

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

29.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 LUGLIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e rinvio):	
Modifica della composizione del consiglio di amministrazione e di altri organi collegiali dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ( <i>Approvato dalla VIII Commissione del Senato</i> ) (1757) . . . . .	313
PRESIDENTE . . . . .	313, 315, 324, 325, 326
BAGHINO . . . . .	316
BERNARDI GUIDO . . . . .	320, 324
BOCCHI . . . . .	319, 324, 325
CALDORO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	323
CASALINO . . . . .	322
FIORI GIOVANNINO . . . . .	315
FORTE SALVATORE . . . . .	314
LIOTTI . . . . .	318, 325
MORAZZONI . . . . .	315
POTÌ, <i>Relatore</i> . . . . .	313, 322
RUSSO FERDINANDO . . . . .	319

**Discussione del disegno di legge: Modifica della composizione del consiglio di amministrazione e di altri organi collegiali dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1757).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifica della composizione del consiglio di amministrazione e di altri organi collegiali dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato», già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 14 maggio 1980.

L'onorevole Potì ha facoltà di svolgere la relazione.

**POTÌ, Relatore.** Il disegno di legge in esame, già approvato dal Senato, stabilisce la nuova composizione del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e di altri organi collegiali operanti nell'azienda stessa. Tale esigenza è scaturita dalla decisione delle organizzazioni sindacali aderenti alla CGIL, CISL e UIL di ritirare i propri rappresentanti da tali organi.

**La seduta comincia alle 12,20.**

OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

I predetti sindacati hanno, infatti, asserito di affidare alla contrattazione, e non più alla partecipazione ad organi collegiali, la tutela degli interessi collettivi ed individuali della categoria dei ferrovieri. Si può, pertanto, ritenere valida la decisione delle organizzazioni sindacali ai fini anche della funzionalità del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Nell'articolato si affronta anche il problema della nuova composizione degli organi collegiali. Nel primo articolo si derogava dall'articolo 146 dello statuto degli impiegati civili dello Stato. Con l'articolo 2 si sopprime la partecipazione dei rappresentanti del personale alle commissioni giudicatrici dei concorsi interni e l'intervento degli stessi rappresentanti alle sedute del comitato di esecuzione. Con lo articolo 3 si elimina la partecipazione del personale al consiglio di disciplina e viene costituita la commissione di disciplina compartimentale da definire con decreto del ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali e previo parere del consiglio di amministrazione. La nuova commissione compartimentale ha competenze in materia disciplinare (articolo 4), prima attribuite al comitato d'esercizio.

Nell'articolo 5 si prevede l'esclusione del personale dalle commissioni costituite per i trasferimenti disposti per esigenze di servizio. Nell'ultimo articolo vengono abrogate tutte le disposizioni incompatibili con il disegno di legge in esame che, come già detto, concerne solo questioni normative e non comporta alcun onere.

Per quanto su esposto, allo scopo di dare subito la piena funzionalità al consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed agli altri organi collegiali, chiedo il voto favorevole della Commissione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**FORTE SALVATORE.** Vorrei innanzitutto esprimere una critica per il ritardo con il quale il Parlamento è pervenuto alla discussione di questo disegno

di legge, che è stato presentato oltre sei mesi fa. Sarebbe molto grave se tale ritardo fosse dovuto all'opposizione che i sindacati autonomi hanno manifestato nei confronti di questo provvedimento.

Il progetto di legge in esame pone dei problemi sui quali vorrei richiamare l'attenzione del sottosegretario Caldoro: in particolare ritengo che, in attesa della concreta realizzazione della riforma il cui schema di disegno di legge il Consiglio dei ministri ha approvato ieri ed anche in previsione della definizione del contratto collettivo di lavoro che entrerà in vigore dal 1981, sarà opportuno, in questa fase, definire un metodo ed una normativa per i rapporti che intercorreranno tra azienda e sindacati, soprattutto in ordine al problema del controllo preventivo sugli atti più rilevanti dell'azienda stessa ed a quello del diritto all'informazione.

Desidererei poi un'altra assunzione di impegno da parte del rappresentante del Governo per quanto riguarda la materia trattata dagli articoli 3 e 4 del disegno di legge in esame, cioè quella disciplinare.

Con l'uscita dei sindacati dal consiglio d'amministrazione, e conseguentemente dai comitati di esercizio a livello compartimentale, e con la soppressione dei riferimenti legislativi previsti dalla legge n. 425 e dall'articolo 24 della legge n. 668, nel momento in cui agli articoli 3 e 4 si stabilisce la nuova costituzione della commissione di disciplina compartimentale, credo che in questa fase occorra precisare una normativa per il funzionamento di questa stessa commissione nonché le competenze che essa dovrà avere nei procedimenti di appello che molte volte intercorrono nei provvedimenti disciplinari che attengono ai ferrovieri. Si vuole evitare, quindi, che nel momento di passaggio dal vecchio al nuovo consiglio si possano prendere decisioni unilaterali da parte dell'azienda su temi di grande importanza per il funzionamento della medesima.

Concludendo, esprimo l'augurio che il Governo voglia tenere nel dovuto conto queste mie osservazioni.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1980

**PRESIDENTE.** Desidero precisarle, onorevole Forte, che le sue critiche in merito al ritardo con il quale si è pervenuti alla discussione del provvedimento, non hanno ragione di esistere poiché il disegno di legge è stato sollecitamente iscritto all'ordine del giorno della Commissione, essendo stato presentato alla Presidenza della Camera solo il 22 maggio.

**MORAZZONI.** Devo dire, francamente, che ho non poche perplessità su questo disegno di legge, così come ci è giunto dall'altro ramo del Parlamento.

Respingo, anzitutto, i rilievi mossi dall'onorevole Forte sul ritardo che ha caratterizzato l'inizio della discussione di questo provvedimento. È vero che noi dobbiamo cercare di individuare eventuali responsabilità all'interno di quegli organismi che hanno il potere e le competenze per decidere in materia, ma l'attribuire a loro — così come fa il collega Forte — la responsabilità di un eventuale ritardo nella sollecita iscrizione all'ordine del giorno della Commissione di questo disegno di legge, appare, a mio avviso, un volere sottrarci alle nostre responsabilità dal momento che tutti avevamo gli strumenti per farlo procedere più rapidamente. Io, oltretutto, mi sarei augurato che stamattina avessimo rinviato la discussione di questo provvedimento che ormai, a mio avviso, è divenuto anacronistico. Abbiamo appreso tutti, infatti, che il Consiglio dei ministri ha finalmente approvato uno schema di disegno di legge sulla riforma dell'Azienda ferroviaria. Noi approviamo oggi — ecco le gravi perplessità — un disegno di legge che preclude la possibilità di una discussione approfondita su un tema importante quale è quello della partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'azienda. Perché varare oggi una « leggina », che, nel momento in cui dovremo approfondire i temi conseguenti alla nascita di questa nuova azienda che dovrà gestire il trasporto ferroviario e che dovrà anche costituire il modello per altre aziende nel settore dei trasporti, ci porrà, in un prosieguo di tempo assai breve, in una situazione molto delicata?

Le mie perplessità non sono di poco conto e dubito che adesso, nel corso della discussione, possano emergere motivi di opportunità che mi inducano a cambiare l'atteggiamento fortemente dubitativo che ho nei confronti di questo provvedimento.

**FIORI GIOVANNINO.** Io ritengo che questo disegno di legge debba essere esaminato alla luce di tutto quello che è accaduto all'interno delle aziende ferroviarie perché se così non si facesse risulterebbe, a mio avviso, estremamente difficile capire come si possa affrontare un provvedimento di questo genere nel momento in cui si parla di riforma del modello organizzativo di tutte le aziende pubbliche.

Se non vado errato, fu proprio il ministro Giannini a rilevare che non era concepibile decidere autonomamente la riforma dell'Azienda delle ferrovie ed è un tipo di critica, questo, che possiamo apportare al disegno di legge al nostro esame, ma non dobbiamo dimenticare, però, la situazione creatasi nell'Azienda ferroviaria. Le organizzazioni sindacali confederali hanno inteso operare una scelta uscendo dal consiglio di amministrazione, una scelta che si connette a tutta una serie di provvedimenti legislativi che interessano i rapporti nel settore pubblico tra organizzazioni sindacali e partiti politici o dirigenze tecniche; basta riferirsi, ad esempio, a tutte le forme di contrattazione, scaturite dalle leggi particolari, che hanno interessato il settore ferroviario e postale. Se vogliamo tener conto dell'atteggiamento delle organizzazioni sindacali non possiamo non riconoscere loro il diritto di impostare il rapporto con la controparte nel modo che ritengono più opportuno.

Di fronte ad una contrattazione triennale che investe tutto il sistema dei rapporti economici, ma che tocca anche alcuni aspetti normativi dello stato giuridico, non si può più ritenere valido per l'Azienda il testo unico n. 3, che riguarda la pubblica amministrazione. Non ci rimane, quindi, che prendere atto della

manifestata volontà politica e sindacale, preoccupandoci però di prevederne e di disciplinarne tutte le conseguenze.

Per il resto non mi preoccuperei, perché nel progetto di legge-quadro che andrà in porto è prevista una forma di contrattazione nuova che inserisce le organizzazioni sindacali, in quanto tali, nel procedimento amministrativo che si conclude sempre con un decreto del Presidente della Repubblica. In pratica, quindi, viene sostanzialmente modificato il significato giuridico del settore sindacale e pubblico.

La parte disciplinare è più importante e nuova rispetto alle altre amministrazioni dello Stato, ed anche alle aziende autonome, perché nessuna commissione compartimentale amministrativa ha funzioni disciplinari. Anche nell'ambito dell'Azienda ferroviaria, quindi, si rende opportuno istituire le commissioni di disciplina.

Un altro rilievo è il seguente: non è sufficiente dire che, con il provvedimento in esame, sono istituite le commissioni di disciplina, occorre dire come esse sono composte.

Attribuire il compito di definire, in base all'ultimo comma dell'articolo 3, la composizione delle Commissioni di disciplina compartimentale, al Ministro dei trasporti ed all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni nazionali maggiormente rappresentative su base nazionale, significa attribuire a questi organi una funzione più che regolamentare, perché si tratta di uno degli aspetti della riserva di legge spettante al potere legislativo, e non a quello esecutivo, sia pure nell'ambito di un rapporto nuovo come quello attuale con le organizzazioni sindacali. Si tratta, secondo me, di un'impostazione non accettabile, nemmeno dal punto di vista costituzionale. Al massimo si potrebbe lasciare alle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative il compito di designare i propri rappresentanti.

Ciò detto, credo che ormai il provvedimento di legge, per la particolare situazione in cui si innesta, debba essere approvato senza ulteriori indugi, perché al-

trimenti una decisa presa di posizione da parte degli interessati potrebbe avere ripercussioni negative sul settore ferroviario.

BAGHINO. Confesso che mi aspettavo dal relatore una maggiore puntualizzazione sugli articoli del testo e sulle leggi che in esso sono citate, invece egli si è fidato della conoscenza, anche nostra, di tutto questo articolato.

Il fatto, per esempio, che si parli della decisione, da parte dei sindacati, di non far più parte del consiglio di amministrazione, e poi di organi nuovi per la disciplina sul lavoro, mi pare che meriti una specificazione. A questo proposito io, per esempio, vorrei sapere da che cosa dipende la decisione dei sindacati di non far più parte del consiglio di amministrazione. Forse dal fatto che non si vogliono assumere delle responsabilità, pur volendo partecipare ed essere ascoltati in tutte le occasioni, quando si tratta di decidere dell'attività dell'azienda? È forse questa corresponsabilità che si vuole evitare, lasciando che permanga invece la norma illegittima che consente all'azienda di sentire quelle che essa ritiene essere le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, in tal modo eludendo le altre? Soltanto delle precise risposte a questi miei interrogativi mi consentiranno di assumere una posizione nei confronti del provvedimento in esame.

Il fatto è che ormai la formula « le organizzazioni sindacali più rappresentative » si è usata in tutte le salse, ed ora appare anche quando si tratta di definire la composizione delle Commissioni di disciplina. Non vorrei tuttavia che si equivocasse, perché specialmente nel campo della disciplina una rappresentanza dei lavoratori in seno ad un comitato, ad una commissione, la ritengo indispensabile; ma la cosa deve essere decisa in modo serio, non nell'ambito ministeriale a seconda delle pressioni che fatalmente ci sono e delle esclusioni che si vogliono effettuare di determinati sindacati dalle rappresentanze.

Né mi si è detto ancora — lo ripeto — il perché di questa urgenza. Da una parte prevediamo la riforma dell'Azienda ferroviaria, ma contemporaneamente vogliamo correggere la situazione in essa esistente parzialmente, per un solo verso.

Se avessi sentito che il consiglio d'amministrazione, conseguentemente alla decisione dei sindacati (per altro, a quanto so, unilaterale, non concordata), versa in una situazione di disfunzione, avrei potuto assumere un atteggiamento invece che un altro: ma neppure questo mi è stato detto. E mi chiedo ancora: perché, allora, tanta fretta?

La nostra Commissione si distingue per il fatto di esaminare quasi esclusivamente disegni di legge, e qualche proposta di legge solo perché presentata dalla maggioranza — o dalla presunta opposizione, che è sempre d'accordo con la maggioranza —; delle altre iniziative parlamentari non si tiene conto, con la scusa che sono parziali o, che so io, che il Senato sta predisponendo il nuovo codice della strada, oppure che il codice della navigazione è tutto da rifare, per cui si può accantonare, ad esempio, il progetto di legge n. 817, e così via. Questa Commissione è stata sempre d'accordo nel non accettare « legghine », proposte particolari, quando vi sia un'impostazione generale da rivedere, e poi ora ci si viene a parlare d'urgenza, per questo provvedimento di legge, e sembra che casca il mondo, se non lo si approva.

Prima, quando si parlava della situazione delle Poste, ho fatto osservare che per il 1980 sono già stanziati dei miliardi, nella legge finanziaria, che non vengono spesi, e quindi non era il caso di parlare di urgenza a proposito di altri miliardi da erogare. Qui rischiamo di dover fare un discorso analogo. Da una parte si parla di urgenza della riforma dell'Azienda ferroviaria, e poi ci si viene a sollecitare l'approvazione di questo provvedimento di legge particolare, senza dirci quale ne è il criterio, ed il motivo dell'urgenza.

Se voi mi proponete di eliminare la rappresentanza sindacale dal consiglio di

amministrazione, e per il resto assumere l'obbligo di ascoltare tutte le rappresentanze dei sindacati, troverei un modo diverso d'impostare il problema. Invece, eliminate queste rappresentanze nell'unico organo in cui si devono assumere determinate responsabilità, e mantenete poi l'obbligo di ascoltarle, e di obbedire a determinate rappresentanze che si dice — ma non lo dimostrano mai — abbiano più iscritti, e cioè che sono più rappresentative.

In realtà, con questa leggina voi immobilizzate, in definitiva, il movimento politico dei ferrovieri; perché più rilievo ed importanza date a certe rappresentanze sindacali, e ne escludete altre, più immobilizzate in quelle rappresentanze il movimento dei lavoratori, impedendo ad altri di farsi ascoltare. Che se poi questi ultimi vengono ascoltati, sono divisi da altre tre rappresentanze; e questo risentimento, dovuto al non voler far contare alla pari le altre organizzazioni sindacali, provoca ovviamente l'agitazione, il ricorso allo sciopero.

Ecco perché non è possibile non valutare — e questo occorrerà tenerlo presente in sede di riforma dell'Azienda ferroviaria — una tale mobilità, un tale adeguarsi alla realtà, questo ascoltare veramente tutti, per rendere tutti partecipi di quanto si fa nella stessa azienda. Corresponsabilizzare tutti è fondamentale, altrimenti non avremo mai una pacificazione sindacale e sociale.

Nel settore sia pubblico sia privato è senz'altro dannosa la contrapposizione di parte contro parte, di datore di lavoro e di prestatore d'opera, che devono quasi essere nemici l'uno verso l'altro, mentre dovrebbero essere tutti interessati al buon andamento dell'attività dell'azienda di cui fanno parte, e ciò a maggior ragione nel settore pubblico e soprattutto in quello dei pubblici servizi, perché qui sono tutti alla pari coinvolti: ci si lavora dentro, o si sia semplicemente utente, l'interesse è identico, comune.

Ora, nel consiglio d'amministrazione abbiamo questa corresponsabilità, ma introduciamo la dipendenza del « sentite le

organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative», costantemente, ovunque: ciò non è possibile.

Premesso questo, dovrei concludere con l'opinione che qui ho sentito esprimere da qualche collega: accantoniamo questo disegno di legge, rinviandolo alla riforma dell'Azienda ferroviaria, quando saneremo tutta la situazione e stabiliremo dei principi. Se, infatti, approverete questo provvedimento di legge, che principio avrete fissato? E se lo fissate ora, credete di poterlo poi trasferire nella legge di riforma, solo perché ormai è accettato? Ma allora, non ci darette la possibilità di discutere e scegliere la riforma, perché ci richiamerete d'obbligo ad un qualcosa che è stato già stabilito poco tempo prima. Poniamo, invece, mano presto, anzi prestissimo alla legge di riforma, ma non creiamo dei vincoli, dei precedenti: così, una volta tanto, saremo coerenti, noi che non abbiamo mai voluto affrontare «legghine», provvedimenti parziali, quando ce n'erano di globali che c'interessavano in modo particolare.

LIOTTI. Desidero esprimere rapidamente solo alcune considerazioni. E senz'altro un dato positivo che questo disegno di legge venga in discussione presso la nostra Commissione, e che esso venga approvato celermente.

Ciò non perché sia compito del Parlamento ratificare scelte compiute da altri (per cui si tratti, per noi, di seguire volontà che nascono all'esterno del Parlamento stesso), ma perché questo provvedimento di legge, nella sua linearità, prende certamente atto di scelte e volontà che si sono autonomamente manifestate da parte delle organizzazioni sindacali.

Credo, anzi, che con il presente disegno di legge, se verrà approvato, si riuscirà a porre un positivo tassello per il complessivo mosaico di riforma dell'Azienda ferroviaria.

Non condivido, francamente, alcune preoccupazioni qui espresse, per cui con la discussione e l'approvazione di questo disegno di legge si intralocerebbe in qual-

che modo l'iter del provvedimento di riforma dell'azienda stessa, o peggio ancora si condizionerebbe la sua stessa discussione, ipotecando le decisioni in proposito della nostra Commissione.

Credo che vi sia, invece, una connessione tra questo disegno di legge e lo schema di disegno di legge di riforma approvata ieri dal Consiglio dei ministri ed anche tra questo provvedimento e le varie proposte di legge che sono state presentate in materia.

Dico questo perché ritengo che, nel prendere atto della volontà, autonomamente espressa, delle organizzazioni sindacali di uscire dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, si deve pur tenere conto di una situazione che, in qualche modo, è stata prefigurata nella nostra discussione, quella, cioè, di un'azienda che deve «svecchiarsi», che deve assumere connotati di efficienza e di funzionalità, di modernità nelle strutture, soprattutto tenendo conto della delicatezza del servizio che svolge.

In questo schema, a me pare che tenere distinti i compiti di gestione, propri di un consiglio d'amministrazione, dal ruolo che i lavoratori hanno all'interno dell'azienda sia un fatto fondamentale, ormai comune in tutte le aziende pubbliche oltre che private. Ciò non significa una deresponsabilizzazione da parte delle organizzazioni sindacali o il privilegio di alcune di esse rispetto ad altre: significa, invece, pur nella divisione dei ruoli, attribuire ai sindacati ed ai lavoratori responsabilità ancora maggiori in un rapporto contrattuale che ovviamente non deve escludere alcuna rappresentanza. Ritengo, inoltre, che il fatto di coinvolgere le organizzazioni sindacali in scelte e decisioni che attengono al funzionamento ed alla gestione dell'azienda non contrasti in alcun modo con la distinzione di ruoli che con questo disegno di legge si intende proporre.

Sono queste le ragioni per le quali noi socialisti riteniamo positiva la discussione in atto e ci auguriamo che essa trovi sbocchi rapidi e positivi. Nel corso dell'esame degli articoli sarà senz'altro

possibile migliorare il testo del provvedimento, ma, a nostro avviso, l'impostazione in esso contenuta è già corretta, nel senso che si iscrive con rigorosa tempestività nel quadro della riforma così come è stato delineato dal Consiglio dei ministri.

**RUSSO FERDINANDO.** Non credo ci si possa esimere dal sottolineare come il modo di procedere nell'esame di questo provvedimento sia quanto mai criticabile. Questa Commissione, infatti, sta affrontando l'importante tema della presenza o meno delle organizzazioni sindacali in alcuni organi dell'Azienda ferroviaria senza procedere ad un esame comparato delle situazioni esistenti in altre aziende autonome dello Stato e ciò malgrado in più occasioni abbiamo ribadito la necessità di legiferare in modo organico, razionale. Tale osservazione ha tanto più valore in quanto proprio stamattina è stata preannunciata la presentazione di un disegno di legge in materia di rapporti tra azienda ed organizzazioni sindacali; sarebbe opportuno verificare se il provvedimento al nostro esame si collochi nell'ottica di quello generale e vi si iscriva coerentemente.

Ritengo, inoltre, che sarebbe opportuno procedere ad una audizione informale di rappresentanti delle organizzazioni sindacali interessate in modo da conoscere il loro atteggiamento circa le metodologie adottate al riguardo nelle varie aziende autonome dello Stato. Con il duplice scopo di adeguare il provvedimento al contenuto del disegno di legge emanato ieri dal Governo e di recepire gli orientamenti dei sindacati, è perciò opportuno, a mio avviso, che la Commissione abbia il tempo opportuno per riflettere più approfonditamente prima di giungere all'approvazione del progetto di legge in esame.

**BOCCHI.** Il compagno Forte ha già espresso il nostro parere e le raccomandazioni relativamente all'urgenza dell'approvazione di questo provvedimento. A noi sembra che le osservazioni e le per-

plexità che alcuni colleghi della maggioranza hanno qui espresso dimostrino la fondatezza del nostro rilievo critico e, cioè, che l'approvazione di questo disegno di legge — che per altro giace dal gennaio scorso in Parlamento — non è voluta.

È certo, che non può essere ricordato a noi che il problema non può essere affrontato caso per caso. Per la riforma dell'azienda ferroviaria abbiamo proposto in questa e nella precedente legislatura precise proposte di legge e se accogliamo con piacere la notizia che, in merito, il Consiglio dei ministri ha approvato uno schema di disegno di legge, non riteniamo che ad esso debba legarsi il provvedimento in esame. Legare i problemi dell'Azienda delle ferrovie a quelli di altre aziende autonome farà sì che quando arriveremo ad esaminare le proposte di legge d'iniziativa parlamentare ci sentiremo rispondere che dovremo aspettare la riforma dell'azienda dei tabacchi, delle poste, della zecca, eccetera.

**RUSSO FERDINANDO.** Non è così!

**BOCCHI.** La decisione delle organizzazioni sindacali di ritirare i propri rappresentanti del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie è stato un atto responsabile e decisivo, ma dal momento che il suddetto consiglio deve avere una nuova composizione si giustifica l'urgenza di approvare rapidamente questo disegno di legge. Se dopo otto mesi dalla data della sua emanazione dobbiamo ancora prendere atto di tutte le perplessità, le incertezze ed i rilievi che vengono avanzati, è facile immaginare che molti mesi occorreranno ancora prima che la riforma dell'azienda sia approvata e la logica conclusione sarà quella di far sì che il consiglio di amministrazione non esista più.

D'altra parte, l'aver richiamato l'insufficienza delle argomentazioni svolte nella relazione introduttiva, a me pare cosa abbastanza pretestuosa. In definitiva, quello che dobbiamo fare, semplicemente, è di mettere il consiglio di amministrazione nelle condizioni di poter funzionare.

Non credo che questa mattina il sottosegretario Caldoro sia in grado di fornirci i dettagli dello schema del disegno di legge approvato dal Consiglio dei ministri; in ogni caso non dovrebbe sussistere alcun contrasto fra esso ed il disegno di legge che oggi siamo chiamati ad approvare.

Ma non è solo un eventuale ritardo nell'approvazione del provvedimento che a noi preoccupa; infatti, il discorso che ci ha fatto stamattina un collega della destra fascista di questo Parlamento ci rende ancor più perplessi. Egli ha fatto appello ad una pace sociale estremamente condizionata, una pace sociale che veda il silenzio delle organizzazioni sindacali, le quali dovrebbero starsene tranquille ad aspettare. In pratica, dunque, i sindacati dovrebbero essere ridotti al silenzio.

Ripeto, il non approvare questo provvedimento significherebbe apportare grave danno non alle organizzazioni sindacali che potranno indicare le responsabilità della non approvazione, ma all'Azienda delle ferrovie, non foss'altro per tutti gli atti che si troverebbe ad avere in sospeso.

Questa mattina abbiamo avuto modo di interessarci di un altro provvedimento — mi riferisco alla proposta di legge di modifica del peso e della misura degli autoveicoli per il trasporto merci su strada — rispetto alla quale, ponendosi al di fuori del contesto di un articolato Codice della strada, potrebbe dirsi che perde gran parte della sua importanza. Eppure ne abbiamo testé affrontato l'esame. Ho portato questo esempio ad ulteriore testimonianza dell'incapacità del Governo di presentare provvedimenti di carattere organico, ma tale ragionamento non ha ragion d'essere se riferito al provvedimento in discussione.

Comunque è chiaro che, in attesa della riforma delle ferrovie dello Stato, il consiglio di amministrazione dell'azienda deve essere posto in grado di funzionare; questo il Senato lo ha compreso, ed ha approvato il provvedimento, anche con leggere modifiche che erano del resto indispensabili.

Il gruppo comunista voterà pertanto a favore del provvedimento e richiamo coloro che ad esso sono contrari alle loro responsabilità politiche.

**BERNARDI GUIDO.** Mi sembra esagerato che il collega Bocchi usi questo tono e si richiami alle responsabilità politiche. Qui noi dobbiamo evitare di atteggiarci ad amici o non amici dei sindacati, evitiamo che esprimere perplessità su di un comportamento sindacale equivalga a « parlare male di Garibaldi! ».

**BOCCHI.** Però quando parliamo male noi dei sindacati, siete felici, e ci additate al pubblico ludibrio!

**BERNARDI GUIDO.** Non intendo certo parlar male dei sindacati, ma quando vi sento dire che l'urgenza di questo disegno di legge deriva dal fatto che i sindacati, con una decisione improvvisa, sono usciti dal consiglio di amministrazione, e quando so che essi hanno preso questa decisione proprio pochi giorni prima della presentazione del disegno di legge da parte del Governo, non si può non convenire che dai sindacati stessi è stato posto in essere un comportamento che — lo si chiami come si vuole — certamente impedisce al Parlamento di discutere serenamente di un provvedimento che si inserisce in un quadro ben più complesso, come prima diceva il collega Russo.

Credo a nessuno sia sfuggito che nella proposta di legge presentata dal gruppo democristiano sulla riforma dell'azienda è prevista, nel consiglio di amministrazione, la presenza della rappresentanza del personale; questa è la nostra filosofia di fondo, pertanto è impossibile pensare che la Democrazia Cristiana si voglia ginguillare con il rinvio di un disegno di legge alla cui base si trova un principio politico che le sta particolarmente a cuore.

Le anomalie della vicenda sono molte, perché mentre i sindacati chiedono di essere estromessi dal consiglio di amministrazione, nel contempo chiedono sempre maggiori poteri nella gestione di un



piano integrativo delle ferrovie (e i piani integrativi sono ricorrenti) e vogliono essere sentiti su ogni indirizzo di spesa e di investimento. Il fatto è che, uscendo dal consiglio di amministrazione, i sindacati hanno reso impossibile l'espletamento dei concorsi (tra l'altro mi risulta, ma riferisco informazioni forse non esatte, che sarei felice il Governo smentisse, che l'espletamento di concorsi per alti gradi è stato reso possibile dalla scelta del personale nelle rispettive commissioni d'esame) ponendo in tal modo il Parlamento di fronte ad una situazione d'urgenza che spinge lo stesso Governo a chiedere di fare il possibile per uscire fuori da questo pantano, dal momento che l'espletamento dei concorsi è necessario sia per alleviare la disoccupazione, sia ai fini della funzionalità dell'azienda.

Pertanto, collega Bocchi, è difficile stabilire l'assoluta urgenza di questa legge soltanto perché i sindacati, nella loro autonoma valutazione, hanno preso una decisione che ora noi non siamo certo costretti a ratificare, ma di cui però non possiamo fare a meno di prendere atto. Sarebbe stato certamente più corretto se i sindacati, rendendo possibile l'espletamento dei concorsi, avessero cercato di perseguire egualmente la loro filosofia, non imponendo però una scelta iugulatoria.

Ecco perché il nostro atteggiamento, di fronte a questa vicenda, è di perplessità; il collega Forte si preoccupa di eventuali pressioni da parte del sindacato autonomo, sindacato che dovrebbe sparire dal firmamento sindacale italiano perché primo segno di patologia.

Ma questo è causato, a ben vedere, dall'atteggiamento forse eccessivamente politicizzato della triplice sindacale, che ha spinto molti operai ad uscir fuori da un condizionamento politico, in cui vi è la responsabilità di tutti: ma questo è un discorso che faremo più opportunamente un'altra volta. Si tratta di contraddizioni che stanno oggi esplodendo chiaramente: basti pensare all'atteggiamento, sul problema del prelievo dello 0,50 per cento dalle mensilità dei lavo-

ratori, di un sindacato, che vuole riservare a sé tutti i diritti e le prerogative, disconoscendo però il dovere di collaborare. E ciò dicendo non auspichiamo il silenzio, la pace: nessuno vuole un sindacato acquiescente, anzi tutti lo vorremmo responsabile e forte, ma anche tale che lealmente collabori, e non agisca in uno schema di conflittualità permanente.

Ci sono quindi queste due concezioni del sindacato che si stanno scontrando, nel paese, e l'episodio del prelievo dello 0,50 per cento è solo uno dei fatti più eclatanti che, in questo momento, sta sconvolgendo il mondo sindacale. Non deve meravigliarsi, collega Bocchi, delle nostre posizioni, dal momento che noi siamo preparati ad un tipo di sindacato corresponsabile, non subalterno di nessuno; e non per evitare la conflittualità, ma per ricondurre l'azione sindacale su un terreno istituzionale: facciamo appello sempre alla Costituzione, ma dell'articolo 40 non parliamo neppure...

**BOCCHI.** Siete in maggioranza: presentate una proposta di legge in proposito!

**BERNARDI GUIDO.** Anche l'articolo 39 della Costituzione, che menziona la registrazione del sindacato, dobbiamo tenere presente. Non siamo antisindacali, collega Bocchi, ed il nostro collega di partito e sindacalista di primo piano, Marini, è favorevole all'approvazione di questo provvedimento di legge: ma ciò non ci fa ombra, e non limita il nostro giudizio sul testo in discussione...

**BOCCHI.** Noi siamo preoccupati del consiglio d'amministrazione dell'Azienda ferroviaria, e non per i concorsi, ma per quegli atti e delibere ben più importanti dei singoli concorsi.

**BERNARDI GUIDO.** Sarebbe auspicabile che i sindacati non uscissero dal consiglio d'amministrazione. Non siamo d'accordo sul fatto di prendere atto della scelta del sindacato, senza comprendere ragioni e prospettive: e ciò dico

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1980

anche se siamo più amici dei sindacati di quanti pure ne parlano a pranzo ed a cena.

La richiesta di un'audizione dei vertici sindacali è motivata per noi non tanto dal fatto che siamo di fronte a questo provvedimento di legge ed a questo consiglio d'amministrazione, quanto dall'intento di sapere se l'attuale dirigenza del sindacato si orienta verso l'esclusione — e per quali motivi — dei rappresentanti sindacali da tutti i consigli di amministrazione di tutte le aziende autonome, oppure se questo di cui ci occupiamo rimane un episodio unico, non ripetibile, poiché forse in esso uno dei tre sindacati della federazione unitaria è stato battuto dal sindacalismo autonomo.

Se c'è un'impostazione di fondo che riguarda tutte le aziende autonome, può anche trovarmi consenziente. I sindacati devono ascoltare le ragioni del Parlamento, ma senza metterci di fronte a loro fatti compiuti, che finiscono con il bloccare i concorsi.

Potremmo decidere che i concorsi banditi dall'Azienda ferroviaria sono validi anche senza la presenza del sindacato: potrei presentare una proposta di legge con questo solo articolo.

Trovo infine che sia anticostituzionale il decreto di cui parla l'ultimo comma dell'articolo 3 del disegno di legge: il ministro ha la possibilità di individuare i singoli soggetti membri del consiglio d'amministrazione, non di determinare la composizione del consiglio di disciplina compartimentale, di cui al citato articolo 3.

Il disegno di legge, insomma, andrebbe meglio approfondito. Credo che sia possibile a brevissima scadenza, anche domani, convocare i dirigenti sindacali per approfondire questi aspetti del provvedimento. Nessuno — lo ripeto ancora — è contro i sindacati; desideriamo essere rispettosi della loro autonomia, ma dobbiamo chiedere che anch'essi lo siano delle nostre prerogative.

CASALINO. Non riesco a comprendere perché un provvedimento così normale vogliamo rinviarlo, e per mesi, nella mi-

gliore delle ipotesi: quando infatti pensiamo di abbinare questo testo alla riforma dell'Azienda ferroviaria, sappiamo coscientemente che il disegno di legge verrà rinviato *sine die*. Abbiamo già l'esempio del progetto di legge n. 1488, che pensavamo di poter definire rapidamente, ed invece ne vediamo ancora lontana la conclusione.

Il problema è questo: da più parti si insiste sulla necessità — in attesa dell'approvazione del piano integrativo dei trasporti e della riforma dell'Azienda ferroviaria — di fare tutto il possibile perché l'azienda stessa possa svolgere con snellezza la propria attività; ed a ciò questo disegno di legge, io ritengo, potrebbe dare un contributo. Non capisco quindi, come e perché chiediamo di rinviarlo, sapendo che così facendo non lo approveremo certo entro quindici giorni o un mese. I sindacati potranno senz'altro essere ascoltati successivamente, in sede di esame dei provvedimenti di riforma dell'Azienda ferroviaria.

Del resto, se i sindacati hanno pensato di uscire dal consiglio d'amministrazione, è per il fatto che, malgrado abbiano ripetutamente tentato di evitare alcuni intoppi, hanno però visto che facevano un lavoro inutile. Allora non potendo contribuire a snellire le procedure, hanno ritenuto di uscire dal consiglio di amministrazione onde non assumersi ulteriormente responsabilità che non competevano loro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

POTI, *Relatore*. Nel rilevare la contraddizione tra coloro che hanno lamentato un eccessivo ritardo nell'esame del provvedimento in oggetto e coloro che, invece, ne propongono un ulteriore rinvio, desidero ribadire l'urgenza che l'approvazione di questo disegno di legge riveste. È evidente, a mio avviso, che le organizzazioni sindacali hanno deciso di uscire dal consiglio d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato con l'intenzione di sostituire al metodo della par-

tecipazione quello della contrattazione. D'altronde, non credo spetti al Parlamento imporre ai sindacati i metodi di partecipazione all'interno di un'azienda, pubblica o privata che sia. In quest'ottica, ritengo opportuno procedere all'audizione informale dei rappresentanti sindacali, al fine di approfondire ulteriormente i motivi che li hanno condotti ad assumere autonomamente tale tipo di decisione.

Pertanto, poiché il Senato ha già approvato questo provvedimento e poiché la Commissione affari costituzionali ha espresso su di esso parere favorevole, in tal modo fugando i dubbi di incostituzionalità da taluno adombrati, non posso far altro che raccomandare nuovamente la rapida approvazione del provvedimento in esame, onde porre fine alla situazione di scarsa funzionalità del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nell'esprimere il mio apprezzamento per il modo in cui si è sviluppata la discussione odierna, desidero rilevare che le stesse perplessità oggi sollevate erano state manifestate anche dai senatori i quali, però, hanno ritenuto di concludere con un voto unanimemente favorevole l'iter del provvedimento.

È stato detto che quello al nostro esame è un disegno di legge dettato dalle spinte delle organizzazioni unitarie dei lavoratori. È evidente, però, che un Governo — quello precedente o quello attuale ha poca importanza: mi darete atto, infatti, di aver sempre sostenuto la continuità nell'assunzione delle responsabilità da parte delle istituzioni — che agisse sotto tale tipo di pressioni e trasformasse, quindi, quello che deve essere un confronto pluralistico, libero e democratico in una forma di accettazione di pressioni ricattatorie non credo avrebbe titolo per dirigere ed orientare l'attività legislativa.

In realtà, questo disegno di legge scaturisce da una convinzione che il Governo ha maturato dopo essersi consultato con i sindacati anche in occasione della definizione di leggi precedenti, quali la legge n. 503 e quella che ha sancito la defi-

nizione dell'ultimo contratto di lavoro. In altri termini, tale convinzione riguarda la necessità di introdurre una modifica nell'ambito della validità delle decisioni assunte dal consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato. Voi sapete che la Corte dei conti ha già approvato alcuni provvedimenti presi senza la presenza dei rappresentanti del personale. Il Governo ha ritenuto, per uno o due fatti specifici, di chiedere la registrazione con riserva, ma è evidente che questo metodo non può essere continuato in eterno perché rischierebbe di creare un conflitto con la Corte dei conti. L'Azienda si troverebbe, se questo disegno di legge non venisse approvato, nell'impossibilità di funzionare. Una concezione della funzione e della rappresentatività del sindacato, connaturata e riferita solamente ai dati numerici di qualche elezione degli organi collegiali o delle rappresentatività delle organizzazioni sindacali, che può anche essere frutto momentaneo di reazioni a prese di posizioni a quelli che vengono definiti errori delle organizzazioni sindacali autonome, non inficia la rappresentatività legata al concetto ed al ruolo del sindacato medesimo, un sindacato, cioè, che svolge non solo un ruolo rivendicativo di qualifica, ma di visione organica dei problemi del paese.

In merito alle osservazioni sulla questione relativa al legame che questo provvedimento avrebbe con la situazione che esiste in altre aziende pubbliche, non posso non ricordare l'atipicità con la quale l'Azienda ferroviaria è stata collocata nel quadro della pubblica amministrazione. I colleghi sanno che negli altri settori della pubblica amministrazione la funzione dei rappresentanti del personale si limita a tutte le argomentazioni ed alle questioni che investono il personale; diversa era la funzione che avevano i rappresentanti sindacali nelle ferrovie perché non si limitava alle sole questioni del personale, ma riguardava tutti i problemi relativi allo stesso funzionamento aziendale.

Non è a caso che il Consiglio dei ministri ha varato all'unanimità il progetto di riforma dell'azienda senza modifiche sostanziali rispetto al testo che, come

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1980

Commissione, avevamo già avuto per altri argomenti quale quello dell'esame del piano integrativo delle ferrovie dello Stato.

Sollecito l'approvazione di questo disegno di legge nell'interesse dell'azienda ed anche perché ad esso si collegano altre misure legislative.

Questo provvedimento può sembrare di scarsa importanza, ma non lo è perché ha ad oggetto l'interesse della pubblica amministrazione. Ho più volte espresso critiche nei confronti dell'esercizio di certe forme di lotta, ma non si può non tener conto della funzione del sindacato. Se in questo disegno di legge non fosse ben evidente l'interesse oggettivo dell'Azienda delle ferrovie non saremmo qui a sostenerne l'approvazione, se fosse solo una contesa fra le organizzazioni sindacali e quelle autonome non saremmo qui a difenderlo. Conosciamo qual è la funzione delle organizzazioni sindacali e di quelle autonome che vedono privati i loro rappresentanti della facoltà di partecipare alle sedute del consiglio di amministrazione della Azienda delle ferrovie e dovremmo renderci conto che rinviare l'approvazione di questo provvedimento significherebbe mantenere per mesi quello che già ora è diventato un « mostro » giuridico.

**PRESIDENTE.** La Commissione dovrebbe pronunciarsi, prima di passare all'esame degli articoli, su due proposte. La prima è quella di costituire un Comitato ristretto che esamini ancora la materia e che prenda eventuali contatti con i sindacati. L'altra decisione che dobbiamo prendere riguarda il passaggio all'articolato, passaggio che ritengo non sia possibile effettuare ora, sia per l'ora tarda, sia per la mancanza anche del numero legale.

Vorrei sapere ora se sul primo punto, cioè sulla necessità di procedere ad un approfondimento, sentite anche le organizzazioni sindacali, vi è l'accordo della Commissione.

**BERNARDI GUIDO.** Ho ascoltato con attenzione le repliche del relatore e del Governo e, mentre su alcuni punti sono d'accordo, non condivido l'aggettivo « og-

gettivato » usato dal sottosegretario Caldoro nei confronti dell'interesse dell'azienda, in quanto non mi riesce unificare tale interesse con quello dei sindacati che, unilateralmente, hanno deciso l'uscita dal consiglio di amministrazione.

Io credo che, per l'interesse dell'azienda, tutte le sue componenti debbano essere rappresentate, ed il fatto che il Consiglio dei ministri abbia presentato un disegno di legge, onorevole sottosegretario Caldoro, in cui si prevede la presenza dei rappresentanti del personale in seno al consiglio di amministrazione, non mi sembra un argomento decisivo, pur essendo certamente un buon argomento; la nostra proposta di legge, invece, prevede la presenza dei sindacati.

Un'altra cosa desidero dire, prima di ribadire la richiesta di approfondimento: non intendiamo affatto legare il rinvio di questo provvedimento alla riforma della Azienda delle ferrovie dello Stato, perché ci rendiamo conto che se volessimo la contestualità dei due provvedimenti, allora sì che il varo del provvedimento in esame andrebbe alle calende greche, per poi naturalmente decadere.

Il sottosegretario Caldoro ha prima parlato di situazione anomala delle ferrovie rispetto a quella delle altre amministrazioni, situazione che giustificherebbe una diversa organizzazione legislativa, ma io non riesco a vedere questa sostanziale differenza.

La nostra richiesta, quindi, non è di un rinvio *sine die*, è sufficiente soltanto un po' di buona volontà perché ciò non avvenga: domani stesso potremmo incontrare i sindacati, e quindi concludere l'esame del provvedimento il prossimo 26-27 agosto, subito dopo la ripresa dei lavori parlamentari. L'argomento, quello della strategia sindacale, è troppo pregnante per non dover essere approfondito, ed è tale da meritare un Parlamento attento ed autonomo nella sua volontà sovrana.

**BOCCHI.** Sono contrario alla richiesta formulata dal collega Russo, soprattutto per le argomentazioni che ne stanno alla

base. E poi, onorevole Bernardi, respingo decisamente la questione del Parlamento attento, perché più attenta di così la Commissione non potrebbe essere, e lo ha dimostrato con tante ore di vivace discussione sul disegno di legge in esame. La stessa cosa si può dire, quindi, per l'autonomia.

A parte questi rilievi, però, respingo la proposta Russo perché non vi è alcun motivo di ascoltare i sindacati, dal momento che essi hanno già chiaramente espresso come la pensano, ed hanno anche motivato il loro atteggiamento, e poiché se n'è parlato in questa sede, vuol dire che la disattenzione è da qualche altra parte. Il che dà ancora più importanza ai miei rilievi critici.

A questo punto mi sembra importante sentire cosa ne pensa il Governo; comunque, se conoscendo il contenuto del progetto di riforma dell'Azienda delle ferrovie, il sottosegretario Caldoro — lo abbiamo ascoltato — con un'ampia argomentazione ha sostenuto l'esigenza di approvare urgentemente il provvedimento in esame, credo che le sue motivazioni siano valide, anche perché il provvedimento stesso non reca la firma né di Caldoro né di Formica. Chiaramente, quindi, si è manifestata un'esigenza di continuità di governi in questa materia.

Il gruppo comunista è pertanto contrario a qualsiasi rinvio che non rientri nella continuità di una breve sospensione.

LIOTTI. Prendo atto delle parole dei colleghi, e dei comportamenti che ad esse si collegano. Non vi è dubbio però che, nonostante le parole espresse, i comportamenti hanno un unico aspetto, che è esattamente il rinvio: che poi questo coincida o meno con la discussione del disegno di legge, è cosa che ha rilevanza molto minore.

Mi preme sottolineare un dato abbastanza contraddittorio, e cioè che si è teso, da parte di parecchi colleghi, ad affermare che il Parlamento dev'essere autonomo, rispetto a scelte del genere ed a scelte delle organizzazioni sindacali, ma

contemporaneamente si è chiesta un'audizione delle organizzazioni sindacali come condizione per il proseguimento della discussione del disegno di legge. Tale contraddizione è difficilmente spiegabile, e perciò mi unisco a chi è contrario al rinvio dei nostri lavori.

A proposito di quanto si è detto sulle maggioranze, esistenti o meno, e sugli atteggiamenti da esse assunti, devo sottolineare che questo tipo di valutazione non può essere in ogni caso assunto come una prassi da convalidare, e meno che mai in un'occasione come questa, in cui parti politiche come la mia — e cioè il gruppo socialista — non sono direttamente coinvolte, circa la responsabilità di questo disegno di legge, ma sono sensibili a problemi come quelli esposti dall'onorevole sottosegretario, e partecipi della ricerca di una soluzione per una questione che è certamente rilevante per l'Azienda ferroviaria: è per questo che, come ripeto, sono contrario, a nome del gruppo socialista, al rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Vi è dunque la proposta di una sospensione del dibattito prima del passaggio agli articoli, per un rinvio della discussione ad altro momento, considerata anche l'ora tarda; vi è anche la richiesta che il relatore, insieme ai rappresentanti dei gruppi, nell'intervallo di tempo intercorrente tra oggi e la ripresa del dibattito, approfondisca la materia in oggetto, ascoltando chi riterrà opportuno (ministro, parti interessate, eccetera). Se su questo rinvio della discussione la Commissione non è unanime, dovrò porlo in votazione.

BOCCHI. Signor presidente, a nome del gruppo comunista, chiedo la verifica del numero legale della Commissione, ai sensi dell'articolo 46 del Regolamento.

PRESIDENTE. Si faccia la chiama.

(I deputati segretari fanno la chiama).

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione non è in numero legale per de-

---

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1980

---

liberare. Pertanto, a norma del secondo comma dell'articolo 47 del Regolamento, rinvio la seduta di un'ora.

**La seduta, sospesa alle 14,15, è ripresa alle 15,15.**

PRESIDENTE. Poiché la Commissione non è in numero legale per deliberare, la seduta è tolta.

La Commissione s'intende senz'altro convocata, pertanto, con lo stesso ordine del giorno, per domani alle 12,20.

**La seduta termina alle 15,20.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO