

## COMMISSIONI RIUNITE

### AFFARI COSTITUZIONALI (I) - TRASPORTI (X)

#### II.

### SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 GIUGNO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA I COMMISSIONE **BALLARDINI**

#### INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	25
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>	
Disposizioni varie riguardanti l'organizzazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3415-ter) . . . . .	
PRESIDENTE . . . . .	25, 26, 27, 29, 32, 33, 36, 38, 39, 40, 41, 42
DEGLI ESPOSTI . . . . .	28, 29, 30, 33, 38, 39, 41
FORTINI . . . . .	31
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore per la X Commissione</i> . . . . .	25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 35, 39, 40
MATTARELLA, <i>Relatore per la I Commissione</i> . . . . .	37, 38
MINASI . . . . .	32, 34, 37, 38, 40
NANNUZZI . . . . .	27, 31, 33, 34, 39, 40
SANTAGATI . . . . .	31, 34
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	28, 32, 36, 37, 38, 40
TOZZI CONDIVI . . . . .	27, 31, 32, 34, 38, 39
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	42

#### Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Bersani, Bressani e Gullotti, della I Commissione.

#### Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni varie riguardanti l'organizzazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3415-ter).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni varie riguardanti l'organizzazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella seduta precedente abbiamo già approvato tutti gli articoli, accantonandone però cinque — il 30, il 30-bis, il 30-ter e il 30-quater e l'ultimo — sui quali erano sorti dubbi di natura tecnica. Il Relatore per la X Commissione, onorevole Antonio Mancini, ha, inoltre, presentato un ulteriore emendamento aggiuntivo, che definiremo, salvo coordinamento, articolo 30 *quinquies*.

Prego l'onorevole Antonio Mancini, Relatore per la X Commissione, di darci ragione del superamento dei dubbi, che erano sorti nella precedente seduta in merito agli articoli accantonati.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Poiché i suddetti articoli erano

**La seduta comincia alle 9,30.**

NANNUZZI, *Segretario*. Legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

stati accantonati su richiesta dell'onorevole Degli Esposti e di altri colleghi, che desideravano considerarli più attentamente, riterrei opportuno che fossero essi ad intervenire prima nel dibattito, riservandomi di replicare successivamente.

In merito all'articolo 30-ter, vorrei però anticipare la mia opinione: esso, senza essere modificato nella sostanza, potrebbe, però, essere meglio formulato, in modo più sintetico e rispondente alla nostra determinazione.

Riguardo poi all'articolo aggiuntivo 30 *quinquies* da me proposto, vorrei fare presente che nell'articolo 29, già approvato, non è detto con sufficiente chiarezza che i principi secondo i quali viene determinata la quota da destinare ad incentivazione sono stabiliti di concerto tra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro. Poiché la nostra legislazione prevede sempre, in casi del genere, il concerto tra i ministeri interessati e quello del tesoro, ho proposto questo articolo aggiuntivo al fine di chiarire meglio il concetto della obbligatorietà del concerto tra i due ministeri nello stabilire il *quantum* che deve essere trasformato in indennità di incentivazione. L'articolo vuole anche chiarire altri due concetti che, forse, non erano espressi con chiarezza.

Il primo è che l'incentivazione si riferisce alle prestazioni del personale: quando queste diventano più efficaci per aumento della produttività legato a particolari sacrifici del personale stesso, oppure diventano più efficaci perché l'opera dell'uomo viene meglio coadiuvata dalla strumentazione tecnica. Allora il vantaggio viene diviso per metà tra l'Azienda ed il personale. Nei casi in cui l'intervento del personale è irrilevante, cioè nei casi di automazione completa di certe operazioni, sarebbe da risolvere il quesito se ed in quale misura il personale debba partecipare a questi benefici. Sotto il profilo logico si può dire che il personale non debba partecipare perché estraneo alle prestazioni; sotto il profilo morale ed umano c'è da considerare che tutto il movimento sindacale, dalla nascita, è la estrinsecazione della lotta dei lavoratori che chiedono di partecipare ai benefici del progresso tecnologico a mano a mano che i cicli di lavorazione si trasformano. Vi è stata sempre un'attività rivendicativa dei lavoratori che hanno ottenuto di partecipare ai benefici della maggiore produttività. In fondo, la trasformazione del tenore di vita dei lavoratori, è legata a questo fatto. Questo principio non va negato neanche nell'ambito dell'Amministra-

zione ferroviaria e, pertanto, io propongo una formulazione precisa e cioè che il lavoratore deve partecipare a questi benefici preoccupandosi soltanto di rendere elastico il principio nella determinazione del quantum che deve essere rimesso alle trattative interne, nell'ambito dell'Azienda e con il concerto del Tesoro.

Il secondo concetto è precisato nell'ultimo periodo dove è valutata la quantità di personale. Nell'articolo 29, già da noi approvato, è detto che all'inizio viene misurata la quantità di personale e di servizio. La quantità di personale è un concetto che ammette diverse ipotesi: si può trattare di un numero teorico quale la consistenza dell'organico, oppure della esistenza effettiva di personale e cioè delle unità fisiche presenti; o ancora può darsi che una parte del personale sia costretta, per esigenza di lavoro dell'Azienda a fare un doppio turno e, in questo caso, anche se le persone fisiche sono in un determinato numero, le prestazioni effettive sono valutate come se effettuate da un numero maggiore. Questa differenza, in certo senso, va a beneficio del personale, ma deve essere chiarito ed indicato, in quest'ultimo periodo, che la quantità di personale si riferisce non agli organici dell'amministrazione, ma alle persone fisiche realmente presenti ed alla loro effettiva prestazione.

**PRESIDENTE.** Onorevole Degli Esposti la pregherei di sciogliere le sue riserve e di farci conoscere la sua opinione in proposito.

**DEGLI ESPOSTI.** Ho esaminato attentamente l'emendamento e convengo sulla sua validità come del resto su quella degli emendamenti 30-bis e 30-ter e prendo atto con soddisfazione della sollecitudine del Relatore nel volerne rendere più comprensibile ed interpretabile il contenuto. Proprio a questo fine, io propongo che alla quarta riga dell'articolo 30 ter, dopo le parole « bandire concorsi » si aggiunga la parola « compartimentali » onde semplificare la procedura.

Nel primo periodo, poi, toglierei le parole: « I concorsi si svolgeranno a mezzo di prove pratiche volte particolarmente ad accertare la idoneità professionale dei candidati ». Questo concetto mi sembra implicito e riterrei opportuno non prevederlo nella legge.

Nel secondo periodo, attenendomi ad una formulazione tradizionale per la nostra azienda ferroviaria, proporrei di dire: « l'Azienda ferroviaria dello Stato è, altresì, autorizzata a bandire concorsi speciali... »; questa formu-

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

lazione assorbe ed integra quanto prima già precisato in una forma più complicata.

PRESIDENTE. Dato che sono state sciolte le riserve avanzate nella precedente seduta e poiché oggi non è stato presentato alcun emendamento sull'articolo 30-bis, io penserei di porlo in votazione.

TOZZI CONDIVI. In verità, signor Presidente, io non ho sentito sciogliere le riserve sull'articolo 30 bis. Mi pare, infatti, che sull'articolo 30 bis sorsero alcune discussioni in seguito alle quali il relatore avrebbe dovuto presentare un nuovo testo che eliminasse le perplessità manifestate e incentrate sul fatto che mentre con l'articolo 30 si sopprime il personale a contratto, con il successivo articolo 30-bis lo si fa rientrare. È necessario, quindi, risolvere, in qualche maniera, questa situazione perché, se si vogliono eliminare i contrattisti non si possono inquadrarli con l'articolo 30-bis. Su questo punto mi pare che il relatore non abbia detto nulla.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Le preoccupazioni espresse dall'onorevole Tozzi Condivi erano, veramente, di due ordini: quella che egli ha ora ricordato e l'altra che si riferiva ai dipendenti della Provvista.

In merito al primo dubbio, ho potuto chiarire che la legge di cui si prevede l'abrogazione è divisa in due parti: una per gli assuntori e l'altra per gli incaricati. Non c'è alcuna possibilità di comunicazione tra l'uno e l'altro settore, per cui posso garantire che non si rimette affatto in pristino ciò che era stato soppresso. Poiché gli accertamenti hanno dato esito positivo in maniera assoluta, ritengo che ora l'argomento non presti il fianco ad alcun dubbio.

In merito alla possibilità di introdurre tra questi incaricati anche gli ex dipendenti della Provvista, ho effettuato degli accertamenti, dai quali risulta la seguente situazione: i dipendenti della Provvista sono dipendenti dell'amministrazione ferroviaria — e in questo caso tornano in seno all'amministrazione — o pensionati delle ferrovie dello Stato — e in quanto pensionati il problema del loro riutilizzo non si pone — o sono dipendenti degli appaltatori. In sostanza, quindi, il problema che ci aveva preoccupato, non sussiste: I dipendenti degli appaltatori sono alcune centinaia, ma non sussiste nessun legame tra loro e l'Azienda delle ferrovie ed è evidentemente impossibile poterli contemplare in un provvedimento che è di riorganizzazione del personale ferroviario.

NANNUZZI. La figura dell'incaricato esiste a norma della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e non ha niente a che vedere con quella dell'assuntore.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. C'è però una piccola diversificazione per le provvidenze. Per dare una disciplina più compiuta, a me è parso opportuno dire che abroghiamo la vecchia legge, richiamandoci però ad essa per quanto si riferisce alle provvidenze.

NANNUZZI. Con il passaggio degli assuntori direttamente presso l'Azienda delle ferrovie, gli incaricati non godono di questo beneficio; quindi la figura dell'incaricato rimane quella che è, solo con un miglioramento nel trattamento previdenziale. Se questo è il significato dell'articolo, non si tratta di innovazione se non nella parte previdenziale. La cosa essenziale è che non rientrino.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 30.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 30 bis al quale non è stato presentato alcun emendamento:

« Per i servizi richiedenti prestazione di opera personale e che non rientrano tra quelli previsti all'articolo 1 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, restano in vigore le norme contenute nell'articolo 26 della medesima legge.

Gli incarichi vengono affidati agli aspiranti assuntori che ne facciano richiesta, seguendo l'ordine di iscrizione nell'albo attualmente esistente.

Uguale facoltà è data, nell'ordine, agli assuntori, incaricati e coadiutori in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, che non si trovino nelle condizioni previste dal precedente articolo 30 per essere inquadrati.

In caso di concorrenza di richieste per lo stesso incarico, la precedenza spetta agli assuntori incaricati e coadiutori ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 30 ter. Ne do lettura:

Per provvedere alle esigenze di personale di manovalanza, nelle more degli inquadramenti previsti dai precedenti articoli 30 e 30 bis, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a bandire concorsi per posti di manovale riservati agli assuntori, aspi-

ranti assuntori ed incaricati di cui all'articolo 8 della legge 3 dicembre 1959, n. 1236. I concorsi si svolgeranno a mezzo di prove pratiche volte particolarmente ad accertare la idoneità professionale dei candidati.

L'Azienda è altresì autorizzata a bandire concorsi speciali nelle qualifiche ferroviarie di capo stazione, capo gestione e assistente di stazione riservati agli assuntori che siano in possesso del titolo di studio prescritto per l'accesso a tali qualifiche dall'articolo 10 della legge 26 marzo 1958 n. 425, che siano stati utilizzati per almeno un quinquennio in assuntorie di prima e di seconda sezione e che posseggano gli altri requisiti previsti dall'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, ad eccezione del limite massimo di età, salva l'applicazione dell'articolo 5 della legge medesima. I concorsi di cui al presente capoverso saranno banditi per titoli ed esami.

Gli inquadramenti degli idonei dei concorsi previsti nel presente articolo sono effettuati gradualmente nei limiti dei posti annualmente disponibili secondo l'ordine di graduatoria dei concorsi, fino al premio gennaio 1971. Dopo tale data gli idonei eventualmente non inquadri beneficiarono delle disposizioni contenute nel precedente articolo 30.

Nei confronti degli assuntori che passano nei ruoli del personale ferroviario si applica il disposto dell'articolo 22 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

A questo articolo 30 *ter* sono stati presentati dei sub-emendamenti da parte degli onorevoli Minasi e Degli Esposti, che, per quanto si riferisce al primo comma, possono così riassumersi:

1) dopo la parola « concorsi » aggiungere la parola « compartimentali »;

2) l'onorevole Minasi propone di sopprimere le parole: « ed incaricati di cui all'articolo 8 della legge 3 dicembre 1959, n. 1236 »;

3) gli onorevoli Minasi e Degli Esposti propongono, infine, di sopprimere — si parla sempre del primo comma — l'ultimo periodo.

Pongo allora in votazione l'emendamento proposto dagli onorevoli Minasi e Degli Esposti diretto ad aggiungere dopo la parola « concorsi » l'altra: « compartimentali ».

(*E approvato*).

Pongo ora in votazione l'emendamento suppressivo Minasi delle parole: « ed incaricati di cui all'articolo 8 della legge 3 dicembre

1959, n. 136 », sul quale il relatore e il Governo si sono dichiarati contrari.

(*Non è approvato*).

Vi è ora il terzo sub-emendamento, presentato dagli onorevoli Minasi e Degli Esposti.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Il Governo è favorevole alla formulazione dell'articolo 30 *ter*. Mi pare infatti evidente che le prove pratiche rappresentino un sistema assai più efficiente e, vorrei aggiungere, conclusive. Vorrei, quindi, pregare la Commissione di accettare questa formulazione.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei motivare gli argomenti che militano a favore della inopportunità di accertare a mezzo di prove pratiche le condizioni per potere fare il manovale. Innanzitutto, obbligare l'azienda a fare sostenere queste prove pratiche costituirebbe inevitabilmente una perdita di tempo di 8-10 mesi per la loro determinazione. I compiti del manovale sono tali per cui, soddisfatte le esigenze del minimo di studio e della salute, non si vede a che possano servire queste prove pratiche di idoneità. A me sembra che, all'occasione una selezione per titoli sia più che sufficiente e si concretizzerebbe, inoltre, in un risparmio considerevole di tempo.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Desidero far presente all'onorevole Degli Esposti che l'unica preoccupazione è quella di evitare che ci siano delle procedure che rendano faticosa, lunga e difficile l'assunzione. Questo è l'impegno preciso che il Ministro assume con una dichiarazione ufficiale mentre si vota l'emendamento. Tuttavia, io ho un'altra preoccupazione, quella, cioè, che queste assunzioni finiscano per risentire di pressioni politiche varie. In tal senso, io preferisco sbloccare la situazione prevedendo un criterio obiettivo, quale quello della valutazione di alcune prove, sì da evitare, tra l'altro, la lotta interna tra compartimento e compartimento. E' necessario fare cose semplici e rapide, trovando un sistema che consenta, nelle more, di colmare i vuoti in attesa della pubblicazione della legge. Io mi rendo conto delle preoccupazioni e vorrei che fosse fatto uno sforzo perchè queste assunzioni avvengano nel modo più lecito possibile. Tutti i certificati sono un'ottima cosa, ma guardare in faccia una persona è altra cosa.

Ad ogni modo, io prendo impegno preciso perchè lo spirito della norma, che è chiaramente indicato, venga rispettato fino in fondo.

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

PRESIDENTE. Allora se gli onorevoli Minasi e Degli Esposti non insistono sul loro emendamento, do lettura del primo comma dell'articolo 30-ter:

« Per provvedere alle esigenze di personale di manovalanza, nelle more degli inquadramenti previsti dai precedenti articoli 30 e 30 bis, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a bandire concorsi compartimentali per posti di manovale riservati agli assuntori, aspiranti assuntori ed incaricati di cui all'articolo 8 della legge 3 dicembre 1959, n. 1236. I concorsi si svolgeranno a mezzo di prove pratiche volte particolarmente ad accertare l'idoneità professionale dei candidati ».

Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 30 ter.

(È approvato).

Il secondo ed il terzo comma erano stati così formulati dal Comitato ristretto:

« L'Azienda è altresì autorizzata a bandire concorsi speciali nelle qualifiche ferroviarie di capo stazione, capo gestione e assistente di stazione riservati agli assuntori che siano in possesso del titolo di studio prescritto per l'accesso a tali qualifiche dall'articolo 10 della legge 26 marzo 1958, n. 425, che siano stati utilizzati per almeno un quinquennio in assuntorie di prima e di seconda sezione che posseggano gli altri requisiti previsti dall'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, ad eccezione del limite massimo di età, salva la applicazione dell'articolo 5 della legge medesima. I concorsi di cui al presente capoverso saranno banditi per titoli ed esami.

Gli inquadramenti degli idonei dei concorsi previsti nel presente articolo sono effettuati gradualmente nei limiti dei posti annualmente disponibili secondo l'ordine di graduatoria dei concorsi, fino al primo gennaio 1971. Dopo tale data gli idonei eventualmente non inquadriati beneficeranno delle disposizioni contenute nel precedente articolo 30 ».

DEGLI ESPOSTI. Io vorrei far presente che la formulazione del testo originario crea complicazioni e mi rifiuto di accoglierla. D'altra parte, bisogna tener conto che questa è una materia complicata e bisogna trattarla con un minimo di fiducia nei confronti dei tecnici aziendali.

PRESIDENTE. È stato presentato un emendamento sostitutivo del secondo e del terzo comma dell'articolo 30-ter del testo ori-

ginario, dagli onorevoli Minasi e Degli Esposti:

« L'Azienda delle Ferrovie dello Stato è altresì autorizzata a bandire concorsi speciali previsti dall'articolo 7 della legge 6-1-1963, n. 13, per la qualifica di capo stazione, capo gestione ed assistente di stazione destinando ai vincitori i posti annualmente disponibili fino ad esaurimento della graduatoria formulata a conclusione dei relativi concorsi nei confronti degli assuntori che passano nei ruoli del personale ferroviario trova applicazione l'articolo 22 della legge 26 marzo, n. 425 ».

Pongo in votazione l'emendamento Minasi sostitutivo del secondo e terzo comma dell'articolo 30-ter ».

(È approvato).

L'articolo 30 ter rimane pertanto così formulato:

« Per provvedere alle esigenze di personale di manovalanza, nelle more degli inquadramenti previsti dai precedenti articoli 30 e 30-bis, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a bandire concorsi compartimentali per posti di manovale riservati agli assuntori, aspiranti assuntori ed incaricati di cui all'articolo 8 della legge 3 dicembre 1959, n. 1236. I concorsi si svolgeranno a mezzo di prove pratiche volte particolarmente ad accertare l'idoneità professionale dei candidati.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è, altresì, autorizzata a bandire concorsi speciali previsti dall'articolo 7 della legge 6 gennaio 1963, n. 13, per la qualifica di capo stazione, capo gestione ed assistente di stazione destinando ai vincitori tutti i posti annualmente disponibili fino ad esaurimento della graduatoria formulata a conclusione dei relativi concorsi. Nei confronti degli assuntori che passano nei ruoli del personale ferroviario trova applicazione l'articolo 22 della legge 26 marzo, n. 425 ».

Pongo in votazione l'articolo 30 ter nel complesso.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 30 quater. Ne dò lettura:

« Le disposizioni dell'articolo 14 della legge 18 febbraio 1963, n. 304, sono estese a coloro che alla data del 30 aprile 1967 abbiano maturato nell'ultimo triennio il periodo di 360 giornate di effettiva utilizzazio-

ne e che a tale data risultino ancora utilizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

I concorsi speciali di cui al primo comma dell'articolo 14 della legge 18 febbraio 1963, n. 304, saranno banditi per le qualifiche di aiuto applicato, aiuto applicato stenodattilografo ed inserviente.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge non è più ammessa alcuna forma di utilizzazione di personale non di ruolo, neanche a titolo del tutto precario e transitorio, escluso quello previsto nel primo comma del presente articolo, che sarà trattenuto fino all'espletamento dei concorsi previsti dal comma precedente ».

Il deputato Minasi ha presentato un emendamento aggiuntivo all'articolo presentato dal relatore e di cui do lettura: « *dopo le parole*: sono estesi a coloro, *aggiungere le altre*: ivi compresi i traghettiisti ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Per quanto si riferisce all'articolo 30 *quater* c'è da considerare l'articolo 2 della legge n. 262 del 1948, secondo cui sono consentiti incarichi di prestazione. Da una norma di questo tipo è venuto fuori, per successive proroghe di chiamate, del personale che si è trovato ad effettuare un servizio veramente continuativo, cosa che non rientrava nello spirito della legge. Non vi è, quindi, una norma di legge da abrogare, ma soltanto da chiarire che queste assunzioni non si possono più fare. Comunque io ho proposto di aggiungere: « nell'ultimo triennio » appunto per bloccare, in maniera esplicita e tassativa, un fenomeno che non era autorizzato ma che, tra le pieghe delle disposizioni, si è verificato per un numero limitato di casi. Ad evitare, quindi, che in futuro possano ripetersi simili fatti, non vedo altra via di uscita. Per quanto riguarda i traghettiisti sono spiacente di dover dire che questi dovrebbero essere assimilati ad un altro gruppo di dipendenti delle ferrovie; infatti, mentre i dattilografi vanno assimilati agli impiegati, i traghettiisti, per affinità, rientrano negli incarichi previsti dalla legge delle assuntorie in quanto le loro prestazioni sono discontinue e limitate. Al riguardo, io penso che le ipotesi previste come base dell'emendamento aggiuntivo non esistono. Per questo motivo mi dichiaro contrario.

DEGLI ESPOSTI. Noi abbiamo nelle ferrovie dei marinai che sono addetti alle navi traghetto che congiungono il continente alle isole. Questi marinai sono considerati ferro-

vieri a tutti gli effetti, rivestendo anche la relativa qualifica. La norma che proponiamo riguarda circa 150-200 lavoratori che, in pratica, fanno continuamente il lavoro di marinaio, ma non hanno ancora potuto realizzare il loro sogno di essere collocati negli organici delle ferrovie. Pertanto il riordinamento che si fa è un po' collegato con le disposizioni dell'articolo 30 *quater* per cui si tende a sanare una situazione che, in parte, è stata risolta con il provvedimento precedente.

Se si cerca di sanare la situazione di alcune decine di donne, mi pare sia logico provvedere alla soluzione del problema di 150-160 uomini: se così non fosse si potrebbe pensare che si vogliono fare delle parzialità.

Ecco perché, io collego il problema di questo gruppo di donne al problema di questo gruppo di uomini e mi pare che, senza aggiungere altro, sia necessario caldeggiare la opportunità di affrontare, contemporaneamente, il duplice provvedimento teso ad ovviare ad una situazione di fatto che è lo strascico di precedenti provvedimenti dei quali non poterono beneficiare né queste donne né questi uomini.

Infatti si parla di 360 giornate di effettiva utilizzazione alla data del 30 aprile 1967, per questi marinai, e di 360 giornate per queste donne.

In conclusione, propugno l'approvazione di ambedue gli emendamenti e, in mancanza dell'approvazione dell'uno, mi rifiuto di dare il mio assenso sull'altro.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Se le cose stanno come dice l'onorevole Degli Esposti, forse diventa necessario emendare anche la mia proposta. Noi, infatti, abbiamo sempre considerato che 360 giorni di servizio costituissero un indizio sufficiente, purchè prestato entro un certo arco di tempo ragionevole. Nel fare però questa proposta, confesso di non avere tenuto conto di questo e pertanto sarebbe forse necessario emendare l'articolo 30 *quater*, imponendo l'arco di un triennio come tempo valido per raggiungere i 360 giorni.

Emendando l'articolo 30 *quater* nel senso ora detto, sarei favorevole a risolvere il problema dei dipendenti delle navi traghetto con le stesse modalità, per cui il triennio varrebbe per gli uni e per gli altri.

PRESIDENTE. Dunque lei, onorevole Mancini, è favorevole sia alla prima questione sollevata dall'onorevole Degli Esposti che alla seconda?

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Alla seconda parte no, perchè è pericolosissima e potrebbe avere conseguenze negative rilevanti. Nulla vieta che, ove nascano questioni particolari che abbiano notevole rilevanza sociale, si provveda con una legge *ad hoc*.

TOZZI CONDIVI. La mia opposizione a questo articolo 30 *quater* è fondata su precise norme di legge. Il Relatore Mancini, nel proporre questo articolo, ha dimenticato che esiste una legge, che abbiamo votato e della quale dobbiamo invocare il rispetto, per cui assunzioni di siffatto genere sono vietate a qualsiasi titolo. Non credo che questa Commissione possa assumersi la responsabilità di sanare una situazione illegale.

Ma c'è qualcosa di ancor più grave. Con questo articolo si pone la scadenza dei 360 giorni al 30 aprile 1967, cioè al di là della presentazione di questo disegno di legge: così facendo avremmo dato la possibilità all'amministrazione di assumere personale che potesse completare i 360 giorni prima dell'aprile 1967.

In conclusione, dobbiamo rispettare la legge. Il nostro è uno Stato di diritto e dobbiamo far sì che questo Stato di diritto esista veramente. Diversamente daremmo luogo a una frode del diritto, che non possiamo assolutamente accettare. E ciò, ovviamente, non perchè abbiamo qualcosa contro i marinai delle navi-traghetto o le dattilografe, ma perchè esiste una disposizione di legge e dobbiamo rispettarla anche quando, purtroppo, persone in buona fede ne possano risentire. Pertanto sono nettamente contrario.

FORTINI. Il ministero dei trasporti ha necessità di assumere personale a tempo determinato per lavori straordinari. Con l'approvazione di questi tre commi dell'articolo 30 *quater*, invece, l'amministrazione non potrebbe più farlo, almeno a norma di legge. E, probabilmente, si finirebbe per non eliminare quelle preoccupazioni che sono state sempre sollevate dalla Corte dei conti ogniqualvolta si è dovuto assumere del personale a tempo determinato per lavori in economia.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. In relazione all'osservazione avanzata dall'onorevole Tozzi Condivi, sulla cui giustizia convengo, propongo di sostituire, nel primo comma, le parole « 30 aprile 1967 » con le altre: « 31 agosto 1966 ».

TOZZI CONDIVI. Ma nelle passate leggi i 360 giorni sono stati considerati solo se continuativi.

SANTAGATI. Io ho delle perplessità notevoli circa l'approvazione dell'articolo 30 *quater* che, lungi dal risolvere il problema, costituirebbe il presupposto per ulteriori sperequazioni; quando, infatti, si dice « in contrasto con le leggi vigenti », si crea un diritto privilegiato.

Sono anche contrario all'altro criterio e cioè che si possa fare una norma quando già è stata presentata una proposta di legge analoga; in questo caso, si creano addirittura i presupposti perchè determinate persone maturino certi diritti che prima non avevano. Si ricorre allora all'emendamento per salvare la situazione. Per questo sono contrario all'articolo 30 *quater*.

NANNUZZI. Presidente, torno a ridiscutere la persistente questione del personale assunto fuori dai regolari concorsi, assunzioni, sembra, autorizzate in base a precise norme di legge.

Io non so che cosa sia avvenuto, nel passato, nelle ferrovie perchè questa è la prima volta che ci troviamo di fronte ad un provvedimento che riguarda il personale impiegatizio delle ferrovie e nei confronti del quale, si dice che sia stata utilizzata una norma di legge che consente la utilizzazione di personale estraneo all'amministrazione. In questo momento io vedo la inopportunità di dire no a questa sistemazione che per la prima volta, ripeto — a meno che non sia sfuggito nel passato o che la Commissione trasporti non abbia provveduto direttamente — viene avanzata dall'Amministrazione ferroviaria. E questo anche in considerazione del fatto, che per il passato, ciò si è fatto per tutte le altre amministrazioni, nessuna esclusa, compresa l'Azienda Autonoma delle Poste nella quale abbiamo provveduto alla sistemazione di 20 mila persone che erano state assunte tutte in base alla legge che prevedeva una utilizzazione trimestrale e non continuativa di questo personale. Questa trimestralità e non continuatività si è poi trasformata in una riconferma dopo 24 ore di interruzione di tutti coloro che erano stati assunti per quel periodo trimestrale e non continuativo. I contratti venivano rinnovati 24 ore dopo la scadenza con una interruzione, quindi, di sole 24 ore. In questo modo la legge era elusa. Io voglio ricordare ai colleghi che il Consiglio di Stato chiamato, su ricorso di un dipendente, a pronunciarsi se doveva essere considerato servizio continuativo anche quel servizio prestato con una interruzione di 24 ore, ha deliberato che

deve essere considerato servizio continuativo anche quello con interruzione sempre che ci sia la riconferma. È proprio per ovviare a questa interpretazione che per le poste abbiamo adottato una norma che vieta la riconferma per più di tre mesi ogni anno solare. In questo modo non c'è continuità, nel senso che 3 mesi non possono essere considerati come un'attività continuativa. Ora se abbiamo sistemato circa 20 mila impiegati alle poste, circa 10 mila nei ministeri finanziari e ne abbiamo sistemati altri 10 mila nelle scuole, ministeri vari ed in altre amministrazioni, non vedo perché non possiamo sistemare poche decine di persone nell'Azienda ferroviaria e proprio adesso dobbiamo dire di no, quando nel passato — e sono convinto anche che ciò si ripeterà in futuro se l'amministrazione non cesserà di assumere personale fuori concorso — abbiamo sempre aderito. Di fronte a questa proposta noi possiamo dire sì, tanto più, come ho prima precisato, che è la prima volta che ci viene dalle Ferrovie dello Stato una proposta in questi termini. Nel passato per questa azienda ciò non si è verificato ed allora se abbiamo detto sì a tutte le altre, perché non dobbiamo dire sì anche a questa? Il problema sta nell'impedire che questa situazione si crei e la norma, come formulata, non impedisce niente perché fa rimanere in vigore le altre norme di legge che hanno permesso il crearsi di questa situazione.

TOZZI CONDIVI. Quelle norme sono necessarie perché di fronte ad un evento straordinario ci si trova nella necessità di assumere del personale che soddisfi quelle esigenze eccezionali. Questo non lo possiamo vietare. Le norme che richiamava il collega Nannuzzi sono norme che riguardano l'assunzione straordinaria per un lavoro straordinario e provvisorio. Noi dobbiamo vietare che queste norme si prestino ad un'applicazione in frode alla legge. Non vi è dubbio che tenendo presente quello che abbiamo fatto in passato nei confronti di altre amministrazioni, non possiamo, ora, dire di no quando i precedenti di sistemazione di personale preso al di fuori dei concorsi regolari sono molteplici.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io ho chiesto, al riguardo, informazioni precise agli uffici del mio ministero.

Debbo anzitutto esporre i motivi per i quali, visto che con questo provvedimento si poteva creare una piccola sanatoria, mi sono dichiarato favorevole a questo articolo. Nel

nostro ministero non abbiamo casi di assunzioni avvenute fuori della legge: sotto questo riguardo siamo a posto. L'articolo 34 voleva sistemare, in tutta la rete delle cottimiste, 15 donne, assunte, in genere, perché vedove di funzionari morti senza diritto a pensione.

L'ultima delle assunzioni risale al 1961 per cui l'anzianità minima di servizio di queste donne è, in media di 4 anni e mezzo, 5 anni. Se il provvedimento viene limitato a questi casi è appunto per dare una sanatoria di carattere umanitario, pur riconoscendo il difetto di impostazione fatto presente dall'onorevole Tozzi Condivi. Se, invece, il provvedimento si vuole estendere ad altre categorie io sono decisamente contrario. Per i traghetti, infatti, il caso è diverso perché questi effettuano un tipo di lavoro che porta anche ad assunzioni di altro genere. Noi abbiamo in atto un concorso, ed altro concorso è pronto ad essere bandito, per coprire i posti necessari. A questi concorsi possono partecipare, e trovare quindi una sistemazione, anche coloro che si trovano in una situazione precaria. Ecco perché sono contrario ad estendere questo beneficio ad altre categorie in quanto, così facendo, finiremmo con l'inserire nei ruoli oltre 200 persone, ivi incluso del personale che da mesi non esplica più alcuna attività nei traghetti. Un conto è fare uno strappo alle norme generali per il caso che ho indicato prima, altro conto è dover effettuare delle lacerazioni di ben altra portata, che sono assolutamente impossibili. Debbo anche aggiungere che mi rincrescerebbe, se per non poter fare delle cose che abbiano ragione giuridica, finissimo per dire di no a dei casi di piccola entità che hanno titolo per venire riconosciuti in pieno.

TOZZI CONDIVI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro penso che l'articolo dovrebbe essere modificato spostando la data al 30 giugno.

Inoltre, dato che c'è un concorso per traghetti, io proporrei di riconoscere, come titolo di priorità, il servizio prestato.

PRESIDENTE. Onorevole Minasi, dopo le dichiarazioni contrarie dell'onorevole ministro, insiste nel suo emendamento tendente ad allargare le norme dell'articolo 30-*quater* ad altre ipotesi?

MINASI. Insisto, signor Presidente.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Io mi associo alle raccomandazioni del ministro e sarei propenso ad accettare un ordine del giorno per il concorso dei traghetti.



IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

PRESIDENTE. Il Governo ha espresso parere contrario. Anche il Relatore è contrario, sia pure sottolineando il caso umano.

Pongo in votazione l'emendamento Minasi.  
(Non è approvato).

PRESIDENTE. Nel corso della discussione, lei, onorevole Mancini, ha modificato l'articolo aggiuntivo 30 *quater*, da lei proposto. Per maggiore chiarezza sarebbe opportuno che lei leggesse il nuovo testo.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. L'articolo 30 *quater* da me proposto deve intendersi così formulato:

« Le disposizioni dell'articolo 14 della legge 18 febbraio 1963, n. 304, sono estese a coloro che alla data del 30 giugno 1966 abbiano maturato il periodo di 360 giornate nell'ultimo triennio di effettiva utilizzazione e che a tale data risultino ancora utilizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

I concorsi speciali di cui al primo comma dell'articolo 14 della legge 18 febbraio 1963, n. 304, saranno banditi per le qualifiche di aiuto applicato, aiuto applicato stenodattilografo ed inserviente.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge non è più ammessa alcuna forma di utilizzazione di personale non di ruolo neanche a titolo del tutto precario e transitorio, escluso quello previsto nel primo comma del presente articolo, che sarà trattenuto fino all'espletamento dei concorsi previsti dal comma precedente ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 30 *quater* proposto dal Relatore per la X Commissione, onorevole Antonio Mancini, nel testo modificato dallo stesso proponente e che è stato ora letto.

(È approvato).

L'onorevole Antonio Mancini ha presentato il seguente articolo 30-*quinqies*:

« Nella valutazione di cui al terzo comma dell'articolo 29, che sarà effettuata con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro, si tiene conto delle innovazioni tecniche che rendono possibile un aumento della resa del personale non legato a particolare intensificazione delle prestazioni del medesimo, fermo restando il principio che il beneficio di queste innovazioni deve estendersi anche al personale oltre che migliorare le risultanze aziendali. La valutazione della quantità di personale si riferisce alle effettive prestazioni di servizio ».

DEGLI ESPOSTI. Convengo con la prima parte dell'emendamento, dove si riconosce l'effettuazione della valutazione al Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro; come pure convengo con quanto recepito nelle ultime righe, laddove si parla della valutazione della quantità di personale.

Dissentito, però, totalmente dove si tenta di inserire un concetto che falsa completamente il contenuto dell'articolo 29 già approvato, in quanto in precedenza si erano già definite certe modalità per accertare la quantità delle economie da ripartire; la formulazione del nuovo articolo in pratica dà all'azienda la possibilità di una interpretazione soggettiva del *quid* da ripartire. Conseguentemente, inoltre, si creerebbe un elemento di permanente contrasto tra azienda e sindacati.

Per questi motivi, prego caldamente la Commissione di considerare l'opportunità — o, per meglio dire, la necessità — di sopprimere tutta la parte centrale dell'emendamento aggiuntivo.

NANNUZZI. A me sorge il dubbio, che sottopongo alla sua attenzione, onorevole Presidente, che questo articolo aggiuntivo non possa essere messo in discussione e votato. Questa Commissione in sede legislativa ha già approvato un articolo che disciplina la materia e, quindi, a norma di regolamento, non si può discutere un altro articolo, che disciplini diversamente la stessa materia.

L'emendamento aggiuntivo ha carattere interpretativo o modificativo? Noi abbiamo stabilito, all'articolo 29, con votazione regolare che la valutazione era effettuata dal Ministro dei trasporti: non si può ora dire che la valutazione deve essere effettuata di concerto con il Ministro del tesoro.

Infine, l'emendamento recita che « si tiene conto delle innovazioni tecniche ». Ma gli elementi dei quali si doveva tenere conto per la valutazione dell'indennità erano già stati stabiliti: non si possono ora aggiungere nuovi elementi.

Questo da un punto di vista regolamentare. Entrando nel merito, poi, non capisco perché si sia giunti alla presentazione di questo emendamento quando la questione, dopo che se ne era a lungo discusso, presente il Ministro dei trasporti, in sede di Comitato ristretto e in sede di Commissione era ormai risolta. L'azienda fa uno sforzo notevole per l'inquadramento e la sistemazione del personale; quest'ultimo, in uno spirito nuovo di piena collaborazione, dà tutto il suo contributo all'ammodernamento, all'efficienza, allo svilup-

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

po dell'azienda e all'utile derivante da tutto questo partecipa direttamente. Questo era lo spirito con il quale avevamo dato la nostra approvazione all'articolo 29. È evidente che l'azienda va vista nel suo complesso, non separata per settori; mentre nell'emendamento si dice che si deve tenere conto delle innovazioni tecnologiche, per le quali non c'è apporto del personale. Ma le innovazioni tecnologiche, se non c'è una partecipazione dell'uomo restano improduttive. È logico che debba esserci uno sforzo dell'azienda, perché si dia luogo a tutte le innovazioni tecnologiche opportune, a vantaggio anche del personale, il quale affronterà a sua volta, i suoi compiti nell'interesse dell'azienda, della collettività e anche suo.

Per concludere mi sembra che questo emendamento non possa essere accettato per due ordini di motivi: il primo di natura regolamentare; il secondo, perché snatura lo spirito con il quale l'articolo 29 era stato formulato e approvato dalle due Commissioni riunite.

TOZZI CONDIVI. Mi dispiace di essere oggi, per varie volte, in contrasto con l'onorevole Nannuzzi. Egli non tiene conto dell'articolo 29 che al primo capoverso, al primo comma dice: « L'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a corrispondere compensi incentivanti al personale al fine di accrescerne la produttività », cioè la produttività dell'uomo, del personale.

NANNUZZI. Nò, dell'azienda.

TOZZI CONDIVI. La produttività del personale. Io vorrei spiegare particolarmente questo concetto, perché qui non parliamo solo di Amministrazione ferroviaria, ma parliamo anche di moltissime altre Amministrazioni che hanno utilizzato macchine elettroniche e si sono trovate di fronte ad una minore necessità di personale. Ora sarebbe curioso che il personale che rimane dica: c'è un lavoro che viene fatto dalla macchina ed io voglio avere una percentuale sul lavoro, sull'utile del lavoro fatto dalla macchina. Se nell'Amministrazione ferroviaria, ad esempio, si immette una macchina, che fa un determinato lavoro, e sopprimiamo il posto del funzionario, che prima espletava quel lavoro, noi possiamo chiedere che il rimanente personale entri a partecipare all'utile che all'azienda deriva dall'impiego della macchina. A me sembra che questo sia un punto di importanza fondamentale. Quale era lo spirito dell'incentivazione, che abbiamo voluto dare al personale? Premiamo i dipendenti che compiono un lavoro, che normalmente avrebbe

dovuto essere compiuto da un numero maggiore di dipendenti. L'articolo aggiuntivo proposto dal relatore comporta non valutazioni abnormi, ma valutazioni esatte, fatte con calcoli esatti, non togliendo al personale i diritti che gli spettano, senza, tuttavia, attribuirgli aumenti di produttività, che vengono all'azienda da riforme tecniche e che l'azienda ottiene senza ulteriore carico per il personale esistente. Nè può dirsi che l'articolo 30-*quinquies* sia in contrasto con le disposizioni degli articoli 29 e 30. Si potrebbe sostenere che l'articolo 30-*quinquies* è superfluo, ma mi pare che, nell'interesse del personale è bene che ci sia un chiarimento preciso e che il Consiglio di amministrazione sia vincolato da questa precisa norma. Nulla viene sottratto al personale e ad esso non possono essere attribuiti vantaggi di spese che l'Amministrazione ottiene con l'apporto di tutta la gestione pubblica.

MINASI. Per me c'è un problema di metodo ed uno di sostanza; particolarmente per me che non ho avuto la ventura di approvare l'articolo 29 perché, come ben ricordo, per lo strano procedimento, che fu imposto a questo provvedimento di legge nell'ultima riunione delle due Commissioni riunite, quando rilevai la impossibilità di assolvere al mio dovere, abbandonai rispettosamente la riunione. Era quello un segno di protesta. Non ho, quindi, votato l'articolo 29. Più che opposizione di principio, più che preoccupazione di dare armi discriminatorie, la mia parte rilevava una qualche cosa di occulto nella impostazione di questa norma, una qualche cosa che può soltanto essere sventata dalla ripresa della lotta dei ferrovieri. Ora noi ci troviamo di fronte ad un emendamento all'articolo 29. Dirò subito che se io volessi concretizzare in emendamenti tutte le osservazioni negative che fino a questo punto penso di fare, dovrei presentare emendamenti su tutte le altre norme. L'articolo 29 era stato completamente approvato ed ora con l'emendamento dell'articolo 30-*quinquies* non solo si modifica, ma sostanzialmente si scardina il premio di incentivazione, perché viene affidato ad un criterio soggettivo.

È per una questione di sostanza che l'articolo 29 viene completamente distrutto dall'insidioso articolo 30-*quinquies*.

SANTAGATI. Desidero fare due osservazioni una di natura procedurale e l'altra di natura sostanziale.

Per quanto riguarda la procedura ritengo che l'emendamento aggiuntivo, rappresentato

dall'articolo 30-*quinquies*, sia addirittura sostitutivo di una parte dell'articolo 29 e, come tale, debba considerarsi in parte precluso dall'avvenuta approvazione dello stesso articolo 29. Infatti, mentre nell'articolo 29 viene sancito il principio che l'entità dell'importo dovuto al personale, nonché i criteri e le modalità per l'attribuzione... eccetera, saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, con l'emendamento 30-*quinquies* questi criteri di valutazione possono venire anche attribuiti al Ministro del tesoro, per cui si viene, praticamente, a dare una nuova strutturazione legislativa a quella che si era inteso dare con l'articolo 29.

Sono contrario anche alla sostanza perché se l'articolo 30-*quinquies* non volesse innovare ciò che è già stabilito dall'articolo 29, ma avesse solo un carattere esplicativo, non ce ne sarebbe bisogno.

Per tali ragioni io sono contrario all'emendamento 30-*quinquies*.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Qui vi sono dei rilievi di natura formale sui quali, non essendo io un costituzionalista, non sono sufficientemente preparato a sostenere la discussione. Risponderei, perciò, a questi rilievi alla fine della discussione tenendo conto delle varie considerazioni esposte dai colleghi. D'altra parte ritengo che certi fatti possono essere meglio giudicati se considerati in una prospettiva più ampia. Ora, onorevoli colleghi, ammettiamo che il processo di automazione e di meccanizzazione, nell'ambito dell'azienda ferroviaria, sia simile a quello che si verifica in altre aziende e, cioè, che si possa arrivare ad una catena di lavorazione completamente automatizzata e a circolo chiuso dove entrano, da un lato, certe materie prime ed escono, dall'altro, certi prodotti finiti.

È necessario il controllo, alcune volte di un operatore; ed è, comunque, necessario il controllo di una serie di macchine che sono di riscontro e di ausilio alle macchine operative.

Cosa dice l'articolo 29 che abbiamo approvato? Che il premio di incentivazione ha lo scopo di accrescere la produttività del personale, non certo la produttività dell'azienda. Quando si tende a riferire la particella « ne », dopo la parola « accrescere », all'azienda, si commette un errore di sintassi. L'incentivazione è una indennità che si corrisponde al personale al fine di accrescerne la efficacia nel ciclo produttivo. Naturalmente gli altri fatti che contribuiscono ad accrescere la produttività

dell'azienda potrebbero a rigore essere considerati completamente avulsi, estranei all'applicazione del congegno. Qui c'è invece, l'affermazione di un principio — non si dice quale sia la sua esplicazione concreta, perché questa è una materia che spetta a quel lavoro di indagine e di confronti che è proprio della vita dell'azienda — che anche in questo caso di accrescimento della produttività vi deve essere una compartecipazione del personale. Questo penso che sia un principio sacrosanto, ma anche sacrosanto deve considerarsi il principio che non si può dare per intero il corrispettivo degli investimenti perché, altrimenti, gli stessi investimenti diventerebbero impossibili, perché non si potrebbero più effettuare se i risultati attivi del ciclo produttivo fossero destinati ai salari sino al punto da assorbire per intero il prodotto del miglioramento.

In realtà l'articolo 30-*quinquies* ha carattere aggiuntivo ed esplicativo dell'articolo 29; rispetto al *quantum*, infatti, non era stato detto a sufficienza, nell'articolo 29, come si dovesse determinare, perché non era regolato assolutamente in quale maniera l'apporto dato alla produttività dalla intensificazione del lavoro o dalla più alta resa del personale dovesse essere distribuito tra i benefici dell'azienda e quelli da dare al lavoratore.

I parametri da valutare in un fenomeno così complesso sono evidentemente tre: la quantità dei servizi, la quantità del personale e gli strumenti tecnici, messi a disposizione del personale. Escludere questo terzo elemento non sarebbe giusto. Dall'articolo 29, in verità, questo sistema non risulta evidente, per cui esso va meglio precisato e il mio emendamento si sforza appunto di rettificarlo tenendo conto non solo dei principi che dobbiamo con sensibilità sociale sostenere, ma anche della nostra responsabilità di parlamentari, che non ci dovrebbe consentire di chiedere che l'azienda sia ammodernata senza che ne ottenga qualche beneficio.

Mi rendo conto però che nel mio emendamento c'è una parola che può suscitare preoccupazioni e ne propongo quindi la soppressione. Infatti la frase « aumento della resa del personale non legato a particolare intensificazione delle prestazioni del medesimo » potrebbe, in una interpretazione rigorosa, stare a significare che, perché il personale abbia diritto pieno di fruire dei benefici della incentivazione, si chiede un particolare intervento nel ciclo produttivo. Sono, invece, del parere che gli utili derivanti da quelli che sono i miglioramenti normali nel pro-

cesso tecnologico vadano ripartiti per metà al personale e per metà all'azienda.

Quindi pregherei di volere ritenere modificato questo articolo con la soppressione della parola « particolare » nella frase cui ho fatto cenno.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io vorrei che i colleghi non dessero a questo emendamento aggiuntivo una interpretazione distruttiva. Non ce l'ha e non serve in nessun modo dargliela. Il Relatore ha chiaramente spiegato le ragioni di questo articolo 30-*quinquies*, che tende a completare l'articolo 29. Se si dovesse riaprire la discussione sull'articolo 29, dovrei dire che la terminologia usata nel primo comma dell'articolo stesso è poco esatta, perché quando si scrive « al fine di accrescere la produttività doveva riferirsi all'Azienda e non agli uomini; se si vuole parlare di rendimento maggiore bisogna non usare il termine produttività in quanto in genere questo termine viene usato per indicare il rapporto tra le persone e l'attività svolta. Ma l'articolo è scritto così ed in sede di coordinamento si potrebbe rivedere. Evidentemente, io non so se per quanto attiene al modo di esprimersi sia prevista la possibilità di cambiamenti.

Fatta questa precisazione sull'articolo 29, sul quale, mi pare, si possa essere d'accordo, ove teniamo presente che il termine produttività si riferisce al personale, perché così come è scritta è una terminologia impropria ed inesatta, in ragione del contenuto che ad esso viene dato a me sembra che, soprattutto dopo le spiegazioni date dal Relatore, questo articolo aggiuntivo non tolga nulla e che, pertanto, siano infondate le preoccupazioni dell'onorevole Degli Esposti. Noi abbiamo votato un articolo 29, che scatta quasi automaticamente, il che comporta, ogni anno, nel momento di emanare il provvedimento, contrasti tra azienda, ministero dei trasporti, ministero del tesoro e sindacati. La formulazione Mancini, concreta in questo emendamento aggiuntivo, è indispensabile proprio in relazione alla determinazione delle persone effettivamente presenti.

Il desiderio di ottenere un determinato beneficio ha una sua logica, ma è chiaro che talune riduzioni di personale legate ad interventi tecnici o di automatizzazione finirebbero col non portare alla divisione tra il personale e l'azienda. Ora, l'onorevole Mancini, a un certo punto, ha trovato la formula adatta ed ha indicato esplicitamente che qualunque riduzione di personale, anche se determinata

dall'uso di elementi tecnici, deve, per una parte, comportare benefici al personale, nella voce di incentivazione. Questa è una conquista al fine della interpretazione dell'articolo 29 e serve ad impedire delle interpretazioni negative, nel caso non si riesca a trovare un'intesa fra il personale e l'Azienda. E, allora, permettetemi di dirvi che se noi diamo a questo emendamento l'interpretazione che l'onorevole Mancini, ed io diamo, non vi è nulla di sconvolgente in esso in quanto vi troviamo i tre elementi fondamentali che servono ad indicare e a determinare l'incentivo. Vi sono tutte le condizioni necessarie per giungere in porto e la buona volontà farà il resto per una interpretazione più corretta, che non crea guai né da una parte, né dall'altra.

PRESIDENTE. Noi, nella precedente seduta, abbiamo discusso tutti gli articoli meno il 30, il 30-*bis*, il 30-*ter* ed il 30-*quater* ed ora ci troviamo di fronte ad un 30-*quinquies* che potrebbe anche chiamarsi 29-*bis* o aggiuntivo all'articolo 29; infatti, il suo contenuto non riguarda la materia dell'articolo 30 che tratta di questioni particolari e accessorie.

Io non entro nel merito, ma ho il dovere di verificare, di controllare se questo articolo 30-*quinquies* proponga qualche cosa di diverso o di contrastante con l'articolo 29. Se questo contrasto esiste è evidente che l'emendamento è precluso. E se poi, si ritiene che la sua non approvazione comporta gravi conseguenze, ricordo che leggi approvate da un ramo del Parlamento possono essere modificate dall'altro ramo: è questo il pregio del bicameralismo.

Ora, è indiscutibile che la modifica, che si introduce all'articolo 29 quando si aggiunge al decreto del Ministro dei Trasporti il concerto del Ministro del tesoro, è in netto contrasto con l'articolo 29 già votato, che attribuisce la competenza al Ministro dei Trasporti con il solo limite del « previo parere del Consiglio di amministrazione ».

Infatti, il Ministro dei trasporti, secondo il nuovo emendamento, è vincolato anche dal « concerto con il Ministro del tesoro ». Non credo, pertanto, di poter mettere in votazione l'articolo 30-*quinquies* per quanto riguarda questa parte.

Anche per il resto debbo dire che ho delle forti perplessità. L'onorevole Ministro dice che il criterio che deve essere seguito nel determinare la quota di oneri che l'azienda viene a risparmiare in seguito alla maggiore redditività del personale è contenuto appunto nell'articolo 30-*quinquies*; ma ciò è già implicito

nella formulazione di cui al secondo comma dell'articolo 29 e non vi è dubbio che con l'articolo 30-*quinquies* appare che si voglia aggiungere un criterio nuovo o, perlomeno, che si voglia rendere esplicito ciò che si può ritenere implicito nell'articolo 29.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. A me pare che non ci sia nulla in contrasto con l'articolo 29 e, dal punto di vista procedurale, non credo che vi sia qualcosa di contrario alla norma già votata. D'altra parte, nel corso della discussione nessuno ha sostenuto che questo elemento tecnico debba essere escluso nella valutazione di quei termini già fissati nell'articolo 29.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Io posso concordare con la prima conclusione dell'onorevole presidente e, cioè, che debba essere eliminata dall'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole Mancini la dizione « di concerto con quello del Tesoro » perché, in questo modo, si modifica una parte dell'articolo 29 che abbiamo già votato.

Non sono d'accordo con l'onorevole Presidente, e non credo si possano avere perplessità sulla votazione, per il resto della proposta Mancini, salvo la valutazione di merito. A questo proposito, mi permetto di proporre un emendamento e, cioè, che alle parole « si tiene conto », si sostituiscano le parole « si tiene anche conto ».

Infatti mi pare che il Ministro abbia detto che tutto questo lo considerava implicito nella discussione in sede governativa mentre qui, credo, non si possa ritenere implicito nel testo che abbiamo già votato. Quindi noi lo proponiamo come articolo aggiuntivo salvo a trasferirlo in calce all'articolo 29, ma questo sarà compito del Presidente in sede di coordinamento.

D'altra parte non sarebbe il primo caso di un articolo aggiuntivo che integra un articolo di legge precedentemente votato, tanto più che questo articolo aggiuntivo non è in contrasto con quanto l'articolo 29 aveva prefissato in termini generici e non può essere considerato né modificativo, né esplicativo, ma semplicemente una affermazione nuova che, sostanzialmente, mantiene il compenso di incentivazione, già votato, e lo esplicita per un certo verso, dato che ammette esplicitamente che esso va valutato anche quando non si tratta di aumento del rendimento del personale, ma di aumento della produttività per innovazioni di carattere tecnico. È anche chiaro che queste innovazioni di carattere

tecnico, contenute nella proposta Mancini, non possono andare soltanto a beneficio del personale, ma debbono anche andare a beneficio dell'azienda.

Bisogna tenere conto che le leggi non si fanno soltanto per oggi, ma anche in prospettiva del futuro. Si potrebbe verificare un maggiore rendimento, per esempio, con la modifica dei tempi previsti nel lavoro delle officine, come conseguenza anche della introduzione di nuovi macchinari; in questo caso, non vi è dubbio che si è di fronte ad innovazioni tecniche in cui la partecipazione dei lavoratori continua ad essere presente: e per queste economie così realizzate è evidente che il principio che l'utile derivante da queste innovazioni tecnologiche deve estendersi anche al personale ha una sua logica. Ma potrebbero anche verificarsi altri casi: l'amministrazione, ad esempio, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, decide di spendere una certa somma per eliminare tutti i passaggi a livello; questo comporterebbe l'investimento di somme cospicue e renderebbe superfluo l'impiego dei costi dei passaggi a livello. Si tratta, in questo caso, è evidente, di innovazioni che non aumentano il rendimento del personale, ma che costituiscono degli elementi che possono essere considerati nella economia generale dell'azienda: l'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole Antonio Mancini fa sì che una parte del beneficio derivante da questo aumento di produttività vada al personale, ma che un'altra parte debba andare anche a vantaggio dell'azienda.

Per quanto riguarda l'aspetto formale, ritengo che l'emendamento proposto dal relatore Mancini tranne la parte che prevede il concerto del Ministro del tesoro, non sia in contrasto con l'articolo 29 già votato e che, quindi, possa essere posto in votazione.

MINASI. Le argomentazioni del Relatore onorevole Mattarella nel sostenere che l'emendamento è aggiuntivo, esplicativo, e non modificativo, dell'articolo 29 sono poggiate su una sua interpretazione del suddetto articolo. Ma è evidente che, se si trattasse solo di interpretazione dell'articolo 29, l'emendamento non verrebbe sostenuto con tanta forza. Ed è perciò anche da questo che si deduce, invece, che si tratta di un emendamento modificativo, che, cioè, tende ad imporre una interpretazione che non ha ragione di sussistere stando al significato logico della norma già approvata. L'emendamento, infatti, così recita all'inizio: « Nella valutazione di cui al terzo comma dell'articolo 29 — tralascio la parte

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

relativa al concerto — si tiene conto delle innovazioni tecniche»: ma l'articolo 29 non ne tiene conto, anzi le esclude come elemento di valutazione. Ecco la modifica sostanziale.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Ma questo è a vantaggio del personale!

PRESIDENTE. In effetti, non affermandolo esplicitamente, in sede di valutazione i benefici derivanti da innovazioni tecniche possono essere esclusi.

MINASI. Devo fare, ora, un'ultima considerazione. Per sostenere la loro tesi, da parte di alcuni onorevoli colleghi si è fatto riferimento ad una evoluzione tecnologica di portata tale che allo stato non è prevedibile. Ma la legge si deve preoccupare di regolamentare le situazioni in atto e le prospettive che si hanno al momento. E, in questo senso, si deve anche tenere conto dell'apporto tecnologico; ma in questa sede si è parlato di una evoluzione tecnologica in termini eccezionali, della quale, quindi, oggi non dobbiamo preoccuparci.

DEGLI ESPOSTI. Io voglio solo fare una considerazione: questa formulazione, in pratica, crea una situazione di fatto per la quale il personale è portato ad essere contrario a qualsiasi innovazione. Voi avete un bel dire che non guardate all'avvenire, ma io voglio portarvi alcune esemplificazioni: a Bologna, ad esempio, abbiamo applicato il dirigente operativo centrale e mentre prima operavano 10 persone, oggi ne operano soltanto 3 e per queste che sono rimaste non mi potete fare il discorso che il vantaggio deve essere solo dell'Azienda perché per i 3 rimasti vi è una maggiore qualificazione del lavoro ed uno sforzo psichico oggettivamente superiore a quello precedente.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Bisogna tener conto del fatto che a questo punto occorre fare un lavoro per vedere quale personale occorre diminuire per intervento tecnico e valutare il *quantum* volta per volta. È un tema aperto.

DEGLI ESPOSTI. E che era stato chiuso favorevolmente per la categoria.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ad un certo punto, per gli anni successivi al terzo, il concerto con il Ministro del Tesoro c'è già. Il Tesoro ha esplicitamente detto che l'unica interpretazione possibile da dare è che ogni riduzione dovuta ad intervento tecnico, non può essere presa in considerazione. Per il Tesoro il personale ridotto per automazione o per altro intervento tecnico non deve, comunque, essere considerato. Questo impe-

disce che si giunga ad una interpretazione rigida e non accettabile perché con la presenza dei rappresentanti sindacali a tutti i livelli sussistono le garanzie perché si giunga ad una interpretazione sana ed equilibrata. E questo vale anche per il caso di Bologna.

DEGLI ESPOSTI. Invece io sostengo che questo testo è in contraddizione con l'ultimo periodo dell'articolo 29, dove nel terzo comma si dice « di concerto con il Tesoro ». Il terzo comma dell'articolo 29 già presuppone il concerto con il Tesoro. Arrivati a questo punto voglio fare una considerazione: certamente una parte importante dei gruppi qui rappresentati e dei sindacati faranno il possibile perché questa legge venga approvata nel minor tempo anche da parte del Senato e se in questa discussione noi riuscissimo a superare le questioni di prassi, di procedura io mi sentirei più tranquillo. Non posso nascondere il fatto, però, che questo provvedimento di legge, così come è congegnato, lascia un margine di soggettività alla interpretazione troppo ampia. Io non so bene che cosa potrà succedere domani dopo quanto ho accennato: ho parlato del dirigente operativo centrale, ma occorre che io vi parli anche « dell'uomo morto ». Si sta studiando un congegno da installare sulle macchine; congegno che permetterebbe la eliminazione dell'aiuto macchinista. Ammettiamo che ciò si avveri, nel qual caso occorre compenetrarsi del fatto che il macchinista, una volta rimasto solo dovrà produrre uno sforzo di gran lunga superiore a quello che produceva con l'aiuto macchinista al fianco. In tal caso, secondo il vostro ragionamento questi 40 aiuto macchinisti risparmiati verrebbero considerati presenti e, quindi, nessuna ripartizione può esservi tra Amministrazione e personale in quanto voi asserite di avere investito 50 o 100 milioni o miliardi.

TOZZI CONDIVI. In questo caso occorrerebbe fare un preciso ordine del giorno per chiarire appunto il fatto che se si tolgono dei capistazione caricando la loro responsabilità ai rimanenti a questi ultimi deve essere dato un compenso.

DEGLI ESPOSTI. La formula classica dell'interpretazione della parola intensificazione è: quantità e durata di lavoro, quindi ci si riferisce principalmente ad un aumento della quantità del lavoro; ma quando si affronta un problema di questa portata bisogna aver presente i due aspetti della quantità e della qualità ed, in tal caso, il Ministero del Tesoro deve convincersi che non può chiedere delle cose che mandano a monte tutto.

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

PRESIDENTE. Onorevoli Colleghi, allora possiamo concludere. Io confermo la mia opinione che l'emendamento non può essere messo in votazione in quella parte che tende ad introdurre il concerto con il Tesoro. Il secondo comma ed il terzo, invece, lasciano un largo margine di discrezionalità nel determinare questi rapporti, perché indicano solo dati obiettivi: entità del traffico e quantità del personale. Nel quadro di questi due dati obiettivi vi è un margine di discrezionalità larghissima. Occorre anche dire che questo emendamento non modifica, ma aggiunge un criterio per la determinazione dell'onere risparmiato. Quindi, l'emendamento non costituisce una modifica, ma un'aggiunta al testo approvato e come emendamento aggiuntivo o come ultimo comma dell'articolo 29 può essere posto in votazione.

NANNUZZI. Aggiunge, modificando il senso dell'articolo precedente. Un'aggiunta si può sempre fare, ma non deve cambiare la sostanza dell'articolo già approvato. E, secondo me, cambia la sostanza per il fatto che si dice: « si tiene conto delle innovazioni tecniche », per raggiungere subito dopo: « che rendono possibile un aumento della resa del personale non legato a particolare intensificazione delle prestazioni ». La nostra parte non è d'accordo che la incentivazione sia legata esclusivamente, come dice l'emendamento, alla intensificazione del lavoro. È chiaro questo?

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Non è chiaro perché non è esatto!

PRESIDENTE. La verità è che, con il secondo comma dell'articolo 29, già approvato, si consente una diversa interpretazione a causa del largo margine di discrezionalità. Il comma aggiuntivo, invece, rappresenta una specie di norma di attuazione; sarà una specificazione, da valutarsi magari in senso negativo per quel che riguarda il merito, però è una specificazione che non modifica la formula attuale del secondo comma dell'articolo 29.

Allora, onorevoli colleghi, cercherò di dare lettura della formulazione esatta dell'emendamento aggiuntivo 30-*quinquies* dell'onorevole Antonio Mancini:

« Nella valutazione di cui all'articolo 29 si tiene anche conto delle innovazioni tecniche che rendono possibile un aumento della resa del personale non direttamente legata a intensificazione delle prestazioni del medesimo, fermo restando il principio che anche il beneficio di queste innovazioni deve esten-

dersi al personale oltre che migliorare le risultanze aziendali. La valutazione della quantità di personale si riferisce alle effettive prestazioni di servizio ».

DEGLI ESPOSTI. Se ho ben capito, la formulazione « intensificazione » così come è concepita dà luogo ad una interpretazione che consente di considerare l'intensificazione quantitativa e qualitativa perché, altrimenti, l'interpretazione che si darà sarà quella della quantità e non della qualità del lavoro svolto nel periodo dell'impegno.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. La terminologia da usare non è quella. Io intendevo proporre che fossero escluse quelle cose che funzionano regolarmente da sé. Bisogna, d'altra parte, considerare in quale misura percentuale interviene l'uomo nel processo di produzione, perché vi sono dei casi in cui tale intervento è estremamente secondario o quasi nullo.

PRESIDENTE. Quale formula propone l'onorevole Mancini?

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. La parola « intensificazione » deve rimanere, ma bisognerebbe anche aggiungere la qualità del lavoro.

DEGLI ESPOSTI. Si potrebbe dire « intensificazione anche qualitativa ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Credo sia meglio dire: « ...non legata a intensificazione della qualità delle prestazioni ».

TOZZI CONDIVI. Mi pare che sia meglio dire: « anche qualitativa ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. In sintesi, lo spirito con cui ho proposto il mio emendamento è questo: ogni volta che si avesse uno sviluppo della produttività legato ad iniziative e capacità organizzativa del personale, il beneficio deve essere tutto da valutare; ogni volta che il grado di intervento del personale si riduce a frazioni quasi trascurabili, una partecipazione del personale ai benefici ci deve essere ugualmente, ma adeguata a questo suo minore intervento.

Riepilogando quanto già in parte detto, l'emendamento aggiuntivo 30-*quinquies* da me presentato, deve intendersi modificato, in base alla tesi sul concerto prospettata dall'onorevole Presidente — sulla quale concordo — e in base alle risultanze della discussione, in questo senso:

« Nella valutazione di cui al terzo comma dell'articolo 29 si tiene anche conto delle innovazioni tecniche che rendono possibile

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

un aumento della resa del personale non direttamente legato ad intensificazione delle prestazioni anche qualitative, delle prestazioni del medesimo, fermo restando il principio che anche il beneficio di queste innovazioni deve estendersi al personale oltre che migliorare le risultanze aziendali. La valutazione della quantità di personale si riferisce alle effettive prestazioni di servizio ».

MINASI. Poiché anche in questo nuovo testo la sostanza dell'emendamento peggiora il contenuto dell'articolo 29, il mio gruppo esprime giudizio negativo.

NANNUZZI. Continuo ad essere della opinione che questo articolo aggiuntivo modifica la sostanza dell'articolo 29, in quanto introduce nella valutazione un elemento che dà un contenuto diverso al suddetto articolo nella lettera e nello spirito con cui l'avevamo approvato.

Mantengo quindi, la mia opposizione pregiudiziale e di sostanza.

PRESIDENTE. Lei, quindi, onorevole Nannuzzi, insiste nella pregiudiziale che l'emendamento sia improponibile?

NANNUZZI. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione la pregiudiziale Nannuzzi sull'improponibilità dell'emendamento 30-*quinquies*.

(Non è approvata).

Pongo, ora, in votazione l'emendamento 30-*quinquies* presentato dal relatore Mancini nel testo modificato dallo stesso proponente e del quale ha dato egli stesso lettura.

(È approvato).

L'onorevole Minasi ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« A partire dall'anno 1967 e fino al 1970, nei concorsi esterni che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato bandirà per posti di manovale il 30 per cento dei posti stessi dovrà essere riservato ai concorrenti che già operano nei servizi ferroviari concessi in appalto, con il limite di età di 45 anni ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Sono di parere contrario.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Anche il Governo è contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Minasi, al quale si sono dichiarati contrari il relatore Mancini e il Governo e del quale ho già dato lettura.

(Non è approvato).

Gli onorevoli Minasi e Degli Esposti hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« Per l'ammissione al concorso interno a capostazione e capogestione degli assistenti principali di stazione, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può derogare dall'anzianità richiesta dall'articolo 75 dello stato giuridico del personale, fermo restando che la decorrenza della nomina ai vincitori non potrà essere anteriore al compimento della stessa ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Esprimo parere contrario a questo emendamento.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo si dichiara contrario all'accoglimento di questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dagli onorevoli Minasi e Degli Esposti, del quale ho dato ora lettura e al quale si sono dichiarati contrari il relatore Mancini e il Governo.

(Non è approvato).

Passiamo all'ultimo articolo. Ne do lettura:

« Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che si renderanno necessarie per l'attuazione della presente legge ».

PRESIDENTE. L'onorevole Minasi chiede di parlare per dichiarazione di voto.

MINASI. Ho già avuto occasione di rilevare la situazione nella quale il mio gruppo si è trovato durante la discussione di questo disegno di legge. In realtà, sul disegno di legge per il riordinamento dell'Azienda ferroviaria dello Stato, non si è avuta neppure una discussione generale perché, dopo la relazione e malgrado le osservazioni contrarie, si è passati in Comitato ristretto. In questa sede abbiamo eccepito la inopportunità di continuare la discussione in sede di Comitato ristretto perché per la mancanza di un confronto fra le rispettive posizioni, in un problema così rilevante, non vi era possibilità di proficuo lavoro in quanto, in sede di Comitato ristretto, si può soltanto concordare il dettaglio una volta che si è d'accordo sul presupposto di fondo di una legge.

Attraverso varie vicende siamo arrivati ad uno stralcio che poi, via via, è stato modificato e che all'ultimo momento — lasciatemelo pure dire — si è sintetizzato nell'inutile provvedimento che stiamo per appro-



vare. In queste condizioni, noi dobbiamo senz'altro esprimere il nostro giudizio fortemente negativo per il fatto che con questo disegno di legge e proprio attraverso il contenuto e la sostanza dell'articolo 1, si affossa definitivamente quella che fu la conclamata riforma delle Ferrovie dello Stato, quella riforma di cui si è tanto parlato a seguito delle lotte dei ferrovieri e del novembre 1964 e del dicembre 1965. Ho qui il memoriale inviato al Ministro dei Trasporti del tempo, memoriale steso da tutti i sindacati unitari dei ferrovieri. In questo documento sono messi in rilievo i motivi di quelle lotte e si propone al Governo di assumere impegni ed atti concreti che assicurino una effettiva riforma dell'Azienda autonoma.

Il contenuto dell'articolo 1 elude il problema — posto in forma indilazionabile — della situazione dei trasporti in genere nel nostro paese, della situazione di crisi delle ferrovie dello Stato.

Il Comitato presieduto dal Vice Presidente del Consiglio, sorto per la riforma delle ferrovie dello Stato, aveva lo scopo di garantire ai ferrovieri che il Governo avrebbe lavorato per tale riforma e che ad essa si sarebbe arrivati; ma l'articolo 1 del disegno di legge, anzi lo stralcio dell'articolo 1, accantona con la riforma tutta la fatica di quel Comitato di cui rimane soltanto il documento conclusivo, documento di cui vorrei citare alcune considerazioni che giovano ad illuminare la sostanza ed il significato di questo disegno di legge stralcio che poi viene sintetizzato dal contenuto dell'articolo 1:

Il riordinamento economico ed una efficiente riforma dell'Azienda ferroviaria, sono strettamente legati alla soluzione di fondamentali problemi di politica generale dei trasporti. L'adozione di iniziative interne dell'azienda non sarebbero sufficienti a migliorare la situazione in modo soddisfacente e durevole. Poiché la situazione delle ferrovie è in larga misura dipendente dall'esistente assetto economico, tecnico e legislativo dei trasporti terrestri, occorre modificare quest'ultimo affinché quello possa migliorare. La modifica si impone di per sé, indipendentemente dalla situazione delle ferrovie, per l'economicità dei sistemi dei trasporti ».

E subito dopo si aggiunge:

« ...per adeguare il sistema (dei trasporti) alle direttive dello sviluppo economico programmatico, per predisporlo ad una realizzazione della politica comune dei traspor-

ti che concili produttivamente le esigenze del Paese, con quella del MEC ».

Esprimiamo quindi un giudizio negativo su questo disegno di legge non senza rilevare, però, che in esso vi è qualche riconoscimento dovuto alla lotta che i sindacati dei lavoratori hanno portato avanti ed è proprio per questo motivo che noi traduciamo il nostro « no » in una astensione. Nel provvedimento vi sono accenni migliorativi nei riguardi della categoria degli assuntori, così come vi sono accenni negativi per quanto riguarda la incentivazione, ma più che per il suo contenuto discriminatorio, per un giudizio negativo sul principio della incentivazione, per i pericoli che questa norma di legge nasconde; pericoli, che come ho già detto, possono essere evitati soltanto dall'intervento dei lavoratori, dall'intervento delle lotte sindacali dei lavoratori. Quindi, il nostro voto di astensione ha la sua carica negativa per quanto riguarda il giudizio di fondo sul provvedimento stralcio che serve ad accantonare la riforma dei trasporti delle ferrovie dello Stato. La nostra astensione sta a significare che intendiamo incoraggiare l'approvazione di alcuni provvedimenti che possono portare una situazione migliorativa ai lavoratori e, in particolare, alla categoria degli assuntori.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Degli Esposti chiede la parola per dichiarazione di voto.

DEGLI ESPOSTI. In genere non siamo favorevoli a provvedimenti parziali che non affrontano e risolvono gli aspetti di fondo dei problemi. E questo provvedimento di « riordinamento » delle ferrovie statali non investe, né risolve le questioni fondamentali della politica dei trasporti, in ordine alla funzione delle ferrovie dello Stato nel contesto di un nuovo assetto dei vari modi di trasporto.

Non è mai buona politica quella del rinvio della soluzione di problemi di fondo maturi da tempo. Abbiamo accettato questo stralcio solo perché per una soluzione radicale la maggioranza ha manifestato un'assoluta impreparazione e anche per il fatto che il provvedimento dal Governo originariamente disposto, se adottato dal Parlamento, avrebbe peggiorato la già grave situazione esistente nel settore dei trasporti.

E per stimolare la maggioranza a facilitare e a dar corso ad iniziative parlamentari di politica economica idonee al superamento del caos e della crisi che sta attraversando il settore, che noi ci asteniamo dal voto finale

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTIT.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 28 GIUGNO 1967

e con ciò desideriamo nello stesso tempo esprimere anche il nostro apprezzamento positivo per gli orientamenti nuovi, contenuti nello stralcio e che riguardano, oltre che il personale ed il potere sindacale, la maggiore autonomia degli organi di direzione periferici dell'Azienda ferroviaria.

Non possono non essere giudicate positivamente, infatti, specie dai dirigenti periferici aziendali e dai 200 mila lavoratori delle ferrovie dello Stato, l'ampliamento dei poteri degli organi periferici dei servizi e di quelli compartimentali, l'inclusione dei sindacati nei comitati di esercizio e nelle commissioni per i concorsi, i trasferimenti, la disciplina ecc.; la democratizzazione del dopolavoro ferroviario; la eliminazione dell'istituto dell'assuntoria e la conseguente sistemazione a ruolo degli attuali assuntori. Un passo avanti degno di rilievo, inoltre, è da noi considerata anche la definizione delle modalità di calcolo della somma da assegnare annualmente alla categoria come incentivo, senza dubbio più vicina ai desiderata della categoria di quella prevista dalla legge precedente ed approvata alcuni mesi orsono.

Si tratta di decisioni per giungere alle quali abbiamo profuso i nostri sforzi sia nel Comitato ristretto, che nelle riunioni congiunte delle due Commissioni; in ciò confortati dalle costanti sollecitazioni dei tre sindacati principali dei ferrovieri (CGIL, CISL e UIL) e aiutati dalla comprensione dimostrata dal Ministro dei Trasporti anche quando si è trattato di vincere vecchie mentalità e di superare le soluzioni più arretrate date ad analoghi problemi di altre aziende di Stato.

Dopo aver così motivato il nostro voto di astensione, esprimo l'augurio che il Governo e la maggioranza vogliano, nelle prossime settimane, adoperarsi affinché al Senato il provvedimento sia quanto prima discusso ed approvato.

Dal canto suo la Camera dovrà riprendere subito l'esame della riforma intesa a dare ordine, con scelte di fondo, a tutto il settore dei trasporti. Colgo l'occasione per raccomandare vivamente al signor Presidente della I Commissione di volere, come da suo impegno, porre, quanto prima possibile, all'ordine del giorno dei lavori della Commissione stessa, la proposta di legge del collega Mosca e mia riguardante il trattamento di ritenuta ai pubblici dipendenti per scioperi di breve durata.

Spero che la proposta di legge, che porta il n. 2963, trovi l'adesione del Governo e possa in breve diventare legge dello Stato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 46, di cui ho dato lettura.

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge oggi discusso. (*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Disposizioni varie riguardanti l'organizzazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Presenti . . . . .	46
Votanti . . . . .	31
Astenuti . . . . .	15
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

*Per la I Commissione:*

Almirante, Armato, Ballardini, Baroni, Berloff, Colleselli, Dell'Andro, Di Primio, Franchi, Iacometti, Mattarella, Nucci, Pizzalis, Tozzi Condivi, Zucalli.

*Per la X Commissione:*

Alba, Amadei Giuseppe, Basile, Belci, Canestrari, Cappugi, Cavallaro Nicola, Crocco, De Capua, Fortini, Franco Pasquale, Mancini Antonio, Santagati, Sgarlata, Veronesi, Vincelli.

*Si sono astenuti:*

*Per la I Commissione:*

Accreman, D'Onofrio, Gullo, Nannuzzi, Scotoni.

*Per la X Commissione:*

Baldani Guerra, Battistella, Bigi, Degli Esposti, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Marchesi, Minasi, Pirastu.

*Sono in congedo:*

Bersani, Bressani, Gullotti, della I Commissione.

**La seduta termina alle 12,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO