

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA ORALE**

GRAMAZIO, GASPARRI, ASCIERTO, CONTI, CARLESI e PORCU. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro.*
— Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato, società di trasporti e servizi per azioni, è un'impresa pubblica perché le sue azioni, il cui valore ammonta a sessantaquattromila miliardi di lire, sono interamente di proprietà dello Stato, socio unico della stessa società;

questo concetto di pubblicità delle Ferrovie dello Stato è stato anche di recente ribadito dalla risoluzione del ministero delle finanze n. 229/E dell'8 agosto 1995, secondo la quale i mutui erogati alle Ferrovie dello Stato spa continuano ad essere esenti da imposte, in quanto lo Stato non può tassare sé stesso;

le Ferrovie dello Stato non sono state, quindi, privatizzate, bensì è stato privatizzato solo il loro modo di essere gestite, cioè sono state privatizzate le regole di gestione;

ciò è avvenuto con l'atto costitutivo della società per azioni, che è la delibera Cipe (senza numero) del 12 agosto 1992, auspice rassicurante Paolo Cirino Pomicino, ministro *pro tempore* del bilancio e della programmazione economica, dopo numerosi fallimenti di ristrutturazione dell'azienda di Stato, iniziati con la legge n. 210 del 17 maggio 1985;

il 17 maggio 1995 è caduto il decimo anniversario dell'inizio della riforma delle nostre ferrovie ed in questi dieci anni tutti i medici che si sono succeduti al capezzale di questo paziente non sono ancora riusciti a trovare il principio attivo per farlo uscire dal tunnel della depressione;

l'onorevole Torre, senza modificare la struttura esistente, diede mano ad un programma assai vasto di riforme con lo scopo

di ridurre e semplificare gli uffici, di ottenere un reale decentramento di funzione e di limitare in particolare, il numero dei ferrovieri allo stretto necessario consentito per ciascun livello, per far funzionare i due pilastri di cui si compongono tutte le ferrovie esistenti il traffico ed i lavori, passando così da un passivo dell'esercizio 1921-1922, all'attivo dell'esercizio 1923-1924, portando a termine la sua opera in un anno e mezzo circa e ponendo le basi del noto sviluppo successivo;

il dottor Mario Schimberni, ex presidente della Montedison, secondo commissario straordinario delle Ferrovie dello Stato, successe al presidente Ligato, travolto dallo scandalo delle « lenzuola d'oro » il 1° dicembre 1988;

la prima ristrutturazione dell'ente Ferrovie dello Stato venne eseguita con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 598 del 12 novembre 1986; essa sostituiva interamente la struttura della ex azienda di Stato fondata sui servizi con una organizzazione imprenditoriale basata sull'istituzione dei dipartimenti, direzioni centrali autonome, direzioni compartimentali ed impianti di produzione, questi ultimi per « meglio rispondere alle esigenze della clientela in termini di flessibilità, prontezza ed efficacia » e tentare quei recuperi di produttività così necessari per un ente che aspira a porsi quale valido concorrente rispetto agli altri modi di trasporto;

Schimberni pose a capo del dipartimento organizzazione l'ingegner Vaciago, suo ex collaboratore in Montedison e con esso eseguì, con delibera n. AS/189 del 19 luglio 1989, una parziale ristrutturazione, sopprimendo le direzioni generali autonome ed il numero di quelle dipartimentizzate, ad avviso degli interroganti con chiaro intento discriminatorio nei confronti dei dirigenti generali e dei dirigenti non politicizzati o non sindacalizzati. Ciò, a parere dell'interrogante, al fine di predisporre gli spazi per le assunzioni di dirigenti e dirigenti generali dall'esterno e per le promozioni dei sindacalisti;

in circostanze mai ben chiarite, ma risalenti alla contrarietà manifestata nei confronti dell'alta velocità, accantonata momentaneamente per fare impresa, il dottor Schimberni, improvvisamente, lasciò le Ferrovie in data 16 giugno 1990;

venne sostituito nell'incarico di amministratore straordinario dal dottor Lorenzo Necci, *ex* presidente Enimont, anch'egli proveniente dal settore della chimica, che, quindi, conferma Vaciago nel posto di direttore del dipartimento organizzazione;

in data 25 ottobre 1990, con delibera AS/674 venne soppressa la ristrutturazione Ligato, adottata con delibera del consiglio di Amministrazione n. 598 del 12 novembre 1986;

con delibera AS/687 del 31 ottobre 1990, venne adottata una nuova riorganizzazione strutturale, articolata in undici funzioni e dieci divisioni in sede centrale, e nei soliti quindici compartimenti, nelle sedi regionali;

alcuni giorni prima, il 12 ottobre 1990, venne nominato all'importantissima carica, al fine di fare impresa, di direttore generale il settantaduenne Benedetto De Cesaris, proveniente anch'egli dal settore chimico, ma anche *ex* presidente della Gepi;

è la prima volta che le Ferrovie, nella loro grandiosa e lunga storia di lavoro, sacrifici e caduti per il Paese, si trovano ad avere un direttore generale non solo digiuno del duro e rischioso lavoro dei ferrovieri, ma, a parere degli interroganti, portatore di un bagaglio culturale basato sull'assistenzialismo fine a se stesso, acquisito nella lunga esperienza di organizzatore del « non lavoro » alla Gepi;

continuano i prepensionamenti, sullo sfondo dei quali e del nuovo assetto riorganizzativo, giganteggia la figura di un altro chimico, il Ministro degli affari esteri *pro tempore* De Michelis, che afferma di voler ridurre gli addetti del settore ferroviario a 100.000 unità perché improduttivi se paragonati ai ferrovieri tedeschi e fran-

cesi. Ciò senza tener conto della produttività specifica nel contesto della produttività globale, le quali non consentono il paragone con i ferrovieri tedeschi e francesi. Infatti gli investimenti globali in Francia e Germania sono gratificanti per la produttività specifica del ferroviere, mentre in Italia è il contrario ed il ferroviere sarà sempre condannato ad una modesta produttività specifica, fino a quando non sarà modificato l'investimento globale;

il nuovo modello riorganizzativo si palesa ben presto disastroso perché non raggiunge l'obiettivo di agire sul mercato in termini di impresa; la produzione continua a calare, il personale è demotivato e, chi può continua a lasciare l'azienda prepensionandosi. La politica di gestione del personale cogestita con la « triplice » apre uno spaventoso contenzioso con il personale, che propone più di centomila ricorsi davanti alla magistratura contro l'azienda, mentre le spese del personale e quelle per consulenze continuano ad aumentare;

l'ente Ferrovie dello Stato, salutato all'atto della nascita, il 17 maggio 1985, dalle lunghe trombe della stampa di regime della Prima Repubblica, come la forma giuridico-economico-organizzativa-industriale che avrebbe riscattato le Ferrovie italiane dal ghetto e dall'emarginazione in cui le avevano relegate, per inefficienza e subordinazione culturale, il monopolio del trasporto su gomma, chiudeva, dopo sette anni, la sua negativa esperienza senza aver raggiunto gli ambiziosi obiettivi prefissati con la legge istitutiva dello stesso;

il 12 agosto 1992, sotto lo sguardo rassicurante e protettivo del Ministro del bilancio e della programmazione economica *pro tempore* Paolo Cirino Pomicino, nacque il nuovo modello gestionale, sulle ceneri del vecchio, delle Ferrovie dello Stato sotto forma di società per azioni con capitale sociale di quarantaduemilaquattrocentodiciassette miliardi di lire, tutto e interamente di proprietà della collettività nazionale;

il 23 dicembre 1992 la prima riunione del neonato Consiglio di amministrazione

nomina presidente della società il dottor Benedetto De Cesaris, anziano direttore generale delle Ferrovie, ed il dottor Lorenzo Necci amministratore delegato, confermandogli tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, perpetuando nello stesso i caratteri dell'amministratore straordinario. Gli altri tre consiglieri, Fiaccavento, Granata e Sciarrone, sono in rappresentanza dei ministeri, rispettivamente, del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e dei trasporti e della navigazione;

il 23 marzo 1993, con delibere AD/7-8-9 la nuova struttura della spa prese corpo in una direzione generale *holding* (Vaciago, ex Montedison), due direzioni (Satta, ex Confindustria, e Pantile, ex sindacalista delle Ferrovie dello Stato), due vicedirezioni (Rossi, ex Banca di Roma, e Di Giovanni, ex sindacalista delle Ferrovie dello Stato), tre aree (ingegner Rizzotti, Ferrovie dello Stato, Sciarrone, ex Fiat, e Maraini, ex Ansaldo) e sei strutture di supporto al consiglio di amministrazione ed all'amministratore delegato;

veniva successivamente implementata il 2 gennaio 1994 (delibera AD/2) con l'istituzione della direzione relazioni esterne e per la comunicazione (Fortunato, ex Fiat), il 27 giugno 1994 (delibera AD/29) con la confluenza della divisione patrimonio in Metropolis società partecipata, il 18 gennaio 1995 (AD/9) con l'istituzione della direzione *auditing* e protezione aziendale (Rigoni, ex Guardia di finanza), il 18 marzo 1995, con l'istituzione del segretariato generale (Spinelli, Ferrovie dello Stato), della segreteria dell'amministratore delegato (Scafuri), con l'istituzione della condirezione generale *holding* (Spingardi, ex Fininvest), ed infine con l'istituzione della direzione delle politiche economiche e sociali per Delai (ex Rai) (AD/21). Con l'ordine 19/96 del 1° luglio 1996 l'amministratore delegato Lorenzo Necci vara un'ulteriore ristrutturazione, nascono così le Asa, struttura organizzativa delle aree strategiche di affari;

dalla cronistoria riportata sopra emerge che la riforma delle Ferrovie dello

Stato, iniziata il 17 maggio 1985 è durata fino ad ora undici anni, e tutto lascia presagire che non sia ancora terminata;

i risultati di questi undici anni sono agghiaccianti; macroscopica perdita per lo Stato per la continua ascesa dei costi e del deficit, riduzione e peggioramento costante dei servizi, personale e dirigenti demotivati, gestione assembleare e consociativa, calo continuo della produzione ai minimi storici;

emerge altresì che la società per azioni si avvia a contrastare la concorrenza — per ricollocare le Ferrovie dello Stato nella loro naturale, dignitosa posizione di mercato, che del resto già avevano nel 1958 trasportando il 26,34 per cento dei passeggeri e nel 1960 trasportando il 28,83 per cento delle merci — senza il contributo delle professionalità varie;

neppure il bilancio chiuso al 31 dicembre 1994, benché presentato alla stampa dall'amministratore straordinario — o meglio — delegato in modo accattivante e « buonista », non convince su quella che l'intero Paese si attende di vedere, cioè una ripresa decisa e vigorosa;

malgrado un margine operativo lordo positivo di centoquarantacinque miliardi, prima degli ammortamenti cresciuti del 14 per cento a duemilasettecentotredici miliardi, le Ferrovie dello Stato, anche come società per azioni, restano pur sempre ancora in profondo rosso. Infatti le perdite sono di duemilacinquecentonovantunomila miliardi che, sommate alle lire ottomilaottantaquattro miliardi degli anni precedenti, ammontano a lire diecimilaseicentotettantacinque miliardi totalmente a carico del contribuente, ed il debito a carico dello stesso di lire ottantamila miliardi. Il costo del personale ridotto per la prima volta dal 1990, data di inizio dei prepensionamenti, di lire milleduecentodiciotto miliardi, è pur sempre ammontante a lire diecimilatrentatré miliardi. È come se fossero state prepensionate solo sedicimilacinquecentocinque unità rispetto alle sessantottomilacentotrentadue che sono andate in pensione dall'esercizio finanziario

1990, perché beneficiarie di otto prepensionamenti, mentre il costo delle rimanenti cinquantunomilaseicentoventisette, corrispondenti ad un valore di lire tremilaottocento miliardi, è andato ad aumentare gli stipendi dei centotrentacinquemilacento sessantuno rimasti;

di contro, il monopolio su gomma ha goduto, nel 1994, di un ulteriore incremento, sull'anno precedente, del 4,5 per cento, assicurandosi il 65 per cento circa dell'intero mercato. Mentre quello su ferro, per la prima volta dopo gli ultimi dieci anni, ha registrato la caduta costante delle due quote di mercato (merci e passeggeri) ad agghiacciati valori che, secondo le statistiche ufficiali del « conto nazionale dei trasporti », si aggirano intorno all'8 per cento per le merci ed al 67 per cento per i passeggeri; le Ferrovie dello Stato hanno dato segni di ripresa rispetto all'anno precedente 1993, rispettivamente dell'11,4 per cento e del 3,8 per cento dovuti alla consistente ripresa economica generale del Paese;

la gestione della nostra rete ferroviaria, nel secolo che sta per terminare, è entrata in crisi per tre volte; una prima volta, nel 1921, con la nomina del commissario straordinario, onorevole Edoardo Torre, una seconda, con la nomina del commissario straordinario Mario Schim-

berni, nel 1988, ed una terza volta, con la nomina dell'avvocato Lorenzo Necci a commissario straordinario, nel 1990;

il tentativo del Consiglio di amministrazione, nella seduta del 16 gennaio 1995, di istituire o meglio ripristinare l'indispensabile posizione coordinatrice del direttore generale delle Ferrovie, che sincronizzi l'opera degli attuali corpi separati delle aree, è fallito, mentre si continua, con disinvoltura, ad assegnare posti in mansioni delicate a non ben definite qualità di *managers* —:

se intendano intervenire per far cessare uno stato di cose che penalizza l'Italia destabilizzandola nei confronti dei *partners* europei;

se intendano proporre al Parlamento una soluzione precisa meno superficiale di come si è fatto e si continua a fare a tutt'oggi;

se intendano far uscire le Ferrovie dello Stato dalla china in cui si trovano utilizzando, con urgenza, per il proprio fine istituzionale primario, cioè il trasporto su ferro — quale parziale ma robusto supporto logistico del sistema del Paese — le immense risorse umane (professionalmente sperimentate) e materiali di cui ancora dispongono. (3-01064)