

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

59.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 SETTEMBRE 1981

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BERNARDI GUIDO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (discussione e rinvio):	
Norme di integrazione e modifica al trattamento normativo del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (<i>Approvato dal Senato</i>) (2770)	751
PRESIDENTE	751, 753, 757, 760
BAGHINO	755, 758
BENCO GRUBER	754
BOCCHI	755
CALDORO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	758
FIORI GIOVANNINO, <i>Relatore</i>	751, 757, 758
FORTE SALVATORE	753
MELEGA	755
POTI	756

La seduta comincia alle 10,30.

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

(*E approvato*).

Discussione del disegno di legge: Norme di integrazione e modifica al trattamento normativo del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dal Senato) (2770).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme di integrazione e modifica al trattamento normativo del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dal Senato nella seduta del 30 luglio 1981. Poiché non sono pervenuti i prescritti pareri della I e della V Commissione, nella seduta odierna potremo procedere alla sola discussione sulle linee generali del provvedimento.

L'onorevole Fiori Giovannino ha facoltà di svolgere la relazione.

FIORI GIOVANNINO, *Relatore*. Premetto di avere avuto l'incarico di preparare la relazione soltanto ieri sera. Ho

cercato di approfondire un po' la conoscenza delle linee logiche che hanno condotto, in seguito a contrattazione tra le parti, al disegno di legge in esame, anche attraverso il dibattito avvenuto al Senato. Sono arrivato alla conclusione che si tratta di un provvedimento-ponte, cioè di un adeguamento e di un'integrazione della normativa che fu varata con la legge n. 42 del 1979, legge dagli orizzonti molto vasti. Infatti con tale legge si è abbandonato nel settore ferroviario un modello burocratico di organizzazione del personale, dei profili professionali ed anche dei parametri retributivi, per intraprendere il cammino che dovrebbe condurre ad un modello di tipo aziendalistico, di impresa produttrice di servizi. Il cammino ovviamente è piuttosto lungo ed il raccordo tra il vecchio e il nuovo modello non poteva non generare una serie di inconvenienti. Si trattava di modificare almeno cento situazioni nettamente differenziate per tabelle e ruoli e di ricondurle entro certe categorie a fini retributivi e funzionali. I profili professionali sono stati riconosciuti in 70 professionalità specifiche, nettamente correlate alle funzioni estremamente differenziate che si esercitano nel settore ferroviario. Inevitabilmente sono emerse sperequazioni nella valutazione che è stata compiuta delle singole posizioni pregresse. Appunto al fine di rimediare a tali sperequazioni è stato elaborato il disegno di legge in esame, dal momento che da questa situazione di transizione non devono derivare situazioni di sacrificio dal punto di vista del trattamento economico per alcuno. Si è quindi previsto che coloro che entrano nell'Azienda da altre amministrazioni debbano essere comunque collocati in un parametro retributivo non inferiore al trattamento economico precedente. La stessa condizione di non arretramento sul piano del trattamento economico è stata prevista per coloro che passano da un profilo professionale all'altro. Naturalmente l'aspetto fondamentale del provvedimento è quello relativo al reclutamento del personale ed alla nuova organizzazione, che si basa sulle cate-

gorie e sui profili professionali previsti dalla legge n. 42.

Quanto ai concorsi, è stata prevista una procedura molto più snella rispetto ai concorsi pubblici in generale. Tra l'altro si dà al ministro facoltà di stabilire con decreto, udite le organizzazioni sindacali, i criteri, i requisiti e le procedure per operare il reclutamento di personale. È un fatto nuovo, di autonomia, che prefigura quello che sarà il reclutamento del personale nella futura azienda delle ferrovie dello Stato, una volta intervenuta la riforma. A tale proposito, debbo dire che mi auguro che almeno certi requisiti essenziali non vengano modificati, che ci si attenga cioè, almeno per alcuni aspetti, alle procedure previste dal testo unico n. 3 per tutte le amministrazioni dello Stato.

Vorrei ora dire per inciso che mi è capitato recentemente di notare come in alcuni concorsi per ingegneri, geometri o funzionari amministrativi delle ferrovie dello Stato il limite di età sia stato portato da 35 a 30 anni. Si tratta di un fatto che, a mio avviso, deve essere riguardato con molta cautela perché, nel momento attuale, escludere cinque classi ad alta natalità, con problemi occupazionali gravissimi, con la speranza di collocarsi all'interno di un'amministrazione pubblica mi pare cosa scarsamente opportuna, a meno che non vi siano esigenze particolari dal punto di vista operativo che richiedano un limite di età diverso da quello comunemente previsto. In linea generale, comunque, la facoltà di stabilire requisiti, criteri e procedure diversi è per me valida, data la peculiarità dei compiti e delle funzioni che si svolgono in campo ferroviario.

Un altro aspetto innovativo contenuto nel disegno di legge in discussione è quello della rideterminazione dei ruoli, centrali e periferici, così come previsti dalla legge n. 42 del 1979 e dell'introduzione del ruolo compartimentale. Si tratta di un concetto del tutto nuovo per l'amministrazione ferroviaria che, però, essendo estremamente valido, potrebbe forse utilmente essere esteso a tutte le

aziende autonome: infatti, il ruolo compartimentale, stabilito con riferimento alla residenza amministrativa del personale che opera nel compartimento permette una snellezza maggiore rispetto ad altre aziende nelle quali i ruoli sono unici e si manifesta spesso la tendenza a privilegiare coloro che operano al centro piuttosto che coloro che operano in periferia.

Da tale inquadramento in ruoli compartimentali rimangono escluse soltanto la settima e l'ottava categoria, cioè la dirigenza, che continua ad essere organizzata per ruoli verticali, anche nel caso in cui si tratti di personale che opera presso le direzioni centrali.

Mi sembrano questi gli aspetti essenziali che era necessario sottolineare; tuttavia, accanto ad essi occorre menzionare anche quelli relativi, ad esempio, alla valutazione delle anzianità che, secondo il dettato della citata legge n. 42, potevano essere considerate solo se maturate nella carriera che aveva dato luogo all'inquadramento nel profilo professionale previsto da quella legge, in tal modo trascurando le anzianità maturate in altri profili o in servizi provvisori prestati sempre alle dipendenze dell'azienda di Stato. Il fatto che il provvedimento in esame riconosca tali anzianità anche ai fini del maturato economico, cioè del trattamento retributivo, è, a mio avviso, profondamente giusto.

Il disegno di legge in esame contiene poi degli aspetti, per così dire, secondari: mi riferisco, ad esempio, all'assorbimento di un ente di assistenza del personale o alla norma che estende la possibilità di usufruire del servizio di mensa anche al personale in sosta presso determinati scali.

In sostanza, mi pare che il provvedimento all'ordine del giorno possa essere definito come un correttivo rispetto alla legge n. 42 del 1979, in vista del raggiungimento di un assetto definitivo dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato attraverso la riforma. Per tale motivo, non credo che al disegno di legge in oggetto possano essere apportate modificazioni, tanto più che ormai la logica

della contrattazione nel settore pubblico pone costantemente di fronte le organizzazioni sindacali ed i rappresentanti del Governo ed il risultato di questo confronto si traduce in un decreto presidenziale. Il Parlamento, in fondo, è chiamato essenzialmente a garantire la copertura finanziaria degli accordi stipulati durante tali incontri. Ho avuto modo di esprimere in altre occasioni questo mio convincimento: mi sembra, infatti, che tutto ciò che attiene alla contrattazione sia ormai disciplinato in modo compiuto nella trattativa con l'esecutivo e che il Parlamento debba, invece, occuparsi degli aspetti normativi che ancora costituiscono riserva di legge.

Concludo, pertanto, chiedendo l'approvazione del disegno di legge in esame senza modificazioni, tanto più che il Senato ha avuto modo, nel corso di diversi mesi, di compiere su di esso un'analisi approfondita e dettagliata.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FORTE SALVATORE. Credo sia necessario fare alcune riflessioni prendendo spunto anche dalla discussione della legge n. 42 del 1979 che si è svolta in questa Commissione.

Vorrei innanzitutto sottolineare il fatto che ci troviamo continuamente di fronte a provvedimenti riguardanti accordi intervenuti tra le organizzazioni sindacali ed il Governo, accordi che, invece, secondo quanto stabilirà la riforma dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dovranno intervenire in altra sede.

Il ministro Balzamo, nella riunione con le organizzazioni sindacali tenutasi prima dell'interruzione estiva, prese l'impegno che, prima delle ferie estive, la riforma sarebbe stata approvata. Questo non è avvenuto e le tensioni all'interno del movimento dei ferrovieri aumentano sempre più nonostante l'apparente calma; e ad una situazione di tale genere si vuole provvedere con un provvedimento-tampone - perché questo è quello al nostro esame - che vuole regolamentare questio-

ni normative, introdotte con la legge n. 42 che erano state definite soprattutto in funzione dell'attuazione della riforma dell'azienda.

Faccio queste osservazioni perché ritengo che, se non si danno immediatamente risposte positive alle esigenze di riforma, tra qualche mese saremo costretti, ancora una volta, a sanare con altri provvedimenti parziali altre situazioni di crisi derivanti dalle modificazioni che inevitabilmente si creeranno all'interno del settore.

Concordiamo con la necessità di approvare il disegno di legge in discussione, ma non possiamo fare a meno di sottolineare che esso lascia inalterata la questione giuridica e normativa del rapporto di lavoro dei ferrovieri. E dobbiamo farlo anche perché, essendo scaduto nel 1981 il contratto dei dipendenti dell'azienda, il nuovo non riesce ad essere completato in tutte le sue parti perché non lo si può ancorare a cardini fissi che possono essere individuati solo nell'ambito della riforma. Colgo, quindi, l'occasione per sollecitare il Governo, nella persona del sottosegretario Caldoro — che, per altro, qui è personalmente impegnato in questo senso — affinché si arrivi a definire, una volta per tutte, il quadro generale di riassetto del settore.

Per quel che riguarda il merito del provvedimento, desidero richiamare alcuni aspetti particolari, già posti in luce dal relatore. Intendo riferirmi, in particolare, alla possibilità di richiedere il riconoscimento di anzianità: si tratta di un argomento sul quale bisognerà riflettere anche alla luce delle dichiarazioni del ministro dei trasporti, il quale ha affermato che i lavoratori di cui si discute sono mal pagati, per cui sarebbe il caso di perequare a quella di altre categorie la misura dell'anzianità rimasta a livelli bassissimi. La questione non è risolta in tutti i suoi aspetti dal disegno di legge ed anche questo rappresenta sicuramente un elemento di critica. Al contrario riteniamo che vada giudicata positivamente la parte di esso relativa all'inquadramento, alle possibilità di assunzione, al

decentramento, al livello compartimentale degli organici; tutti aspetti, questi, che sicuramente dovranno rientrare nell'ambito della già richiamata riforma del settore.

Concludendo, ci auguriamo che il provvedimento in esame ed anche le nostre critiche rappresentino un incentivo all'azione del Governo e preannunciamo il nostro voto favorevole.

BENCO GRUBER. Ritengo che il provvedimento in discussione, anche se si caratterizza come « tampono », debba essere approvato in attesa di una legge che riordini le posizioni di tutti i dipendenti dello Stato in modo tale che essi non si trovino più a vivere in condizioni di assoluta miseria. Dicendo questo, intendo riferirmi in modo particolare ai pensionati delle ferrovie dello Stato che per altro sono considerati quasi una aristocrazia del lavoro.

Molto spesso mi capita di incontrarmi con qualcuno di essi e di aver modo di ascoltare da loro in quali condizioni siano costretti a vivere; uno mi ha raccontato che, dovendo acquistare una giacca perché ormai quella vecchia era assolutamente indecente, non era in grado di farlo e, dopo una vita di lavoro, era costretto a pregare il proprio figlio di regalargliene una delle sue smesse. Credo che un racconto del genere basti a spiegare la drammaticità della situazione in cui vive questa gente.

Per queste ragioni ritengo che noi ci si debba mettere una mano sulla coscienza e si debba tentare di adeguare le pensioni, anche se non in modo completo, al livello attuale di inflazione che le riduce in pratica a nulla; infatti, mentre chi svolge ancora una attività ha la speranza di vedere aumentare gradualmente la propria retribuzione, il pensionato non può far nulla per evitare l'erosione della sua. Concludo, quindi, invitando la Commissione a riflettere su questi argomenti che sono oggetto di un disegno di legge che reca la firma del ministro e che è stato già approvato dal Senato.

MELEGA. Desidero preannunciare che il gruppo radicale si asterrà dalla votazione di questo provvedimento per due ragioni contrapposte: da un lato, ci rendiamo conto che il disegno di legge comporta degli adeguamenti che, per il modo in cui sono stati raggiunti, non rappresentano altro che un tardivo tampone a situazioni che vanno comunque sanate; dall'altro, non ci sentiamo di votare a favore di questo provvedimento che configura un modo non condivisibile di amministrare e gestire la cosa pubblica. Infatti, finché consentiremo al Governo e in questo caso al ministro dei trasporti — i toni della sua ultima intervista relativa alla situazione generale delle ferrovie sono stati già richiamati da altri colleghi, per cui non mi soffermerò su questo dato — di continuare a comportarsi sempre allo stesso modo, continuando a produrre fatti negativi, contribuiremo al perpetuarsi di questo stato di cose, mentre nostro scopo dovrebbe essere quanto meno quello di sollecitare l'esecutivo ad un intervento organico che sani definitivamente i guasti del settore.

BAGHINO. La nostra buona volontà di esaminare questo disegno di legge è dimostrata da alcuni fatti, primo tra tutti l'aver chiesto il suo deferimento alla sede legislativa. Inoltre oggi procediamo alla sua discussione pur in mancanza dei prescritti pareri della I e della V Commissione, per arrivare alla votazione al più presto possibile. Questa esigenza deriva dal fatto che il disegno di legge si collega, sia pure in ritardo, con precedenti provvedimenti, come la legge n. 42 del 1979, e che non si è ancora provveduto alla riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Ricordo il grosso lavoro svolto dalla Commissione per pervenire all'elaborazione di un testo unificato...

BOCCHI. Nonostante quello che ha detto il ministro Balzamo nell'intervista rilasciata ieri su *la Repubblica* sui lavori del Parlamento e sul Presidente della Camera!

BAGHINO. Il fatto che non si sia arrivati alla riforma non dipende certo da questa Commissione. Si tratta di un tema di enorme portata, in quanto si trasforma l'Azienda completamente, si rendono del tutto diversi i rapporti con il personale. Ora, si dice che il disegno di legge in esame è necessario perché non è intervenuta la riforma e non si tiene affatto conto di quello che si è detto nell'altro ramo del Parlamento, cioè che alcuni articoli del provvedimento sono già superati. Lo stesso sottosegretario Caldro si è messo immediatamente a disposizione della Commissione del Senato per la revisione di alcuni punti. Poi, a parte un emendamento del Governo che ha portato da cinque a sei le prime categorie, tutto è rimasto com'era. Nel resoconto sommario si riporta: «Viene riconosciuto che questo provvedimento deve procedere contestualmente con l'esame alla Camera di una normativa organica della materia»; cioè della riforma. Si aggiunge che, nello stesso tempo, il Governo si dichiara disponibile a rivedere le norme che sono superate dalla realtà, ritenendo che con opportune revisioni il disegno di legge possa continuare il suo *iter*, senza rinvii a tempo indeterminato. Il disegno di legge è però pervenuto al nostro esame senza emendamenti, e ciò basterebbe a dimostrare che non si tratta di un provvedimento giusto, poiché da tutti si era riconosciuto che vi sono norme superate dalla realtà da modificare. Il fatto è che non si tratta di un buon provvedimento, ma di un provvedimento che darà luogo ad altre «leggine», ad altre modifiche, ad altre correzioni.

Il gruppo del Movimento sociale-destra nazionale si riserva di decidere come votare al termine della discussione, anche se non si può pensare che il disegno di legge venga trasformato in provvedimento giusto ed adeguato, dal momento che ci è stato presentato come urgente e necessario. A noi importa sapere che le sue norme non sono in contrasto con i punti principali della riforma, in modo che non sia poi necessario correggere quest'ultima in senso negativo. Se è

così, approviamolo, ma se noi lo approviamo per avere fra sei mesi qualcosa che contrasta e non migliora, allora, teniamolo in serbo e pensiamo alla riforma dell'Azienda ferroviaria. Dico questo - e mi riferisco soltanto ad un caso specifico rimandando osservazioni particolareggiate a quando passeremo all'esame degli articoli - perché la innovazione sottolineata dal relatore consiste essenzialmente nell'aver stabilito che la regolamentazione per l'applicazione di questa norma avverrà tramite decreto ministeriale. E in ciò vi è un pericolo, quello, cioè, di una interpretazione volutamente imprecisa, contraria all'intendimento del legislatore. Il relatore, ad esempio, ha già fatto osservare che una correzione, rispetto alla legge generale, nei bandi di concorso è avvenuta; nulla esclude che altre possano esservene, e ciò mi preoccupa. Mi chiedo, in definitiva, se il decreto risponderà alle norme del disegno di legge. Nell'articolo 4, ad esempio, sono contenute le disposizioni dei concorsi per l'assunzione e c'è da chiedersi se saranno sufficienti per tenere in un binario obbligato le decisioni tramite decreto ministeriale. Non vado oltre perché le mie obiezioni, purtroppo, hanno una schiavitù, quella, cioè, di non intralciare la progressiva responsabilizzazione del personale, né diminuire, ritardare o addirittura disconoscere alcuni diritti che vengono qui riconosciuti perché maturati da anni.

Il gruppo del MSI-destra nazionale è contrario al disegno di legge, ma ciò non vuol dire che voterà contro: infatti, in sede di votazione finale, per far confluire sul testo anche i suoi voti avrà bisogno di essere convinto che il disegno di legge non si pone in contrasto con lo schema di riforma dell'Azienda ferroviaria.

POTI. Con la legge 6 febbraio 1979, n. 42, è stato introdotto un nuovo assetto giuridico-economico del personale ferroviario e, di conseguenza, sono stati ristrutturati in modo radicale gli assetti organizzativi esistenti, nell'ottica di una più qualificata professionalità ferroviaria.

Le ex-carriere del personale ferroviario, articolate in più di cento qualifiche, con una giungla di parametri retributivi, sono state sostituite, con la citata legge n. 42 del 1979, da categorie funzionali con profili professionali e con la introduzione del moderno criterio della mobilità del personale.

Passando dal vecchio al nuovo sistema giuridico, si sono verificati degli squilibri e delle distorsioni tra le varie posizioni dei dipendenti ferroviari, distorsioni che, per ragioni di equità, occorre eliminare.

Con il presente disegno di legge si introducono delle norme di integrazione e modifica al trattamento normativo del personale ferroviario e soprattutto si intende porre rimedio a quelle situazioni inique e risolvere i conseguenti problemi che si sono determinati con l'applicazione della suddetta normativa.

È da notare, in particolare, che con l'articolo 8 del presente disegno di legge si mira a tenere nella giusta considerazione le legittime aspettative dei dipendenti ferroviari che, pur avendo maturato da tempo l'anzianità necessaria per la partecipazione agli accertamenti professionali, cioè ai nuovi sistemi di progressione di carriera, purtroppo, soltanto ora, cioè dopo due anni dalla legge n. 42, per ritardi burocratici, possono accedere al profilo professionale per il quale hanno concorso.

Come è noto, l'articolo 10, quarto comma, della legge n. 42, stabilisce che la decorrenza giuridica di tali promozioni coincide con la effettiva immissione nelle funzioni proprie del nuovo profilo; ora, se tale articolo continuasse ad essere in vigore, indubbiamente i dipendenti verrebbero ad essere immessi nel nuovo profilo professionale oggi, cioè, con due anni di ritardo, perdendo questi anni, dal punto di vista dell'anzianità, iniquamente e soltanto a causa di ritardi burocratici, certamente non ad essi addebitabili.

Con il citato articolo 8 del presente disegno di legge, si mira ad ovviare a tali iniquità, fissando la decorrenza per l'immissione nei nuovi profili professio-

nali al primo giorno del semestre in cui si sono verificate le vacanze di organico.

Come si può ben comprendere, non si tratta di introdurre una normativa stravolgente, ma semplicemente di venire incontro al personale, rispettandone le legittime aspettative e non facendo perdere ai dipendenti ferroviari degli anni di anzianità non solo utili, ma preziosi, dal punto di vista della carriera e dal punto di vista economico.

Di non minore importanza è la copertura legislativa che si intende dare a tutta una serie di atti e provvedimenti amministrativi che sono stati emanati dall'Azienda ferroviaria nell'ottica di una gestione del personale decentrata a livello compartimentale.

È, infatti, innegabile che un'attività decentrata nell'amministrazione e gestione del personale risulta più rispondente alle esigenze di snellezza operativa, di rapidità di azione e di funzionalità che sono richieste dall'attività propria svolta dalle ferrovie dello Stato.

A tal fine sono stati emanati i provvedimenti di cui sopra che, però, non avendo un adeguato supporto legislativo, hanno spesso creato attriti e determinato motivi d'incomprensione con l'organo di controllo.

Pertanto, proprio al fine di superare tali situazioni di contrasto e per proseguire nella più agile e snella gestione decentrata del personale, è necessario che si approvino, nel più breve tempo possibile, le presenti norme, sulle quali, del resto, esiste il pieno accordo delle organizzazioni sindacali e che prevedono un diverso assetto dei ruoli compartimentali, distinti per servizio o unità equiparata.

In tal senso, si richiama l'attenzione sull'articolo 6 del presente disegno di legge, così come emendato dal Senato, proprio per dare la copertura legislativa ad atti amministrativi già emanati ed i cui effetti si sono già prodotti.

Com'è evidente il presente disegno di legge non mira ad introdurre una nuova normativa stravolgente del precedente assetto giuridico del personale ferroviario, ma tende molto più semplicemente a por-

re delle norme di legge che rappresentino la giusta soluzione a problemi iniqui, determinatisi a seguito dell'applicazione della legge n. 42 del 1979.

È necessario, pertanto, pervenire entro breve termine all'approvazione del disegno di legge in esame nel testo approvato dal Senato.

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

FIORI GIOVANNINO, *Relatore*. Vorrei innanzitutto rispondere, a coloro che hanno accusato il provvedimento in discussione di improvvisazione, sottolineando come questa sia dovuta, da un lato, al fatto che l'altro ramo del Parlamento ha impiegato molto tempo ad esaminare il disegno di legge in esame, per cui la nostra Commissione è stata costretta, volendo obbedire ad esigenze di tempestività, ad esaminarlo in fretta; dall'altro lato, la critica cui ho accennato dipende probabilmente dal fatto che, qualora noi avessimo proposto perfezionamenti e modificazioni, avremmo, come Commissione, probabilmente spossessato le organizzazioni sindacali della loro capacità contrattuale. Infatti, il modo in cui il disegno di legge è stato formulato risponde ad esigenze che si sono manifestate all'interno della azienda delle ferrovie dello Stato, così come in ogni ramo dell'amministrazione pubblica.

La collega Benco Gruber ha giustamente osservato che con il provvedimento in esame potranno in parte anche essere risolti i problemi legati al trattamento pensionistico del personale, in quanto, a differenza di quanto avveniva con la citata legge n. 42 del 1979, si potrà andare in pensione in una categoria diversa e, quindi, anche con una remunerazione maggiore. Tale disposizione si colloca nell'ambito di una linea di tendenza che mira ad eliminare le sperequazioni esistenti nel campo delle pensioni e, comunque, a rivalutare queste ultime; di tale problematica si sta attualmente occupando una

commissione ministeriale all'interno del Ministero della funzione pubblica.

Sempre in tale ambito, vorrei auspicare che parte delle riserve che annualmente vengono distribuite con la legge finanziaria siano destinate a coloro che hanno minori possibilità di difesa.

Per quanto riguarda l'osservazione del collega Baghino il quale si chiede se il provvedimento in esame non risulterà in contrasto con la riforma dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per parte mia ritengo che il disegno di legge in esame possa essere considerato come un contratto « ponte » in attesa che la riforma dia un nuovo definitivo assetto a tutto il settore.

BAGHINO. Però, c'è il fatto che è attualmente in trattativa il nuovo contratto che, per altro, è già scaduto; esso potrebbe benissimo correggere alcuni punti della legge superata. Ho l'impressione che rischiamo, in sostanza, di varare una norma già superata.

FIORI GIOVANNINO, *Relatore*. Il nuovo contratto non è ancora un fatto compiuto, ma è in fase di elaborazione nelle trattative tra l'azienda ed i sindacati. Mi rendo perfettamente conto che ciò non è soddisfacente in pieno, d'altra parte diversamente non ci sarebbero quelle future trattative di perfezionamento, nel rapporto tra azienda e personale, che non possono non esserci. Nel contempo si prefigurano alcune aree nuove di autonomia che vanno nel senso della riforma di tutta la disciplina del pubblico impiego, e ci sono alcune regole fondamentali del testo unico del 1957 che secondo me devono essere salvaguardate.

Ritengo, pertanto, che non siano state sollevate obiezioni tanto fondate da invalidare il giudizio che ho già espresso: che cioè il provvedimento in esame meriti il voto favorevole della Commissione.

CALDORO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La discussione sul provvedimento, largamente dibattuto, e sulla tra-

duzione in legge dei contratti sotto certi aspetti ha posto alcune nuove questioni collegate ad un argomento di grande attualità in questo momento politico e parlamentare: il modo in cui il Governo ed il Parlamento sollecitano e gestiscono la tematica legislativa. Certe lentezze, infatti, pesano, originando delle discrepanze tra disegni di legge che nel frattempo il Governo matura e precedenti provvedimenti che riguardano categorie, settori e materie analoghe, e che ancora non sono stati approvati pur essendo stati presentati diversi mesi prima.

È il caso tipico di questo disegno di legge, presentato tra l'altro sulla base di una trattativa con le organizzazioni sindacali per risolvere la situazione della normativa relativa ai ferrovieri, e che doveva essere integrato con il disegno di legge che il Governo aveva nel frattempo preparato sul tema più generale della riforma dell'azienda delle ferrovie.

Il Governo deve dar atto alla Commissione, riconoscendo l'impegno dei vari gruppi - di aver risposto in pieno alla richiesta ed alla preghiera più volte espressa dal ministro di considerare la riforma delle ferrovie come il necessario coronamento di imponenti sforzi legislativi che hanno comportato anche dei sacrifici per la collettività nazionale, sforzi e sacrifici che non devono essere vanificati e che già hanno portato a dei risultati, come la legge n. 42 che rappresenta una prima tappa verso la definizione del trattamento giuridico ed economico dei ferrovieri, ed ancor più come la legge n. 17, relativa non solo allo sforzo finanziario per il piano integrativo delle ferrovie, ma anche alla realizzazione di strumenti di attività. Però tutto ciò, senza la riforma delle ferrovie, rischia di essere compromesso e danneggiato gravemente.

Tuttavia, pur riconoscendo l'impegno della Commissione trasporti e dei gruppi (che tra l'altro hanno concesso la sede legislativa aderendo concordemente ad una attesa di carattere generale), il Governo non può fare a meno di rilevare che in effetti delle lentezze vi sono, e probabilmente anche degli ostacoli che

vengono frapposti al sollecito coronamento che dobbiamo dare, con la riforma, agli sforzi precedenti.

A questo punto non oso fare dei rilievi o delle critiche particolari, però mi pare ovvio che essendo stata la riforma in generale — ma anche le varie tappe che hanno permesso al Governo di presentare alla Camera un disegno di legge di carattere riformatore, importante come quello presentato dal ministro Formica — osteggiata da alcuni settori soprattutto di natura burocratica, o relativi a vertici della pubblica amministrazione, tali forze potrebbero continuare ad ostacolare, o a cercare di ritardare, questa azione di novità e di impegno informatore che la maggioranza delle forze politiche riconoscono estremamente necessaria, tanto da sostenere l'azione del Governo concedendo anche lo strumento della sede legislativa.

Purtroppo tutto quanto ha detto l'onorevole Baghino rischia di verificarsi, se non si superano i presenti ostacoli, e rischiano di essere vanificati anche tutti gli sforzi compiuti dalle forze politiche e da molti settori dell'amministrazione delle ferrovie nonché dalla dirigenza dell'amministrazione stessa. Ma c'è di più: il nuovo contratto dei ferrovieri che si sta discutendo dovrebbe essere concluso entro l'anno (avrebbe dovuto aver valore dal 1° gennaio di quest'anno, però siamo in ritardo di 7-8 mesi) ed inquadrato nella riforma, per cui senza riforma esso dovrebbe tornare in Parlamento, mentre lo impegno di tutti era che la parte normativa relativa al contratto precedente dei ferrovieri fosse l'ultimo atto parlamentare in una materia che la riforma affida alla contrattazione tra il nuovo consiglio di amministrazione delle ferrovie e le organizzazioni sindacali dei lavoratori, causando anche noi, involontariamente, l'appesantimento dei lavori parlamentari. È stato rilevato, a questo proposito, che sarebbe opportuno introdurre una modifica al regolamento per far sì che quando un ramo del Parlamento approva in aula un provvedimento, l'altro lo discuta in sede legislativa.

Quindi, il fatto che entro l'anno non si riuscirà probabilmente a dare il via alla riforma del settore è dovuto anche a questo meccanismo; a causa di ciò ci verremo a trovare tra qualche mese di fronte ad un contratto definito ed alla necessità di approvarlo con legge, cosa, questa, che rappresenterà un ulteriore incentivo al rinvio della riforma, avendo, con la definizione stessa del contratto, tamponato la situazione per altri tre anni.

Il Governo è impegnato ad evitare che ciò si verifichi e crede di aver compiuto il proprio dovere anche sollecitando le Commissioni interessate all'espressione del parere al fine di consentire la ripresa dell'iter legislativo dei provvedimenti di riforma. E ciò è tanto più necessario se si considera la necessità di evitare che il lavoro precedentemente svolto dal Parlamento cada nel nulla.

Fatte queste considerazioni di carattere generale, che ritengo fosse dovere del Governo svolgere, mi rifaccio a quelle del relatore, come sempre approfondite ed organicamente inquadrare rispetto alla problematica complessiva del settore.

Do atto agli onorevoli Forte e Potì di aver colto il senso dell'impegno del Governo e ne accetto le critiche stimolanti alle quali credo, comunque, di aver risposto nella prima parte di questo mio intervento. Alla collega Benco Gruber desidero ricordare che, per quel che riguarda i pensionati e tutte le categorie a reddito modesto che vengono « rapinati » dal processo inflattivo, vi è uno sforzo concorde del Governo nel tentativo di risolvere i problemi, conciliando tale esigenza con quella del contenimento del disavanzo.

Ho avuto modo di ascoltare nel corso del dibattito alcuni rilievi circa l'attività dell'attuale ministro dei trasporti. Desidero, in primo luogo, cogliere l'occasione per dire che questi farà in modo di rappresentare al Parlamento al più presto e più compiutamente di me, la posizione del Governo riguardo al settore; e in secondo luogo per ricordare che l'attuale ministro è cofirmatario di una delle proposte di legge relative alla riforma

e che perciò è particolarmente impegnato in questa azione.

Confermando, pertanto, l'impegno collegiale del ministero nel tentativo di soluzione delle questioni sul tappeto, desidero ribadire che esso farà di tutto per adempiere il proprio dovere, fermo restando che ciascuno avrà sempre la possibilità di esprimere il proprio giudizio politico nelle sedi che riterrà più opportune. Tale giudizio, comunque, non sarà mai motivo di ostacolo all'azione dell'esecutivo, né creerà fra noi delle incomprensioni, anzi al contrario rappresenterà sempre un notevole stimolo.

PRESIDENTE. Desidero cogliere l'occasione, riacciandomi anche a quanto detto testè dal sottosegretario Caldoro, per comunicare alla Commissione che ho avuto ieri sera un colloquio con il ministro dei trasporti a proposito di alcune dichiarazioni a lui attribuite e che a me erano parse molto gravi. Ho avuto il piacere di sentire da lui che si trattava di un malinteso sorto da una cattiva interpretazione, da parte del giornalista che ha steso l'articolo, di una semplice « chiacchierata ». Egli ha, quindi, escluso in modo tassativo di avere espresso quei giudizi e si è dimostrato rammaricato per quanto era accaduto e mi ha detto che da ciò avrebbe tratto insegnamento, per il futuro, a non concedere tanto facilmente interviste

e comunque a verificarne il testo successivamente.

Ho ritenuto opportuno fare questa comunicazione al fine di mantenere quella lealtà che deve contraddistinguere i rapporti tra Governo e Parlamento. Il ministro dei trasporti non ha voluto, infatti, esprimere giudizi sull'attuale Presidenza della Camera, né tanto meno sulla persona del Presidente Iotti, sulla sua correttezza e sul suo impegno — da tutti riconosciuto — nel far sì che il Parlamento si disincagli da alcune norme regolamentari nelle quali si è trovato spesso impantanoato a causa di una interpretazione non corretta delle stesse da parte di qualche collega o di qualche gruppo politico.

Alla luce di queste dichiarazioni, che ho ragione di ritenere non formali, ma sincere, credo che l'episodio vada chiuso.

Dal momento che non sono ancora pervenuti i prescritti pareri circa il disegno di legge all'ordine del giorno, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,45.

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

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO