COMMISSIONE XI

LAVORO PUBBLICO E PRIVATO

60.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 FEBBRAIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VINCENZO MANCINI

INDICE

	PAG.		PAG.
 Proposta di legge (Rinvio del seguito della discussione): Scovacricchi e Romita; Mancini Vincenzo ed altri; Cristofori ed altri; Migliasso ed altri; Cavicchioli ed altri: Norme per la ricongiunzione dei periodi assicurativi ai fini previdenziali per liberi professionisti (Approvata, in un testo unificato, dalla XI Commissione permanente della Camera e modificata dalla XI Commissione permanente del Senato) (339-458-478-1716-1748-B) 	3	Piro ed altri: Estensione ai dipendenti del- l'ex carriera ordinaria di concetto delle direzioni provinciali del tesoro dei bene- fici normativi ed economici previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 1º giugno 1972, n. 319 (188); Ferrari Marte e Fiandrotti: Estensione dei benefici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1º giugno 1972, n. 319, a talune categorie del personale di con- cetto delle amministrazioni dello Stato (957);	
Mancini Vincenzo, <i>Presidente</i> Proposte di legge (Seguito della discussione e		Armellin: Interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge 17 dicembre 1986, n. 890, concernente integrazioni e modifiche alle leggi 7 agosto 1985, n. 427 e	
rinvio): Senatori Pizzol ed altri: Interpretazione		 n. 428, sul riordinamento della Ragione- ria dello Stato e dei servizi periferici del Ministero del tesoro (3154); 	
autentica dell'articolo 8, comma 6, della legge 7 agosto 1985, n. 427 e dell'articolo 3 della legge 17 dicembre 1986, n. 890, recante integrazioni e modifiche alle leggi 7 agosto 1985, n. 427 e n. 428, sul riordinamento, rispettivamente, della Ragioneria generale dello Stato e dei servizi periferici del Ministero del tesoro (Appro-		Piermartini: Estensione al personale di ra- gioneria degli istituti di prevenzione e di pena dei benefici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1º giu- gno 1972, n. 319, recante riordinamento delle ex carriere speciali (3754)	3
vata dalla VI Commissione permanente del		Mancini Vincenzo, Presidente	3, 5
Senato) (3838);	I	Nucci Mauro Anna Maria, Relatore	4, 5

x legislatura — undicesima commissione — seduta dell'8 febbraio 1990

			•
P.	AG.		PAG.
Samà Francesco	5	Cavicchioli Andrea	14
Sapienza Orazio	5	Malvestio Piergiovanni, Relatore	6
Disegno di legge (Discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):	į	Nepi Gualtiero, Sottosegretario di Stato per i trasporti	15 9
Criteri, modalità e requisiti per il prepen- sionamento volontario di una quota del personale dell'ente Ferrovie dello Stato (4480)		Pallanti Novello	13
		Pellegatti Ivana	15
	5	Rebecchi Aldo	10
Mancini Vincenzo, Presidente 5,	10	Sapienza Orazio	11
		Vazzoler Sergio	12

x legislatura — undicesima commissione — seduta dell'8 febbraio 1990

La seduta comincia alle 9.15.

ORAZIO SAPIENZA, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).

Seguito della discussione della proposta di legge: Scovacricchi e Romita: Mancini Vincenzo ed altri; Cristofori ed altri; Migliasso ed altri; Cavicchioli ed altri: Norme per la ricongiunzione dei periodi assicurativi ai fini previdenziali per i liberi professionisti (Approvata, in un testo unificato, dalla XI Commissione permanente della Camera e modificata dalla XI Commissione permanente del Senato) (339-458-478-1716-1748-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge Scovacricchi e Romita: Mancini Vincenzo ed altri; Cristofori ed altri; Migliasso ed altri; Cavicchioli ed altri: « Norme per la ricongiunzione dei periodi assicurativi ai fini previdenziali per i liberi professionisti », già approvata, in un testo unificato, dalla XI Commissione permanente della Camera nella seduta del 13 luglio 1988 e modificata dalla XI Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 dicembre 1989.

Ricordo che nella seduta del 25 gennaio scorso si era aperta la discussione sulle linee generali. Poiché non è ancora pervenuto il prescritto parere della V Commissione bilancio, che ho già provveduto a sollecitare, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione delle proposte di legge senatori Pizzol ed altri: Interpretazione autentica dell'articolo comma 6, della legge 7 agosto 1985, n. 427 e dell'articolo 3 della legge 17 dicembre 1986, n. 890, recante integrazioni e modifiche alle leggi 7 agosto 1985, n. 427 e n. 428, sul riordinamento, rispettivamente, della Ragioneria generale dello Stato e dei servizi periferici del Ministero del tesoro (Approvata dalla VI Commissione permanente del Senato) (3838): Piro ed altri: Estensione ai dipendenti dell'ex carriera ordinaria di concetto delle direzioni provinciali del tesoro dei benefici normativi ed economici previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 1º giugno 1972, n. 319 (188); Ferrari Marte e Fiandrotti: Estensione dei benefici di cui al decreto del Presidente giugno Repubblica 1º n. 319, a talune categorie del personale di concetto delle amministrazioni dello Stato (957); Armellin: Interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge 17 dicembre 1986, n. 890, concernente integrazioni e modifiche alle leggi 7 agosto 1985, n. 427 e n. 428, sul riordinamento della Ragioneria dello Stato e dei servizi periferici del Ministero del tesoro (3154); Piermartini: Estensione al personale di ragioneria degli istituti di prevenzione e di pena dei benefici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1972, n. 319, recante riordinamento delle ex carriere speciali (3754).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata

delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Pizzol ed altri: «Interpretazione autentica dell'articolo 8, comma 6, della legge 7 agosto 1985, n. 427 e dell'articolo 3 della legge 17 dicembre 1986, n. 890, recante integrazioni e modifiche alle leggi 7 agosto 1985, n. 427 e n. 428, sul riordinamento, rispettivamente, della Ragioneria generale dello Stato e dei servizi periferici del Ministero del tesoro », già approvata dalla VI Commissione permanente del Senato nella seduta antimeridiana del 5 aprile 1989; Piro ed altri: « Estensione ai dipendenti dell'ex carriera ordinaria di concetto delle direzioni provinciali del tesoro dei benefici normativi ed economici previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 1º giugno 1972, n. 319 »; Ferrari Marte e Fiandrotti: « Estensione dei benefici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1º giugno 1972, n. 319, a talune categorie del personale di concetto delle amministrazioni dello Stato »; Armellin: « Interpretazione autentica dell'articolo 3 della legge 17 dicembre 1986, n. 890, concernente integrazioni e modifiche alle leggi 7 agosto 1985, n. 427 e n. 428, sul riordinamento della Ragioneria dello Stato e dei servizi periferici del Ministero del tesoro »; Piermartini: « Estensione al personale di ragioneria degli istituti di prevenzione e di pena dei benefici di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1º giugno 1972, n. 319, recante riordinamento delle ex carriere speciali ».

Ricordo che nella seduta del 16 novembre 1989 l'onorevole Nucci Mauro ha svolto la relazione e si è aperta la discussione sulle linee generali.

Comunico che non sono ancora pervenuti i prescritti pareri e do la parola all'onorevole Nucci Mauro perché riferisca sui risultati del lavoro svolto dal Comitato ristretto, con l'intesa che il testo da esso adottato, e comunque gli orientamenti emersi dovranno essere rappresentati alle Commissioni incaricate di fornire il loro parere, affinché esse si esprimano sul testo sul quale si è effettivamente pronunciato il Comitato ristretto.

ANNA MARIA NUCCI MAURO, Relatore. Signor presidente, onorevoli colleghi, il Comitato ristretto ha deliberato di proporre alla Commissione il disabbinamento delle proposte di legge n. 957 (di iniziativa degli onorevoli Ferrari Marte e Fiandrotti) e n. 3754 (di iniziativa dell'onorevole Piermartini), scegliendo, quale testo base per il prosieguo della discussione, la proposta di legge n. 3838 (di iniziativa dei senatori Pizzol ed altri), concernente l'interpretazione autentica di norme, dalla quale devono ritenersi assorbite le proposte di legge n. 188 (di iniziativa degli onorevoli Piro ed altri) e n. 3154 (di iniziativa dell'onorevole Armellin):

In sede di Comitato ristretto – ai cui lavori ha partecipato anche il rappresentante del Governo – si è stabilito, in sostanza, di scegliere un testo « snello », che non affronti il problema dell'estensione di determinati benefici a talune categorie di personale della pubblica amministrazione.

Quanto agli emendamenti presentati, debbo osservare che per alcuni di essi, attinenti al riordino del Ministero del tesoro, si è ritenuto che il Comitato ristretto non fosse la sedes materiae.

Altri emendamenti, invece, difettano dell'indicazione della copertura finanziaria e ciò comporterebbe la loro trasmissione alla Commissione bilancio e, qualora essi fossero approvati, un nuovo esame del testo da parte dell'altro ramo del Parlamento, con i ritardi che ne conseguirebbero. Credo, invece, che in materia di interpretazione autentica si possa procedere celermente, in analogia a quanto è avvenuto per la proposta di legge n. 3491, concernente il personale in servizio presso il Ministero delle finanze.

Francesco SAMA'. Il gruppo comunista aderisce alla proposta del relatore di procedere al disabbinamento dei progetti di legge sopra menzionati, e di circoscrivere la discussione alla proposta di legge n. 3838, riguardante l'interpretazione autentica di una serie di norme.

Vorremmo, peraltro, conoscere l'opinione del sottosegretario per il tesoro che ha rappresentato il Governo in sede di Comitato ristretto, anche perché l'esecutivo ha avanzato talune proposte emendative.

Anna Maria NUCCI MAURO, Relatore. Il Governo ha ritirato gli emendamenti.

PRESIDENTE. Non mi è pervenuto alcun emendamento a firma del Governo.

Francesco SAMA'. Il gruppo comunista è disposto a ritirare gli emendamenti presentati a condizione che il dibattito non affronti le questioni relative all'estensione di taluni benefici ad alcune categorie di personale, ma si incentri sui contenuti del testo pervenutoci dal Senato.

Orazio SAPIENZA. Condivido pienamente la posizione assunta dal Comitato ristretto che ci è stata riferita dalla onorevole Nucci Mauro.

Condivido anche il disabbinamento che è stato proposto, e tuttàvia ritengo che nel prossimo futuro, nell'esaminare il provvedimento di legge sul riordino e la ristrutturazione del Ministero del tesoro, non potremo non affrontare le questioni che in questo momento mettiamo da parte. Esistono infatti problemi attinenti non ad un'interpretazione strettamente intesa, ma alla sanatoria di situazioni pregresse, che molti assimilano a quella che stiamo prendendo in considerazione oggi, e che a nostro avviso necessitano di uguale attenzione e di una soluzione di giustizia, come abbiamo altra volta rilevato.

Ciò premesso, ritengo che la procedura proposta sia la migliore, e meglio corrisponda alla definizione di un'interpretazione autentica sulla materia in oggetto.

PRESIDENTE. Desidero chiarire che le dichiarazioni fatte a proposito degli emendamenti presentati rimangono acquisite agli atti; poiché non stiamo in questo momento esaminando gli articoli del provvedimento di legge, non posso applicare la norma regolamentare in base alla quale si dichiarano decaduti quegli emendamenti i cui presentatori siano assenti, e poiché non posso certo anticipare il pensiero degli assenti, gli emendamenti presentati rimangono agli atti, nel senso che non li invierò alle Commissioni per i prescritti pareri, perché ciò sarebbe in contraddizione con lo spirito manifestato dal relatore. Quando il provvedimento di legge, dopo l'acquisizione dei pareri, tornerà al nostro esame in sede deliberante, il problema si riproporrà in termini di doverosa applicazione del regolamento, ed allora i colleghi potranno dire se intendano o meno ritirare i propri emendamenti: spero però che, a quella data, le considerazioni di carattere politico sull'importanza del provvedimento di legge prevalgano sugli aspetti strettamenti regolamentari.

Pongo ora in votazione la proposta, formulata dal relatore, di disabbinare le proposte di legge Ferrari Marte e Fiandrotti n. 957 e Piermartini n. 3754, scegliendo come testo-base per la discussione la proposta di legge Pizzol ed altri n. 3838, dalla quale devono considerarsi assorbite le proposte di legge Piro ed altri n. 188 ed Armellin n. 3154.

(È approvata).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'ente Ferrovie dello Stato (4480).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'ente Ferrovie dello Stato ».

Come i colleghi sanno, il contenuto di questo disegno di legge già figurava in un decreto-legge che, assegnato alla Commissione trasporti per la sua competenza primaria, giungeva al nostro esame per l'espressione di un parere. In quella sede, la Commissione lavoro all'unanimità espresse un parere in base al quale il contenuto di quel decreto venne corretto, mentre fu deciso di discutere i problemi del prepensionamento con apposito disegno di legge, che è quello appunto oggi al nostro esame, e che è oggetto di vive sollecitazioni.

L'onorevole Malvestio ha facoltà di svolgere la relazione.

PIERGIOVANNI MALVESTIO, Relatore. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame, contenente una serie di norme intese ad attivare processi di prepensionamento del personale delle Ferrovie dello Stato, non può essere valutato come fine a se stesso, ma va collocato in un contesto più ampio, che riguarda le sorti del trasporto ferroviario nel nostro paese.

Occorre quindi formulare ed individuare un ragionamento che è di carattere politico, e che parte dalle scelte che il Parlamento ha già compiuto, in ordine agli obiettivi da assegnare all'operatore preposto alla produzione del servizio ferroviario, nel quadro più generale degli obiettivi di sviluppo che per il trasporto ferroviario sono stati individuati nell'ambito della CEE.

Prendendo in considerazione i vari strumenti normativi definiti negli ultimi anni, appare fondamentale realizzare una condizione gestionale, per la produzione del servizio ferroviario, capace di assicurare un'attiva e competitiva presenza sul mercato, con costi per unità di traffico accettabili.

In base a questa tendenza, fu assunta la decisione della CEE n. 327 del 1975, che impegnava i paesi membri ad operare nella gestione delle aziende ferroviarie per obiettivi di risanamento. Alla medesima logica rispondeva la legge n. 210 del 1985, con la quale si pervenne alla creazione dell'Ente ferrovie dello Stato e si riaffermavano gli obiettivi di risanamento e di ristrutturazione nell'organizza-

zione e produzione del servizio ferroviario. La legge si è fatta tra l'altro carico – nel momento in cui prescriveva la presentazione di piani di recupero di produttività – dell'esigenza di realizzare radicali interventi di riorganizzazione, capaci di determinare un livello accettabile di incidenza sui costi delle spese per il personale.

Ma la prescrizione all'Ente ferrovie dello Stato di procedere al risanamento si ritrova anche in tutte le norme contenute nelle leggi finanziarie, che riducono, fra l'altro, gli interventi del Tesoro per il ripianamento dei deficit di esercizio.

Che il problema di fondo dell'Ente ferroviario sia quello della produttività fisica del lavoro, e cioè dell'eccessivo numero degli addetti rispetto ai livelli di produzione, è stato ampiamente dimostrato in questi anni. Sarà quindi opportuno limitarsi a realizzare - in base ad una tabella che ho predisposto – un confronto fra alcune reti europee, con degli indici fissati istituendo un rapporto fra unità di traffico e numero degli addetti.

Dalla tabella emerge chiaramente, da un lato, il basso livello di produttività fisica del lavoro delle ferrovie italiane nel 1970, rispetto ad altre reti europee, e dall'altro, soprattutto che queste reti hanno realizzato cospicui recuperi di produttività nell'arco temporale considerato, mentre le ferrovie italiane si pongono al livello più basso.

Cosi, dal 1970 al 1988, le ferrovie britanniche hanno realizzato un recupero di produttività del 74,5 per cento, le ferrovie francesi lo hanno ottenuto nella misura del 46,7 per cento, quelle tedesche del 46,5 per cento, mentre quelle italiane soltanto del 13,1 per cento.

Questo dato è di per sé sufficiente a dimostrare l'urgenza di attivare meccanismi – come quello del prepensionamento – idonei ad avviare un realistico processo di recupero della produttività fisica del lavoro. Gioverà anche sottolineare come le Ferrovie dello Stato non abbiano mancato di porre l'accento su tale problema, soprattutto in questo periodo di amministrazione straordinaria.

x legislatura — undicesima commissione — seduta dell'8 febbraio 1990

È noto difatti che l'amministratore straordinario ha presentato un primo piano di risanamento e ristrutturazione il 28 febbraio 1989, lo ha ridisegnato con un altro documento, in data 22 settembre 1989, ed infine lo ha ulteriormente aggiornato - seguendo le indicazioni del ministro – il 15 novembre 1989: ricordo inoltre che in questi ultimi giorni si è avuta, in proposito, una serie di incontri e di contatti.

Un dato comune ai tre piani che sono stati prima richiamati appare essere quello dell'urgenza di attivare meccanismi idonei a diminuire il numero degli addetti preposti alla produzione del servizio ferroviario, senza dei quali perde significato qualunque norma dettata per realizzare il risanamento dell'Ente ferrovie dello Stato.

D'altro canto, una ricca massa di dati sui problemi che sono stati prima indicati si ritrova puntualmente in un prezioso documento denominato Radiografia delle Ferrovie dello Stato, che annualmente viene pubblicato dalla Direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento del Ministero dei trasporti.

In questo quadro è possibile procedere all'esame del disegno di legge.

La predisposizione degli strumenti necessari a modificare le rigidità aziendali è avvenuta attraverso l'emanazione reiterata di decreti-legge, l'ultimo dei quali, il n. 381, è stato licenziato il 25 novembre 1989. Con esso si dispone sia in materia tariffaria, sia per quanto riguarda il personale, sia in merito al patrimonio del-

Le difficoltà incontrate nella conversione in legge di tali decreti e la complessità della gestione delle risorse umane dell'Ente ferrovie dello Stato hanno determinato la presentazione di un disegno di legge ad hoc per il prepensionamento dei ferrovieri, che recepisce anche le osservazioni formulate in sede parlamentare sull'analogo strumento legislativo presentato in precedenza.

Giova inoltre ricordare che il programma di prepensionamento predisposto | peraltro lasciato il rapporto di lavoro dei

dall'Ente ferrovie dello Stato tiene conto degli accordi raggiunti con le organizzazioni sindacali del settore e costituisce pertanto la base operativa per poter attuare il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente medesimo.

Solo avendo la possibilità di ridimensionare il personale, e quindi la certezza di poter mantenere in servizio le risorse umane necessarie, si potrà addivenire alla stipula del nuovo contratto collettivo di lavoro dei ferrovieri, ai quali dovranno essere assegnati compiti e qualifiche adeguati alle nuove esigenze.

Va ricordato inoltre che l'attuale eccedenza di personale dell'Ente è da imputare agli orientamenti seguiti precedentemente in materia, che si ispiravano ai principi della piena occupazione e del sostegno alle regioni meridionali meno favorite: da ciò l'attuale squilibrio nella distribuzione del personale dell'Ente, sia territorialmente, sia in rapporto alle esigenze di traffico.

L'aspetto fondamentale da evidenziare riguardo al presente disegno di legge è la moderazione con cui avviene l'approccio al tema del prepensionamento, che viene affrontato in un primo anno in maniera contenuta e riproposto negli anni successivi in termini ancor più limitati.

Infatti, l'esodo anticipato riguarda in misura preponderante personale non più idoneo a svolgere attività lavorativa in impianti ferroviari (circa 13 mila unità) e che non può essere utilizzato diversamente nell'esercizio né aggiunto all'organico già esuberante degli uffici.

Per la gestione non traumatica delle eccedenze occupazionali rispetto ai fabbisogni, rapportati alla funzionalità del servizio ferroviario, l'Ente ferrovie dello Stato ha posto in essere diverse azioni (tra cui il blocco del turn-over), ed altre sono in fase di realizzazione (mobilità verso la pubblica amministrazione e lavoro a tempo parziale) che, tuttavia, complessivamente non sono sufficienti a conseguire i risultati programmatici.

La legge 17 maggio 1985, n. 210, ha

dipendenti dell'Ente ferrovie dello Stato in una veste « parapubblica » o, comunque, non decisamente privatistica. Pertanto, mentre al sistema imprenditoriale privato sono stati concessi due « ammortizzatori » sociali per liberarsi della manodopera eccedentaria (la cassa integrazione guadagni per circa la metà degli oneri ed il pensionamento anticipato per l'altra metà), l'Ente ferrovie dello Stato può avvalersi soltanto del secondo di essi.

Per rimuovere lo squilibrio strutturale del personale ferroviario, l'Ente sta ponendo in essere un programma organico di politica attiva delle risorse umane che, partendo dalla determinazione dei reali fabbisogni ed attraverso la compressione dei costi, la ripresa della produttività e la riorganizzazione del lavoro, porterà la consistenza e la composizione del personale al livello compatibile con il piano di risanamento e sviluppo.

Il prepensionamento volontario assume in questo quadro di programmi ed azioni un notevolissimo rilievo, e per la sua realizzazione si rende necessaria l'approvazione di apposite disposizioni legislative.

Le norme proposte si inseriscono nel quadro del sistema previdenziale e pensionistico proprio dei ferrovieri, per i quali permangono, anche dopo la riforma, due discipline particolari, quella Fondo pensione delle ferrovie dello Stato (di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 1092 del 1973) e quella dell'Opera di previdenza ed assistenza per il personale dell'Ente ferrovie dello Stato (OPAFS), di cui alla legge n. 829 del 1973.

Non può soccorrere in questo caso il riferimento alle norme ed ai criteri adottati per i dipendenti privati che rientrano invece nel regime INPS.

L'articolo unico del disegno di legge innanzitutto individua, al comma 1, in un quinquennio l'arco temporale sufficiente a svolgere il programma di pensionamenti anticipati, il cui avvio, però, deve avvenire in tempi immediati per non protrarre l'attuale onerosa situazione.

Al comma 2 si sancisce la volontarietà del prepensionamento, si individuano i roviere in prepensionamento « rinuncia »

soggetti che possono presentare la domanda e si fissano le condizioni di ammissibilità al procedimento per l'esodo, rappresentate dal possesso dei requisiti di una congrua anzianità di servizio congiunta ad una determinata età.

Il requisito di 19 anni, 6 mesi ed un giorno trova giustificazione nel fatto che esso è già previsto dagli articoli 42 e 219 del testo unico n. 1092 del 1973 come condizione affinché i dipendenti statali, ferrovieri compresi, acquisiscano il diritto a pensione in caso di dimissioni.

Comunque, al comma 7 sono state espressamente richiamate le norme che pongono il divieto di cumulo fra pensione e retribuzione di lavoro dipendente.

Si stabiliscono, altresì, i benefici dell'esodo che consistono nell'attribuzione, senza oneri contributivi a carico degli interessati, di un aumento di servizio fino ad un massimo di 7 anni, utile ai fini della pensione e dell'indennità di buonuscita.

Il riconoscimento dei 7 anni nel caso dell'Ente ferrovie dello Stato appare equo anche se raffrontato con gli analoghi provvedimenti di 5 anni riguardanti i dipendenti privati, perché la quota pensionabile di un ferroviere, rispetto alla sua retribuzione in servizio, risulta in media del 50 per cento. Infatti, prendendo a riferimento alcune qualifiche tipiche come l'operaio, il capostazione ed il capotreno - a fronte di una retribuzione totale lorda in servizio oscillante fra lire 2.400.000 e 2.900.000, la pensione sarà soltanto di lire 1.300.000-1.400.000. Agli stessi, applicando in ipotesi le regole INPS, con beneficio di 5 anni, verrebbe riconosciuta una pensione di lire 1.350.000-1.600.000 circa.

Avuto presente il parere espresso dalla Commissione lavoro della Camera il 7 novembre scorso su un emendamento relativo al disegno di legge n. 328 del 1989, il testo ora proposto non prevede più alcuna deroga alle vigenti disposizioni che limitano l'attribuzione dell'indennità integrativa speciale.

È da tener presente inoltre che il fer-

a 3,5 scatti biennali di stipendio del valore di circa lire 150.000 mensili complessive che avrebbe maturato restando in servizio, e che le presenti norme invece non riconoscono nel computo della pensione e della buonuscita. Rinuncia altresì a sette trentasettesimi dell'IIS.

Per salvaguardare gli effetti dell'esodo anticipato nel prossimo quinquennio, durante il quale si realizzerà la ristrutturazione dell'Ente ferrovie dello Stato e (sussistendo le disponibilità finanziarie) potra reiterarsi la procedura di prepensionamento, si è reso necessario prevedere la sospensione nello stesso arco di tempo delle disposizioni sulle assunzioni obbligatorie, per non riprodurre immediatamente le situazioni di squilibrio sopra accennate.

L'ultimo comma dell'articolo unico riguarda la copertura finanziaria ed in particolare l'utilizzazione dei fondi già previsti dalla legge 24 dicembre 1988, n. 541.

In sintesi, il disegno di legge in esame, con i suoi legami alla precedente normativa, con la sua logica rivolta alla ristrutturazione aziendale, con la sua tendenza a diminuire le spese dell'Ente ferrovie dello Stato, si propone come uno strumento essenziale ed improrogabile per il rilancio del trasporto ferroviario, che necessita con urgenza di questo provvedimento per procedere ad un ulteriore passo in avanti sulla via del risanamento dell'ente medesimo.

Proprio per l'importanza e l'urgenza che riveste l'approvazione del disegno di legge mi permetto di proporre, signor presidente (lasciando la decisione a lei ed alla Commissione), la costituzione di un comitato ristretto, che esamini rapidamente questa delicata materia, per tornare poi a riferire alla Commissione e quindi giungere alla sollecita definizione del provvedimento di legge.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua illustrazione così puntuale e completa, e prego i colleghi, nel corso della discussione, di pronunciarsi in merito alla proposta di carattere procedurale testè avanzata dall'onorevole Malvestio. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Anna Maria NUCCI MAURO. Desidero svolgere brevissime considerazioni che si richiamano a quelle già fatte in sede di espressione di parere.

Intanto, devo rilevare che ci troviamo di fronte ad una strana concomitanza, cioè che siamo chiamati oggi a discutere questo disegno di legge mentre in Consiglio dei ministri sta per essere ripresentato il più ampio provvedimento di riforma dell'Ente ferrovie dello Stato, per cui attendiamo di conoscere se quest'ultimo sarà trasformato o meno in ente economico.

Faccio poi osservare che nella nostra Commissione, da un po' di tempo a questa parte, nel discutere i vari provvedimenti di legge, stiamo cercando di far restare in servizio i dipendenti, con riguardo a tutte le amministrazioni dello Stato, finché non abbiano raggiunto i quaranta anni di contribuzione: adesso invece vediamo che viene preso in considerazione il termine minimo dei diciannove anni, sei mesi ed un giorno; tra l'altro si fa riferimento, nel disegno di legge in oggetto, anche alla cattiva salute e perciò alla cattiva produttività dei soggetti in relazione alla salute malferma. Assumendo scelte del genere, da qui a poco le Ferrovie dello Stato invece di ridurre i propri costi si troveranno di fronte ad un contenzioso per malattie dovute a causa di servizio: infatti, coloro che saranno prepensionati per salute malferma, in quanto non in grado di produrre, sosterranno che questo stato di salute lo hanno acquisito proprio come dipendenti delle Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda gli esuberi inoltre si fa riferimento alla mobilità, e perciò sarebbe necessario conoscere in questa sede, qualcosa in più circa l'attuazione dei processi di mobilità che si stanno ponendo in essere, ed avere in sede di comitato ristretto – qualora venga costituito – la presenza del ministro per la funzione pubblica, perché intervenga al riguardo.

Non ritengo, in linea di principio, che si possano rilanciare la produttività e l'efficienza di un ente quale quello delle Ferrovie dello Stato incidendo solo sulla politica del personale, scegliendo la soluzione più facile del prepensionamento, senza dirci quali siano i metodi e le normative che si intendono adottare per abbassare i costi generali dell'Ente ferroviario, che non si riferiscono solo al personale.

Fatte queste considerazioni, mi dichiaro senz'altro favorevole alla costituzione di un comitato ristretto, poiché ritengo che su questo provvedimento di legge dovremo compiere un lavoro di approfondimento.

PRESIDENTE. Ricordo che, prima ancora che il disegno di legge fosse licenziato dal Consiglio dei ministri, le organizzazioni sindacali, in presenza delle sollecitazioni emergenti dal settore, avevano chiesto di essere ascoltate: perciò se verrà costituito un comitato ristretto, questo dovrà valutare anche l'opportunità di procedere a tali audizioni.

ALDO REBECCHI. Le sue considerazioni, signor presidente, e quelle della collega Nucci Mauro stanno prefigurando la necessità, per noi, di predisporre un quadro di intervento più organico e compiuto rispetto a quello che potevamo inizialmente immaginare.

Voglio subito dire che il gruppo comunista sta seguendo questa vicenda con molta preoccupazione. Già in una precedente occasione, quando fummo chiamati ad esprimere un parere sul decreto-legge in materia di trasporti ferroviari, avvertimmo (pur in presenza dell'unanime conclusione cui la Commissione era pervenuta) delle reazioni un po' scomposte, che non poterono non preoccuparci, e che ci danno da pensare anche oggi, proprio per la delicatezza della materia che ci viene nuovamente riproposta, quantunque in termini parzialmente modificati.

Altre preoccupazioni abbiamo avvertito nei giorni scorsi, quando è esploso nel paese il problema delle ferrovie, del I rale. Ieri il presidente ha partecipato ad

loro riassetto e soprattutto delle conseguenze che sarebbero derivate al personale dipendente con la presentazione del « piano Schimberni ». Vi sono state allora giornate di lotta indette dalle organizzazioni sindacali autonome e confederali: ora si è giunti ad un accordo tra le medesime organizzazioni e l'azienda, che non possiamo che giudicare positivo, quanto meno sotto il profilo dell'attenuazione delle tensioni sorte in questo delicato settore della vita del paese; dobbiamo però condividere le riflessioni della collega Nucci Mauro circa la limitatezza e la parzialità con cui viene affrontato il problema del riassetto delle Ferrovie dello Stato.

In particolare, se non saremo posti in condizione di configurare un intervento più organico e complessivo, non potremo francamente che esprimere forti dubbi circa la reale possibilità del risanamento di questo settore strategico. Probabilmente, infatti, è necessario prendere provvedimenti anche a proposito del personale, ma un intervento del genere risulterebbe del tutto parziale ed insufficiente al fine che ci si prefigge, in assenza di una politica di risanamento e di aggiornamento reale delle Ferrovie dello Stato.

Desidero poi sottolineare la situazione di disagio che avvertiamo nell'essere chiamati a discutere questa mattina di un provvedimento di legge, riguardante la materia del prepensionamento, limitato ad un settore. Ricordo infatti che proprio questa Commissione ha a suo tempo elaborato il progetto di legge n. 3497, sulla riforma del mercato del lavoro, la cassa integrazione ed i prepensionamenti nel settore privato che, per motivi vari – tra cui la perdurante assenza del parere della V Commissione bilancio -, è rimasto bloccato. Si stanno quindi determinando notevoli problemi e preoccupazioni in quei settori del lavoro privato tuttora interessati a profondi processi di ristrutturazione, per l'assenza di un quadro di riferimento legislativo sufficientemente chiaro e garantito.

Il problema è dunque di ordine gene-

una riunione con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali ai quali ha manifestato le sue preoccupazioni. Il Governo si trova di fronte all'emergenza rappresentata dalla situazione delle Ferrovie dello Stato, ma ne esistono altre, parimenti gravi e significative, come quella della Pirelli di Milano, alle quali bisognerebbe fornire risposte adeguate.

Quindi, mentre condivido alcune delle motivazioni espresse dalla onorevole Nucci Mauro, avverto questo disagio nell'affrontare le questioni alla nostra attenzione in termini parziali, e nel constatare che per far fronte ai problemi di un settore si trovano i necessari finanziamenti, mentre altrettanto non avviene per altri comparti. In tal modo, infatti, non si realizza quell'intervento organico, omogeneo ed equo che la nostra Commissione dovrebbe attuare.

Il gruppo comunista avanza, inoltre, una riserva molto seria per quanto attiene al contenuto del comma 6 dell'articolo unico, con il quale si prevede il blocco delle assunzioni obbligatorie per l'intera durata del periodo di applicazione del programma di prepensionamento, pur comprendendo le ragioni di tale previsione. Ci riserviamo, pertanto, di presentare emendamenti a tale comma in sede di comitato ristretto, di cui riteniamo opportuna la costituzione.

Nelle ultime settimane la materia al nostro esame si è rivelata « esplosiva » e potrebbe diventarlo ancora di più in futuro, in assenza di un quadro legislativo adeguato ai problemi che prima ricordavo.

A fronte delle reazioni, piuttosto scomposte (che prima ricordavo), registrate in questa Commissione nei confronti del gruppo comunista allorché esprimemmo una valutazione negativa sulla prima proposta fatta in tema di prepensionamenti, credo sia indispensabile procedere alle audizioni – il presidente ha già accennato a questa ipotesi – dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali, dell'Ente ferrovie dello Stato e del Governo per accertarne le rispettive posizioni, affinché il comitato ristretto, che dovrà essere costituito,

possa prenderne atto prima di procedere alla valutazione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Rebecchi per l'ampio quadro che ci ha delineato.

Orazio SAPIENZA. A parte il fatto che mi chiedo se possiamo oggi entrare nel merito di questo problema, alla luce di quanto è intervenuto qualche giorno fa, a proposito dell'Ente ferrovie dello Stato, desidero svolgere due considerazioni, la prima delle quali riguarda il provvedimento di legge in esame, mentre la seconda concerne i temi della mobilità e della cassa integrazione guadagni ossia, in sostanza, la politica del Governo verso il mercato del lavoro.

In merito al primo punto, sono personalmente contrario (ed affermo fin da ora che molto difficilmente esprimerò sul disegno di legge n. 4480, qualora non venisse modificato, il mio voto favorevole) alla politica dei prepensionamenti nei termini delineati dal progetto di legge al nostro esame, perché ritengo che essa si traduca in uno sperpero di risorse pubbliche che non fornisce una soluzione ai problemi.

Nella relazione che accompagna il testo del disegno di legge n. 4480 si legge – ed a questo proposito vorrei esprimere la mia opinione – che « L'esodo anticipato riguarda in maniera preponderante personale non più idoneo a svolgere attività lavorativa negli impianti ferroviari (circa 13.000 persone) e che, ovviamente, non può andare ad aggiungersi tutto sull'organico degli uffici; resterebbe quindi retribuito e non utilizzato ».

Ciò vuol dire che il personale citato non è idoneo ad adempiere mansioni specifiche del settore ferroviario, ma che potrebbe utilmente essere impiegato per lo svolgimento di altri compiti in comparti diversi. Si compie, invece, la scelta del prepensionamento, lasciando che le carenze nell'organico di altri settori della pubblica amministrazione vengano coperti attraverso l'espletamento di concorsi, e si estromettono dal processo la-

vorativo 13 mila persone che andranno a riempire gli interstizi del mercato del lavoro - magari di quello « nero » - in concorrenza con altri soggetti.

Tale scelta non può essere condivisa da chi abbia a cuore l'utilizzo ottimale delle risorse pubbliche ma, a mio parere, deve essere radicalmente contestata (mi permetterò in seguito di precisare ulteriormente la mia posizione).

Per quanto riguarda, invece, il problema di carattere più generale ritengo sia inconcepibile che l'azione del Governo continui ad essere disorganica.

Come ricordava il collega Rebecchi, il provvedimento di legge n. 3497, relativo alla cassa integrazione, è attualmente bloccato perché si è sostenuto che esso si poneva in contrasto con la legge finanziaria. Nell'incontro di ieri sera con i rappresentanti dei sindacati, al quale ho partecipato insieme al presidente e ad altri colleghi, si è chiarito che non esiste alcuna responsabilità della Commissione lavoro circa i ritardi subìti da quel provvedimento di legge, ma si è anche affermato che non si può continuare a sostenere che le risorse, destinate a far fronte alle esigenze che esso pone, non siano reperibili.

Sembra, infatti, che i finanziamenti necessari dal disegno di n. 4480 siano disponibili. Pertanto, tali risorse avrebbero potuto essere impiegate per dare attuazione al provvedimento sulla cassa integrazione, che ha una portata di carattere generale.

Ritengo, quindi, signor presidente, che la nostra Commissione debba assumere un'iniziativa nei confronti del Governo per chiarire con fermezza che non possiamo continuare a rimanere insensibili all'esigenza di attuare una politica del mercato del lavoro che affronti in maniera organica i problemi sia del comparto pubblico, sia di quello privato, secondo una logica complessiva che consenta di utilizzare in maniera ottimale, come più volte è stato auspicato, le scarse risorse disponibili.

Sergio VAZZOLER. Quando affron-

dobbiamo tenere presente che la situazione attuale è il frutto di una gestione che, per anni, non si è posta come obiettivo prioritario di operare nell'interesse del settore.

La responsabilità di ciò non è ascrivibile solo all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, perché a determinare la realtà di fronte alla quale ci troviamo hanno concorso le forze politiche ed anche i sindacati, la cui azione si è rivelata insufficiente.

Nel momento in cui ci si pone l'obiettivo di cambiare registro, i settori sui quali agire sono molti, e quello del personale è solo uno di essi. Ritengo quindi necessario disporre di un preciso quadro di riferimento, che consenta di formulare un giudizio sull'azione del commissario Schimberni, ed anche sulle modalità con le quali si perviene ad accordi-tampone. che non risolvono realmente i problemi.

Certo, di fronte ad una situazione del genere il Parlamento può giustamente prendere in esame un provvedimento di legge come questo. Occorre tuttavia riconoscere che vi sono altri settori - ad esempio quello della cantieristica - che con provvedimenti analoghi risolverebbero dei problemi: perché con tali meccanismi si sono risolte, in paesi europei, questioni simili.

Sul testo in esame ho, personalmente, molti dubbi; ritengo tuttavia che si debba almeno procedere sulla base di audizioni, sia dell'amministrazione interessata, - sia del sindacato, e fissando punti di riferimento di carattere generale, per risolvere, o almeno avviare a soluzione il problema del trasporto ferroviario - sia dei passeggeri, sia delle merci - nel nostro paese.

Sono d'accordo sulla costituzione di un comitato ristretto, riservandomi in seguito di compiere una valutazione più approfondita del testo, poiché - ad esempio le considerazioni svolte dalla collega Nucci Mauro sono senz'altro serie (anche se non sarei altrettanto drastico nel rifiutare interventi di questa natura); il provvedimento che intendiamo prendere potrebbe rivelarsi solo un bel « pannicello tiamo il tema delle Ferrovie dello Stato, caldo», e noi ci troveremmo di fronte ad una situazione addirittura aggravata: infatti, parlando con persone che ben conoscono lo stato delle cose, mi sono reso conto del fatto che questo intervento potrebbe persino ingigantire i problemi, all'interno dell'Ente ferrovie dello Stato.

Ritengo infine utile, signor presidente sapere dal ministro o dal sottosegretario quale sia l'azione che s'intende svolgere nel settore interessato, affinché – come membri di questa Commissione e del Parlamento – possiamo inquadrare il provvedimento di legge, ed impegnarci per giungere a risultati positivi.

Novello PALLANTI. Signor presidente, credo che non vi possa essere nessuno che non sia interessato al risanamento economico e finanziario dell'Ente ferrovie dello Stato, e soprattutto al rilancio della funzione del trasporto pubblico su rotaia, sia come uno dei cardini fondamentali per l'economia del paese, sia come fatto collegato ai problemi ecologici, che si vanno sempre più ingigantendo.

Senz'altro, un trasporto pubblico su rotaia, risanato ed efficiente, contribuisce al disinquinamento dell'ambiente: credo quindi che il rilancio dell'Ente ferroviario di Stato debba essere appoggiato.

Il disegno di legge in esame si dice inteso a raggiungere questo obiettivo: il modo con cui s'intende perseguirlo è però discutibile; il testo, infatti, immagina una sorta di risanamento collegato esclusivamente alla riduzione del personale. E qui non c'è bisogno di richiamare il malessere ed il malumore che hanno investito il personale delle Ferrovie dello Stato e tutto il paese all'annuncio di un « taglio » di 30 mila posti di lavoro nell'azienda ferroviaria (così almeno era apparso), poiché si è avvertito che, per il perseguimento di un obiettivo di per sé giusto, si veniva a causare un danno sociale di notevole entità, dovendosi intanto ridurre 30 mila persone in organico: soluzione che è parsa inaccettabile.

L'accordo che in seguito è stato concluso (di cui non conosco nel dettaglio la portata) pare che ponga la questione in termini alquanto diversi, nel senso che, ferma restando l'esigenza di diminuire il personale complessivamente impiegato, viene meglio precisata la misura in cui tale riduzione potrebbe avvenire.

Il provvedimento di legge al nostro esame intende favorire (questa è l'interpretazione che voglio dargli) la realizzazione di quell'accordo, introducendo disposizioni che favoriscano appunto la programmata riduzione del personale. Esso ha dunque, nel complesso, un'impostazione accettabile, che io condivido.

Più dubbi desta, invece, la normativa che intende tradurre in pratica tale impostazione: ed a questo proposito sono state avanzate delle osservazioni. Mentre il relatore ha fatto un'esaltazione – sia detto senza offesa – abbastanza piatta del provvedimento di legge (naturalmente ha fatto bene a farla, se tale è la sua convinzione), altri colleghi mi sembra che abbiano svolto considerazioni degne di riflessione e rispetto: i rilievi avanzati dalla onorevole Nucci Mauro sono da prendere in esame, e non si può pensare di non tener conto delle osservazioni dell'onorevole Sapienza.

Se ci basiamo, nell'esaminare il disegno di legge, su criteri di carattere più generale (da cui non possiamo prescindere, pur discutendo di una normativa specifica), dobbiamo chiederci come potremo estendere ad altri comparti le disposizioni che qui si ipotizzano.

Il collega Vazzoler pone una questione concreta, quando si domanda come intendiamo risolvere i problemi della cantieristica: non possiamo infatti limitarci a dire che intanto prendiamo una decisione del genere per le Ferrovie dello Stato, e poi si vedrà. Cosa vogliamo fare, appunto, per la cantieristica? E per la Pirelli? E per la Dalmine (e sto parlando di aziende pubbliche), che chiude il suo stabilimento a Massa Carrara senza ulteriori spiegazioni? Se si tiene conto di tale situazione, nell'esaminare il provvedimento di legge bisognerà fare attenzione a non scindere la soluzione adottata per l'Ente ferrovie dello Stato da indicazioni che possano valere anche per aziende.

Vorrei sottolineare inoltre, signor presidente, che il paese protesta perché non si è ancora approvato il provvedimento di legge sulla cassa integrazione. Credo che la responsabilità di tale ritardo sia di questo Governo e, in particolare, dell'attuale ministro del lavoro e della previdenza sociale (non intendo fare distinzioni tra i ministri, anche perché la responsabilità è collegiale), il quale è venuto a dirci che non intendeva avallare tutto quello che la Commissione aveva fatto. Ricordo che la Commissione ha lavorato per oltre un anno sulla questione della cassa integrazione e su tutta la normativa riguardante il superamento del prepensionamento e l'istituzione del criterio della mobilità come criterio generale.

Se non si condivide il progetto di riforma della cassa integrazione, si devono anche specificare i motivi di tale atteggiamento o le parti della riforma che non si condividono. Aggiungo, inoltre, che se non vi sono finanziamenti sufficienti, è necessario indicare le poste dalle quali potrebbero essere prelevati e sapere quanto occorre ancora, in termini economici, per superare la logica fin qui adottata. Oggi affrontiamo il problema delle Ferrovie dello Stato, ma domani tratteremo situazioni analoghe come quella della cantieristica.

È evidente che dobbiamo lavorare per apportare le necessarie modifiche al testo in discussione, ma è altrettanto evidente che dovremo operare tenendo conto che questo disegno di legge non deve allontanarsi dall'impostazione del provvedimento di legge n. 585-ter che, pur non rappresentando la soluzione migliore, tuttavia costituisce comunque qualcosa di serio e di organico sul quale avevamo raggiunto un'intesa. Facendo i necessari distinguo, trattandosi di un'azienda pubblica di grandi dimensioni – il che comporta dei tempi abbastanza incerti –, avremmo cioè avuto un punto di riferimento.

Ho voluto riprendere le considerazioni del collega Rebecchi perché la discussione odierna ha palesato, sostanzialmente, le difficoltà insite in questo vuoto normativo in cui ci troviamo, a fronte del quale si rischia di andare a legiferare per spezzoni.

Tutti siamo d'accordo sulla necessità di una riflessione in sede di comitato ristretto per apportare alcuni aggiustamenti; ritengo tuttavia (non so quale sia il parere degli altri gruppi) che se noi accettassimo la norma che inibisce il collocamento delle cosiddette categorie protette, commetteremmo una infamia, in senso politico; tale previsione, di cui al comma 6 dell'articolo 1 del disegno di legge n. 4480, comporterebbe gravi conseguenze. Infatti, pur comprendendo il ragionamento, che astrattamente appare logico, di chi ha voluto inserire quella previsione normativa (il quale si è chiesto come si può attuare un'operazione per ridurre gli organici se poi si è costretti ad assumere personale delle categorie protette), è opportuno valutare i risultati di tale atto, non tanto e non solo perché mille posti di lavoro per le categorie protette verrebbero eliminati, quanto perché questo « effetto annuncio » produrrebbe pericolose conseguenze in tutte le aziende in difficoltà.

Signor presidente, credo che questa considerazione, pur non essendo stata esplicitamente espressa dagli altri colleghi, sia stata sicuramente fatta da alcuni di loro. Credo, inoltre, che in sede di comitato ristretto (o in sede plenaria) ci dovremmo adoperare affinché questa normativa venga cancellata.

Sottolineo, in ogni caso, che il senso del mio intervento è quello di segnalare la decisa critica del gruppo comunista al Governo, per aver bloccato il provvedimento generale di riordinamento della cassa integrazione.

ANDREA CAVICCHIOLI. Non vorrei assolutamente ripetere la discussione svoltasi ieri alla presenza dei sindacati sulla cassa integrazione e sulla riforma del mercato del lavoro, a cui faceva riferimento il collega Pallanti.

odierna ha palesato, sostanzialmente, le Credo che le risposte debbano essere difficoltà insite in questo vuoto normativo date in un quadro complessivo che tenga

conto dei riferimenti – anche relativi alla copertura finanziaria – e degli obiettivi che ci eravamo prefissati.

Non voglio aggiungere nulla a quanto ha giustamente affermato il collega Vazzoler; è però necessario che questo provvedimento di legge sia inquadrato nell'ambito del risanamento delle Ferrovie dello Stato. L'elemento che ritengo determinante è che il problema del prepensionamento sarebbe difficilmente configurabile come a se stante, e non finalizzato ad una manovra che noi abbiamo già preso in considerazione nel precedente parere. Detto questo, vorrei sottolineare l'esigenza che l'iter di questo provvedimento di legge venga facilitato, perché esso costituisce il presupposto affinché il risanamento e la ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato si realizzino. Ciò non significa chiudere gli occhi su alcune osservazioni espresse oggi rispetto ad una preoccupazione che si potrebbe ripercuotere su altri settori; è però evidente che, fatti i dovuti approfondimenti in sede di comitato ristretto ed esaurite le audizioni di rito, dobbiamo dare una risposta alle attese del Parlamento e alle istanze dei sindacati. In questo senso, il gruppo del partito socialista assicura la propria massima correttezza e disponibilità in un quadro di collaborazione e di rispetto dei principi.

IVANA PELLEGATTI. Non intendo ripetere le considerazioni già espresse dai colleghi, che condivido, ma desidero tornare sull'osservazione della onorevole Nucci Mauro, molto pertinente, relativa al tentativo dell'Ente ferrovie dello Stato di recuperare produttività con operazioni molto discutibili.

Ritengo che il criterio di fondo al quale si ispira il disegno di legge n. 4480, che è quello di un recupero di immagine più che di efficienza, debba essere respinto. Infatti, con il piano di prepensionamento proposto – prescindendo dai problemi di carattere generale, concernenti la cassa integrazione guadagni, che non intendo affrontare – una parte

del personale viene ritenuto non più in grado di produrre. Già da alcuni mesi, peraltro, è in atto una campagna di stampa, sostanzialmente intesa a criminalizzare tale personale, con la quale vengono lanciati allarmi contro gran parte dei ferrovieri, sostenendo che essi non sarebbero all'altezza del posto di lavoro che occupano.

Il disegno di legge in esame si propone, oltre che di promuovere un'immagine del settore ferroviario non realistica (perché mancano i necessari finanziamenti e perché il servizio non corrisponde al modello pubblicizzato nel nostro paese ed all'estero), di realizzare il blocco delle assunzioni obbligatorie; ritengo che di ciò si debba prendere atto ai fini di una valutazione dei criteri di fondo ai quali esso si ispira. Mentre in passato l'Ente ferrovie dello Stato aveva tentato un recupero di produttività e di efficienza aprendo una polemica contro i cosiddetti rami secchi - ossia le tratte ritenute non produttive -, adesso si rivolge contro i lavoratori.

Credo perciò che ci si debba chiedere se sia giusto che un ente come quello ferroviario possa praticare una politica del lavoro basata su presupposti che ritengo molto preoccupanti.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Gualtiero NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor presidente, onorevoli colleghi, ai fini dell'illustrazione del quadro complessivo nel quale si inserisce il disegno di legge n. 4480, debbo rimettermi al dibattito svoltosi anche in questa Commissione sull'ultimo decreto-legge, recante disposizioni in materia di trasporti ferroviari, che il provvedimento di legge in esame si propone di modificare ed aggiornare.

Desidero, inoltre, sottolineare due aspetti della relazione illustrata dall'onorevole Malvestio, al quale rivolgo il ringraziamento del Governo per le precise e dettagliate indicazioni tecniche fornite sul testo al nostro esame e sugli sviluppi che esso potrà produrre, qualora questa Commissione ritenesse di approvarlo. Vi sarà poi occasione di approfondire – anche in sede di comitato ristretto, se sarà costituito – le questioni specifiche che sono state oggetto di interventi molto appropriati, nonostante il loro contenuto non sempre abbia coinciso con le posizioni del Governo.

Tutti coloro che hanno preso la parola hanno sottolineato i problemi derivanti dalla natura di provvedimento parziale del disegno di legge in esame rispetto all'esigenza di una riforma complessiva dell'Ente ferrovie dello Stato, aspetto questo che il Governo non intende trascurare. Peraltro, la possibilità di inserire le disposizioni di cui discutiamo nell'ambito del progetto di ristrutturazione dell'Ente, che interessa i profili istituzionali ed operativi, è stata valutata dal Governo il quale, però, si è trovato di fronte alla situazione particolarmente critica del personale ferroviario che credo sia nota a tutti.

È vero che la questione dell'eccessivo numero di dipendenti, in rapporto alle esigenze di risanamento e di ripiano del comparto ferroviario, non può essere risolta dal disegno di legge n. 4480, al di fuori di una ristrutturazione complessiva del sistema ferroviario, ma è anche vero che, nel corso del confronto tuttora aperto con le organizzazioni sindacali – in parte ridimensionato a seguito delle recenti trattative – , si è avuto modo di affrontare il problema.

Non sfugge a nessuno che, a fronte di carenze di personale negli snodi ferroviari del Nord, si registra un esubero in quelli del Meridione. Per tale ragione il Governo non ha aderito alla richiesta del commissario straordinario Schimberni di dar corso fin da quest'anno, a misure che non si tradurrebbero neanche nel prepensionamento – sia pure accompagnato da determinati benefici – di una parte del personale ma, in pratica, nel trasferimento ad altre attività, estranee al comparto ferroviario, di 29-30 mila lavoratori. Ciò fornisce un'idea della gravità del problema.

Il Governo è pervenuto alla decisione di stralciare la materia oggetto del disegno di legge n. 4480 (predisposto di concerto dai ministri dei trasporti, del lavoro e della previdenza sociale e del bilancio) dal progetto di riforma complessiva delle Ferrovie dello Stato a seguito di una serie di incontri, avvenuti nell'arco di oltre un anno, con i rappresentanti dell'ente interessato. Quella dell'esecutivo è stata la presa d'atto – che ha ricevuto l'assenso del Parlamento – di una situazione guidata dalle confederazioni sindacali.

Non credo che il disegno di legge n. 4480 comprometta l'impostazione complessiva del piano di risanamento e ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato. Certamente, ci rendiamo tutti conto che questi obiettivi non si realizzeranno soltanto concedendo facilitazioni a quei dipendenti che accetteranno il prepensionamento e che il Parlamento, quindi, dovrà riaffrontare il problema, che appare particolarmente grave, in occasione dell'esame del progetto di modifica della legge n. 210 del 1985. Quindi, questa decisione può costituire una parzialità, sotto il profilo normativo, ma anticipa un orientamento che, in forma indolore ma anche utile dal punto di vista organizzativo ed istituzionale, può consentire un più facile approccio all'elaborazione di un piano di ristrutturazione e risanamento.

Il secondo aspetto concerne il prepensionamento in sé. Qui va sottolineato il rapporto esistente tra la normativa che si vuole adottare per l'Ente ferrovie dello Stato e quella tuttora vigente per i dipedenti delle aziende private. Ouesto aspetto è stato già evidenziato nella seduta del 7 novembre scorso, inserendo di conseguenza nel testo una norma che ha modificato la precedente proposta del Governo, relativa all'indennità integrativa speciale. I dipendenti delle Ferrovie dello Stato in servizio sono assoggettati ad un sistema normativo e retributivo diverso da quello del settore privato: e sappiamo che questo non è per loro favorevole soprattutto con riguardo al trattamento pensionistico - rispetto a quello delle aziende private. L'obiettivo del provvedimento di legge è pertanto quello di rendere più simili questi due trattamenti, sotto il profilo del prepensionamento.

È stato qui detto – e forse anche giustamente – che l'adozione di un provvedimento di legge per un ente di Stato provoca evidenti ricadute nel settore privato: ma ciò potrà costituire oggetto di un altro provvedimento, di cui il mio Ministero non si può far carico (non voglio dire che non se ne debba interessare il Governo), in quanto esso rientrerebbe in un settore d'intervento in cui almeno il Dicastero dei trasporti non è in grado di assumere iniziative.

Il Governo, nell'invitare la Commissione a prendere in considerazione questi aspetti fondamentali, che costituiscono gli obiettivi di base del disegno di legge, si riserva di valutare le proposte e le eventuali modifiche che dovessero derivare dall'esame compiuto in sede di comitato ristretto, o essere avanzate in Commissione. A tali suggerimenti il Governo presterà la massima attenzione, che sia compatibile da un lato con gli obiettivi fondamentali indicati dal disegno di legge, e

dall'altro con l'onere finanziario previsto e già concordato sia con il Ministero del tesoro, sia con quello del bilancio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta, formulata dal relatore, di costituire un comitato ristretto, per l'approfondimento del testo in discussione.

(È approvata).

Mi riservo di nominare i membri del Comitato ristretto sulla base delle indicazioni dei Capigruppo.

Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. PAOLO DE STEFANO

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Stenografia delle Commissioni e degli Organi Collegiali il 27 febbraio 1990.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO