COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

60.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° AGOSTO 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **FAUSTO BOCCHI**

E DEL VICEPRESIDENTE **DAMIANO POTÌ**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 9, 10, 11, 12, 13

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 6, 8, 10

BERNARDI GUIDO 7, 8

CANNELONGA SEVERINO 4, 5, 8

LIGATO LODOVICO, *Relatore* 3, 4, 9, 10, 11

MATTEOLI ALTERO 5

MELILLO SAVINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 10, 11

PICANO ANGELO 6, 7

POTÌ DAMIANO 8, 12

RIDI SILVANO 5, 6

PAG.

Proposta di legge (Discussione e approvazione):

CRISTOFORI ed altri: Assunzione di personale a termine negli aeroporti (2503) 13

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 13, 16, 17, 18

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 15

BECCHETTI ITALO, *Relatore* 13, 14, 15

BOCCHI FAUSTO 15

DUTTO MAURO 15

LUCCHESI PINO 17, 18

MELILLO SAVINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 16, 18

POTÌ DAMIANO 15

RIDI SILVANO 17

SINESIO GIUSEPPE 17

PAG.

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 18

Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Misure urgenti - straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione del Ministero dei trasporti (2511);

CRESCO ed altri: Provvedimenti straordinari per l'adeguamento dei ruoli del personale del Ministero dei trasporti – Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione (827) 18

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 18, 19

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 19

BERNARDI GUIDO, *Relatore* 18

La seduta comincia alle 10,35.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario,* legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato ».

Do la parola al relatore affinché possa illustrare il nuovo articolato del disegno di legge da lui proposto.

LODOVICO LIGATO, *Relatore.* Dopo l'intervento del ministro dei trasporti, a chiarimento assai parziale dei problemi posti dal relatore in sede di presentazione del disegno di legge, la Commissione ha avuto un'audizione con la dirigenza delle ferrovie dello Stato. In quella sede è emersa una contraddizione palese e macroscopica tra la linea del Governo e quella aziendale sul significato da attribuire al disegno di legge.

Era parso di capire al relatore che il Governo, superando la dizione di « pianoponte » e proponendo un piano di innovazione tecnologica, puntasse ad una politica di nuovi sistemi di trasporto ferroviario. È emerso invece dall'audizione della dirigenza aziendale che la dirigenza stessa considera l'innovazione tecnologica un normale rinnovo tecnico dei materiali rotabili. Si tratta di un'interpretazione assai riduttiva che il relatore ritiene di dover superare riproponendo un nuovo testo all'esame della Commissione, e che certamente non sarebbe di premessa per una modernizzazione del sistema complessivo del trasporto ferroviario.

Recuperando invece rispetto al rinnovo e al potenziamento del parco rotabile il concetto e l'intuizione di innovazione tecnologica, il relatore propone un aumento dei finanziamenti; si tratta di un aumento rispetto alla cifra ufficiosa che il Governo aveva fatto conoscere attraverso l'intervento del ministro, cioè il 10 per cento, mentre il relatore propone che una quota pari al 20 per cento del finanziamento complessivo sia riservata ai piani di ricerca e sperimentazione e alla progettazione di nuovi sistemi di trasporto ferroviario. Tenendo conto di quanto era emerso nel dibattito e dallo stesso disegno di legge, il relatore propone un nuovo articolato all'esame della Commissione.

L'articolo 1 del nuovo testo prevede sì l'autorizzazione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di dare esecuzione ad un piano di intervento nel settore del materiale rotabile, però richiama un dato politico essenziale, che è quello della presenza di una legge che istituisce un ente « Ferrovie dello Stato »; in tale articolo si prospetta un'esigenza politica del Parlamento rispetto al Governo perché si proceda alla costituzione del consiglio di amministrazione dell'ente « Ferrovie dello Stato ».

L'articolo 2 prevede che il programma di potenziamento e di innovazione tecnologica del materiale rotabile venga approvato dal ministro dei trasporti di concerto con il ministro del tesoro, ma sentiti le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e il CIPE; è inoltre previsto che le competenti Commissioni parlamentari (cioè la X della Camera e l'VIII del Senato) siano chiamate ad esprimere il loro parere nel termine di 30 giorni. Si riconosce il diritto-dovere al consiglio di amministrazione dell'ente « Ferrovie dello Stato » di assumere ini-

ziative per le variazioni eventuali al piano stesso che il Governo vorrà predisporre.

All'articolo 3 è richiesta una puntualizzazione degli obiettivi e degli interventi del piano stesso; come ho già accennato, è prevista la destinazione del 20 per cento del finanziamento complessivo alla ricerca scientifica, alla sperimentazione e alla progettazione di nuovi sistemi di trasporto ferroviario. Il finanziamento di 3.500 miliardi, già indicato dal Governo, viene suddiviso nell'articolo 4 in tre annualità: mille miliardi per il 1985, 1.500 miliardi per il 1986 e mille miliardi per il 1987.

L'articolo 5 è un articolo nuovo rispetto al testo predisposto dal Governo, ma è assai significativo perché prevede che sia destinato al Mezzogiorno ed alle isole il 45 per cento dell'investimento, e che questo 45 per cento sia effettivo. Al contrario, come è emerso anche dalla audizione con la direzione aziendale, il 45 per cento formale dei precedenti piani non corrispondeva agli investimenti effettivi, perché le aziende del sud erano sostanzialmente chiamate ad effettuare degli assemblaggi nella costruzione del materiale rotabile. C'è un richiamo contenuto anche nella legge n. 17, quello relativo all'obbligo delle aziende che producono materiale rotabile di acquistare, secondo le descrizioni dei capitolati, accessori semilavorati e filamenti da aziende che lavorino nelle stesse regioni in cui sono ubicati gli impianti di produzione del materiale ferroviario.

L'articolo 6 richiama il corrispondente articolo 7 della legge n. 17, relativo all'assegnazione di commesse di materiale rotabile. Questo favorirebbe la trasparenza nell'attività fra aziende ferroviarie e imprese o consorzi per riproporre un momento di selezione rispetto alle stesse aziende.

Come si ricorderà la legge n. 17 prevedeva che l'azienda ferroviaria si dovesse avvalere di quelle imprese che avessero già lavorato ottenendo risultati positivi, mentre in sede di rapporto della concessione delle commesse stesse questa norma non era stata quasi mai rispettata.

Questo articolo tenta di ottenere collaborazione con le aziende interessate alla costruzione di materiale rotabile; si tratta di un momento organizzativo proteso alla ricerca e quindi anche all'esportazione. Desidero ricordare che siamo in presenza di un settore agitato da una crisi permanente dovuta al fatto che l'azienda ferroviaria riesce a coprire meno del 70 per cento del potenziale produttivo dell'intero complesso. È necessaria una ristrutturazione complessiva del settore oppure cercare nuovi sbocchi per le aziende che producono materiale rotabile nel nostro paese.

Gli articoli 7 e 8 corrispondono agli *ex* articoli 3 e 4 del disegno di legge del Governo, che si riferiscono alle procedure di carattere finanziario per la contrazione dei mutui necessari all'azienda per far fronte agli impegni che derivano dall'attuazione del programma stesso.

SEVERINO CANNELONGA. Il gruppo comunista concorda con il nuovo articolato presentato dal relatore che tiene conto, nella sostanza, anche di alcune proposte che sono state fatte nel corso delle precedenti discussioni. Esprimo altresì soddisfazione per l'inserimento nello stesso articolato di una quota di commesse da destinare al Mezzogiorno, frutto del lavoro svolto da questa Commissione.

Particolare rilievo assume anche la quota del 20 per cento destinata alle innovazioni, che permette nella sostanza di raddoppiare le previsioni del programma allegato al disegno di legge qui presentato dal ministro dei trasporti, onorevole Signorile.

Mi sembra importante e degno di nota il fatto che si sia tenuto conto delle Commissioni parlamentari affidando loro compiti specifici nella fase di elaborazione e di verifica del programma dettagliato che dovrà essere successivamente preparato e sottolineando la necessità che esse esprimano il proprio parere in materia.

Proponiamo poi un'audizione delle organizzazioni sindacali interessate dopo avere svolto quella dei dirigenti della

azienda. In tal modo si potrà operare un ulteriore momento di collegamento con le forze sociali e produttive che ci permetterà di affrontare anche i problemi occupazionali e tutta una serie di questioni che necessitano di ulteriori confronti.

ALTERO MATTEOLI. Esprimo perplessità su alcuni punti del nuovo testo elaborato dal relatore. Escluso, infatti, l'articolo 1 sul quale concordo, desidero far presente che il successivo articolo 2 – che mi lascia molto perplesso – rende farraginosa l'applicazione della legge. E tutto a scapito della funzionalità.

Si accenna poi al parere delle « organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ». Ritengo tale criterio limitativo e propongo che si faccia riferimento alle organizzazioni sindacali in generale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FAUSTO BOCCHI

ALTERO MATTEOLI. A proposito poi del 20 per cento per gli impianti di ricerca e sperimentazione della produzione di nuovi sistemi di trasporto, desidero dire che se questo può considerarsi un passo in avanti certamente è troppo generico, perché non si può stabilire una percentuale senza che nell'articolato si indirizzi la ricerca stessa.

Concordiamo sull'articolo 4.

Esprimo un parere di carattere personale sull'articolo 5. Il problema del Mezzogiorno è infatti affrontato, da un po' di tempo, con demagogia sia dai partiti di destra che da quelli di sinistra. Bisogna evitare l'assistenzialismo che lo stesso Mezzogiorno non vuole, proprio per un principio di eguaglianza che deve valere per tutta l'Italia, dalla Sicilia al Brennero. Però tutti ormai inseriscono nei loro interventi questa formulazione che io, a titolo personale, disapprovo.

Gli articoli 7 e 8 non sono stati modificati e riguardano la contrazione dei mutui.

Per quanto riguarda l'articolo 5, ripeto, sono personalmente contrario alla forma di assistenzialismo che esso introduce e che non porta nessun vantaggio al Mezzogiorno.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
GIROLAMO LA PENNA

SILVANO RIDI. Il gruppo comunista ha già espresso un sostanziale consenso al nuovo articolato.

Apprezzo lo sforzo che il relatore ha compiuto in due direzioni: quella di fissare i tempi – si rischiava che i 3.500 miliardi potessero essere investiti in un arco infinito di anni – e quella di prevedere una riserva per il Mezzogiorno. Apprezzo non soltanto lo sforzo fatto per il recupero di questa riserva ma anche il fatto che essa deve essere effettivamente prodotta nel Mezzogiorno e non, come avviene attualmente, fatturata nel Mezzogiorno.

Il mancato rispetto, in concreto, della riserva del 45 per cento non è attribuibile soltanto ad una scarsità di controllo, ma anche a motivi oggettivi: a volte non si riescono a trovare nel Mezzogiorno prodotti di qualità corrispondente alla domanda.

Il provvedimento in discussione dovrebbe stimolare processi di integrazione produttiva, di ristrutturazione e di qualificazione tra le aziende del Mezzogiorno, coinvolgendo l'azienda ferroviaria nella promozione di tali processi.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
DAMIANO POTÌ

SILVANO RIDI. Preannuncio la presentazione di un emendamento, probabilmente riferito all'articolo 5, volto a favorire l'obiettivo dell'innovazione tecnologica tramite intese fra aziende pubbliche e private operanti nel Mezzogiorno.

In effetti l'attuale situazione « polverizzata » esistente nel Mezzogiorno può rendere inattuabile la norma che prevede

la riserva del 45 per cento e per questo, proprio perché siamo in presenza di un apparato industriale abbastanza ricco e diversificato (ad esempio l'Ansaldo), sarebbero opportune delle intese volte ad integrare questo tessuto industriale che potrebbe riuscire a competere con le altre parti d'Italia.

Senza un emendamento come quello da me preannunciato si rischia, fra tre anni, di vedere che la riserva del 45 per cento non ha funzionato in quanto l'offerta non era in grado di rispondere alla domanda.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Desidero rivolgere una critica al modo di condurre i lavori della Commissione; non si può obbligare chi ha una rappresentanza limitata in questa Commissione ad informarsi continuamente su ciò che accade, mentre non si dà l'obbligo ai rappresentanti di tutti gli altri gruppi di essere presenti. Qui accade che alcuni gruppi non sono presenti, altri costituiscono la maggioranza pur essendo all'opposizione, ed inoltre i relatori – guarda caso – sono sempre democristiani.

Detto questo, colgo l'occasione per parlare dell'articolo 6. Esso prevede che l'assegnazione delle commesse di materiale rotabile venga esperita con gare a licitazione privata, mediante una selezione preliminare condotta dall'ente « Ferrovie dello Stato » sulla base delle capacità produttive dimostrate dalle ditte. In tal modo si pongono troppi vincoli e limiti, e sembra quasi che si voglia circoscrivere la gara a due nominativi soltanto. Le aziende moderne vengono così penalizzate, perché la selezione viene effettuata « sulla base delle capacità produttive già dimostrate dalle singole ditte e della esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le ferrovie dello Stato »; quindi chi ancora non ha dato prova, perché non si è assicurato nessuna gara, non può partecipare e non deve essere invitato.

ANGELO PICANO. Desidero innanzitutto osservare che, per quanto riguarda l'articolo 3, la destinazione del 20 per cento del finanziamento complessivo ai piani di ricerca e sperimentazione e alla progettazione costituisce un fatto importante nel suo complesso. Ma occorre tener presente che tale percentuale concretizza una somma di circa 700 miliardi, non raggiunta nemmeno da imprese che sono all'avanguardia nel campo della tecnologia. Da ciò nasce la mia preoccupazione che, pur di impiegare tale somma, essa si disperda in mille rivoli.

Vorrei quindi fare una raccomandazione al relatore. Mi rendo conto che il programma dettagliato deve essere presentato alla Commissione, ma non si farà fatica ad approntare tale programma, tenendo conto che le imprese operanti nel campo ferroviario presenteranno i piani non appena sapranno che ci sono 700 miliardi disponibili. Raccomando al relatore di individuare in anticipo, anche se in modo generico, alcune innovazioni che la Commissione ritiene fondamentali. Se, per esempio, si vuole incoraggiare la costruzione di una locomotiva all'avanguardia, si può effettuare una valutazione preliminare della spesa occorrente, cercando di indirizzare gli investimenti verso quei campi nei quali la ricerca italiana è arretrata rispetto a quella internazionale; infatti la ricerca va incoraggiata in modo particolare per quelle imprese che operano anche nei mercati internazionali, in modo da offrire loro la possibilità di superare il *gap* con le altre imprese.

La seconda osservazione in parte si ricollega a quello che diceva poc'anzi l'onorevole Baghino. Mediante l'articolo 6 non si fa altro che cristallizzare l'esistenza di una corporazione di imprese nel campo ferroviario. È vero che si richiede un'adeguata esperienza nel settore, ma ci rendiamo conto che alcuni grossi gruppi che finora hanno lavorato in altri settori non potrebbero entrare in quello ferroviario dal momento che non hanno mai vinto precedenti commesse. In sostanza, aziende importanti sia in campo nazionale che internazionale rimarrebbero escluse anche se fossero in possesso di requisiti tecnologici e professionali d'avanguardia. Gradirei che si aggirasse que-

sto ostacolo formulando un articolo che preveda tutte le garanzie sulla capacità dell'impresa, sulle attrezzature di ricerca e di progettazione e sulle disponibilità finanziarie, ma che eviti il limite relativo alle « precedenti commesse ». Bisogna evitare di difendere soltanto le aziende già operanti lasciando che l'obsolescenza vada avanti senza incoraggiare nuovi massicci investimenti nel settore delle innovazioni.

GUIDO BERNARDI. Stiamo discutendo un provvedimento certamente non facile. Ricordo che circa due anni fa si predispose il cosiddetto « piano-ponte », in attesa del piano poliennale che – come tutti sapete – attende ancora il varo definitivo e formale. Nel frattempo è intervenuto il piano generale dei trasporti. Il Ministro ha opportunamente modificato la dizione del « piano-ponte », chiamato oggi « piano di innovazione tecnologica ».

Indubbiamente la struttura del disegno di legge governativo risente, nella sua genericità, di quella prima impostazione. Voglio rallegrarmi con il relatore – e lo faccio senza formalismi – per aver articolato il provvedimento, tendente ad evitare che si tradisca la finalità della ricerca e dell'innovazione tecnologica a cui dobbiamo aspirare.

Dagli interventi sono emerse proposte e considerazioni contraddittorie. A proposito della selezione delle imprese il collega Picano ha accennato al rischio di una cristallizzazione e di un impigrimento graduale delle imprese, mentre l'onorevole Baghino ha posto l'accento sull'impossibilità che nuove imprese possano entrare ad operare nel campo ferroviario, correndo quasi il rischio di creare vere e proprie corporazioni chiuse. Voglio ricordare che quando discutemmo del piano integrativo delle ferrovie si censirono in Italia circa 40 imprese operanti nel settore del materiale rotabile. Fu riconosciuto in modo unanime dagli uffici competenti della azienda e dalle forze politiche che si era in presenza di un numero eccessivo rispetto al potenziale che un'impresa deve avere per poter rispondere ai requisiti di un mercato che non è di poco conto ma di alto livello tecnologico e di costi notevoli.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
GIROLAMO LA PENNA

GUIDO BERNARDI. Tutti sappiamo – ed è peraltro innegabile – che le imprese produttrici di materiale rotabile e operanti nel campo della ricerca sono di numero piuttosto ridotto.

Se a questo nuovo progetto diamo la fisionomia del cosiddetto « piano-ponte », tendente a produrre comunque occupazione, possiamo allora andare oltre le 40 imprese attuali. Se invece vogliamo conseguire la centralità cui il relatore ha accennato, realizzando la vera e propria definizione del « piano di innovazione tecnologica », dobbiamo favorire quelle imprese che hanno sul mercato una notevole potenzialità economica e una riconosciuta capacità tecnologica. Il testo del relatore, peraltro, non impedisce ad una nuova impresa di partecipare alle gare, ma esclude soltanto che un'azienda possa improvvisarsi dall'oggi al domani come cliente dotato di quella affidabilità giudicata necessaria dall'azienda ferroviaria. Ricordo, ad esempio, che per i treni veloci è già operante il raggruppamento Ansaldo-FIAT-Breda che ha una riconosciuta esperienza anche in questo settore. L'Alfa Romeo, che si distingue nel campo automobilistico, in quello del materiale rotabile non è mai emersa.

In sostanza, non è facile presentarsi su questo specifico mercato. Questa è la realtà italiana.

Bisogna evitare poi che accada in questo campo quello che è già avvenuto in quello della sanità, dove alcune ditte nazionali e internazionali operano nel settore della ricerca ed una miriade di piccole aziende usufruisce dei prodotti della ricerca altrui immettendoli sul mercato, appropriandosi tra l'altro di uno sforzo tecnologico compiuto da altri.

È necessario riempire quel vuoto di interlocuzione che c'è stato finora tra

Azienda delle ferrovie dello Stato e imprese che costruiscono materiale rotabile. Colgo l'occasione per ricordare che è ancora disponibile la somma di 3 miliardi di lire prevista dal piano integrativo delle ferrovie. Si è, infatti, perduta da tempo la capacità di programmazione e di innovazione tecnologica. Peraltro più volte abbiamo lamentato la mancanza di una spinta verso un settore che deve inserirsi nel mercato tecnologico internazionale.

Un'ultima osservazione per quanto riguarda l'emendamento Ridi: ritengo che il suo contenuto possa essere oggetto di un ordine del giorno.

In base a questo emendamento il nuovo ente ferroviario deve facilitare l'aggregazione di imprese nel Mezzogiorno e ciò non soltanto prevedendo una riserva per tali imprese, ma obbligandole ad intervenire con prodotti competitivi per evitare l'assemblaggio di imprese del sud con prodotti del nord.

DAMIANO POTÌ. In ordine alla proposta di portare al 20 per cento la quota per l'innovazione, ritengo che sia da tenere in debito conto l'osservazione del collega Picano circa la capacità di spesa di una cifra che si aggirerebbe sui 700 miliardi. Probabilmente sarebbe opportuno portare tale quota al 15 per cento per qualificare meglio questo « piano-ponte » che è stato poi classificato come « piano per l'innovazione tecnologica ». Dobbiamo cercare di evitare di prevedere fondi che non si avrà poi la possibilità di spendere.

Chiedo inoltre di condizionare l'aumento all'estensione della ricerca agli istituti universitari, che potrebbero operare nel senso di assicurare l'obiettivo di maggiore velocità e sicurezza per recuperare produttività alla ferrovia.

L'obiettivo « treni veloci » per passeggeri e merci non può attendere il 1990; dobbiamo intervenire ed apportare modifiche anche parziali, in particolare nelle grandi dorsali.

Quindi, è necessario un aumento adeguato ma realistico delle quote per l'innovazione da estendere ad istituti capaci di anticipare soluzioni strategiche per il recupero della produttività.

Vorrei fare ora un'osservazione sull'articolo 6: in esso è contenuto un elemento di cristallizzazione e di immobilismo. Se una legge del passato produce alcuni inconvenienti, non è detto che non debba essere modificata. Mi riferisco alla riproposizione della formula relativa alla selezione delle aziende da ammettere alle gare, formula che ha dato in passato qualche preoccupazione interpretativa.

Il nuovo testo dell'articolo 6, al primo comma, recita: « a tal fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da condurre dall'ente Ferrovie dello Stato sulla base delle capacità produttive già dimostrate... ». Sarebbe opportuno togliere la parola « già », in quanto queste aziende possono dimostrare le loro capacità produttive nel momento in cui vengono chiamate.

Prosegue lo stesso articolo recitando: « e della esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le ferrovie dello Stato ». Anche quest'ultimo requisito è essenziale e quindi consente l'assegnazione delle commesse soltanto a chi ha già fornito materiale alle ferrovie dello Stato.

Il gruppo socialista si riserva di presentare alcuni emendamenti per evitare che alcune imprese continuino a vedersi escluse dalle gare.

SEVERINO CANNELONGA. Mi dichiaro favorevole alla soppressione della consultazione del CIPE; sono, inoltre, favorevole al mantenimento della quota del 20 per cento e del termine di trenta giorni per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non è chiaro chi deve predisporre il programma di cui all'articolo 1.

Per quanto riguarda l'articolo 2 esso prevede che per le proposte di variazione sia necessario il parere delle organizzazioni sindacali « maggiormente rappresentative ». Ritengo che sarebbe opportuno fare intervenire le « organizzazioni sindacali di categoria », quelle cioè veramente interessate alla materia.

Sono infine favorevole alle modifiche apportate all'articolo 6.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Dalla discussione sono emerse valutazioni di notevole interesse. Alcune sono, a mio avviso, condivisibili, altre no.

Il punto relativo alla quota da destinare alla ricerca scientifica ed alla sperimentazione è per me irrinunciabile; è vero che la percentuale del 20 per cento rappresenta una novità assoluta, ma è anche vero che questo è quanto si vuole ottenere.

Durante l'audizione della dirigenza delle ferrovie sono rimasto sbalordito da un fatto emerso in maniera convincente: i problemi si scoprono soltanto quando vi è un confronto con il Parlamento.

Con la quota del 20 per cento si vuol dare una spinta nuova all'azienda ferroviaria ed una prospettiva certa al costituendo consiglio di amministrazione dell'ente ferroviario dello Stato.

Peraltro, alcune scelte appaiono secondo me necessarie e doverose; mi riferisco, per esempio, alla scelta relativa ai collegamenti nord-sud o est-ovest, cioè alle direttrici essenziali dei traffici ferroviari, e all'esigenza di un trasporto rapido, sicuro e confortevole. Quindi l'aver aggiunto all'articolo 3 « progettazione di nuovi sistemi di trasporto ferroviario » significa che, al di là della ricerca sulla meccanica o sull'elettronica – che è molto dispendiosa – c'è la possibilità di cominciare a pensare alla progettazione di nuove linee o al rinnovamento di quelle esistenti.

Ieri ho ascoltato una considerazione del capo del servizio trasporti del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato che mi ha fatto riflettere; non sapevo che un chilometro di autostrada costa di più di un chilometro di ferrovia. Ciò significa che, pur in presenza di grandi difficoltà da parte dell'azienda, è possibile ipotizzare una rete ferroviaria ed un sistema di trasporto ferroviario diversi da quelli che oggi abbiamo. Per questo è opportuno insistere sulla innovazione tecnologica, e chiedo quindi al collega Picano di ritirare le sue osservazioni relative al limite del 20 per cento per la ricerca e la sperimentazione.

Per quanto riguarda l'articolo 6, convengo su alcune cose dette dai colleghi Baghino, Potì e Ridi: l'ente « Ferrovie dello Stato » nasce in una logica nuova di competitività, di capacità produttiva, però è evidente che esiste un problema sociale nel comparto del materiale rotabile ferroviario. Il potenziale produttivo del paese è più che sufficiente, è esuberante rispetto alle capacità dell'azienda ferroviaria, cioè all'entità delle commesse che l'azienda può assegnare; l'azienda può far fronte alle esigenze del comparto nella misura del 70 per cento. Bisogna quindi pensare ad un settore competitivo, alla possibilità di puntare ai mercati esteri.

Non si tratta allora di allungare l'elenco delle ditte che producono materiale rotabile, come è accaduto in passato nonostante la garanzia rappresentata dalla legge n. 17; il problema riguarda la ristrutturazione che porta ad accorpamenti e fusioni per raggiungere una migliore capacità produttiva e costi più competitivi.

In ogni caso, a me pare di dovere accogliere i suggerimenti pervenuti circa la modifica degli articoli 4 e 6. All'articolo 4, è opportuno sostituire la parola « stanziamenti » con la parola « interventi », perché i finanziamenti vengono poi disciplinati dagli articoli 7 e 8. Quanto al primo comma dell'articolo 6, è opportuno cancellare le parole « da condurre dall'ente Ferrovie dello Stato » e « e della esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le ferrovie dello Stato ». A nessuno deve venire in mente di favorire allungamenti dell'elenco delle ditte. Certamente di fronte ad una iniziativa di una grande azienda nessuno chiuderà gli occhi. Ma bisogna prendere coscienza del fatto che alla fine ci troveremo di fronte a grossi problemi sociali, perché le aziende che hanno rispettato i tempi contrattuali di consegna sono in cassa integrazione, mentre le aziende che hanno trovato particolari protezioni all'interno dell'elenco continuano a produrre e non sono in cassa integrazione.

All'articolo 3, il quinto comma diviene il primo comma, e il resto rimane invariato.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei rivolgere una domanda al relatore sull'articolo 2. Chi presenta il programma sul quale l'azienda deve esprimere un parere?

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Siamo in presenza della motivazione che ha portato alla costituzione dell'ente « Ferrovie dello Stato »; il ministro è titolare della funzione pubblica per conto del Governo ed è anche il presidente dell'azienda che gestisce.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Secondo l'articolo 2, il programma è approvato dal ministro dei trasporti di concerto con il ministro del tesoro; vorrei sapere chi prepara il programma.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Il progetto viene predisposto dall'azienda. Nell'ambito della amministrazione ferroviaria ci sono contraddizioni giuridiche macroscopiche. Voglio ricordare che il consiglio d'amministrazione non ha poteri deliberanti, ma funzioni consultive. Chi assume le decisioni è il ministro, presidente dell'azienda, il quale – come tutti sappiamo – è componente del Governo e titolare della funzione pubblica e della responsabilità politica.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il ministro ha già avuto modo di far conoscere il suo pensiero e di illustrare quindi le motivazioni che hanno spinto il Governo a presentare il disegno di legge in discussione.

Prendo atto del fatto che in questa sede la Commissione ha condiviso lo spirito e le linee portanti dell'iniziativa governativa ed ha ritenuto, opportunamente, di presentare alcuni emendamenti che considero senza dubbio migliorativi e quindi in grado di soddisfare l'esigenza che è alla base del presente provvedimento.

Apprezzo anche il tentativo di accelerare l'attuazione del programma giungendo ad una scadenza triennale anziché poliennale. Nutro però qualche preoccupazione sulla possibilità che questo programma possa realizzarsi in 3 anni per prevedibili difficoltà del Ministero del tesoro. È infatti difficile che si possa accedere al mercato dei mutui nel tempo fissato, realizzando quindi l'obiettivo alla scadenza del triennio.

Ritengo apprezzabile anche il coinvolgimento di altre sedi istituzionali e di altre organizzazioni sindacali alla fase di elaborazione del programma.

Reputo non essenziali alcuni punti, fra i quali la previsione della sottoposizione del programma al CIPE e invito a ridurre il termine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari a 20 giorni.

Quanto all'articolo 3 del testo del relatore giudico opportuna la fissazione di una quota per la ricerca, anche se appare più realistica una percentuale da dedicare allo scopo non inferiore al 15 per cento.

Condivido le osservazioni scaturite dalle preoccupazioni di chi ha voluto emendare l'articolo 6 e ritengo che si debba meditare sull'articolo 8 per adeguarlo al nuovo costo che è stato definito dal relatore il quale ha inteso modificare il testo governativo.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Mi dichiaro favorevole alla soppressione del riferimento al CIPE di cui all'articolo 2 del testo da me presentato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Avverto che essi saranno posti in votazione in linea di principio ai fini della loro trasmissione alle Commissioni I e V per l'acquisizione del prescritto parere.

Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato – in attesa della costituzione

del consiglio di amministrazione dell'Ente « Ferrovie dello Stato » – è autorizzata a predisporre e a dare esecuzione, in coerenza con le linee del piano generale dei trasporti, previsto dalla legge 15 giugno 1984, n. 245, ad un programma triennale per il rinnovo, il potenziamento e l'innovazione tecnologica del materiale rotabile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Il programma di cui al precedente articolo 1 è approvato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e il CIPE.

Prima dell'emanazione del decreto ministeriale di approvazione il programma è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari, per acquisirne, nel termine di trenta giorni, i pareri.

Le variazioni al programma sono approvate con le medesime procedure.

Le proposte di variazione ad iniziativa del consiglio di amministrazione dell'ente « Ferrovie dello Stato » sono sottoposte alle procedure di acquisizione dei pareri del CIPE, delle organizzazioni sindacali e delle competenti Commissioni parlamentari.

L'onorevole Matteoli ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2, secondo comma, sostituire le parole: « maggiormente rappresentative » *con le parole:* « di categoria ».

2. 1.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Matteoli 2. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

L'importo del programma di cui al precedente articolo 1 è determinato nel limite di complessive lire 3.500 miliardi ed è comprensivo di tutti gli oneri per maggiori occorrenze, per revisione prezzi, imprevisti ed ogni altro onere prevedibile in relazione a normali fluttuazioni di mercato.

Nel programma, gli interventi devono essere indicati dettagliatamente.

Obiettivo di rilievo del programma è l'innovazione tecnologica dei rotabili, in coerenza con la finalità di cui alla lettera *d)* dell'articolo 2 della legge n. 210 del 1985.

Per i piani di ricerca e sperimentazione e per la progettazione di nuovi sistemi di trasporto ferroviario è riservata una quota pari al 20 per cento del finanziamento complessivo previsto dalla presente legge.

L'onorevole Potì ha presentato i seguenti emendamenti:

All'articolo 3, quarto comma, sostituire le parole: « 20 per cento » *con le parole:* « non inferiore al 15 per cento ».

3. 1.

All'articolo 3, quarto comma, aggiungere le parole: « comprese le ricerche e gli studi di istituti universitari ed altri organismi qualificati, aventi l'obiettivo di individuare soluzioni e modifiche anche parziali o di sistema per recuperare produttività, a tempi più ravvicinati, princi-

palmente con l'aumento della velocità, sicurezza e confort, prioritariamente nelle direttrici fondamentali nord-sud ed est-ovest ».

3. 2.

L'onorevole Ridi ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 3, aggiungere il seguente comma:

« In coerenza con l'obiettivo dell'innovazione tecnologica di cui al secondo comma del presente articolo, l'Azienda autonoma ferrovie dello Stato ai fini di garantire l'attuazione di quanto disposto all'articolo 5, è impegnata a promuovere e favorire opportune intese fra le aziende pubbliche e private operanti nel Mezzogiorno nella produzione di materiale rotabile affinché siano stimolate a perseguire e ad innescare processi di raggruppamenti di integrazione produttiva volti ad accrescere i livelli di specializzazione e le capacità competitive sui mercati dell'apparato produttivo meridionale ».

3. 3.

Invito l'onorevole Ridi a convertire questo emendamento in un ordine del giorno.

SILVANO RIDI. Ritiro il mio emendamento per trasformarlo in un ordine del giorno che mi riservo di presentare nella prossima seduta.

DAMIANO POTÌ. Ritiro il mio emendamento 3. 2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Potì 3. 1.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

Poiché ai successivi articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Il finanziamento del programma è ripartito nei seguenti interventi annuali:

lire 1.000 miliardi per l'anno 1985;

lire 1.500 miliardi per l'anno 1986;

lire 1.000 miliardi per l'anno 1987.

(È approvato).

ART. 5.

Una quota effettiva delle forniture e delle lavorazioni previste dal programma di cui al precedente articolo 1 pari ad almeno il 45 per cento dell'ammontare è riservata agli stabilimenti industriali localizzati nei territori dell'Italia meridionale e insulare considerati in base al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218. Detti stabilimenti sono obbligati, secondo le prescrizioni dei capitolati, ad acquisire dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati e i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, purché ivi prodotti a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimento a parametri obiettivi di mercato.

(È approvato).

ART. 6.

1. L'assegnazione delle commesse di materiale rotabile prevista dalla presente legge viene esperita di norma con gare a licitazione privata alle quali dovranno essere ammesse imprese, raggruppamenti di imprese o consorzi che abbiano adeguato grado di specializzazione e dimensione economica e che siano capaci di conseguire l'organizzazione anche per la ricerca o l'esportazione. A tal fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti sulla base delle capacità produttive dimostrate dalle

singole ditte. Detta qualificazione dovrà tenere anche conto dello stato di avanzamento delle forniture assegnate in precedenza ai concorrenti stessi.

Le commesse di cui al precedente comma vengono assegnate per lotti consistenti ed omogenei, ai sensi dell'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, n. 52, in modo da favorire il conseguimento di economie di scala ed una ristrutturazione produttiva in linea con l'esperienza industriale internazionale del settore.

(È approvato).

ART. 7.

Per il finanziamento del programma, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, fino a concorrenza di un ricavo complessivo di lire 3.500 miliardi.

Alle operazioni di cui al comma precedente si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui alla legge 2 maggio 1969, n. 280, ed è concessa la garanzia dello Stato.

Il costo per interessi sui mutui e sulle obbligazioni di cui ai commi precedenti è posto a carico dello Stato ed è rimborsato dall'Azienda in ragione di lire 15 miliardi nell'anno 1985, di lire 75 miliardi nell'anno 1986, e di lire 100 miliardi nell'anno 1987 e nel limite complessivo di lire 3.485 miliardi per gli anni dal 1988 al 1995. Per i prestiti emessi all'estero, il rischio di cambio in misura superiore al 2 per cento viene assunto dal Ministero del tesoro.

Le operazioni di mutuo di cui al presente articolo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa.

(È approvato).

ART. 8.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato in lire 15 miliardi per l'anno 1985, in lire 75 miliardi per l'anno 1986 e in lire 100 miliardi per l'anno 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo parzialmente utilizzando lo specifico accantonamento « Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica delle linee, degli impianti e del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

È approvato).

Gli articoli ora approvati saranno inviati alle Commissioni I e V ai fini dell'acquisizione del prescritto parere.

Sospendo la seduta fino alle 19,45.

La seduta, sospesa alle 12, riprende alle 19,45.

Discussione della proposta di legge Cristofori ed altri: Assunzione di personale a termine negli aeroporti (2503).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Cristofori, Bianchi, Mancini Vincenzo, Abete, Azzolini, Bianchini, Bonalumi, Carlotto, Degennaro, Foschi, Garocchio, Lombardo, Perugini, Ricciuti, Rossattini, Tedeschi: « Assunzione di personale a termine negli aeroporti ».

L'onorevole Becchetti ha facoltà di svolgere la relazione.

ITALO BECCHETTI, *Relatore*. L'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo unico di cui si compone il provvedimento – che contestualmente presento alla Commissione insieme al Presidente – si pone come obiettivo la soluzione di un problema di grande rilevanza: quello re-

lativo all'attività lavorativa di durata e carattere stagionale, per la quale non è possibile procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato se non a prezzo di oneri non giustificabili per le aziende.

L'emendamento al nostro esame realizza questo obiettivo consentendo l'assunzione di personale con contratto di lavoro a tempo determinato per un periodo complessivo massimo di sei mesi, se compresi tra aprile ed ottobre di ogni anno, e di quattro mesi per periodi diversamente distribuiti. La percentuale non deve essere superiore al 15 per cento dell'organico aziendale calcolato al 1° gennaio dell'anno cui le assunzioni si riferiscono; a questo riguardo viene anche prevista una deroga da parte delle aziende esercenti i servizi aeroportuali, previo accertamento dell'Ispettorato del lavoro, su istanza documentata delle aziende stesse. Le organizzazioni sindacali ricevono comunicazione delle richieste di assunzione, per cui ne possono seguire l'*iter* ed assumere le opportune iniziative qualora tali assunzioni fossero compiute senza osservare la normativa in esame.

L'emendamento sostitutivo dell'articolo unico, elaborato dal presidente La Penna d'intesa con tutti i gruppi, riproduce sostanzialmente il testo originario, salva la delimitazione dei periodi e la previsione della deroga.

Devo far presente alla Commissione che le organizzazioni sindacali (CGIL, CISL e UIL) in data 18 luglio hanno segnalato l'opportunità di introdurre alcune modifiche di non grande rilievo. In particolare è stato richiesto di precisare che questo fabbisogno di personale non può essere soddisfatto con il ricorso alle assunzioni *part-time* o ai contratti di formazione; a noi sembra – e in tal senso si è espressa la genericità dei membri della Commissione – che il punto non richieda una modifica di carattere legislativo.

In secondo luogo, è stata sottolineata l'opportunità di precisare le aree secondo l'organizzazione interna del lavoro, stabilendo che orientativamente le assunzioni siano contenute all'interno dei settori assistenza di volo, assistenza passeggeri, movimento bagagli, approvvigionamento di bordo.

Queste indicazioni sono di carattere orientativo e comunque sembra che la proposta di legge possa risolvere nella sostanza i problemi evidenziati.

Una terza richiesta delle organizzazioni sindacali riguarda la previsione di una deroga alla richiesta per chiamata numerica; a questo riguardo ho manifestato un'opinione favorevole, che tuttavia è risultata discordante rispetto a quella prevalente, ritenendo plausibile prevedere l'eccezione delle assunzioni di carattere nominativo in relazione a mansioni che abbiano carattere di particolare delicatezza e responsabilità all'interno delle cinte aeroportuali. Probabilmente le organizzazioni sindacali si riferiscono a quelle esigenze, peraltro limitate, che richiedono una garanzia dal punto di vista della sicurezza da parte delle aziende. Vi è quindi una possibilità di ricorso all'assunzione nominativa. Ho registrato, su quest'ultimo punto, il parere negativo degli altri gruppi.

Raccomando l'approvazione della proposta di legge nel seguente testo:

ARTICOLO UNICO.

Anche in relazione alla speciale natura dell'attività lavorativa svolta, nonché alle peculiari necessità che in questa attività insorgono in alcuni periodi dell'anno per le operazioni collegate ai flussi turistici da e per il nostro paese al fine di assicurare un ordinato ed efficiente svolgimento di tali operazioni, le aziende di trasporto aereo e le aziende esercenti i servizi aeroportuali, conformemente alle disposizioni di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 230, al decreto-legge 3 dicembre 1977, n. 876, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 1978, n. 18, alla legge 26 novembre 1979, n. 598, all'articolo 8-*bis* del decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79, con esclusione del concomitante ri-

corso alle assunzioni con contratti di formazione a *part-time* possono assumere personale con contratto di lavoro a tempo determinato da destinare orientativamente alle aree assistenti di volo, assistenza passeggeri di scalo e di città, movimento bagagli, approvvigionamento di bordo di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci, per un periodo massimo complessivo di sei mesi, compresi tra aprile ed ottobre di ogni anno, e di quattro mesi per periodi diversamente distribuiti, e nella percentuale non superiore al 15 per cento dell'organico aziendale complessivamente adibito ai servizi sopraindicati, al 1° gennaio dell'anno in cui le assunzioni si riferiscono. Detta percentuale può essere derogata da parte delle aziende esercenti i servizi aeroportuali, previo accertamento dell'Ispettorato del lavoro, su istanza documentata delle aziende stesse.

Per le assunzioni concernenti personale incaricato di operare nelle cinte aeroportuali con compiti di particolare delicatezza e responsabilità potranno essere previste deroghe alla chiamata numerica.

Le organizzazioni sindacali provinciali di categoria ricevono comunicazione delle suddette richieste di assunzione da parte delle aziende di cui al comma precedente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MAURO DUTTO. Desidero sapere se il riferimento testé fatto dal relatore alla chiamata nominativa è stato da lui accolto.

ITALO BECCHETTI, *Relatore*. Il riferimento è stato soltanto citato. Da una indagine preventiva ho rilevato orientamenti negativi.

FAUSTO BOCCHI. Convengo sull'opportunità del presente articolo unico, alla cui formulazione il gruppo comunista ha validamente contribuito tentando di risolvere problemi delicati riguardanti l'assunzione a termine di personale e la gestione aeroportuale e delle compagnie di trasporto.

L'attività turistica, cui è legata l'operatività delle aziende in questione, investe interessi imprenditoriali, industriali e produttivi del nostro paese. È pertanto auspicabile una maggior attenzione ed un più fattivo contributo del Governo per evitare rapporti conflittuali che in qualche caso si sono riscontrati nel settore. In tal senso hanno operato i gruppi parlamentari, in particolare quello comunista, che hanno concordemente riconosciuto anche un'esigenza di flessibilità.

Voglio anche sottolineare la necessità di una maggiore trasparenza in tutta la nostra attività, la qual cosa permette di procedere meglio e con speditezza.

Nel dichiararsi favorevole all'approvazione dell'articolo unico, il gruppo comunista invita ad un'applicazione corretta della norma.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi dichiaro favorevole all'emendamento elaborato dal presidente La Penna, con l'apporto di tutti i gruppi. Tuttavia permangono alcune perplessità, tra cui quella dell'inserimento, in un provvedimento nato per il personale a terra, del personale di volo. Ricordo infatti che detta categoria di lavoratori deve essere preventivamente addestrata prima dell'immissione in servizio.

La seconda perplessità riguarda una deroga senza limiti data oltre il 15 per cento. Desidero inoltre ricordare che i lavoratori assunti per sei mesi poi acquisiscono una precedenza in fase di inquadramento definitivo.

Vi è poi un altro problema: prima vi era la possibilità di assumere personale per un periodo di tre mesi; tale periodo è stato quindi portato a sei mesi; infine, è stato aumentato di altri quattro mesi!

Permangono, dunque, talune perplessità: quella relativa alla deroga senza limiti concessa alle aziende aeroportuali e quella relativa alla estensione del periodo in cui i lavoratori stagionali possono essere assunti.

DAMIANO POTÌ. Preannuncio il voto favorevole del gruppo socialista al testo proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi auguro che la normativa in discussione possa risolvere i problemi registrati nel settore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico della proposta di legge. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

Anche in deroga alla legge 18 aprile 1962, n. 230, al decreto-legge 3 dicembre 1977, n. 876, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 1978, n. 18, alla legge 26 novembre 1979, n. 598, e all'articolo 8-*bis* del decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79, è consentito alle aziende di servizi aeroportuali l'assunzione di personale da adibire ai servizi di assistenza a terra agli aeromobili, passeggeri e merci per un periodo massimo complessivo di cinque mesi, compresi tra maggio e ottobre di ogni anno, e nella percentuale non superiore al 15 per cento dell'organico aziendale adibito ai servizi di assistenza a terra sopraindicati, al 1° gennaio dell'anno cui le assunzioni si riferiscono.

Per le assunzioni di personale a termine per periodi più ampi o diversamente distribuiti, e in percentuale superiore al 15 per cento dell'organico aziendale di cui al precedente comma, si applicano le disposizioni previste dalla legge 18 aprile 1962, n. 230, dal decreto-legge 3 dicembre 1977, n. 876, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 1978, n. 18, dalla legge 26 novembre 1979, n. 598, e dall'articolo 8-*bis* del decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79.

Ai lavoratori assunti in base alla presente legge si applica il diritto di precedenza, per eventuali successive assunzioni, di cui all'articolo 8-*bis* del decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79.

In base all'intesa intercorsa con tutti i gruppi rappresentati in questa Commissione, presento il seguente emendamento, interamente sostitutivo dell'articolo unico:

ARTICOLO UNICO.

Anche in relazione alla speciale natura dell'attività lavorativa svolta, nonché alle peculiari necessità che in questa attività insorgono in alcuni periodi dell'anno per le operazioni collegate ai flussi turistici da e per il nostro paese al fine di assicurare un ordinato ed efficiente svolgimento di tali operazioni, le aziende di trasporto aereo e le aziende esercenti i servizi aeroportuali, conformemente alle disposizioni di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 230, al decreto-legge 3 dicembre 1977, n. 876, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 1978, n. 18, alla legge 26 novembre 1979, n. 598, all'articolo 8-*bis* del decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79, con esclusione del concomitante ricorso alle assunzioni con contratti di formazione a *part-time* possono assumere personale con contratto di lavoro a tempo determinato da destinare orientativamente alle aree assistenti di volo, assistenza passeggeri di scalo e di città, movimento bagagli, approvvigionamento di bordo di terra e di volo, di assistenza a bordo ai passeggeri e merci, per un periodo massimo complessivo di sei mesi, compresi tra aprile ed ottobre di ogni anno, e di quattro mesi per periodi diversamente distribuiti, e nella percentuale non superiore al 15 per cento dell'organico aziendale complessivamente adibito ai servizi sopraindicati, al 1° gennaio dell'anno in cui le assunzioni si riferiscono. Detta percentuale può essere derogata da parte delle aziende esercenti i servizi aeroportuali, previo accertamento del-

l'Ispettorato del lavoro, su istanza documentata delle aziende stesse.

Per le assunzioni concernenti personale incaricato di operare nelle cinte aeroportuali con compiti di particolare delicatezza e responsabilità potranno essere previste deroghe alla chiamata numerica.

Le organizzazioni sindacali provinciali di categoria ricevono comunicazione delle suddette richieste di assunzione da parte delle aziende di cui al comma precedente ».

1. 1. LA PENNA, BECCHETTI.

L'onorevole Lucchesi ha presentato il seguente subemendamento:

Al primo comma, dopo la parola « stesse », *aggiungere le seguenti:* « ed in misura comunque non superiore al 25 per cento dell'organico ».

1. 0. 1.

L'onorevole Ridi ha presentato il seguente subemendamento:

Al primo comma, dopo le parole « si riferiscono », *aggiungere le seguenti:* « Negli aeroporti minori ».

1. 0. 2.

Il subemendamento presentato dall'onorevole Lucchesi può sembrare motivato, però devo far presente che la normativa generale sul contratto di lavoro a tempo determinato già prevede un meccanismo di controllo nell'intervento dell'Ispettorato del lavoro.

La percentuale ordinaria, quindi, può essere derogata soltanto se l'Ispettorato del lavoro ne riconosce la necessità.

GIUSEPPE SINESIO. Qualora fossero approvati nuovi emendamenti, sarà necessario acquisire un ulteriore parere da parte delle Commissioni competenti.

SILVANO RIDI. Ritengo che la preoccupazione espressa dall'onorevole Lucchesi sia giustificata, ma scarsamente risolvibile con il tipo di subemendamento da lui proposto.

Finora ci si è sempre riferiti ai grandi aeroporti (Milano, Roma) e il limite del 15 per cento si basava sui loro organici. Si è pensato poi ai piccoli aeroporti (Rimini) che hanno un organico composto da pochissime persone. Durante la stagione estiva per questi aeroporti certamente non è sufficiente il 15 per cento di aumento dell'organico, e probabilmente neanche il 25 per cento.

PRESIDENTE. Interviene l'Ispettorato del lavoro!

SILVANO RIDI. Se non vi è un riferimento a questi fatti specifici, vi è il rischio che l'Ispettorato del lavoro sia chiamato ad accertare la situazione dei grandi aeroporti. Per questo ho proposto di inserire nell'articolo unico una deroga per gli aeroporti minori.

Una deroga valida anche per i grandi aeroporti ci esporrebbe ad infinite contestazioni.

PRESIDENTE. Vorrei far osservare che già nel secondo comma del testo originario si prevedeva: « Per le assunzioni di personale a termine per periodi più ampi o diversamente distribuiti, e in percentuale superiore al 15 per cento dell'organico aziendale di cui al precedente comma, si applicano le disposizioni previste dalla legge 18 aprile 1962, n. 230... ».

SILVANO RIDI. Il problema riguarda la possibilità che la deroga alla percentuale del 15 per cento venga estesa a tutti gli aeroporti, quando solo quelli minori dovrebbero poterne trarre beneficio; in tal senso la formulazione contenuta nella proposta di legge Cristofori ed altri non offre alcuna soluzione. Se vogliamo recepire questa esigenza, occorre individuare un modo per stabilire quali sono gli aeroporti minori, facendo per esempio riferimento ad una ripartizione per classi.

PINO LUCCHESI. La formulazione proposta dall'onorevole Ridi risponde anche alle mie preoccupazioni, anche se sarebbe certamente ottimale ricorrere ad un'indi-

cazione più precisa. In assenza di una simile possibilità, convengo sul subemendamento Ridi 1. 0. 2. e ritiro conseguentemente quello da me presentato 1. 0. 1.

PRESIDENTE. La genericità della normativa potrebbe comportare futuri contenziosi.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La modifica proposta da Ridi serve ad escludere i maggiori aeroporti.

PINO LUCCHESI. Il gruppo democratico cristiano voterà a favore di questo provvedimento, in quanto esso risponde ad un criterio di flessibilità da noi condiviso in linea di principio e risolve concretamente i problemi emersi nella gestione delle strutture aeroportuali e dei servizi collegati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Ridi 1. 0. 2.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 1. 1. sostitutivo dell'articolo unico, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

La proposta di legge sarà immediatamente votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Cristofori ed altri: « Assunzione di personale a termine negli aeroporti » (2503):

Presenti e votanti 24

Maggioranza 13

Voti favorevoli 24

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Baghino, Becchetti, Bernardi Guido, Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Cresco, Gradi, Grippo, Grottola, La Penna, Lucchesi, Manchinu, Picano, Potì, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Rubino, Santuz, Sinesio.

Seguito della discussione del disegno di legge: Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti (2511); e della proposta di legge Cresco ed altri: Provvedimenti straordinari per l'adeguamento dei ruoli del personale del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione (827).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti »; e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cresco ed altri: « Provvedimenti per l'adeguamento dei ruoli del personale del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione ».

L'onorevole Bernardi, relatore, ha chiesto di intervenire per fare il punto della situazione.

GUIDO BERNARDI, *Relatore*. Intendo fare il punto del tormentato *iter* di questo provvedimento. E ciò alla luce dei

pareri espressi dalle Commissioni I affari costituzionali e V bilancio.

La I Commissione, anzitutto, ci chiede di riprodurre in sede legislativa – su conforme parere del ministro per la funzione pubblica – la tabella 2. Ricordo che l'emendamento 2. 1, intendeva abolire la tabella, dando al ministro la facoltà di intervenire, con proprio decreto, sulla suddivisione del personale fra i diversi uffici di ciascuna regione. Vengono invece riproposti i riferimenti alla summenzionata tabella. In sostanza la Commissione affari costituzionali si è pronunciata contro gli emendamenti 2. 1, 3. 2 e 4. 1. Altrettanto dicasi per l'emendamento 8. 1. che dà la possibilità al personale interno della Direzione della motorizzazione civile, in possesso dei requisiti richiesti, di partecipare ai concorsi. Essa si è inoltre dichiarata contraria alla data di decorrenza dei termini, da noi proposta per il 1° gennaio, sostenendo che si va contro il dispositivo della legge n. 312 del 1980, che regola l'accesso alla qualifica superiore con osservanza di precise riserve già fissate per legge. Analogo parere è stato espresso sull'emendamento 18. 1, concordato peraltro con i sindacati, e sull'aumento delle tabelle.

Non appare poi sufficientemente chiaro il parere della V Commissione bilancio che si è pronunciata negativamente su alcuni emendamenti non specificati e che ritengo siano il 18. 1 e il 18. 2. Non ne comprendo le motivazioni, dal momento che il provvedimento in discussione prevede un autofinanziamento. Nulla viene detto a proposito della tabella 3, relativa alle tariffe.

Per questi motivi propongo il rinvio della discussione del presente provvedimento, in attesa che siano forniti i necessari chiarimenti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho presenziato alla riunione della Commissione bilancio ed intendo dire quello che ho visto.

Il sottosegretario ha dichiarato di essere contrario agli emendamenti, spiegando che non avrebbe ammesso alcun aumento di tariffe o di personale, né distrazioni delle tariffe stesse.

Il relatore « improvvisato », onorevole Sinesio, ha espresso la volontà di dare un parere favorevole. Dopo questo tutti si sono dichiarati d'accordo con il sottosegretario. Non c'è stata alcuna riflessione.

Io propongo di sospendere l'esame di questo provvedimento senza prendere atto del parere della Commissione bilancio. Potremmo riunirci, fare degli accertamenti e spiegare poi alla Commissione bilancio il motivo degli emendamenti.

PRESIDENTE. Possiamo chiedere alla Commissione bilancio un riesame del parere, accompagnando tale richiesta con una esplicitazione dei motivi che ci avevano portato a proporre gli emendamenti.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 21.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO