

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

52.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 LUGLIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CATELLA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CERAVOLO

INDICE

| | PAG. |
|--|---|
| Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>): | |
| Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (2918) | 771 |
| PRESIDENTE | 771, 776, 778, 779, 780 781, 782, 783, 784 |
| ALESSANDRINI | 779, 783, 784 |
| BAGHINO | 773, 779, 782, 783 |
| BODRITO | 783 |
| CARRI | 775, 777, 781 |
| CIACCI | 773 |
| FIORIELLO | 778 |
| LOMBARDI GIOVANNI | 778 |
| MARZOTTO CAOTORTA | 772, 777, 782 |
| MASCIADRI | 775 |
| POLI, <i>Relatore</i> | 771, 777, 778, 779 780, 781, 782, 783 |
| PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> | 772, 775, 776, 778 |
| RUSSO FERDINANDO | 777, 778, 779, 781 |
| VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> | 778, 779 781, 783 |

La seduta comincia alle 10,40.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2918).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 aprile 1974.

Ricordo che nella seduta del 3 luglio 1974 è stata dichiarata aperta la discussione sulle linee generali e nominato un gruppo informale di lavoro per approfondire i vari aspetti del provvedimento.

POLI, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, desidero ag-

giungere qualche altra considerazione alla precedente mia relazione introduttiva di questo dibattito. Anzitutto debbo subito rilevare che il disegno di legge in questione non comporta nuovi o maggiori oneri e non contiene quindi l'indicazione dei mezzi finanziari per farvi fronte, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Con questo voglio mettere in risalto che con questo progetto di legge si vogliono chiarire alcuni punti-chiave circa l'applicazione di norme già in vigore da diverso tempo nelle ferrovie. Non vi sono pertanto, ripeto, oneri aggiuntivi né a carico del bilancio delle ferrovie dello Stato, né a carico del tesoro. Non vi sono nuovi oneri perché la materia non è nuova: si tratta di norme sullo stato giuridico dei ferrovieri e sulle competenze accessorie dei medesimi previste dall'attuale legislazione. Non si creano nuovi assegni, nuovi compensi o nuove indennità, ma si regola solo la loro attribuzione. In sostanza, si tratta di una migliore qualificazione e specificazione della spesa sotto l'aspetto economico-finanziario e contabile, attraverso una interpretazione autentica di norme già in vigore.

Il provvedimento è scevro di implicazioni finanziarie anche laddove potrebbero adombrarsi situazioni o motivi di maggiore spesa. In definitiva, si tratta di norme di carattere prettamente interpretativo e anche qualora dovessero apportare modifiche allo stato giuridico del personale, le eventuali implicazioni finanziarie si neutralizzerebbero nell'ambito dei normali stanziamenti di bilancio.

Siamo in un momento particolarmente delicato per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che è un'azienda a carattere industriale nella quale è indispensabile raggiungere una organizzazione adeguata e un alto grado di attaccamento all'azienda da parte del personale che opera nella stessa.

Nei prossimi giorni saremo chiamati a sostenere una discussione sulle disfunzioni dell'azienda postale, le cui carenze — vieppiù dilatatesi negli ultimi tempi — erano già state rilevate dalla nostra Commissione, la quale le aveva segnalate all'attenzione del ministro in carica, evidenziando i pericoli cui si andava incontro assumendo certi atteggiamenti non pienamente consapevoli delle esigenze del personale.

Una situazione non dissimile si sta ora verificando nell'azienda ferroviaria, cioè ci troviamo in un momento in cui è indispensabile che tale azienda rafforzi l'attaccamento del proprio personale all'istituzione e cerchi di ottenere il massimo di produttività da que-

sto personale che, purtroppo, è stato notevolmente ridotto in seguito all'applicazione delle leggi n. 336 e n. 748, a tutti ben note.

Desidero rilevare — e sono convinto che il signor ministro me ne darà conferma — che, anche se con le nuove norme che il Governo si accinge ad emanare si tende ad una temporanea disapplicazione della legge n. 336, in questi ultimi tempi sono state presentate da parte dei funzionari dell'azienda moltissime domande per il collocamento anticipato in pensione.

Ci troviamo nella fase precedente l'applicazione del piano dei 2.000 miliardi e ritengo che sia inutile che lo Stato stanzi in bilancio fondi per l'ammodernamento dell'azienda se poi questa non ha il personale per poter applicare quelle norme e utilizzare quei mezzi che vengono messi a sua disposizione.

Il provvedimento sottoposto al nostro esame sana alcune situazioni soprattutto sul piano psicologico, al fine di ricreare all'interno dell'azienda uno spirito di dedizione che, in realtà, negli ultimi tempi si è notevolmente affievolito. Infatti vi sono alcuni funzionari che non sentono più alcun attaccamento al servizio, perché sanno che rimanendo al loro posto percepiscono emolumenti in misura notevolmente inferiore a quella che percepirebbero se fossero collocati in pensione.

Non credo che si possa mandare avanti un'azienda a carattere industriale prevedendo un trattamento economico di questo tipo; così come non si può non tenere conto che attualmente alcune categorie di dirigenti hanno subito notevoli riduzioni di stipendio rispetto a quanto percepivano prima che venisse applicato il principio dell'indennità perequativa.

Ho voluto mettere in risalto gli aspetti psicologici di questo disegno di legge, ma indubbiamente vi sono anche gli aspetti politici che non possono non essere tenuti presenti.

Le organizzazioni sindacali all'unanimità hanno assunto una posizione favorevole a questo provvedimento ed insistono per la sua sollecita approvazione. Ora, mi risulta che il Governo ha intenzione di presentare alcuni emendamenti che apparentemente possono sembrare di poco conto, ma che in realtà snaturerebbero completamente lo scopo di questo disegno di legge.

Attendo che il Governo presenti formalmente tali emendamenti, per conoscere il testo e dare su essi un parere, ma non per questo muterò l'impostazione che ho dato alla mia relazione.

Chiedo pertanto alla Commissione di approvare il disegno di legge nel testo del Senato, perché è stato valutato in tutti i suoi aspetti e risponde alle attuali esigenze dell'azienda ferroviaria.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero dichiarare che questo disegno di legge è stato presentato per tenere conto di determinate richieste che erano state avanzate dai sindacati di categoria delle tre maggiori confederazioni. Noi abbiamo accettato queste richieste, dopo averle discusse, e le abbiamo trasfuse in questo disegno di legge.

Naturalmente come Governo abbiamo il dovere di essere leali e, una volta preso un accordo, abbiamo il dovere di difenderlo in Parlamento. Al Senato sono state introdotte alcune modifiche, alcune delle quali non considerano determinati principi che la Presidenza del Consiglio intende salvaguardare come linee coordinatrici dell'azione legislativa generale del Governo. Io, poiché il Governo è un organo unitario, non posso far prevalere interessi dei miei funzionari del Ministero dei trasporti su interessi generali tutelati dalla Presidenza del Consiglio, ed avverto che tutte le volte che si approvano, per iniziativa governativa o parlamentare, certe norme che non si inquadrano bene in un determinato schema organico, ne discendono conseguenze negative. Non cito esempi perché alcuni sono ben presenti alla mente di tutti. Quindi io, anche se questo può non piacere ai funzionari del mio dicastero, ho il dovere politico e morale di presentare alcuni emendamenti che fanno tornare il provvedimento più vicino al testo originario di cui avevamo parlato con i sindacati. Se ogni ministro cerca di fare una politica settoriale e di portare innanzi la propria amministrazione per darle determinati benefici, si sfascia tutto e si può arrivare a situazioni di decomposizione, come è avvenuto in un'amministrazione che non nomino.

Per quanto riguarda l'amministrazione delle ferrovie, devo difendere una determinata linea organica. Quindi in sede di esame degli articoli presenterò questi pochissimi emendamenti e prego umilmente i deputati della maggioranza di volere appoggiare queste modifiche concordate tra la Presidenza del Consiglio e i rappresentanti dei Ministeri del bilancio e del tesoro.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho ascoltato con interesse le dichiarazioni del ministro e credo che la situazione debba essere esami-

nata con molto senso di responsabilità da questa Commissione. Non è dubbio che le richieste di questi funzionari delle ferrovie dello Stato trovano qualche giustificazione, e che abbiamo tutti interesse a che questo importante settore dei servizi pubblici non cada in una situazione di crisi, ma mantenga l'efficienza della quale siamo grati all'amministrazione e al Ministero. Quindi, da un punto di vista personale saremmo favorevoli a rispondere sempre « sì » a questo tipo di richieste, accolte anche dal Senato, ma, d'altra parte, le considerazioni espresse dal ministro a nome del Governo non possono lasciarci indifferenti.

La difficile operazione compiuta lo scorso anno con il riassetto del personale statale, cui ha presieduto il ministro della riforma burocratica, aveva una sua logica (giusta o sbagliata che fosse, non era di nostra competenza giudicare). Questa logica sarebbe ora infranta attraverso eccezioni che, in deroga a quanto stabilito lo scorso anno, rimettesero in vigore alcune condizioni e benefici che hanno già sollevato critiche da parte degli stessi appartenenti all'amministrazione delle ferrovie. Dobbiamo quindi porci il problema già più volte posto in Commissione: come possiamo da qui regolare il trattamento del personale dei vari Ministeri. È un grave problema, per risolvere il quale abbiamo sottolineato l'esigenza di un adeguato coordinamento dell'azione del Governo e del Parlamento per non creare lacerazioni, con grave danno delle strutture, del funzionamento e del trattamento economico e normativo del personale dello Stato.

Siamo in un caso tipico di difficilissima situazione e mi pare che l'appello del ministro di rimanere coerenti ad un minimo di coordinamento — mi risulta che il ministro del tesoro avrebbe espresso un parere critico negativo rispetto a questo trattamento differenziato — ci debba indurre, facendo violenza alla nostra tendenza che ci porterebbe a favorire il personale dell'amministrazione che ci sta a cuore, a tenere presenti gli interessi superiori dello Stato in un momento in cui esplodono gli interessi personalistici, rispondendo con senso di responsabilità e adesione a direttive che sono consone ad una logica razionalizzatrice.

Mi dichiaro quindi favorevole agli emendamenti presentati dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ALESSANDRINI. Da quanto è emerso in sede di gruppo informale di lavoro e da quan-

to hanno dichiarato il relatore ed il ministro mi pare che siamo tutti d'accordo sull'approvazione del provvedimento. Ma noi siamo qui per legiferare e, se ci accorgiamo che il disegno di legge abbisogna di modifiche, non vedo perché non si debba modificarlo. Comprendo le preoccupazioni del relatore, ma, se vi è la volontà dei vari gruppi di concludere rapidamente l'*iter*, si tratterà di esaminare gli articoli emendati in un gruppo ristretto di lavoro o in questa stessa sede, per poi passare rapidamente all'approvazione. Se anche vi fosse un rinvio del disegno di legge al Senato, si tratterebbe solo di una breve proroga.

BAGHINO. Inizio col domandarmi perché siamo giunti a questo punto: il disegno di legge sottoposto al nostro esame venne presentato con la caratteristica dell'approvazione urgente; la Commissione si lamentò perché non era stato tempestivamente iscritto all'ordine del giorno, ed ora che lo è stato ci troviamo di fronte ad alcuni emendamenti di cui il Governo ha preannunciato la presentazione.

È vero che le leggi devono essere il più possibile perfette, ma questo disegno di legge è importante per il buon andamento del servizio ferroviario, specialmente nell'imminenza del periodo estivo in cui si presentano maggiori difficoltà, e pertanto è necessaria una più ampia dedizione del personale per correggere volontariamente e volenterosamente tutti gli inconvenienti.

Noi, invece, ritardiamo l'approvazione di questo provvedimento, e contemporaneamente pretendiamo entusiasmo e buona volontà da parte del personale delle ferrovie. Mi pare che non si possa chiedere questo spirito di sacrificio quando noi dimostriamo di non capire il momento delicato che si sta attraversando. In considerazione di ciò chiedo che il disegno di legge venga approvato nel testo del Senato, anche perché, conoscendo gli emendamenti, sia pure approssimativamente, ho rilevato che non sono fondamentali.

CIACCI. Lei conosce gli emendamenti?

BAGHINO. Approssimativamente.

CIACCI. Prima sono circolate certe ipotesi, poi ne sono circolate altre, per cui non conosciamo con precisione il testo di questi emendamenti.

BAGHINO. Sarebbe stato opportuno da parte mia ricordare che nella precedente seduta avevo chiesto che gli emendamenti ve-

nissero presentati in modo da poterli conoscerli, ma oggi, prima di prendere la parola, non mi è parso di buon gusto insistere sulla loro presentazione, anche perché in una discussione informale tenuta ieri abbiamo appreso che gli emendamenti concernono gli articoli 2, 10 e 15.

Io imposto la discussione sulle notizie di cui sono a conoscenza, anche se non sono ufficiali, ed in base a queste non mi sembra che le suddette modifiche siano fondamentali, e cioè che da una loro approvazione o mancata approvazione il provvedimento risulterebbe migliorato o peggiorato.

I preannunciati emendamenti del Governo mi preoccupano, perché mi rendo conto che se non fossero approvati, il Governo potrebbe chiedere la rimessione in Assemblea del disegno di legge, ritardandone così l'approvazione.

Non mi preoccupo, invece, dell'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Alessandrini, anche se è importante come quelli del Governo, perché, qualora esso dovesse essere respinto dalla Commissione, l'onorevole Alessandrini non avrebbe il potere di chiedere la rimessione in Assemblea del provvedimento, a meno che non ottenga la solidarietà di altri gruppi.

Bisogna anche tenere presente che altri gruppi hanno preannunciato la presentazione di alcuni emendamenti, per cui se li ponessimo in discussione insieme con quello del Governo, rivedremmo totalmente questo provvedimento nonostante la tanto conclamata sua urgenza sia al Senato sia alla Camera. Questo provvedimento è stato approvato dal Senato nella seduta del 17 aprile; ora, invece di approvarlo in via definitiva, in considerazione del tempo trascorso, ne ritardiamo ulteriormente l'*iter*. Bisogna anche rilevare che, siccome mancano poche settimane alla chiusura della Camera per il periodo estivo, rischieremo di non concluderne l'*iter*, rinviando ulteriormente l'approvazione di un provvedimento che interessa l'intera categoria dei ferrovieri. Ciò non costituisce una premessa favorevole per affrontare i problemi che nel periodo estivo si fanno più pressanti.

Per questi motivi ribadisco che non si debbano approvare gli emendamenti preannunciati dal Governo; piuttosto si può esaminare la possibilità di presentare un ordine del giorno o assumere altre iniziative che tengano presente la situazione che il Governo ha rappresentato con tali emendamenti. Se non procediamo in tal senso ogni gruppo finirebbe per presentare a sua volta propri emenda-

menti, rinnovando così la discussione effettuata al Senato e che noi volevamo invece evitare in modo da approvare rapidamente il disegno di legge.

MASCIADRI. Ci troviamo in una *impasse* soprattutto perché nel corso del dibattito sono emerse due posizioni contrastanti: è grave vedere il relatore sostenere una tesi ed il Governo sostenerne un'altra completamente opposta.

Poiché questo disegno di legge deve essere approvato con sollecitudine, sarei del parere — del resto già espresso dall'onorevole Baghino — di approvare il provvedimento nel testo del Senato senza ulteriori indugi, perché altrimenti non vi è dubbio che, oltre al Governo, anche i diversi gruppi presenteranno propri emendamenti ed in questo modo rischieremo di affossare o ritardare l'approvazione del provvedimento senza, pertanto, raggiungere alcun effetto utile.

Le argomentazioni del signor ministro indubbiamente sono molto serie e mi trovano sensibile, ma probabilmente, giunti a questo punto, è meglio approvare subito il provvedimento, anche se può essere imperfetto, e non ritardarne ulteriormente l'*iter*.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero precisare all'onorevole Masciadri che le norme originarie del disegno di legge, discusse e in certo qual modo concordate con i rappresentanti del personale, se fossero rimaste immutate senza emendamenti, oggi sarebbero potute diventare legge.

Il Governo deve presentare alcuni emendamenti non già alle norme contenute nel disegno di legge originario, ma alle norme introdotte dal Senato.

In materia di personale bisogna procedere molto cautamente, anche ricordando quello che è accaduto con il famoso « decreto Arcuri », che ha sconquassato l'amministrazione.

Desidero rilevare che se si insiste su certe tesi, è evidente che non posso accettare la proposta di approvare il provvedimento nell'attuale formulazione.

Devo anche dire che gli emendamenti che presenterò sono il risultato di una specie di compromesso fra il ministro dei trasporti, che cercava di difendere il più possibile la tesi dei funzionari, e il Governo nella sua globalità, che cercava di difendere un determinato quadro di compatibilità. Questi emendamenti sono già una concessione e vanno al di là del testo originario. Io non sono in condizione, per dovere di serietà e di lealtà,

di andare al di là di questi limiti, e piuttosto che approvare un disegno di legge che permette a tutti di essere promossi senza esame — la qual norma sarebbe applicata in tutti i rami dell'amministrazione — preferisco che la situazione non sia risolta con immediatezza. Non si tratta di spese di investimento, ma dell'ordinamento dello Stato che rischia di slabbrarsi da tutte le parti. Devo pertanto difendere la tesi rispondente agli interessi dello Stato fino alla estrema conseguenza, cioè fino alla rimessione in Assemblea del provvedimento.

CARRI. Siamo molto sensibili alle considerazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta e credo che effettivamente questo disegno di legge presenti dei punti di contraddittorietà rispetto alla legge sul riassetto del pubblico impiego, che potrebbero riaprire situazioni pericolose per quanto riguarda più in generale il trattamento dei dipendenti statali e parastatali. È anche vero che — come sottolineava l'onorevole Poli — si è determinata, soprattutto all'interno delle ferrovie, una certa realtà che ci porta a riconsiderare le ipotesi che circa il riassetto sono state fatte. Siamo di fronte ad un'azienda che ha dei connotati ben diversi rispetto al pubblico impiego. Stabilire un rapporto tra questi dipendenti e quelli del pubblico impiego è un anacronismo di cui scontiamo le conseguenze in rapporto a situazioni che si sono determinate. La realtà è questa, per cui abbiamo una parte dei dipendenti a livello dirigenziale che oggi percepisce un emolumento complessivo inferiore al passato, e di qui le considerazioni circa la mancanza di spirito di attaccamento all'azienda in un momento in cui si ha invece bisogno di ottenere il massimo impegno in rapporto all'esecuzione dei piani di investimento (soprattutto di quello, in discussione al Senato, relativo ai 2 mila miliardi).

Partendo da questa realtà e in rapporto alle particolarità proprie delle ferrovie dello Stato, si è arrivati ad un accordo fra Governo e sindacati e, attraverso lievi modificazioni, alla approvazione del progetto di legge in discussione da parte del Senato.

Ieri il direttivo della federazione dei sindacati dei trasporti ha dato la sua approvazione ad un documento trasmesso al ministro dei trasporti e in cui si sollecita la rapida approvazione del disegno di legge. In considerazione di tutto ciò ritengo che sia giusto trovare una formula che accordi un giusto riconoscimento delle esigenze delle categorie interessate, sancendo prima di tutto la vali-

dità degli accordi fra organizzazioni sindacali e Governo e, in secondo luogo, salvaguardando la legge sul riassetto senza aprire le situazioni di deroga che si vanno paventando. Infine, si devono riconoscere quei diritti che ai dipendenti sono stati per certi aspetti negati o ridotti con l'introduzione della legge sul riassetto del pubblico impiego e che garantiranno l'efficienza a livello direzionale nell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

In questo senso dichiariamo la nostra disponibilità, anche se il ministro dei trasporti, nel preannunciare gli emendamenti del Governo, non si è rivolto alla nostra parte politica, ma ai gruppi della maggioranza.

Tali emendamenti potranno essere esaminati dal gruppo di lavoro appositamente nominato, in modo da poter risolvere al più presto possibile in quella sede la controversia che si è aperta fra il Governo e le forze sindacali che si riconoscono nel progetto di legge così come approvato dal Senato, e dare un giusto riconoscimento alle richieste delle categorie interessate in modo da ottenere la massima collaborazione e dedizione al servizio.

PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ho cercato di ridurre al minimo gli emendamenti mediando fra la posizione più rigida assunta dai dicasteri finanziari e quella del mio dicastero; e già con questi emendamenti si va un po' al di là del parere collegiale del Governo.

All'articolo 8 propongo di aggiungere le parole: « fatta esclusione del personale dirigenziale » perché l'automatismo previsto dallo stesso articolo mi pare eccessivo se applicato agli alti dirigenti. Un macchinista — ad esempio — può lavorare anche automaticamente perché ha acquisito una certa esperienza, ma un ingegnere potrebbe fare un progetto sbagliato.

L'articolo 10 del testo del Senato è del seguente tenore: « Il personale direttivo, in possesso dei requisiti richiesti per l'ammissione agli scrutini di avanzamento alla qualifica di ispettore capo secondo le norme di cui al secondo comma dell'articolo 111 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e successive modificazioni, è altresì ammesso, con le stesse modalità, allo scrutinio d'avanzamento alla qualifica di ispettore capo del ruolo ad esaurimento ».

Desidero rilevare che la qualifica di ispettore capo corrisponde al grado sesto, e cioè a capo divisione. Abbiamo abolito i gradi,

ma quando ci vogliamo far capire dobbiamo fare riferimento ad essi.

Il testo dell'articolo 10 verrebbe sostituito con il seguente: « Fino al 31 dicembre 1975 il personale direttivo delle ferrovie dello Stato in possesso dei requisiti di cui all'articolo 65, settimo comma, seconda parte, del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, è ammesso allo scrutinio di avanzamento per merito comparativo alla qualifica di ispettore capo del ruolo ad esaurimento ».

Infine, all'articolo 15, che è del seguente tenore: « Le norme di cui al capo XI delle disposizioni allegata alla legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, continuano ad essere applicate, anche in deroga alle norme vigenti, a tutti i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », bisognerebbe sopprimere le parole « anche in deroga alle norme vigenti ».

Ho l'impressione che, anche togliendo questo inciso, le conseguenze potrebbero essere le medesime, ma mi sembra eccessivo lasciarlo, perché potrebbe creare un pericoloso precedente. Come ministro delle finanze sono stato sempre contrario a norme formulate in siffatto modo, perché si sa come si comincia, ma non si sa dove si finisce. Queste sono le modifiche che il Governo propone di apportare al disegno di legge.

In definitiva, questo provvedimento che era stato concepito, dopo gli accordi con i sindacati, soprattutto per soddisfare le esigenze delle categorie minori, dovrebbe essere leggermente modificato affinché anche il personale appartenente alla categoria dei dirigenti tenga conto che noi dobbiamo operare in un determinato quadro.

Nessuno più di me è interessato ad avere dirigenti capaci, intelligenti e ben pagati, però bisogna riflettere sul fatto che, pur essendo quella delle ferrovie dello Stato un'azienda autonoma, anche essa fa parte dello Stato e che qualsiasi normativa speciale ad essa applicata rischierebbe di essere estesa per analogia ad altri settori.

Se i membri della Commissione sono d'accordo su queste modifiche, che non sono molte, noi possiamo procedere nella discussione del provvedimento. Ripeto che in questo modo sono andato al di là delle direttive della Presidenza del Consiglio, ma, come membro dell'organo collegiale Governo, debbo ribadire che tali emendamenti rappresentano anche un limite assolutamente invalicabile.

PRESIDENTE. Desidero far presente che gli emendamenti preannunciati dal Governo

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

dovranno essere trasmessi alla I e alla V Commissione per il prescritto parere.

RUSSO FERDINANDO. Gli emendamenti mi sembrano molto restrittivi rispetto alle voci che circolavano e mi pare che ci mettano su una ottima strada, perché, dopo, un loro breve esame, anche in seno al gruppo informale di lavoro, per studiare gli effetti sul piano aziendale, potremmo procedere ad approvare il provvedimento, che resta saldo nel tessuto essenziale.

Mi pare che una preoccupazione degli ambienti delle ferrovie dello Stato sia quella di evitare la comparazione del personale di questa azienda con quello degli altri settori dell'amministrazione statale; cioè, nella misura in cui pretendessimo tassativamente un'uguaglianza di situazioni, noi porteremmo alla paralisi l'azienda delle ferrovie dello Stato, esponendola alle critiche dei settori produttivi privati che considerano tutti i settori pubblici come parassitari.

Non vorrei che dei quadri di questa azienda si parlasse quasi si trattasse di settori che non hanno tutte le caratteristiche dell'azienda industriale, quasi non fossero, cioè, settori che progettano, costruiscono e gestiscono servizi; pertanto mi sembra che il personale di questa azienda debba essere utilizzato al massimo delle possibilità e non frustrato — come qualche volta si ha l'impressione che si voglia fare — riducendone le aspettative di carriera.

Mi sembra che gli emendamenti preannunciati dal Governo si avvicinino a questi obiettivi, cioè non tolgano la possibilità, siccome auspicati dai sindacati, di procedere alla copertura dei posti vacanti, il che avrebbe potuto determinare una paralisi all'interno dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Ecco perché ritengo che, pur dovendo necessariamente la nostra Commissione considerare questa azienda secondo un'ottica differente rispetto alle altre che non producono e vendono servizi, gli emendamenti del Governo non distruggano le aspettative del personale, anche se la copertura dei posti dei gradi superiori viene bloccata al 1975.

A questo proposito vorrei chiedere all'onorevole ministro quanti sono i funzionari che usufruiranno dell'articolo 10, qualora si bloccassero al 31 dicembre 1975 gli effetti del medesimo. Domando questo per vedere se in tal modo riusciamo a risolvere il problema di una copertura immediata di certi ruoli organici dell'azienda delle ferrovie dello Stato,

evitando di ricorrere — come è avvenuto in altre amministrazioni — per la progettazione, il collaudo e la direzione dei lavori, ad ingegneri e progettisti esterni, svalORIZZANDO così il personale dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

POLI, Relatore. Desidero subito dare atto all'onorevole ministro di averci fatto conoscere la reale volontà del Governo in ordine alle modifiche da apportare a questo disegno di legge.

Riconosco che alcuni emendamenti sono senza dubbio logici: la modifica all'articolo 8 è ovvia e quella all'articolo 15, in definitiva, rientra nello spirito generale del provvedimento. Desidero osservare, però, che sui preannunciati emendamenti si dovranno pronunciare la I e la V Commissione, dandosi così avvio ad un sub-procedimento. È vero che tutti i settori politici, in definitiva, hanno dichiarato una certa disponibilità ad intraprendere questa strada. Come relatore ne devo prendere atto e rilevare che comunisti, socialisti, liberali e democristiani hanno tutti dichiarato che sono disponibili per discutere gli emendamenti del Governo, purché si proceda con sollecitudine. Rilevata questa generale disponibilità, proporrei di affidare oggi pomeriggio stesso al gruppo di lavoro l'esame degli emendamenti preannunciati.

PRESIDENTE. Se nel pomeriggio, in ora da precisare, si riunirà il gruppo di lavoro, che dopo la riunione potrà riferire brevemente alla Commissione, nella prossima settimana si potrebbe giungere all'approvazione del disegno di legge.

POLI, Relatore. Oggi si può riunire il gruppo di lavoro, ma ritengo sconsigliabile approvare ora gli emendamenti perché siamo arrivati ad un punto in cui è necessario pervenire ad una conclusione tra i vari gruppi.

MARZOTTO CAOTORTA. Per accelerare i lavori si potrebbero approvare ora gli emendamenti, per inviarli stamane alla I e alla V Commissione. Non vedo la necessità di convocare il gruppo di lavoro.

CARRI. È vero che gli emendamenti sono fortemente restrittivi rispetto al primo testo presentato dal Governo al Senato e vanno quindi al di là delle modifiche proposte in quella sede, ma proprio per questo mi pare

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

che sia opportuna una riunione del gruppo di lavoro per meglio valutarli.

LOMBARDI GIOVANNI. Vorrei pregare i componenti del gruppo di lavoro di controllare all'articolo 4 se è esatto il riferimento al « quarto comma dell'articolo 71 » perché dovrebbe trattarsi del quinto comma. Analogamente, vorrei che fosse controllato il riferimento al quarto comma dell'articolo 99 della legge n. 425 del 1958, di cui all'articolo 13. Quanto all'articolo 15, la proposta del Governo di eliminare l'inciso « anche in deroga alle norme vigenti » non risolve il problema: o si vuole dare alla dirigenza quello che non le si è dato rispetto agli emolumenti onnicomprensivi, oppure non si vuole darlo, ma la formulazione deve essere esatta.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Voglio fare presente al rappresentante del gruppo comunista che gli argomenti dei quali io ho parlato e in ordine ai quali ho presentato gli emendamenti non riguardano specificamente i temi sui quali abbiamo discusso con le organizzazioni sindacali, perché, sulla base del principio *pacta sunt servanda*, se il mio Ministero avesse concordato certe norme con il sindacato, pur lasciando la decisione al Parlamento, dovrebbe sostenere la tesi concordata con il sindacato. Ora, le organizzazioni sindacali possono sostenere qualsiasi cosa, ma a noi hanno fatto determinate richieste, con noi hanno concordato su certi argomenti e sugli altri non hanno diritto di fare pressioni. Quindi, come ritengo, per solidarietà verso i sindacati di sostenere tutto quanto ho concordato con loro, anche le organizzazioni sindacali per lealtà non dovrebbero fare pressioni per l'approvazione di articoli o emendamenti aggiuntivi che metterebbero in ulteriore difficoltà il Governo.

FIORIELLO. Vorrei sapere perché il Governo può concordare con i sindacati e con il Parlamento no.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Parlamento è organo sovrano e il Governo con il Parlamento non fa accordi. In Commissione, però, il Governo può far presente di non essere d'accordo su certe richieste e pertanto di doversi opporre a che esse siano inserite nel corpo della legge, ricorrendo eventualmente agli strumenti previsti dal regolamento per investire il *plenum*

della questione. In Assemblea, poi, il Parlamento potrà approvare tutto, compresa la revoca della fiducia al Governo. Mi sembra che questa mia impostazione sia perfettamente corretta, anche sotto il profilo costituzionale e regolamentare.

PRESIDENTE. Nel corso del dibattito sono emerse due proposte: la prima è di votare subito gli emendamenti del Governo; l'altra, avanzata dal relatore, è di investire il gruppo informale di lavoro dell'esame di questi emendamenti che dovrebbero, poi, essere approvati dalla Commissione entro breve termine.

POLI, *Relatore*. Propongo che la riunione della Commissione si svolga stasera dopo la seduta del gruppo informale di lavoro, da effettuarsi oggi pomeriggio.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla seduta di stasera. Avverto che il gruppo informale di lavoro è convocato per le ore 16.

(Così rimane stabilito).

La seduta, sospesa alle 11,45, è ripresa alle 19.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CERAVOLO

PRESIDENTE. Sulla riunione del gruppo di lavoro ha facoltà di riferire l'onorevole relatore.

POLI, *Relatore*. Il gruppo di lavoro ha accettato gli emendamenti presentati dal Governo, in parte modificandoli e su ciò vi è pieno convergenza tra i vari gruppi. Gli emendamenti riguardano gli articoli 8, 10, 13 e 15. Quello presentato all'articolo 13 ha natura solo formale.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo raccomanda l'approvazione di tali emendamenti.

RUSSO FERDINANDO. Mi dichiaro favorevole agli emendamenti del Governo nello spirito già manifestato questa mattina.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Passiamo all'esame

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

degli articoli. Poiché ai primi tre non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 45 della legge 26 marzo 1958, n. 425, nel testo modificato dall'articolo 15 della legge 27 luglio 1967, n. 668, è sostituito dal seguente:

« Il personale ha l'obbligo di risiedere in località che consenta il rispetto dell'orario e l'adempimento delle prestazioni di lavoro. La residenza fissata deve essere comunicata all'Azienda ».

(È approvato).

ART. 2.

L'articolo 47 della legge 26 marzo 1958, n. 425, integrato dall'articolo 4 della legge 4 dicembre 1961, n. 1256, è sostituito dal seguente:

« Il dipendente deve essere adibito alle mansioni della qualifica rivestita.

Per comprovate esigenze di servizio, il personale può essere destinato temporaneamente a funzioni diverse, pari o, eccezionalmente, inferiori, rispetto a quelle della qualifica rivestita ancorché proprie di altra qualifica.

Il provvedimento non può avere carattere punitivo.

Il dipendente utilizzato ai sensi del secondo comma conserva il trattamento economico percepito nella qualifica di appartenenza e la sua utilizzazione come sopra disposta non può influire negativamente sulla carriera e sulla valutazione del servizio prestato.

La destinazione ad altre funzioni, contemplata nel presente articolo, non può avere durata superiore ad un anno. Detto periodo potrà essere superato in tutti i casi in cui si verificano situazioni di soprannumero rispetto all'organico ».

(È approvato).

ART. 3.

Il primo comma dell'articolo 50 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito dal seguente:

« In caso di malattia, che imponga l'assenza dal servizio, il dipendente deve darne immediato avviso al proprio superiore ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Il quarto comma dell'articolo 71 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito dai seguenti:

« Qualora ne faccia richiesta, il dipendente ha diritto di prendere visione del rapporto informativo.

Unitamente alla nota di qualificazione, al dipendente sono anche comunicate le rubriche del rapporto informativo sulle quali essa è basata ».

BAGHINO. Vorrei far rilevare una imprecisione formale del testo: ci si deve riferire al quinto comma e non al quarto comma dell'articolo 71 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per eliminare ogni dubbio, sarà meglio parlare di « ultimo comma ».

POLI, *Relatore*. Sono d'accordo.

RUSSO FERDINANDO. In questo modo non sorge alcun equivoco.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: il quarto comma, *con le altre:* l'ultimo comma.

Pongo in votazione l'emendamento del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel suo complesso, con l'emendamento testé approvato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 5, 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 5.

Il primo comma dell'articolo 86 della legge 26 marzo 1958, n. 425, nel testo modificato dall'articolo 8 della legge 15 febbraio 1967, n. 40, è sostituito dal seguente:

« Ai dipendenti spetta, a cominciare dall'anno solare successivo a quello dell'assun-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

zione in impiego, un periodo annuale di ferie della durata di 21 giorni, quando abbiano un'anzianità inferiore a cinque anni di servizio, e di 26 giorni, quando abbiano un'anzianità superiore. Per l'anno solare dell'assunzione spetta un periodo di ferie pari ad un giorno per ogni mese di servizio o frazione di esso superiore a 15 giorni prestato o da prestare nell'anno medesimo. Nel computo del periodo feriale non si comprendono le festività intermedie ».

La modifica di cui al precedente comma ha vigore dal 1° gennaio 1976.

Ai dipendenti con anzianità di servizio compresa fra cinque e dieci anni spetta un periodo di ferie di 23 giorni per l'anno 1974 e di 24 giorni per l'anno 1975.

(È approvato).

ART. 6.

Il sesto comma dell'articolo 103 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito dal seguente:

« Nel rapporto informativo annuale si fa menzione delle sanzioni riportate nell'ultimo biennio, quando siano state più gravi della multa e delle sanzioni minori inflitte nell'anno al quale il rapporto si riferisce ».

(È approvato).

ART. 7.

All'articolo 5 della legge 12 febbraio 1974, n. 22, sono aggiunti i seguenti commi:

« Ai fini dell'applicazione del primo comma sono comprese le pensioni aventi decorrenza 1° marzo 1974.

Dall'aumento di cui al primo comma sono escluse le pensioni aventi decorrenza compresa fra il 2 luglio 1973 e la data di entrata in vigore della presente legge nonché quelle di cui al precedente comma e relative a dipendenti cessati dal servizio con qualifiche del personale dei treni e di macchina ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

La disposizione di cui al penultimo comma dell'articolo 77 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, si applica anche nel caso di promozioni subordinate al compimento di un periodo di effettivo servizio nella qualifica.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo le parole: effettivo servizio nella qualifica, *aggiungere le altre:* con esclusione del personale dirigente.

POLI, *Relatore.* Lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il principio-base di questo emendamento, che trasmetterò alle Commissioni affari costituzionali e bilancio per il parere di rispettiva competenza.

(È approvato).

La discussione dell'articolo 8 è sospesa.

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 9.

Nei confronti del personale rivestito delle qualifiche dirigenziali di qualsiasi livello l'incarico delle funzioni proprie della qualifica superiore, con il trattamento previsto dall'articolo 5 della legge 15 febbraio 1967, n. 40, è attribuito, in ogni caso, con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il consiglio d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

Il personale direttivo, in possesso dei requisiti richiesti per l'ammissione agli scrutini di avanzamento alla qualifica di ispettore capo secondo le norme di cui al secondo comma dell'articolo 111 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e successive modificazioni, è altresì ammesso, con le stesse modalità, allo scrutinio d'avanzamento alla qualifica di ispettore capo del ruolo ad esaurimento.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 10 con il seguente:

« Fino al 31 dicembre 1975 il personale direttivo dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in possesso del requisito dell'anzianità di almeno quattro anni di effettivo servizio nella qualifica di ispettore principale o di almeno quattordici anni di ef-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

fettivo servizio complessivo nella carriera, è ammesso allo scrutinio di avanzamento alla qualifica di ispettore capo del ruolo ad esaurimento. Ai fini del computo dell'effettivo complessivo servizio nella carriera direttiva trova applicazione l'ottavo comma dell'articolo 65 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 ».

POLI, *Relatore*. Potremmo anche approvare la data del 31 dicembre 1975, che è limitativa, ma ritengo che se stabilissimo la data del 1° gennaio 1976, consentiremmo l'estensione dei benefici anche a coloro che sono stati promossi con decorrenza dal primo gennaio. È noto infatti che, in base alle norme dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, le promozioni hanno come decorrenza il primo gennaio di ogni anno.

RUSSO FERDINANDO. Sono favorevole al subemendamento preannunciato dal relatore, perché se questo articolo ha lo scopo di mantenere i quadri interni della dirigenza permanentemente coperti con l'obiettivo di impegnarli nella realizzazione del piano pluriennale, stabilendo una limitazione di questo tipo, fra un anno o un anno e mezzo ci troveremo di fronte a questo stesso problema. L'ideale sarebbe stabilire la data del 31 dicembre 1976, comunque mi dichiaro favorevole all'estensione della data al 1° gennaio 1976.

CARRI. Il gruppo comunista si associa a queste considerazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha presentato il seguente emendamento all'emendamento del Governo:

Sostituire la data: 31 dicembre 1975, con la data: 1° gennaio 1976.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Poiché l'approvazione di questo subemendamento importerebbe un aumento di spesa, ne pongo in votazione il principio-base.

(È approvato).

Poiché l'approvazione dell'emendamento del Governo, modificato dal subemendamento del relatore dianzi approvato, importerebbe

un aumento di spesa, ne pongo in votazione il principio-base.

(È approvato).

Trasmetterò alle competenti Commissioni I affari costituzionali e V bilancio, per il prescritto parere, l'emendamento del Governo con il relativo subemendamento.

La discussione dell'articolo 10 è sospesa.

Poiché agli articoli 11 e 12 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 11.

Sino al 26 giugno 1975 la mancanza di posti disponibili negli organici delle singole carriere della categoria del personale dell'esercizio non costituisce impedimento al bando di nuovi concorsi per l'assunzione di personale nella qualifica iniziale delle carriere stesse, qualora all'atto dell'emanazione del provvedimento che indice il concorso non sia stato raggiunto il limite del 5 per cento oltre l'organico complessivo della predetta categoria, come stabilito dall'articolo 1 della legge 29 ottobre 1971, n. 880.

Le assunzioni oltre organico non possono comunque essere disposte successivamente al 26 giugno 1975.

(È approvato).

ART. 12.

La facoltà di superare l'organico prevista dall'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, può essere esercitata, oltre che attraverso concorsi pubblici, anche mediante ogni altra forma di immissione di personale prevista dallo stato giuridico.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 13.

Ai fini dell'ammissione alle qualifiche di ispettore e ispettore principale dei singoli ruoli organici della carriera direttiva della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, tutti i posti comunque vacanti nelle qualifiche stesse in relazione all'organico previsto dall'articolo 1 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, sono considerati disponibili, salvo il disposto dell'articolo 99, quarto comma, della legge 26 marzo 1958, n. 425.

Per il primo concorso interno da bandire per il passaggio alle qualifiche di ispettore e ispettore principale del ruolo « altre spe-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

cializzazioni » secondo le norme del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, il limite dei posti di cui alla nota 3 posta in calce al quadro 6 degli avanzamenti annesso al suddetto decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, è triplicato.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, alla fine del primo comma, le parole: e successive modificazioni.

POLI, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il principio-base di questo emendamento, che trasmetterò alle Commissioni affari costituzionali e bilancio per il parere di rispettiva competenza.

(È approvato).

La discussione dell'articolo 13 è sospesa.

Poiché all'articolo 14 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 14.

Il concorso interno di cui al precedente articolo sarà effettuato per esami, per titoli ed esperimento pratico della durata di sei mesi.

Gli esami consisteranno in una prova scritta e una prova orale sulle materie — ramo « diritto » o ramo « economia » a scelta del candidato — stabilite nei programmi, per il ruolo « altre specializzazioni », approvati con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

La commissione di esame disporrà di complessivi 24 punti, di cui 10 verranno utilizzati per la valutazione della prova scritta, 10 per la prova orale, mentre i rimanenti 4 punti saranno utilizzati per la valutazione dei seguenti titoli secondo il punteggio a fianco di ciascun titolo stabilito:

1) diploma di laurea o titolo equipollente rilasciato da università o da altro istituto di istruzione superiore: punti 1;

2) diploma di istituto di istruzione di secondo grado: punti 1;

3) idoneità conseguita in precedenti concorsi interni alla carriera direttiva nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato: punti 1;

4) immissione nella carriera di appartenenza mediante pubblico concorso: punti 1.

Saranno ammessi alla prova orale i concorrenti che nella prova scritta avranno riportato almeno 7 punti su 10 e saranno giudicati idonei i concorrenti che nella prova orale avranno riportato almeno 6 punti su 10.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

Le norme di cui al capo XI delle disposizioni allegata alla legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, continuano ad essere applicate, anche in deroga alle norme vigenti, a tutti i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 15 con il seguente:

« Le norme di cui al capo XI delle disposizioni allegata alla legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, continuano ad essere applicate a tutti i dipendenti di ogni livello e qualifica dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

MARZOTTO CAOTORTA. Non è lo stesso testo dell'emendamento cui si è riferito nella seduta di questa mattina il signor ministro.

POLI, *Relatore*. È stato tolto l'inciso « anche in deroga alle norme vigenti » poiché ciò era stato richiesto dalla Presidenza del Consiglio e dal ministro, e sono state inserite le parole: « a tutti i dipendenti di ogni livello e qualifica ». Accetto pertanto questo emendamento.

BAGHINO. Vorrei che il relatore mi spiegasse i vantaggi della nuova formulazione: « a tutti i dipendenti di ogni livello e qualifica » perché mi sembra una inutile ripetizione.

POLI, *Relatore*. È la terminologia che viene usualmente applicata nella normativa relativa alla azienda ferroviaria per dimostrare che non vi è esclusione di alcuna categoria di personale. È un rafforzativo.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma non è questo il testo che stamane ci ha letto il ministro, che diceva semplicemente: « a tutti i dipendenti ».

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

POLI, *Relatore*. Vorrei anche far notare che questo testo è stato concordato con le organizzazioni sindacali.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho il mandato rigoroso di sostenere il nuovo testo dell'articolo 15, nella formulazione secondo cui le norme si applicano « a tutti i dipendenti di ogni livello e qualifica » e ribadisco che si tratta di un testo che è stato concordato con le organizzazioni sindacali.

BAGHINO. Mi asterrò dalla votazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il principio-base dell'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 15 presentato dal Governo, di cui ho già dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Anche questo emendamento sarà trasmesso alla I Commissione affari costituzionali e alla V Commissione bilancio affinché esprimano il loro parere.

Poiché all'articolo 16 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 16.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato ad apportare con proprio decreto, sentito il consiglio d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in relazione alle esigenze aziendali, variazioni alla ripartizione dei posti di funzione prevista dalla tabella XII, quadro L, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, ferme restando le dotazioni organiche previste per ciascuna qualifica.

(È approvato).

L'onorevole Alessandrini ha presentato il seguente articolo aggiuntivo, firmato anche dall'onorevole Bodrito:

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

ART. 16-bis:

« Il numero 10 delle norme relative al quadro n. 6 - Ordinamento delle promozioni, quadro degli avanzamenti - allegato al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, è soppresso.

Le funzioni e le responsabilità di titolare di stazione e di gestione sono riservate ai dirigenti delle stazioni che abbiano frequentato un apposito corso con esame finale di idoneità alla dirigenza impianti, istituito ogni anno dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle sedi da essa stabilite. A tali corsi possono partecipare, esentati dal servizio e secondo turni stabiliti dall'azienda per salvaguardare le esigenze del servizio e del personale, i capi stazione ed i capi gestione con anzianità di qualifica non inferiore a cinque anni ».

POLI, *Relatore*. Condivido in linea di principio l'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Alessandrini. Ma, in considerazione del fatto che il Governo ha dichiarato di non potersi discostare dal testo del provvedimento, prego l'onorevole Alessandrini di volerlo ritirare, trasformandolo eventualmente in un ordine del giorno.

ALESSANDRINI. Il mio articolo aggiuntivo non ha bisogno di illustrazione perché è chiaro ed evidente e lo stesso relatore ne ha riconosciuto la giustezza. Sarei stato anche disposto a non presentarlo per non ritardare ulteriormente l'iter del provvedimento, ma di fronte al fatto che in ogni caso esso dovrà ritornare al Senato a causa delle modificazioni proposte dal Governo ed approvate, lo sottopongo alla considerazione della Commissione.

In sostanza esso tende ad evitare alcune notevoli discriminazioni tra i dipendenti delle ferrovie dello Stato. Infatti, mentre vi sono migliaia di dipendenti delle ferrovie che arrivano alla qualifica di vertice per anzianità, coloro che appartengono alla carriera dei capi stazione e dei capigestione ad un certo punto non beneficiano del trattamento economico e normativo che per anzianità dovrebbero avere.

BODRITO. L'articolo aggiuntivo dell'onorevole Alessandrini, di cui sono cofirmatario, ha una sua logica, anche perché non esclude la possibilità di accertamenti da parte dell'amministrazione sull'idoneità di quei dipendenti che dovranno poi assumere la responsabilità della gestione di impianti di una certa dimensione, mentre invece non sottopone a questo esame di sbarramento coloro che in definitiva non assumeranno mai tali incarichi, a differenza di quanto avviene per i dipendenti di pari grado degli altri settori dell'amministrazione, che invece hanno la possibi-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1974

lità di proseguire la carriera senza sbarramenti di alcun tipo.

Riconosco che è opportuno accertare le capacità tecniche per essere investiti della responsabilità di dirigere determinati impianti, ma ciò, grazie a questo articolo aggiuntivo, sarebbe prescritto solo per coloro che andranno a dirigere impianti di quel tipo e non anche nei confronti di altri dipendenti.

ALESSANDRINI. Onorevole presidente, la pregherei di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta, anche per permettermi, una volta conosciuto il parere delle Commissioni affari costituzionali e bilancio sugli emendamenti del Governo oggi approvati; di

decidere se insistere sul mio articolo aggiuntivo, ovvero ritirarlo trasformandolo eventualmente in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 19,30.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI**

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO