

## COMMISSIONE X

## TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE

45.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 GENNAIO 1981

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e rinvio):	
Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2106)	639
PRESIDENTE . . . . .	639, 643
ABBATE, <i>Relatore</i> . . . . .	639, 642
BERNARDI GUIDO . . . . .	642
BOCCHI . . . . .	640
CALDORO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	642
LIOTTI . . . . .	641

**Discussione del disegno di legge: Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2106).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 5 novembre 1980.

Comunico che, non essendo ancora pervenuti i prescritti pareri, potremo svolgere solo la discussione sulle linee generali senza poter passare agli articoli.

L'onorevole Abbate ha facoltà di svolgere la relazione.

ABBATE, *Relatore*. Come ha già accennato il presidente, non sono pervenuti i

**La seduta comincia alle 10,30.**

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

(È approvato).

prescritti pareri sul disegno di legge in esame, per cui su di esso potremo fare soltanto la discussione sulle linee generali.

Il disegno di legge n. 2106, già approvato in sede deliberante in data 5 novembre 1980 dalla competente Commissione del Senato, detta norme in ordine alla responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in particolare del personale delle categorie e dei profili professionali dei settori stazioni, viaggiante, macchine, tecnico di tutti i servizi e navi traghetto. V'è da premettere che, in base alla precedente normativa, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato aveva la possibilità di rivalersi economicamente sui funzionari e sugli agenti delle ferrovie dello Stato che per colpa o negligenza avessero determinato danni all'amministrazione stessa. Nel contempo, all'Azienda era demandata la facoltà di ridurre percentualmente gli addebiti comminati.

La Corte costituzionale, con sentenza n. 201 del 15 luglio 1976, dichiarò l'illegittimità della normativa ora illustrata e consigliò di estendere ai dipendenti delle ferrovie il trattamento seguito per i dipendenti dello Stato addetti alla conduzione di autoveicoli, navi ed aeromobili.

Per questa categoria di dipendenti dello Stato, qualora nell'esercizio delle loro funzioni cagionino un danno all'amministrazione, vige la normativa secondo la quale essi sono tenuti al risarcimento solo nel caso di dolo o colpa grave.

Ora, anche se tale normativa non trova precisa applicazione nel caso dei ferrovieri, riferendosi le norme stesse alla circolazione su strada ed alla conduzione di navi ed aeromobili, sembra innaturale comunque che il personale ferroviario debba rispondere anche di danni cagionati per colpa lieve. Ciò che comporta, onorevoli colleghi, un notevole accumulo di pratiche pendenti di fronte alla Corte dei conti, anche per l'incremento, nel frattempo determinatosi, di ulteriori danni per l'amministrazione e — fatto non certo secondario — un conseguente disagio per il per-

sonale non sufficientemente tutelato da norme certe.

Il disegno di legge in esame mira, appunto, a garantire ai ferrovieri un'adeguata tutela giuridica, avendo comunque presente l'esigenza di non determinare una qualsiasi disparità di trattamento con altre categorie di dipendenti dello Stato, poiché, in ogni caso, i ferrovieri continueranno a rispondere per dolo o colpa grave, così come espressamente previsto dagli articoli 1 e 2 del disegno di legge in discussione.

Agli articoli 3 e 4 viene prevista la istituzione di un fondo di solidarietà finanziato con contributi mensili del personale. Per il 1979 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato provvederà a praticare sull'importo del premio di produzione corrisposto al personale la ritenuta del 2 per cento sull'importo stesso. Sulla scorta delle indicazioni raccolte, si ritiene che tale percentuale sia sufficiente a coprire l'importo dei danni finora procurati, comprendendovi quindi anche gli addebiti conseguenti a giudizi di responsabilità comunque pendenti alla data del 21 luglio 1976, ovvero instaurati o definiti successivamente a tale data.

Per gli anni successivi l'entità della trattenuta potrà variare in rapporto al volume dei danni intervenuti e sarà stabilita, su proposta dell'organo di gestione, dal Ministero dei trasporti, sentite le competenti organizzazioni sindacali e previo parere del consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

L'amministrazione del fondo è demandata all'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato con gestione separata ed è vincolata unicamente alla finalità di assumere a proprio carico, con effetto liberatorio, gli addebiti posti a carico del personale ferroviario, con le ovvie limitazioni già specificate negli articoli 1 e 2.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BOCCHI. Vorrei subito sottolineare la importanza ed il valore politico, oltre che

pratico, di questo provvedimento che purtroppo arriva al vaglio della nostra Commissione con molto ritardo, provocando, quindi, vuoti che hanno portato nell'attività e nell'impegno dei dipendenti delle ferrovie dello Stato carenze e preoccupazioni gravi.

Abbiamo già avuto modo in questa Commissione di discutere delle condizioni in cui si trovano i dipendenti delle ferrovie nello svolgere la loro attività professionale.

Questa mattina, in particolare, discutiamo un provvedimento riguardante tale personale avendo ancora vivo davanti agli occhi il disastro che ieri ha colpito la rete ferroviaria in una zona che è particolarmente soggetta ad incidenti. Ciò che è avvenuta in Calabria tra le stazioni di Capo Bonifati e Cetraro richiama nuovamente la nostra attenzione sulla situazione in cui abitualmente opera il personale ferroviario.

Anche se il disegno di legge in esame non costituisce certo l'ottimo, è pur vero che gli incidenti e, quindi, le responsabilità amministrative e patrimoniali da essi derivanti sono ormai di entità tale per cui potrebbe accadere che un lavoratore ferroviario che « incappasse » in un incidente si troverebbe, insieme con la sua famiglia, a dover risarcire per anni l'azienda. È quindi opportuna la definizione di tutte le responsabilità non riconducibili all'attività professionale.

Un altro aspetto importante del disegno di legge in esame è l'aver giustamente sottolineato l'impegno di questa categoria di lavoratori che molto spesso, in situazioni particolari della nostra storia e della nostra vita, hanno dato prove di solidarietà non solo per la difesa della propria categoria, ma, più in generale, per quella dei cittadini tutti, dell'intero paese. Io, ad esempio, ricordo, e ricorderò sempre, che cosa ha significato per gli italiani l'impegno dei ferrovieri l'8 settembre 1943.

Una categoria, dunque, che ha sempre avuto coscienza dell'impegno della sua funzione, ma che non si è mai vista riconoscere, da parte di chi aveva ed ha

la responsabilità del settore ferroviario, quell'attenzione che le era e le è dovuta. C'è da augurarsi, quindi, che la riforma generale dell'Azienda dia ad essa maggiore efficienza ed ai suoi dipendenti maggiore tranquillità. Al momento, comunque, l'approvazione di questo disegno di legge eliminerà, per talune categorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non poche preoccupazioni, disagi e situazioni drammatiche. Tutti sappiamo, infatti, che molti lavoratori, soprattutto quelli che si trovano ad un modesto livello dal punto di vista economico, ma non altrettanto da quello della responsabilità, rischiano personalmente, dal punto di vista amministrativo e patrimoniale, nei confronti dell'Azienda. Io, ad esempio, ricordo il caso di un macchinista che fu ritenuto responsabile dei danni causati non certo per sua negligenza, ma dal cattivo stato della sua locomotiva i cui residui non combusti incendiarono un parco e un campo di grano.

Approfitto di questa circostanza, quindi, per invitare l'Azienda ed il Ministero ad eliminare anche quelle situazioni non contemplate in questo provvedimento, ma che dovessero ugualmente rivelarsi lesive per certe categorie di dipendenti.

Nel ricordare il ritardo che ha caratterizzato l'iter di questo disegno di legge, in discussione già dalla VII legislatura, il gruppo comunista ne auspica una sollecita approvazione e preannuncia voto favorevole.

LIOTTI. Il disegno di legge in esame richiama considerazioni abbastanza semplici e sulle quali il convenire di tutti è, direi, quasi scontato. La situazione che il provvedimento tende a superare è conosciuta da molto tempo ed è pagata, molto spesso, dai ferrovieri sulla propria pelle. Una situazione sulla quale un primo intervento della Corte costituzionale ha detto una parola chiara. Una situazione alla quale, finalmente, la legge in esame propone una soluzione.

Concordiamo con il giudizio esposto dal relatore secondo il quale la certezza

del trattamento e del diritto rappresenta il cardine di questo provvedimento che risponde ad una esigenza di equità, alla necessità, per i dipendenti delle ferrovie, di operare conoscendo i limiti della loro azione e quelli entro i quali la responsabilità di ciascuno può essere direttamente chiamata in causa. Per queste ragioni, quindi, riteniamo che non si possa non essere d'accordo sull'impostazione e sulle misure concrete proposte da questo disegno di legge.

Certo, al disagio dei ferrovieri si somma quello derivante dal cumulo di pratiche presso la Corte dei conti che, certamente, non favorisce lo snellimento dell'azione amministrativa, crea situazioni di tensione che si aggiungono a molte altre e che, in definitiva, non sono certo utili a quei criteri di efficienza che ad un settore delicato come quello delle ferrovie vengono richiesti. Anche per questa ragione, comunque, a noi sembra che il provvedimento debba trovare — e trova — il nostro consenso e riteniamo che i limiti previsti in questo intervento siano estremamente positivi nel senso, cioè, che i meccanismi previsti ci paiono seri, soddisfacenti e tali, comunque, da rispondere alle esigenze ed ai principi posti dal disegno di legge.

Concludendo, riteniamo di poter sostenere che, in fondo, anche se questo disegno di legge non è improntato a principi generali e a questioni di valore fondamentale, non per questo non è da considerarsi di grande utilità e non per questo non è destinato a sortire effetti estremamente positivi. Anzi, proprio da questo punto di vista, riteniamo che il modo migliore per riconoscere le condizioni di disagio e di difficoltà che quotidianamente i ferrovieri sono costretti ad affrontare sia quello di approvare sollecitamente il provvedimento in esame sul quale preannunciamo il nostro voto favorevole.

**BERNARDI GUIDO.** Il gruppo della democrazia cristiana concorda sulla utilità del provvedimento in esame e preannuncia il suo voto favorevole. L'origine

storica del diverso comportamento della amministrazione dello Stato nei confronti di alcune categorie professionali ben precisate, che avevano un rapporto di lavoro che, a differenza di altri, si sostanziava nel trasporto, era quella della necessità di dare alla amministrazione la certezza della massima oculatezza e diligenza da parte del personale nel conservare il proprio patrimonio ed evitare danni alle persone. Tale situazione però, anche per le considerazioni svolte dal relatore, non poteva permanere. Riteniamo pertanto che il disegno di legge in esame, che viene ad equiparare il personale viaggiante e di altre categorie professionali delle ferrovie all'altro personale statale, debba essere rapidamente approvato.

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

**ABBATE, Relatore.** I colleghi intervenuti hanno puntualizzato alcuni degli aspetti più rilevanti del disegno di legge. È stato posto in risalto, oltretutto l'urgenza del provvedimento e la necessità di adeguare la normativa vigente per il personale in questione a quella di altre categorie di dipendenti dello Stato, anche il grosso impegno di solidarietà, sul piano economico, che andrà ad interessare queste categorie di dipendenti dell'Azienda ferroviaria. Ritengo che con la sanatoria che è stata prevista si possa definire tutta una serie di casi pregressi, creando quindi quelle condizioni di certezza cui è stato fatto riferimento. Quando l'onorevole Bocchi parla di ipotesi di retroattività per alcuni casi, non so a cosa si riferisca. Infatti, con il disegno di legge in esame vengono sanati i casi pendenti, sia quelli su cui l'Azienda stessa sta svolgendo le necessarie istruttorie.

Rinnovo pertanto l'invito alla Commissione della sollecita approvazione del provvedimento.

**CALDORO, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Desidero innanzi tutto

esprimere un vivo apprezzamento per la relazione svolta e per gli interventi dei colleghi, sostanzialmente favorevoli all'approvazione del disegno di legge. Tale provvedimento rappresenta la conferma concreta dell'orientamento del Governo, espresso anche con la presentazione del disegno di legge sulla riforma dell'Azienda ferroviaria, di risolvere sostanzialmente e strutturalmente il problema della spequazione e delle contraddizioni che ancora esistono nei rapporti tra Stato e dipendenti. I ferrovieri, che oggi giustamente reclamano trattamenti normativi ed economici basati sulla professionalità diversi da quelli del pubblico impiego, vedono poi che su questioni di carattere normativo, come questa del risarcimento dei danni causati per disservizio o incidenti, viene loro riservato un trattamento peggiore rispetto a quello degli altri dipendenti dello Stato. È questa una delle tipiche contraddizioni che appunto il Governo intende sanare non solo con questo disegno di legge, ma col progetto più generale, che si avvicina alle richieste delle organizzazioni sindacali di un nuovo modo di intendere i rapporti dal punto di vista normativo, organizzativo ed economico, di riforma dell'Azienda.

Il Governo condivide le considerazioni svolte dall'onorevole Bocchi. Il personale ferroviario esercita la propria attività con estrema responsabilità ed è per il suo impegno che si continua ad andare avanti, malgrado le gravi carenze esistenti per quanto riguarda i mezzi e gli strumenti necessari per la circolazione dei treni nel nostro paese. Tutto ciò non può non essere valutato positivamente, e già il Parlamento e il Governo stanno mani-

festando il proprio impegno nei confronti di questa categoria con una serie di provvedimenti tendenti a superare le carenze più vistose che si sono accumulate nel corso di questi anni.

Vorrei concludere sottolineando il ruolo che i ferrovieri hanno avuto nella storia sociale del nostro paese, un ruolo fondamentale per la costituzione del movimento sindacale democratico e del movimento sociale dei lavoratori. Prima della nazionalizzazione delle ferrovie e addirittura nei primi anni dell'unità d'Italia, questa categoria ha avuto, attraverso le prime mutue, che sono poi sfociate nelle organizzazioni sindacali, un altissimo spirito di solidarietà cercando di risolvere, attraverso autonome iniziative, problemi e lacune verso cui lo Stato mostrava disinteresse e che solo a distanza di tanti anni vengono colmate.

Il Governo, pertanto, facendo sue alcune considerazioni emerse nel dibattito, riconferma il suo apprezzamento per la valutazione positiva espressa dai rappresentanti dei gruppi sul provvedimento.

**PRESIDENTE.** In mancanza dei prescritti pareri, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 11.**

---

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

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO