

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

68.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 OTTOBRE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Integrazione all'organico del personale ferroviario, assunzione oltre organico e sistemazione di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici (3662) . . .	635
PRESIDENTE	635, 637, 638, 639
AZIMONTI, <i>Relatore</i>	635
BIANCHI GERARDO	639
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	636, 637, 639
DAMICO	636, 638
QUERCI	639
ZUCCHINI	638
Disegno di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
Ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in aggiunta a quello disposto con legge 10 dicembre 1969, n. 969 (3543)	639
PRESIDENTE	639, 640
BATTISTELLA	640
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	640
DAMICO	639
QUERCI, <i>Relatore</i>	639
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	640

La seduta comincia alle 11,40.

SQUICCIARINI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Integrazione all'organico del personale ferroviario, assunzione oltre organico e sistemazione di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici (3662).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge « Integrazione all'organico del personale ferroviario, assunzione oltre organico e sistemazione di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici ».

Comunico alla Commissione che ci sono pervenuti gli attesi pareri della I e della V Commissione, entrambi favorevoli. L'onorevole Azimonti ha facoltà di riferire su di essi.

AZIMONTI, *Relatore*. Entrambe le Commissioni hanno ora espresso parere favorevole, sia sul disegno di legge, che sui due emendamenti da me proposti, in una nuova formulazione suggerita dalla I Commissione e di cui ho già dato lettura nella seduta del-

l'altro ieri. Il perché della nuova formulazione, come ho già detto nella precedente seduta, è chiaro dal momento che nel testo originario si faceva riferimento a due decreti ministeriali emessi valendosi di una facoltà prevista dall'articolo 109 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1077, del 1970, facoltà contestata dalla Corte dei conti.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Innanzitutto desidero ringraziare i colleghi della Commissione trasporti per la sensibilità dimostrata in ordine ai problemi che questo provvedimento intende risolvere; sensibilità che ha permesso, nel giro di tre giorni, di avviare e portare a buon punto l'iter di un disegno di legge tanto tormentato.

Detto questo sono qui non tanto a discolorare il Governo per quelle considerazioni che sono state fatte, mi pare, da tutti i gruppi, quanto a precisare che purtroppo, per quanto riguarda il problema della copertura, si sono dovute superare notevoli difficoltà; è questo il motivo fondamentale per cui, approvato il disegno di legge in sede di Consiglio dei ministri, se ne è ritardata la presentazione alla Camera dei Deputati.

Per quanto riguarda le perplessità espresse dall'onorevole Damico, circa la possibilità che l'approvazione di questo provvedimento possa influire su un eventuale aumento delle tariffe, debbo precisare, come ho già detto nella precedente seduta, che questo pericolo non ci sarà. Ricordo, inoltre, a questo proposito che il Ministero dei trasporti può soltanto proporre aumenti tariffari, in quanto l'autorizzazione è di competenza del CIP.

C'è un riferimento a un decreto del Ministro dei trasporti che tende a ritoccare, in misura modestissima, le tariffe ridotte di cui alcune categorie di persone beneficiano. Si tratta di ritocchi che ci consentono di reperire un numero di miliardi tale da consentirci di superare le difficoltà che abbiamo incontrato per quanto concerne la copertura.

In fondo si tratta di modestissimi ritocchi; se si pensa che per la prima classe l'aumento è di 0,60 lire per chilometro e per la seconda di 0,50 lire per chilometro, e non potrà quindi superare le 600 lire per la prima classe e le 500 per la seconda; se si tiene inoltre conto del fatto che queste tariffe sono bloccate da otto anni e che togliamo alcuni privilegi che riguardano croceristi e turisti stranieri, noi andiamo veramente ad ottenere

buoni risultati con modesti aumenti per categorie che praticamente possono pagare.

La tariffa n. 1 non viene toccata e la generalità degli utenti, in particolare lavoratori e studenti, non viene ad avere nocimento da questo provvedimento che è stato presentato dal nostro Ministero, sentito anche il Ministro del tesoro.

La risposta quindi è questa: nessun aumento, attraverso l'approvazione di questo disegno di legge, per quanto riguarda le tariffe in generale. Ritocchiamo solo alcune facilitazioni per reperire modesti fondi necessari in questo momento, tenendo conto che il bilancio delle Ferrovie dello Stato è quello che è e che naturalmente bisognerà, attraverso l'approvazione del piano poliennale, giungere a ottenere i mezzi necessari se vogliamo che la nostra rete ferroviaria sia adeguata alla sempre maggiore richiesta dell'utenza.

Non ritengo di aver altro da dire ai colleghi intervenuti nel corso della discussione sulle linee generali.

Già il relatore da parte sua e la relazione che accompagna il provvedimento hanno chiarito che con il disegno di legge andiamo a dare alle Ferrovie il personale necessario per attuare una disposizione di legge da noi approvata e ancora non attuata, cioè la riduzione a quaranta ore lavorative settimanali per i ferrovieri. In secondo luogo avviamo a soluzione, sia pure in misura modesta, l'annoso problema degli appalti.

Si arriva ad assorbire non solo dei servizi, ma anche gli addetti ai servizi, e questo è quanto mai significativo perchè ci consente di sperare in un prossimo futuro di accogliere un voto che è stato ribadito più volte da questa Commissione, tendente all'eliminazione degli appalti.

Ritengo che con queste mie risposte a coloro che sono intervenuti e accogliendo l'invito espresso dal relatore, la Commissione possa con tutta tranquillità e coscienza dare il proprio voto favorevole a questo disegno di legge, in modo da poterlo rapidamente trasmettere al Senato. Una volta divenuta legge, sarà cura del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato bandire i concorsi e accelerare i tempi per avere ferrovieri preparati per l'attuazione di quel programma che secondo le Ferrovie dello Stato ci metterà nelle condizioni di esser pronti a rispondere alle esigenze del paese.

DAMICO. Noi avevamo formulato altre domande, relative al numero dei dipendenti

ed alla riduzione degli stanziamenti di alcuni capitoli di spesa.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto riguarda la riforma generale delle Ferrovie dello Stato, si sono appena conclusi i lavori di una apposita Commissione, e tra non molto presenteremo un provvedimento organico. Voi sapete che si tratta di una materia speciale cui abbisognano particolari norme onde essere più snella ed efficiente nello svolgimento delle sue funzioni. I proposti commi aggiuntivi all'articolo I, per esempio, fissano esattamente il numero di medici, di ingegneri e di altri specializzati dell'Azienda, per cui quando si presenterà la necessità di variare quel numero, dovremo ricorrere alla legge.

Comunque, ripeto, per snellire e rendere più efficace il compito delle Ferrovie dello Stato, abbiamo predisposto un disegno di legge che quanto prima sarà sottoposto alla approvazione del Parlamento.

Per quanto riguarda l'altra domanda posta dall'onorevole Damico, posso assicurare che tanto il Ministero quanto l'Azienda hanno preso vivamente a cuore il problema della riduzione di alcuni capitoli del bilancio per far fronte ai nuovi oneri. Devo anche precisare che avremmo desiderato un ben altro tipo di copertura, e che abbiamo accettato questo *ob torto collo*, soltanto al fine di facilitare l'*iter* parlamentare di un provvedimento tanto urgente e necessario. È chiaro quindi che, per quanto ci riguarda, non potranno subire riduzioni i capitoli relativi alla salute dei lavoratori, né quelli che sono intesi ad un ammodernamento degli impianti di sicurezza per garantire gli utenti. Pertanto il Ministero e l'Azienda si impegnano, nel caso in cui le riduzioni dovessero inevitabilmente verificarsi, a far sì che esse non interessino i capitoli relativi agli argomenti suddetti.

Siamo inoltre in attesa del piano poliennale attualmente all'esame del CIPE, che consentirà all'Amministrazione delle Ferrovie di affrontare l'impegno programmatico con completa tranquillità.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli accantonati nella precedente seduta in attesa dei pareri della I e della V Commissione.

L'articolo 1, a seguito dell'approvazione dell'emendamento Azimonti nella formula-

zione suggerita dalla Commissione affari costituzionali, risulta così formulato:

ART. 1.

L'organico del personale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è stabilito in 215.706 posti così ripartiti:

Personale direttivo

(esclusi il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato e i due Vice Direttori Generali)	1.848
Personale degli uffici	20.749
Personale dell'esercizio	193.109

Con effetto dal 30 giugno 1971, le dotazioni organiche del personale direttivo, escluse le qualifiche di direttore centrale di prima classe, direttore centrale ed equiparate, sono così ripartite per specializzazioni professionali:

Ingegneri ed architetti

Ispettori principali ed ispettori	338
Ispettori capi	401
Ispettori capi superiori	161

Medici

Ispettori principali ed ispettori	22
Ispettori capi	31
Ispettori capi superiori	16

Altre specializzazioni

Ispettori principali ed ispettori	340
Ispettori capi	378
Ispettori capi superiori	109

Nell'ambito delle dotazioni organiche, di cui al comma precedente, per ciascun servizio, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato sono istituiti ruoli distinti per qualificazione professionale, in relazione alle esigenze aziendali. Fino al 31 ottobre 1971, qualora non sia possibile coprire i posti di organico, previsti dal secondo comma del presente articolo, in relazione alle specializzazioni professionali, si può provvedere con personale di altra specializzazione ma di pari qualifica.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'articolo aggiuntivo 4-bis, proposto dal relatore, nella formulazione proposta dalla

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1971

Commissione affari costituzionali risulta del seguente tenore:

ART. 4-bis.

Con effetto dal 1° gennaio 1971 al personale che alla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera inferiore, senza conservazione dell'anzianità maturata nella posizione di provenienza e con immissione in una delle qualifiche, diversa da quella iniziale, che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è attribuita, ai fini dell'avanzamento, un'anzianità pari a quella che, in base alle norme emanate anteriormente all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, era richiesta per il conseguimento della qualifica di immissione partendo da quella iniziale della rispettiva carriera.

Qualora la suddetta immissione sia avvenuta con conservazione dell'anzianità maturata nella posizione di provenienza, è attribuita, ai fini medesimi l'anzianità di cui al precedente comma, se più favorevole.

Al personale che alla data dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, risulta pervenuto nella carriera di appartenenza da una carriera corrispondente o superiore, con immissione in una delle qualifiche che a norma del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, sono state fuse in una sola, è riconosciuta, ai fini dell'avanzamento, l'anzianità maturata nella carriera di provenienza.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi si applicano anche a coloro che fruiscono della norma transitoria prevista dall'articolo 111, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 12 relativo alla copertura, anche esso accantonato nella precedente seduta in attesa del parere della Commissione bilancio.

ART. 12.

L'onere derivante dalla presente legge, valutato in milioni 5.000 per il 1971, in milioni 24.000 per il 1972, in milioni 32.000 per il 1973

e per gli anni successivi, sarà iscritto nello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per i rispettivi esercizi.

All'onere di lire 5.000 milioni relativo all'anno 1971 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato farà fronte mediante riduzione degli stanziamenti dei seguenti capitoli di spesa del proprio bilancio: n. 101 (900 milioni), n. 110 (1.000 milioni), n. 112 (150 milioni), n. 203 (800 milioni), n. 219 (1.500 milioni) e n. 301 (650 milioni).

All'onere di lire 24.000 milioni relativo all'anno 1972 l'Azienda medesima provvederà: per lire 6.000 milioni, con le maggiori entrate derivanti dall'attuazione del decreto interministeriale 26 gennaio 1971, n. 1232, che reca modifiche alle « condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato »; per lire 18.000 milioni, con una sovvenzione di pari importo del Tesoro, a fronte della quale sarà corrispondentemente ridotto il fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione dello stesso Ministero del tesoro per l'anno 1972.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

DAMICO. Le assicurazioni fornite dal Sottosegretario in ordine al problema dell'aumento delle tariffe e della riduzione di alcuni capitoli di spesa ci hanno convinto, però, dal momento che in sede di discussione del bilancio avevamo assunto una determinata posizione su queste questioni, per essere coerenti con noi stessi, ci asterremo dalla votazione dell'articolo.

ZUCCHINI. Mi associo a quanto detto dal collega Damico.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 12.

(È approvato).

Gli onorevoli Bianchi Gerardo e Querci hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

impegna il Governo

a provvedere ad eliminare l'ingiustizia contenuta nel secondo comma dell'articolo 110 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, nei confronti di alcune categorie di funzionari direttivi delle Ferrovie dello Stato.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1971

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accoglie.

BIANCHI GERARDO. Insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Bianchi Gerardo e Querci.

(È approvato).

Gli onorevoli Querci, Brizioli, Bianchi Gerardo, Zucchini e Damico hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

constatata la situazione dei portieri delle case economiche e patrimoniali di proprietà dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato in servizio al 1° gennaio 1971,

impegna il Governo

ad inquadrare i portieri stessi con decorrenza dal 1° gennaio 1971 nel personale ferroviario dell'esercizio con una delle qualifiche previste dalla legge 7 ottobre 1969, n. 747, e a sospendere nel frattempo i licenziamenti, nonchè a revocare quelli fatti nel corrente anno.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accoglie.

QUERCI. Insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Querci ed altri.

(È approvato).

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del testo del disegno di legge. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in aggiunta a quello disposto con legge 10 dicembre 1969, n. 969 (3543).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore aumento delle partecipazioni azionarie

della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in aggiunta a quello disposto con legge 10 dicembre 1969, n. 969 ».

Non essendoci ancora giunto il parere della V Commissione, non potremo procedere nell'odierna seduta all'approvazione del provvedimento.

QUERCI, *Relatore*. Senza entrare nel merito del provvedimento e riservandomi di svolgere in altra seduta la relazione sullo stesso, vorrei approfittare della presenza del Sottosegretario Cengarle per sottoporre alla attenzione della Commissione un problema che diventerà grave e che ci metterà di fronte a precise responsabilità. Mi riferisco a questo: mentre le Regioni, nei loro piani di programmazione, stanno impostando un certo tipo di discorso per l'attuazione di aziende di trasporto regionale o anche interregionale, il provvedimento al nostro esame propone, tutto sommato, una politica di tendenza abbastanza contraria. Prendendo infatti lo spunto da alcuni interventi che lo stato di necessità ha reso indispensabili (ad Avellino, a Bari, a Sondrio, ed ora anche a Roma, come apprendiamo dalla stampa di questa mattina), mi sembra si stia adottando una linea politica non precisamente rispondente alle aspettative regionali. Ora non possiamo assistere a ciò passivamente, senza domandarci se questa tendenza è giusta, e se va considerata veramente transitoria, perchè in caso contrario tra qualche anno potremmo trovarci di fronte ad una politica dei trasporti completamente centralizzata, e del tutto contraria al discorso che andiamo facendo di decentralizzazione all'ente regione.

Noi invitiamo il Governo, ed il Ministro dei trasporti in particolare, ad assumere una posizione ben precisa. Ricordiamo anche che, in sede di discussione del bilancio, era stato fatto un discorso diverso nei confronti della politica da adottare per risolvere i gravissimi problemi che affliggono il settore.

Qui assistiamo ad un intervento che va nella direzione opposta. È per questo motivo che vorrei profittare di questa occasione per sollecitare una chiara presa di posizione del Governo: probabilmente la prossima volta saremo costretti ad approvare in stato di necessità. Chiedo pertanto che i colleghi assumano l'impegno di discutere in questa Commissione della politica dell'INT, poichè si tratta di una questione che va affrontata per evitare di trovarsi poi davanti a contraddizioni rispetto ai compiti che istituzionalmente spettano all'INT.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 OTTOBRE 1971

DAMICO. Concordo con quanto ha detto l'onorevole Querci. Chiedo inoltre che la Commissione esamini, in via informale, il provvedimento di delega alle regioni delle competenze in materia di trasporto.

Questa discussione potrà servire ad anticipare i temi del nostro dibattito in sede di bilancio.

BATTISTELLA. Concordo con le considerazioni espresse dal collega Damico e mi associo alla sua richiesta.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi riservo di comunicare al Ministro le richieste fatte, alle quali personalmente aderisco.

PRESIDENTE. La discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Integrazione all'organico del personale ferroviario, assunzione

oltre organico e sistemazione di lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici » (3662):

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Azimonti, Bassi Aldo, Battistella, Bianchi Gerardo, Brizioli, Canestrari, Caradonna, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Cicerone, Damico, Foscarini, Galto, Guerrini Giorgio, Ianniello, Longoni, Mancini Antonio, Marino, Marocco, Marraccini, Merli, Querci, Russo Ferdinando, Salomone, Skerk, Squicciarini, Tripodi Girolamo, Zucchini.

La seduta termina alle 12,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO