti di orientamento comunista o cattolico, data la struttura politica del paese (in questo caso si paleserebbe piuttosto una discriminazione).

Ma il colore politico, l'orientamento non devono far premio sulla competenza, sulla attitudine a ricoprire un ruolo, così come non devono essere, al contrario, motivo di esclusione.

D'altro canto nuovi moduli gestionali saranno inutili se non si decideranno e non si effettueranno i necessari grandi investimenti, se riaffiorerà la nefasta teoria dei «rami secchi», se non vi saranno scelte adeguate nel piano generale dei trasporti. Sono questi, precisamente, i terreni del confronto.

All'azienda occorre dare un *management* moderno di tipo industriale; vanno promossi sul campo giovani dirigenti che credono nel rilancio delle ferrovie; devono essere messi da parte i burocrati legati al vecchio andazzo; occorre promuovere i nuovi quadri, sviluppare al massimo la formazione e la crescita professionale, premiare chi ha capacità e voglia di fare.

Nelle ferrovie vi sono grandi energie. Senza la dedizione di tanti ferrovieri, di ogni grado e condizione, le ferrovie sarebbero già morte di asfissia. I lavoratori di questo settore, dall'operaio al tecnico, al dirigente possono dare un enorme contributo alla ripresa se gli sforzi di rinnovamento verranno sollecitati e favoriti dal potere politico e non umiliati e frustrati, come troppe volte è avvenuto.

Per vincere questa sfida ci rivolgiamo alle forze che dentro e fuori il Parlamento hanno voluto la riforma. Non è un caso che essa sia

sorta, vincendo forti e sotterranee opposizioni con una maggioranza diversa da quella che sorregge il Governo a cinque, cioè con una maggioranza spostata a sinistra; che abbia preso le mosse nel periodo dell'unità nazionale; che giunga al traguardo grazie al fatto che su questo tema socialisti e comunisti, pur nelle loro diverse collocazioni parlamentari, hanno ritrovato un terreno di unità, di una unità allargata ai settori progressisti del mondo cattolico e laico.

I comunisti sono orgogliosi di essere stati in prima linea in questo processo unitario. Nulla cambia, onorevoli colleghi, nulla si muove senza la convergenza delle forze riformatrici.

Annunciando, come è naturale, il voto favorevole dei senatori comunisti alla legge di riforma, noi ribadiamo l'impegno a vigilare sulla corretta attuazione della riforma stessa, a rendere ancora più serrata la nostra azione per un nuovo sistema di trasporti, a lavorare per l'unità delle forze riformatrici. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

COLOMBO VITTORINO (V.). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO VITTORINO (V.). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, che il provvedimento oggi al nostro esame — e mi auguro alla nostra approvazione — sia un provvedimento importante ritengo non ci sia bisogno di sottolinearlo. Proprio per questo mi sia consentito esprimere un certo rammarico per il fatto che esso non abbia trovato nella sede parlamentare il massimo della pubblicità possibile. Condivido quanto è stato detto dai colleghi circa la lunga preparazione dell'attuale provvedimento, circa la lunga storia della riforma dell'azienda ferroviaria che oggi segna una tappa importante e, mi auguro, decisiva. Voglio ricordare a questo proposito che iniziative sono nate anche ben prima del periodo della «solidarietà nazionale». Ricorderò, ad esempio, quella del ministro Scalfaro del 1967, per non citare addirittura le iniziative dell'onorevole Nenni, ancora più indietro nella nostra storia repubblicana.

Per restare più vicini ai nostri tempi, ricorderò, tra le numerose altre, la proposta di legge dell'onorevole Marzotto Caotorta, il testo del comitato ristretto presieduto dall'onorevole Bernardi, cui era pervenuta la Camera durante l'VIII legislatura. Ed in questa legislatura, insieme con le altre proposte di legge e con quella del Governo, segnalo quella dell'onorevole La Penna, Bernardi, Ligato ed altri, per il mio Gruppo, alla Camera dei deputati.

Dicevo che vi è stata una insufficiente pubblicità; infatti non c'è dubbio che, se notevole è stato il dibattito scientifico e gli interventi della categorie interessate, troppo poco ne è stata interessata l'opinione pubblica. E il rammarico, modesto ma da annotare, è riferito al fatto che sia alla Camera dei deputati, che ha approvato il provvedimento in sede legislativa, sia al Senato, dove il provvedimento è stato discusso in Commissione in sede redigente e dove oggi in quest'Aula ci accingiamo ad approvarlo in via conclusiva, è mancata quella cassa di risonanza indispensabile ed insostituibile che il Parlamento costituisce nei confronti dell'intera opinione pubblica nazionale. Ma, detto questo, devo anche aggiungere che i risultati cui si perviene sono, a nostro giudizio, largamente positivi. Trova il nostro vivo apprezzamento la scelta dell'ente pubblico economico come nuova figura in sostituzione dell'attuale azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Si tratta certamente di una scelta felice, che abbiamo dichiarato di condividere mentre si discuteva il provvedimento alla Camera dei deputati e che abbiamo dichiarato di condividere nel momento in cui, dall'altro ramo del Parlamento, ci è giunto il testo approvato dalla 10<sup>a</sup> Commissione. Si adotta, come dicevo, la figura dell'ente pubblico economico, cioè di un ente che, per rifarci alla sentenza emessa in proposito dalla Cassazione nel 1977, è preordinato a ricavare da una attività svolta con gli strumenti del diritto privato un utile previsto in funzione remuneratoria del costo del servizio. Non ci facciamo illusioni circa l'utile previsto, ma l'aver scelto una figura giuridica che prefigura come prospettiva il pareggio del bilancio è un fatto che intendiamo chiaramente approvare, insieme con i richiami alla osservanza della

regolamentazione della CEE, in primo luogo la distinzione dallo Stato, per quanto riguarda l'ente ferroviario, in materia di patrimonio, bilancio, contabilità e l'osservanza di norme di gestione improntate ad economicità. Come ho già detto è parimenti da approvare la prospettiva del pareggio del bilancio, sia pure a determinate condizioni, perseguita in assoluta autonomia da parte dell'ente, che sottostà esclusivamente al potere di indirizzo e di vigilanza del Governo, ma che ha piena responsabilità nella gestione e nelle scelte che ad essa attengono. Si dà così all'ente stesso quell'agilità di movimento che certamente non possedeva l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, come è stato recentemente ricordato. Come conseguenza il rapporto di lavoro diventa un rapporto di diritto privato, disciplinato dalla contrattazione collettiva.

Come ho già detto, bisogna evitare di illudersi che lo Stato non debba più intervenire finanziariamente a favore del nuovo ente. L'importante è che gli interventi siano improntati ad estrema chiarezza e a questo proposito va ricordato come le voci di intervento siano correlate a precise imputazioni — che del resto sono prescritte dalla normativa della CEE — oneri tariffari, per esempio, per cui è prevista una tariffa tecnico-economica deliberata dal consiglio di amministrazione ed una tariffa politica decisa in sede politica, con conseguente rimborso da parte dello Stato della differenza; sono poi previsti contributi ed aiuti per gli oneri del servizio pubblico, per la ricerca, per gli investimenti, a fronte di precise voci di costo. È prevista altresì una sovvenzione straordinaria per l'equilibrio del bilancio, che però non dovrebbe essere più un ripiano a pie' di lista, ma un effettivo intervento straordinario, predeterminato e preventivamente approvato dal Governo e dal Parlamento, collegato, come prescritto nell'articolo 7, a specifici programmi di risanamento delle diseconomie riscontrate. Parallelamente sono previste cautele, come è stato ricordato poco fa. Così la norma di possibile scioglimento del consiglio di amministrazione da parte del potere politico ove, per due anni di seguito, nonostante la sovvenzione straordinaria citata, si riscontri-

no situazioni di disavanzo. Per quanto riguarda la contrattazione collettiva e il livello delle retribuzioni, che ovviamente ne deriverà direttamente, piena libertà, però solamente nell'ambito dello stanziamento previsto nelle voci di bilancio per le retribuzioni del personale.

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato è intervenuta sul testo trasmessoci dalla Camera dei deputati, a mio giudizio migliorandolo — pur lasciando certamente intatto l'impianto che era stato considerato positivo — in taluni punti anche importanti che presentavano la necessità di modifica. Le osservazioni della 1<sup>a</sup> Commissione a proposito della delegificazione e circa la giurisdizione in materia di controversie del lavoro non potevano essere disattese e riteniamo che sia importante aver stabilito che, mentre i nuovi regolamenti del nuovo ente produrranno la cessazione della validità delle vigenti norme di legge specifiche, rimarranno tuttavia in vigore, perchè lo Stato a questo non poteva rinunciare, le norme generali attualmente valide o che si ritenga di porre, domani, a disciplina di carattere generale dei trasporti su ferrovia.

Altri perfezionamenti che sono stati introdotti dalla 8<sup>a</sup> Commissione, e che mi pare opportuno ricordare, sono quelli riguardanti i poteri del direttore generale in materia di nomina dei dirigenti e anche quel richiamo alla autoregolamentazione della conflittualità che è importante, perchè una situazione di fatto che oggi già esiste in tutto il pubblico impiego e anche nel settore delle ferrovie dello Stato era giusto fosse richiamata nel momento in cui si danno determinate garanzie ai dipendenti delle ferrovie dello Stato circa le condizioni di maggior favore esistenti.

A questo provvedimento diamo un'approvazione convinta che non è trionfalistica — sono lieto di sentire dall'onorevole Libertini parole analoghe che mi ero annotato, guarda caso, nei miei appunti per questo breve intervento: è una coincidenza che mi fa piacere — perchè le nuove e più adeguate strutture offrono una grande possibilità, certamente, ma non danno da sole sicurezza di risultati.

I punti di partenza sono fortemente deteriorati. Il *deficit* di esercizio del 1983 è stato

di circa 7.000 miliardi; i prodotti del traffico ferroviario oggi coprono solo il 32 per cento delle spese; il personale, 220.000 dipendenti circa, comporta una spesa che è del 64 per cento del totale con una probabile, anzi sicura, consistente esuberanza di personale se si riflette che, normalmente, il personale viaggiante impiegato sui treni italiani è circa il doppio di quello che presta servizio sui treni del resto d'Europa.

Il collega Libertini citava dati circa la concentrazione del traffico in alcune linee; io ne posso citare altre per dire che su 5.000 chilometri di linee si svolge solo il 4 per cento del traffico ferroviario e questo pone il problema dei «rami secchi». Certo, potremmo discutere sulla misura, sulle entità e sulle scelte, ma il problema esiste e, del resto, è legge dello Stato. Infatti, per la legge finanziaria 1985, il Ministro è impegnato a presentare, entro sei mesi — e quindi a brevissimo termine — un piano a questo proposito. Ed anzi, in questo momento desidero ricordare al signor Ministro che noi siamo in attesa del suo documento.

Anche in termini di produttività siamo ad un punto di partenza fortemente deteriorato. I locomotori italiani in un giorno percorrono circa il quaranta per cento della percorrenza in chilometri di analoghi mezzi in altri paesi, e cito solo i più vicini: Francia e Germania. Per le vetture situazione analoga, forse un po' di più, ma non molto meglio. La velocità dei treni — tutti lo sanno — è quella del 1939 e, per quanto riguarda la regolarità, signor Ministro, il treno con il quale sono giunto questa mattina è arrivato con trentacinque minuti di ritardo, ed è regolarmente in ritardo, tra mezz'ora e un'ora, tutte le settimane. C'è quindi una grande regolarità, ma di questo tipo. Il punto di partenza, evidentemente, è notevolmente arretrato.

Funzionerà la riforma? Potrà funzionare il nuovo ente? Potrà far fronte con effettiva imprenditorialità a queste disfunzioni? Questo è quello che noi fortemente ci auguriamo e per il quale siamo impegnati. Riteniamo che, dal punto di vista legislativo, il punto di partenza odierno sia invece favorevole, certamente, ma riteniamo anche che, affinché il risultato si possa conseguire, ci siano alcune

condizioni da rispettare e noi ne indichiamo solo tre. Anzitutto la scelta delle persone che saranno preposte all'ente stesso e che ne assumeranno la responsabilità gestionale. Potrei associarmi facilmente a quanto ha detto il collega Libertini in proposito, ma sarà il caso di parlarne al momento opportuno, perchè non vorrei che ancora una volta gli alti lamenti contro la lottizzazione valgano solo se si è esclusi dalla scelta: se così fosse, evidentemente, il nostro giudizio dovrebbe essere diverso. La seconda condizione riguarda la chiarezza dei rapporti fra il potere politico ed il nuovo ente, direttive politiche chiare, vigilanza attenta ma autonomia piena da parte del nuovo ente nel far fronte alle sue responsabilità. Terza condizione è la rigorosa applicazione delle norme, e a questo proposito ho grosse preoccupazioni. Se, come Gruppo della Democrazia cristiana, ci siamo sforzati, in sede di Commissione, di precisare la normativa per quanto ci è stato possibile, presentando emendamenti che, in qualche misura, sono anche stati accolti, questo è stato proprio perchè le norme chiare possono portare a risultati chiari; le norme ambigue, invece, possono portare a risultati aberranti, e non è che in questo testo tutto sia stato sufficientemente chiarito.

C'è stato quindi uno sforzo di chiarimento che deve trovare riscontro nei fatti, nello spirito con il quale la discussione si è svolta nella nostra Commissione; nello spirito che ha preceduto e preparato il risultato di oggi e nell'impegno di non stravolgere, con qualche interpretazione letterale aberrante, quello che veramente il legislatore si proponeva. Se, per esempio, la sovvenzione straordinaria non sarà veramente straordinaria e legata a piani di recupero di produttività e di economicità, torneremo fatalmente al solito ripiano del bilancio a piè di lista e avremo completamente fallito. Se — cito ad altro esempio un articolo qualsiasi — all'articolo 20, nel parlare di esigenze locali, si correrà dietro a troppo localismi di campanile, che non tengano sufficientemente presenti i principi generali e di fini dell'ente, cioè l'economicità e l'interesse generale, ebbene, io credo che ci saranno nuovi pericoli. A questo proposito proprio l'articolo 20 introduce l'ipotesi della

formazione di consorzi e società, guarda caso proprio mentre la 1<sup>a</sup> Commissione prevede l'abolizione dei consorzi, tra le forme di associazione degli enti locali, perchè hanno dato cattiva prova. Mi è stato detto che questi consorzi non sono obbligatori, ed io mi auguro che non se ne facciano mai: si facciano società, si facciano convenzioni, ma non vedo proprio perchè si debbano adoperare, in sede nuova, strumenti che hanno dato risultati negativi.

Per concludere, signor Presidente, dicevo che il collega Libertini ha adoperato una locuzione che io avevo scritto in fondo al mio foglietto di appunti, e secondo cui dal 1° gennaio 1986 (perchè io sono certo che la Camera dei deputati approverà quanto prima e in via definitiva questo testo di legge) nascerà il nuovo ente ferrovie dello Stato; ebbene, in quel momento nascerà una grande sfida. E allora io dico che noi diamo una non trionfalistica, ma convinta approvazione a questa sfida, che può essere vinta e della quale intendiamo essere responsabili e partecipi per la parte che ci compete. (*Applausi dal centro*).

PAGANI MAURIZIO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGANI MAURIZIO. Signor Presidente, signor Ministro, egregi colleghi, la legge sulla istituzione dell'ente ferrovie dello Stato segna, a nostro avviso, una tappa importante nel processo di cambiamento dello Stato e delle sue strutture, nel senso di adeguamento alle esigenze e alle necessità della moderna società italiana.

Definiamo infatti necessità improrogabile della società quella, ad esempio, di avere strutture statali che si muovano sullo stesso ritmo logico, che obbediscano alle stesse leggi economiche sulle quali è cadenzata la vita produttiva della nazione.

L'avere aziende o enti statali, e non solo le ferrovie dello Stato, che producono servizi o beni al di fuori delle corrette logiche produttive, senza tener conto dei rapporti costi-benefici, senza tener conto dell'effettiva do-

manda del prodotto offerto, non costituisce danno per la società solo in rapporto al *deficit* che viene prodotto, bensì anche, e in misura forse maggiore, per i riflessi negativi, per l'effetto di *dumping* che si produce nelle libere attività che entrano nel raggio di azione di queste attività statali.

Basti pensare, ad esempio, alle tariffe ferroviarie sulle medie o brevi distanze dei 200-300 chilometri, che comportano, pur essendo assolutamente deficitarie, cioè pur essendo prodotte con *deficit* dello Stato, una larga punizione degli autotrasporti che possono resistere solo in funzione di un loro autosfruttamento.

Se poi nella gestione di un'attività o di un servizio pubblico vengono introdotti correttivi di tipo sociale — come è giusto che possa avvenire — questi non debbono essere introdotti indiscriminatamente. Dobbiamo infatti sapere perchè ed a favore di chi introduciamo questi correttivi e soprattutto dobbiamo sapere quanto costano.

Noi non riteniamo che la posta «costo sociale» che grava sui bilanci delle attività pubbliche possa essere dilatata indiscriminatamente, così come si è fatto in passato e come avviene ancora oggi. Se deve esservi ammessa, ciò deve verificarsi in termini limitati e circostanziati. Si tratta di un concetto che noi consideriamo non solo di corretta gestione del bene pubblico, ma anche, e forse ancor di più, di giustizia sociale.

Diamo quindi atto al Governo e, in particolare, al ministro Signorile, della corretta impostazione che ha dato al problema e della determinazione ed incisività con cui lo stesso è stato valutato in Parlamento e nelle trattative con le forze interessate.

Concludere la vicenda della riforma delle ferrovie dello Stato, di cui tutti ricordiamo quanto sia stata lunga, difficile e defaticante la gestazione (sono anni e anni che se ne parla), è un atto di grande rilevanza, sia per l'importanza del servizio sia, e forse ancor di più, per la strada che si apre, per i principi che si stabiliscono e che non potranno non trovare sempre maggiore affermazione in futuro, nell'ambito di altre riforme dello Stato. Primi fra tutti, i principi della responsabilizzazione degli amministratori, della rimozio-

ne degli alibi burocratici, della minor incidenza, infine, del potere politico nella gestione di questo servizio.

Con questa legge, pertanto, si entra nella fase operativa di una riforma largamente matura nell'opinione pubblica e nella coscienza della nazione, tesa a ridare a ciascuno il suo ruolo e la sua responsabilità. Non vogliamo certo mitizzare questa legge sostenendo che da sola sia in grado di porre in essere la riforma delle ferrovie dello Stato: questo non è vero e lo sappiamo tutti, a partire — penso — dal ministro Signorile. Del resto, proprio la carica innovativa, la lunga discussione dentro e fuori il Parlamento, le resistenze, le spinte contrapposte non potevano non produrre anche qualche soluzione di compromesso di cui si riconosce il sapore in talune parti del provvedimento: qualche declaratoria un pochino troppo ridondante, qualche affermazione ovvia e pleonastica anche su particolari aspetti in tema di rapporti sindacali indubbiamente sono presenti.

Il lavoro che l'8<sup>a</sup> Commissione ha svolto è stato certamente buono, affrontato con senso di responsabilità per limitare al massimo i tempi di discussione, per evitare ogni doppiopione, ma, nel contempo, è stato un lavoro penetrante, tale da apportare quei correttivi indispensabili ad evitare future disfunzioni e disagi nell'applicazione della legge.

Le modifiche introdotte, a nostro avviso, migliorano e non distorcono la normativa per cui ci auguriamo che possano avere una sollecita approvazione anche da parte dell'altro ramo del Parlamento.

Signor Presidente, dopo l'analisi e l'esame condotti in Commissione noi non riteniamo che sia il caso di richiamare in questa sede i contenuti del provvedimento; ci basta averne richiamato i principi informativi che, come ho già detto, ci trovano totalmente d'accordo.

Siamo convinti che questo provvedimento non sia il toccasana e che da solo possa risol-

vere tutti i problemi. Molto dipenderà dalla buona volontà che le parti interessate porranno in atto nell'applicazione della legge. Iniziamo, in altre parole, un cammino che sarà ancora lungo, pieno di ostacoli, nella ricerca di efficienza, di funzionalità e di economicità di gestione. L'importante, però, a nostro avviso, è cominciare e per questo abbiamo pensato che fosse più importante avere una legge, anche non perfetta, ma averla subito, anziché attendere ancora un tempo indeterminato, senza peraltro la garanzia di averne una migliore.

Abbiamo fatto una scelta e la scelta è stata quella della fiducia e della responsabilizzazione degli organi amministrativi e dei dirigenti del nuovo ente sotto il controllo degli organi politici. Allora, fatta questa scelta, bisogna adeguarsi, bisogna coerentemente rinunciare ad un sistema che sia troppo vincolistico di controllo e di garanzia, controlli e garanzie che potrebbero produrre inefficienza, fornire alibi per il non cambiamento e, in definitiva, non controllare, nè garantire nulla. È una scelta in cui noi crediamo e che ci auguriamo venga gestita correttamente.

Per questi motivi il Gruppo socialdemocratico si esprime in senso favorevole all'approvazione del disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

**È approvato.**

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,30*).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA  
Consigliere preposto alla direzione del  
Servizio dei resoconti parlamentari