SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

11ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavoro, emigrazione, previdenza sociale)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA CONFLITTUALITÀ SINDACALE NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI

1° Resoconto Stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 1984

Presidenza del Presidente GIUGNI

INDICE DEGLI ORATORI

Audizione di funzionari dei Ministeri della Marina mercantile e dei trasporti.

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 6 *e passim*
ANTONIAZZI (*PCI*) 20, 22
BOMBARDIERI (*DC*) 9
CENGARLE (*DC*) 13, 16
DI CORATO (*PCI*) 8, 11, 15
IANNONE (*PCI*) 25
MONTALBANO (*PCI*) 25, 26
SPANO OTTAVIO (*PSI*) 11, 14
TORRI (*PCI*) 14
MAJONE . . . . . *Pag.* 16, 17, 18 e *passim*
PAZIENZA . . . . . 4, 5, 6 *e passim*
SCHIAVETTI 3, 7, 20
SEMENZA . . . . . 11, 12, 13 *e passim*

Audizione del Ministro per la funzione pubblica, onorevole Gaspari.

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 27, 28, 30 e *passim*
ANGELONI (*DC*) 30
ANTONIAZZI (*PCI*) 29
GASPARI, *ministro per la funzione pubblica* 27, 28, 29 *e passim*
SPANO Ottavio (*PSI*) 31
TORRI (*PCI*) 30
VECCHI (*PCI*) 29

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali CISAL e FISEFS.

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 31, 33, 34 e *passim*
ANTONIAZZI (*PCI*) 40
DI CORATO (*PCI*) 39
TORRI (*PCI*) 35, 38, 39
VECCHI (*PCI*) 38
CEROCCHI . . . . . *Pag.* 35
GIOVANNINI 39, 40
PIETRANGELI . . . . . 34, 36, 37 e *passim*
SALVATI . . . . . 32, 33, 34 e *passim*

Audizione di rappresentanti della organizzazione sindacale CISAS.

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 43, 44, 45 e *passim*
BOMBARDIERI (*DC*) 49
DI CORATO (*PCI*) 48, 49
VECCHI (*PCI*) 49, 50
BELLONI . . . . . 43, 44, 45 *e passim*

Intervengono il ministro per la funzione pubblica Gaspari e il sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale Conti Persini.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per il Ministero della marina mercantile, il direttore generale della navigazione e del traffico marittimo Renato Schiavetti e il direttore generale del lavoro marittimo e portuale Francesco Pazienza; per il Ministero dei trasporti, il direttore generale delle Ferrovie dello Stato Ercole Semenza e il direttore generale dell'Aviazione civile Domenico Majone, accompagnati dai funzionari Renato Cesa De Marchi e Marco Corongiu; per la CISAL, il dottor Ubaldo Salvati, il ragionier Enzo Cerocchi e il dottor Aldo Urbini; per la FISAFS, il signor Cassio Pietrangeli e il signor Mauro Giovannini; per la CISAS, la dottoressa Viviana Belloni e il dottor Enzo Leporati.

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla conflittualità sindacale nei servizi pubblici essenziali. Sono in programma oggi le audizioni del Ministro per la funzione pubblica, di funzionari dei Ministeri delle marina mercantile e dei trasporti, nonché di rappresentanti delle organizzazioni sindacali CISAL, FISAFS e CISAS.

Se non si fanno osservazioni, verranno ascoltati innanzitutto i funzionari dei Ministeri della marina mercantile e dei trasporti.

Vengono quindi introdotti il direttore generale della navigazione e del traffico marittimo Renato Schiavetti e il direttore generale del lavoro marittimo e portuale Francesco Pazienza; il direttore generale delle Ferrovie dello Stato Ercole Semenza, e il direttore generale dell'Aviazione civile Domenico Majone, accompagnati dai funzionari Renato Cesa De Marchi e Marco Corongiu.

Audizione di funzionari dei Ministeri della marina mercantile e dei trasporti.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome della Commissione, i nostri ospiti e le amministrazioni di cui sono rappresentanti. Questa audizione è stata disposta perchè la Commissione avesse una conoscenza più approfondita di quanto è avvenuto nelle ultime settimane creando uno stato di allarme e di disagio per i cittadini, nonchè degli orientamenti delle varie amministrazioni al fine di evitare il ripetersi di determinati episodi. C'è notizia inoltre di trattative in corso di cui la Commissione desidererebbe essere edotta.

Da parte della Commissione non vi è alcuna scelta di carattere politico circa l'opportunità di un intervento che, essendo operato in questa sede, non potrebbe che essere legislativo; riteniamo tuttavia importante una conoscenza approfondita del problema perché ciascuno possa assumere in merito una posizione e le relative responsabilità. Le situazioni più difficili, se non vado errato, si sono verificate nel settore marittimo, per cui pregherei i rappresentanti del Ministero della marina mercantile di voler prendere la parola.

SCHIAVETTI. La materia, per la specificità, è trattata nel Ministero della marina mercantile dalla direzione generale del lavoro marittimo e portuale cui compete la normativa relativa ai contratti di lavoro con il personale marittimo. Le conseguenze del comportamento dei marittimi però ricadono sulla direzione generale della navigazione e del traffico marittimo quando si verificano sospensioni del servizio.

Il dottor Pazienza, direttore generale del lavoro marittimo e portuale, potrebbe parlare delle motivazioni degli scioperi e dei loro effetti, ipotizzando possibili rimedi per i collegamenti con le isole e per i servizi pubblici indispensabili, dal momento che il frequente ricorso agli scioperi risulta molto dannoso per questi collegamenti e per la vita stessa delle isole.

PAZIENZA. I contratti sia dei lavoratori marittimi che dei lavoratori portuali, i cui settori sono indipendenti pur nell'ambito della unica competenza della direzione generale del lavoro marittimo e portuale del Ministero della marina mercantile, sono venuti a scadere il 31 dicembre 1983. Per quanto riguarda il settore marittimo sono state già da tempo presentate le piattaforme rivendicative per i nuovi contratti sia dalla federazione unitaria CGIL, CISL e UIL, sia dal sindacato autonomo. L'armamento di linea sovvenzionato e quello libero hanno aperto con i sindacati confederali e con il sindacato autonomo una prima trattativa su queste piattaforme. Vi sono state riunioni tecniche con i confederali ed, inoltre, si sono avuti contatti con gli autonomi per definire in primo luogo il costo della piattaforma rivendicativa presentata da questi ultimi.

I sindacati confederali hanno posto delle pregiudiziali all'esame della piattaforma che hanno presentato: innanzi tutto ottenere delle risposte dal Governo per quanto riguarda la previdenza marinara. Un disegno di legge in materia, presentato già nella scorsa legislatura e ripresentato nella presente, ha iniziato proprio in questi giorni il suo *iter* parlamentare. I sindacati confederali, inoltre, hanno chiesto di conoscere i contenuti del piano Finmare e degli altri piani interessanti l'economia marittima e, infine, che fosse risolto il problema degli avvicendamenti a bordo delle navi.

Nel contratto scaduto era, infatti, stabilito un periodo massimo di permanenza a bordo per ciascun lavoratore allo scopo di consentire appunto un avvicendamento e, conseguentemente, un maggior impiego di manodopera. Secondo le organizzazioni sindacali — e ciò, a volte, risponde a verità — il marittimo viene sbarcato e, quindi, reimbarcato a distanza di due o tre giorni, con la conseguenza che vengono privilegiati sempre gli stessi marittimi mentre altri non trovano possibilità di imbarco.

Per quanto riguarda il primo argomento, cioè la previdenza marinara, il Governo ha sollecitato l'esame da parte del Parlamento del relativo disegno di legge: proprio in questi giorni questo è stato sbloccato ed ha ripreso il suo *iter.*

Circa la seconda richiesta è da rilevare che il piano Finmare è un problema di natura politica che dovrà essere esaminato a tempo debito.

La terza questione è stata risolta con circolare ministeriale nella quale si prevede anche un obbligo di sosta a terra del marittimo in misura percentuale rispetto al periodo di imbarco. I sindacati confederali, che avevano cominciato ad effettuare degli scioperi, hanno ora sospeso le agitazioni in attesa di discutere i problemi di natura generale adducendo a motivo la considerazione che, solo attraverso la definizione di un piano generale riguardante l'economia marittima, sarebbe possibile valutare il livello occupazionale dei lavoratori nei prossimi anni e quindi porre le richieste relative sia alla parte finanziaria che a quella giuridica del nuovo contratto. Quindi è da ritenere che, almeno per questa estate, il problema di eventuali agitazioni da parte dei sindacati confederali non si pone in quanto essi attendono di poter definire i problemi di natura generale per poi pervenire al tema specifico del contratto. Invece, il sindacato autonomo, cioè la Federmar CISAL, ha richiesto l'immediato esame con l'armamento dei problemi riguardanti il nuovo contratto. I primi contatti si sono avuti già tempo addietro tra sindacato autonomo e la sola Federlinea, che rappresenta l'armamento pubblico, in quanto tale sindacato non è firmatario del contratto con l'armamento privato. Da un primo esame delle rivendicazioni si è rilevato che il costo della piattaforma rappresenta un aumento del 41 per cento rispetto a quello del contratto scaduto, il che ha determinato subito l'interruzione delle trattative con conseguente effettuazione di scioperi a catena, indetti, però, solo dal sindacato autonomo.

Vorrei leggere un appunto predisposto per il Ministro sull'argomento. In esso (lascerò poi copia dell'appunto alla Commissione) è illustrata la situazione generale.

Posizione dei sindacati: la Federazione trasporti CGIL-CISL-UIL ritiene essenziale, prima di procedere a qualsiasi trattativa sul

rinnovo dei contratti di lavoro, alla quale, comunque, non intende partecipare insieme con la Federmar CISAL (cioè il sindacato autonomo), che siano portati a soluzione i seguenti problemi: riforma della previdenza marinara, ristrutturazione del gruppo Finmare, nuova disciplina dei turni generali di collocamento e dell'avvicendamento del personale di bordo per favorire un più largo impiego di marittimi (tale ultimo problema è stato avviato a soluzione con circolare ultima del 27 giugno).

La Federmar CISAL, da parte sua, insiste sulla necessità di avviare il confronto sulla parte contrattuale e prospetta la necessità di porre allo studio la modifica di alcuni istituti contrattuali connessi al rapporto di lavoro marittimo (con conseguente modifica del codice della navigazione) riguardanti problemi quali la giusta causa per il licenziamento del comandante, l'estensione al personale marittimo di norme già in vigore per altri settori di lavoro, l'estensione al settore marittimo dello statuto dei lavoratori.

PRESIDENTE. Ma qui non siamo in sede contrattuale.

PAZIENZA. No, ma il sindacato desidera regolare la materia in tale sede. E questo è uno dei motivi degli scioperi e delle agitazioni che si sono verificati negli ultimi tempi.

Le richieste della Federazione trasporti CGIL-CISL-UIL sono contenute nella piattaforma rivendicativa presentata il 30 dicembre 1983 che, per quanto concerne l'aspetto propriamente contrattuale, possono così sintetizzarsi: valorizzazione professionale, con conseguente necessità di privilegiare le qualifiche medio-alte; stabilità d'impiego, migliorando le normative sulla continuità del rapporto di lavoro; unificazione contrattuale, al fine di uniformare, per quanto possibile, le diverse normative dei vari contratti oggi esistenti nel settore; inquadramento professionale unico dei lavoratori secondo una scala parametrica unica che valorizzi la professionalità; progressiva riduzione delle differenze ora esistenti nella corresponsione dell'indennità di navigazione e una nuova disciplina per la maggiorazione dei giorni festivi lavorati; aumenti contrattuali commisurati all'accordo interconfederale del 22 gennaio 1983; nuove modalità di calcolo per le indennità di anzianità.

Come può rilevarsi, le richieste della Federazione trasporti sono di carattere generale e non contengono elementi concreti di valutazione.

Le richieste contrattuali della Federmar CISAL, sindacato autonomo, sono, al contrario, dettagliatamente elencate nella relativa carta rivendicativa e possono sintetizzarsi, in particolare, come segue: nuovo assetto di alcune qualifiche; orario di lavoro in porto e in navigazione; indennità di servizio di guardia e per trasbordo; elevazione dei compensi di imbarco e sbarco; ristrutturazione delle paghe e delle indennità di contingenza; riparametrazione delle paghe di base e aumento delle stesse con parziale conglobamento dei compensi per lavoro straordinaria; adeguamento dei criteri di calcolo delle quote per compensi del lavoro straordinario; nuovi criteri per la corresponsione di soprassoldi per carichi pericolosi; una nuova disciplina dei riposi compensativi; aumento del periodo di ferie; una nuova regolamentazione sulla continuità del rapporto di lavoro; rapporto di uno a uno tra periodo di imbarco e periodo di riposo a terra; aumento dell'indennità di navigazione.

Posizione dell'armamento: quanto alle associazioni armatoriali, la Confitarma (Confederazione italiana degli armatori liberi) è disponibile a ricominciare in qualsiasi momento le trattative in sede sindacale, con l'esclusione dei sindacati autonomi, che non sono firmatari dei contratti del settore privato, tranne quello per i rimorchiatori.

La Federlinea e l'ASAP (Associazione sindacale per le aziende petrolchimiche e collegate a partecipazione statale) ritengono opportuno che non venga portato avanti alcun dialogo separato coi sindacati autonomi per non suscitare la prevedibile reazione dei confederali.

Tutte e tre le associazioni (Confitarma, Federlinea e ASAP) ritengono che le trattative per i rinnovi contrattuali debbano es-

sere portate avanti parallelamente e, possibilmente, allo stesso tavolo negoziale, sia per il settore privato che per quello pubblico.

PRESIDENTE. Tutto questo è preparatorio a una fase di trattative.

PAZIENZA. Questa fase comincia domani.

PRESIDENTE. Il contratto quando scade?

PAZIENZA. È già scaduto nel 1983. Le trattative con l'armamento sono già iniziate. Per quanto concerne i marittimi, le trattative si svolgono esclusivamente tra le organizzazioni sindacali e l'armamento, mentre il Ministero interviene solo nel momento in cui non c'è più dialogo fra le parti.

PRESIDENTE. Infatti la nostra attenzione non è rivolta alle singole parti rivendicative, ma agli aspetti patologici della situazione sui quali il Governo, attraverso il vostro Ministero, possa intervenire.

PAZIENZA. Il Ministro ha delegato il sottosegretario Ciampaglia ad avviare queste trattative preliminari che dovrebbero poi continuare soltanto fra armamento e organizzazioni sindacali. Noi abbiamo convocato per domani mattina i sindacati confederali e per il pomeriggio gli autonomi, e il giorno 11 della prossima settimana incontreremo gli armatori per sentire separatamente le varie posizioni; dopo di che cercheremo di far incontrare le parti nuovamente tra di loro per discutere sia le piattaforme rivendicative, sia i problemi di natura più generale.

È importante conoscere, poi, che cosa è avvenuto circa l'autoregolamentazione nel settore marittimo.

PRESIDENTE. Le trattative iniziano soltanto ora?

PAZIENZA. No, esse sono iniziate da diverso tempo. Ho spiegato che tra armamento e sindacati confederali si sono avute numerose riunioni di natura tecnica soprattutto per definire alcuni punti della piattaforma presentata prima del 31 dicembre 1983. Dopo la scadenza del contratto l'armamento ha cominciato immediatamente le trattative (non ricordo la data precisa). Solo che, mentre con i sindacati confederali le riunioni di natura tecnica continuano ancora, con i sindacati autonomi il dialogo si è interrotto di colpo perchè, di fronte alla previsione di un aumento di costi dell'ordine del 41 per cento, gli armatori hanno ritenuto di non proseguire le trattative.

Si cercherà, quindi, di trovare soluzioni intermedie.

PRESIDENTE. Cosa è avvenuto a questo punto?

PAZIENZA. Nel frattempo, soprattutto da parte dei sindacati autonomi, sono stati proclamati scioperi, che hanno riguardato prevalentemente il personale viaggiante della « Tirrenia » e delle compagnie regionali di navigazione, coinvolgendo quindi in particolare i collegamenti con la Sardegna che sono indispensabili. Come tutti sanno, in momenti cruciali e in particolare nel periodo delle elezioni, ci si è trovati nella necessità di procedere alla precettazione dei marittimi che prestavano servizio a bordo delle navi adibite ai collegamenti con la Sardegna anche perché, tra l'altro, non erano state osservate le norme previste dalla autoregolamentazione.

PRESIDENTE. Ma il codice di autoregolamentazione è stato sottoscritto nello stesso testo dai sindacati confederali e dalla Federmar?

PAZIENZA. No, si tratta di testi diversi; comunque, posso consegnarli alla Commissione.

PRESIDENTE. Questa è un'importante constatazione; vi sono quindi due diversi codici di autoregolamentazione?

PAZIENZA. Sono state richiamate le norme generali già concordate per il settore dei trasporti. I sindacati confederali hanno stipulato un contratto integrativo nel 1982 riguardante i collegamenti con la Sardegna e in questo contratto sono state acquisite le norme generali per l'autoregolamentazione del settore dei trasporti. Quindi, attualmente vige per i trasporti marittimi un codice di autoregolamentazione che le organizzazioni sindacali confederali hanno sottoscritto e al quale hanno aderito nella sostanza, con loro documento a parte, anche i sindacati autonomi, assicurando pertanto l'attuazione di determinate norme di comportamento.

Tuttavia, come ho già detto, in alcuni casi tali norme non sono state rispettate, soprattutto da parte degli autonomi, tanto è vero che si è dovuto procedere alla precettazione.

Ho concluso, signor Presidente, per quanto riguarda il settore marittimo.

SCHIAVETTI. Signor Presidente, in relazione al settore marittimo, vorrei aggiungere che, per quanto riguarda l'accoglimento da parte dell'Amministrazione delle richieste avanzate dai sindacati, le maggiori difficoltà risiedono, in primo luogo, nel fatto che tutti i servizi cosiddetti dovuti, gestiti quindi dalla « Tirrenia » o dalle società a carattere regionale (come la « Siremar », la « Toremar » e la « Caremar », che assicurano i collegamenti marittimi con la Sicilia, la Toscana, la Campania e le isole di queste regioni), gravano esclusivamente sul bilancio della Marina mercantile. Pertanto, qualunque aumento di spesa o modifica del rapporto contrattuale produce un onere a carico del bilancio di questo Ministero, al quale appartiene il controllo delle suddette società. Ma il Ministero della marina mercantile deve procedere di concerto con il Tesoro; quindi, per qualsiasi aumento relativo ai costi di gestione occorre l'assenso di quest'ultimo. E questa è la prima difficoltà, che è di carattere strutturale. Le parti quindi giungono ad un accordo, pervengono ad un certo risultato, poi tutto viene sottoposto all'approvazione dei due Ministeri.

Di regola, la Marina mercantile e il Tesoro non frappongono difficoltà quando si è raggiunto un certo accordo; tuttavia, esiste pure un limite di spesa, come nel caso delle ultime richieste, in particolare quella relativa al cosiddetto « uno a uno », cioè tanti a bordo, tanti a terra, che comporta un aumento dei costi dei servizi sia della « Tirrenia » che delle compagnie regionali di navigazione assai notevole. Indubbiamente, ciò preoccupa molto l'Amministrazione dal punto di vista della spesa.

A tale preoccupazione, che potrebbe essere superata per ragioni di carattere sociale e probabilmente anche per ragioni logiche, tenendo conto dei periodi di gravosità dei servizi, si aggiunge il pericolo che le concessioni potrebbero essere estese a tutti i marittimi, compresi quelli in servizio con l'armamento privato, cioè a tutte le società di navigazione non gestite dalla Pubblica amministrazione, sia pure in forma indiretta. Di qui la resistenza che si verifica in sede Finmare, che deve pur rispondere attraverso l'IRI e il Ministero della marina mercantile di questi costi che aumentano, e in sede di armamento privato il quale vede sempre con grande preoccupazione un aumento del costo del lavoro a bordo, che è uno degli elementi che ha portato la nostra marineria a trovarsi in grosse difficoltà nel contrasto commerciale con quelle di altri paesi, dove sostanzialmente o non esiste il problema di far quadrare i bilanci, in quanto la flotta è di Stato, o il costo del lavoro è a livelli bassissimi, come avviene nei paesi in via di sviluppo.

Questo è, sotto certi aspetti, il problema più difficile da risolvere, a meno che non intervengano provvedimenti esterni ai bilanci delle società, che possano far fronte in qualche modo sia alle esigenze dei marittimi, da riconoscere giuste in gran parte, sia alle esigenze dei bilanci delle società stesse.

PRESIDENTE. A questo punto, conclusi gli interventi dei nostri ospiti per quanto riguarda il settore marittimo, vorrei pregare

i membri della Commissione di formulare i loro quesiti, prima di porre io stesso altre specifiche questioni.

DI CORATO. Vorrei alcune spiegazioni in merito alla questione del vuoto contrattuale. Ho sentito che il precedente contratto è scaduto il 31 dicembre 1983; a me risulta invece, anche da autorevoli dichiarazioni di rappresentanti sindacali confermate dal Ministro, che la scadenza sia avvenuta ad ottobre e non a dicembre: quindi, siamo di fronte ad un vuoto contrattuale, non di sette, ma di nove mesi. Vorrei pertanto una risposta al riguardo.

La seconda questione, su cui vorrei chiarimenti, riguarda la non approvazione tempestiva (e la conseguente conflittualità determinatasi) del provvedimento legislativo, atto Senato, n. 341, che alcuni giorni fa la nostra Commissione ha approvato.

In primo luogo, vorrei ricordare che il Governo non ha certo sollecitato la soluzione del grave problema delle prestazioni previdenziali corrisposte ai marittimi. Il Governo ha una responsabilità specifica riguardo a tali questioni. Vi è stata infatti una disputa all'interno dei vari Ministeri e del Governo nel suo insieme per la non copertura finanziaria. Ma dal 1980 — ed è questo un dato molto preciso che dimostra che la responsabilità maggiore della conflittualità che si è determinata va ricercata nell'atteggiamento del Governo — i lavoratori marittimi (e vi è un accordo sottoscritto non solo da questi ultimi ma in parte anche dall'associazione padronale) hanno pagato i contributi sulla base delle leggi vigenti mentre hanno ricevuto le prestazioni sulla base di salari convenzionali.

Vorrei che ci spiegasse meglio la situazione, perché mi sembra che le cose qui dette contrastino con la realtà dei fatti.

PAZIENZA. Le posso rispondere sotto il profilo amministrativo, non politico.

Per quanto riguarda la previdenza marinara, alcuni nostri funzionari assieme a quelli del Ministero del lavoro hanno concordato a suo tempo il testo. A questo punto l'azione amministrativa si ferma, in quanto inizia quella politica e parlamentare. Non sono in grado di indicare i motivi per i quali il Parlamento non ha portato avanti l'*iter* del disegno di legge.

DI CORATO. La conflittualità non dipende dalla volontà del Parlamento, ma interessa il comportamento dell'Esecutivo.

PAZIENZA. L'amministrazione della Marina mercantile era favorevolissima.

DI CORATO. Anche a questo proposito mi risulta che la trattativa vera è iniziata negli ultimi giorni, in conformità con la situazione determinata dagli scioperi. La vera trattativa sindacale non è iniziata quattro o cinque mesi prima, ma è iniziata negli ultimi giorni, proprio per attenuare la conflittualità.

PAZIENZA. Mentre nel settore portuale non c'è una controparte e quindi è lo Stato che interviene nell'accordo (sebbene vi sia un comitato di coordinamento dell'utenza portuale che partecipa alle riunioni), la trattativa per il settore marittimo si svolge tra società armatrici e sindacati. Il Governo interviene quando i contatti tra le parti sociali si interrompono e la situazione diventa pericolosa per i traffici. Da domani si continua nella mediazione, nella speranza di riportare nuovamente le questioni controverse al tavolo delle trattative.

PRESIDENTE. Siamo qui per esaminare le reazioni sproporzionate che si sono verificate, rispetto a quelle normali delle vertenze sindacali. Vi invito quindi a non entrare nel merito dei contratti, perchè mancano gli interlocutori giusti, in quanto avremmo dovuto convocare i rappresentanti della Federlinea e della Confitarma.

Da quanto esposto e dalla domanda del senatore Di Corato emerge un periodo di notevole vacanza contrattuale, rispetto alla quale il Ministero non ha alcuna responsabilità. Vorrei conoscere dal Ministero se ci

sono degli orientamenti per condurre la contrattazione in maniera più snella nella fase di vacanza contrattuale.

BOMBARDIERI. Volevo chiedere ai rappresentanti del Ministero della marina mercantile se questa autoregolamentazione, a loro avviso, ha dato dei risultati positivi. Conosciamo tutti le rotture di questi ultimi giorni. La mia domanda allora è la seguente: questa autoregolamentazione è una cosa seria, che offre delle garanzie, ovvero in ogni occasione è sfuggita dalle mani e non si è potuta realizzare?

PAZIENZA. Circa la utilità finale di una autoregolamentazione fatta per contratto sarà l'autorità politica a formulare un giudizio definitivo: attualmente vi sono opinioni difformi in merito.

Per quanto riguarda l'aspetto pratico, non si può negare che in una prima fase l'autoregolamentazione ha una certa efficacia, quando cioè ancora non si è acuito il dissidio tra le parti e non si è raggiunto il culmine della vertenza. Solo che in momenti cruciali, come, ad esempio, si è verificato in occasione delle elezioni sarde, lo sciopero (con conseguente mancato rispetto degli accordi) può essere motivato da un sindacato per il mancato rispetto degli accordi da parte del Governo.

I sindacati confederali si sono attenuti agli accordi, mentre gli autonomi non li hanno rispettati. Vi leggo la dichiarazione della federazione marinara CGIL-CISL-UIL a conclusione della trattativa sul contratto 1981-1983: « Le Organizzazioni sindacali, nel quadro di un confronto con le aziende esercenti i servizi dovuti sul problema della programmazione degli itinerari e di una organizzazione dei servizi tendente a migliorarne la qualità e l'efficienza si impegnano nell'ambito del proprio codice di autoregolamentazione ad assicurare, durante scioperi o agitazioni, collegamenti minimi con le isole mediante la effettuazione di due corse giornaliere (in andata e in ritorno) rispettivamente da Genova e Civitavecchia per la Sardegna e mediante forme di sciopero che consentano la riduzione e non la soppressione dei servizi giornalieri previsti per le isole minori che non abbiano la possibilità di usufruire di servizi alternativi ».

PRESIDENTE. Questa dichiarazione è stata allegata al contratto come parte integrante di questo, oppure è un documento di parte che viene messo a verbale?

PAZIENZA. È stata acquisita come una dichiarazione a verbale, recepita sia dall'armamento che dal Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, il quale ha siglato anch'egli l'accordo per il Governo.

PRESIDENTE. Poichè il tempo non è molto, consiglierei di procedere all'analisi delle situazioni riguardanti il settore portuale (rapidamente scorrendo le ragioni che hanno determinato abnormi agitazioni), per affrontare il settore dei trasporti ferroviari e, infine, l'autoregolamentazione, i suoi limiti, l'ipotesi di ulteriore sviluppo, eccetera.

PAZIENZA. Anche per il settore portuale il contratto è venuto a scadere a fine anno; dalle organizzazioni sindacali, tuttavia, non è stata ancora presentata una piattaforma rivendicativa per il rinnovo contrattuale. È da ricordare che negli ultimi tempi si sono avuti provvedimenti di legge innovativi. Il decreto-legge n. 103 del 1983, convertito con modificazioni dalla legge n. 230 del 1983, ha previsto, tra l'altro, la riduzione del numero dei lavoratori portuali. È una legge che avrebbe potuto avere davvero effetti notevoli, perché stabiliva il prepensionamento di circa 3.500 lavoratori portuali e di circa 1.500 dipendenti dagli enti portuali.

La legge ha avuto, all'inizio, efficacia, ma in seguito sono subentrate delle difficoltà. Il finanziamento per le operazioni di prepensionamento avveniva attraverso mutui, stipulati dal Fondo centrale dei lavoratori portuali con istituti di credito. Il contributo dello Stato era in ragione del 10 per cento sul capitale, per 10 anni.

La seconda *tranche* dell'operazione, purtroppo, è stata però ostacolata dal diniego

degli istituti di credito di procedere ad ulteriori operazioni di mutuo. Ciò in quanto tali istituti avrebbero voluto prioritariamente risolvere la controversia intervenuta con lo Stato in relazione ai debiti contratti dagli istituti mutualistici con le banche (la prevista garanzia statale secondo la Banca nazionale del lavoro non sarebbe stata fornita in modo completo). Gli istituti di credito hanno, quindi, richiesto che per procedere alle successive operazioni di mutuo con il Fondo centrale dei lavoratori portuali venissero prima formalizzati i provvedimenti riguardanti gli istituti mutualistici.

Il Fondo centrale dei lavoratori portuali, alimentato dalle addizionali imposte sulle merci che transitano nei porti italiani, serve ad assicurare sia il salario garantito ai lavoratori portuali sia il pagamento di contributi previdenziali che non possono essere corrisposti direttamente dall'utente. Tale Fondo presenta un *deficit* pauroso: si prevede per la fine del 1984 un disavanzo di quasi 160 miliardi.

Il ricorso al prepensionamento avrebbe dovuto rendere meno difficile la situazione perchè buona parte dei lavoratori da porre in prepensionamento beneficiano attualmente del salario garantito a carico del Fondo centrale producendo, altresì, un aumento delle aliquote delle addizionali tariffarie a tutto danno dei porti e delle compagnie portuali attivi. L'applicazione della legge è stata per i motivi già esposti interrotta; il Governo allora ha ritenuto opportuno riproporre un provvedimento nel quale si prevede da una parte l'erogazione di un contributo per rifinanziare il Fondo, dall'altra l'accollo della somma occorrente per completare il pensionamento anticipato dei portuali. Si prevedono altresì alcune norme concernenti la ristrutturazione di istituti contrattuali, alcuni dei quali ormai superati ed in contrasto con analoghi istituti riguardanti altre categorie di lavoratori. Lo schema di disegno di legge è stato approvato in uno degli ultimi consigli dei Ministri.

Non c'è attualmente la possibilità da parte del Fondo centrale di erogare la quattordicesima mensilità ai lavoratori portuali ed altre competenze pregresse. Il disavanzo complessivo ha consentito di corrispondere ai lavoratori soltanto il 50 o 70 per cento di quanto spettava loro in base al contratto. Proprio per tale motivo si è verificata una protesta da parte di tutti quei lavoratori che hanno visto decurtati i loro stipendi e le loro competenze.

Gli scioperi infatti hanno avuto di mira non tanto un rinnovo contrattuale — non è stata presentata alcuna piattaforma — quanto la definizione di questo stato di cose.

I porti sono stati bloccati per diverso tempo con ripercussioni anche sui servizi marittimi. Proprio a causa della gravissima situazione che si è determinata nei porti il Governo ha ritenuto opportuno stralciare alcune norme del provvedimento ed ha, quindi, approvato in un recente Consiglio dei Ministri un decreto-legge che prevede la concessione di 35 miliardi al Fondo centrale dei portuali. Si rende, tuttavia, necessario che vi sia, oltre al pensionamento anticipato di parte dei lavoratori, anche una modifica degli istituti contrattuali che consenta di ristrutturare la fisionomia del Fondo centrale, impossibilitato in questo momento a far fronte ai compiti di istituto.

PRESIDENTE. Esiste una autoregolamentazione del settore?

PAZIENZA. Esiste un codice di autoregolamentazione che credo sia stato rispettato nel 99 per cento dei casi. È pervenuta proprio in questi giorni una lettera dal comune di Lipari in cui si lamenta che la compagnia portuale locale per protesta ha impedito le operazioni di vettovagliamento per gli abitanti dell'isola. Si tratta, tuttavia, di casi sporadici; non sussiste, d'altronde, alcuna possibilità di porre sanzioni.

PRESIDENTE. I sindacati contraenti hanno preso posizione? Comunicate alla controparte che sconfessate questo genere di azioni?

PAZIENZA. Comunicheremo questa lettera alle direzioni centrali dei sindacati; è, peraltro, da ritenere che la stessa compa-

gnia portuale di Lipari sia in contrasto con le direttive delle direzioni centrali delle organizzazioni sindacali.

Se non sarà sollecitamente convertito in legge il decreto-legge che prevede il contributo di 35 miliardi al Fondo sorgeranno senza dubbio altri problemi. Il Fondo centrale ha infatti un disavanzo mensile di quasi 8 miliardi; è pertanto necessario che anche il precedente disegno di legge venga approvato ad evitare che il Fondo possa trovarsi nuovamente tra quattro o cinque mesi in situazione critica.

SPANO Ottavio. Quali responsabili non politici del settore più importante dei trasporti terra-mare, ritenete opportuno regolamentare il diritto di sciopero con una apposita legge?

DI CORATO. Vorrei un chiarimento sulla legge n. 230 che ha come obiettivo il prepensionamento. Quanti sono allo stato attuale i lavoratori che hanno beneficiato del prepensionamento?

PAZIENZA. Sono 1.500, di cui 1.050 per le compagnie portuali. Si tratta di circa il 30 per cento della cifra complessiva prevista dalla legge.

DI CORATO. A me risulta che il *deficit* del Fondo fosse già nel dicembre 1983 superiore a 200 miliardi, con conseguenze immaginabili sui salari dei lavoratori portuali.

PAZIENZA. Le posso fornire dati precisi. Nel 1983 il disavanzo economico è stato di 17 miliardi, quello di amministrazione di 64 miliardi. Il preventivo per il 1984 è di 98 miliardi e 500 milioni di disavanzo economico e di 163 miliardi di disavanzo di amministrazione. Si prevedeva fin dal 1983 un disavanzo molto più consistente, superiore di 20 miliardi, prima che fosse definito il consuntivo per il 1983. Non è stato tenuto conto — è bene precisare — del previsto contributo statale perchè, come dicevo, il decreto-legge non è stato ancora convertito in legge.

Si spera che si produca anche per l'Italia un aumento di traffico marittimo, attualmente in lieve miglioramento in campo mondiale. È, d'altra parte, da rilevare che la gestione del Fondo centrale dei portuali è legata a fattori che producono effetti distorsivi: infatti con l'aumento dei traffici si incrementano gli introiti derivanti dalle addizionali sulle tariffe, mentre diminuiscono le uscite perchè viene meno il salario garantito; con la diminuzione dei traffici, per contro, aumenta la richiesta di salario garantito a carico del Fondo, ma nello stesso tempo diminuiscono gli introiti per il minor gettito delle addizionali. Attualmente la media di lavoro nei porti è sulle nove giornate mensili.

DI CORATO. La legge n. 230 ha provocato un certo smaltimento; la nuova legge prevede un allargamento del prepensionamento dei lavoratori portuali?

PAZIENZA. È una proposta che non abbiamo voluto inserire nello schema di provvedimento nel timore che non venisse accolta. In un primo momento, infatti, si sperava che gli istituti di credito ed in particolare la Banca nazionale del lavoro recedessero dall'atteggiamento negativo assunto. In tal caso sarebbe stato plausibile un aumento del contributo statale sugli interessi elevando da cinquemila a settemila il numero dei lavoratori da porre in esodo. Dovendosi però lo Stato accollare anche la quota capitale non si è ritenuto di appesantire il provvedimento anche in previsione di un parere negativo del Ministero del tesoro. Ora sono previsti contributi di 49 miliardi per ciascuno degli esercizi 1984, 1985 e 1986 al fine di portare a termine le tre *tranches* del pensionamento anticipato.

SEMENZA. Per la regolamentazione dei rapporti fra Azienda ferroviaria e sindacati, esiste da qualche decennio un protocollo di intesa — che viene aggiornato ogni due o tre anni — firmato dal Ministro, dal direttore generale dell'Azienda e dalle organizzazioni sindacali; lo abbiamo stipulato con la CGIL, la CISL e la UIL, con il Sindifer

(sindacato della dirigenza) e con la CISAL (il sindacato autonomo); se il Presidente ritiene potrei lasciare copia di questo protocollo.

Il dialogo, come il Presidente e il senatore Cengarle sanno bene, avviene in genere su una base di cordialità e di rispetto reciproco con un contatto continuo; abbiamo istituito tre livelli di contrattazione: uno a livello di impianto, uno a livello di compartimento e uno a livello centrale e, in appello, uno davanti al direttore generale; devo dire che una buona metà del mio tempo lo impegno a incontrarmi coi dirigenti sindacali, quindi c'è un rapporto diretto tra dirigenza e sindacati. In genere è un dialogo che avviene tra persone che parlano la stessa lingua per il semplice motivo che tutta la dirigenza è fatta da ferrovieri e proviene dall'esercizio e quindi è eventualmente in condizione di dire di fronte a richieste esorbitanti, che si sta esagerando. Contrariamente a quello che è stato detto sere fa in una trasmissione televisiva, e mi pare che ci fosse anche il presidente Giugni, non è vero, almeno per quanto riguarda l'Azienda ferroviaria, che noi « prima li facciamo scioperare e poi li chiamiamo ». No, noi cerchiamo di chiamarli prima, di convincerli a non scioperare, e se scioperano significa che ogni tentativo è rimasto infruttuoso. Abbiamo avuto in passato un difficile periodo di grave conflittualità, provocato soprattutto dagli scioperi brevi perché c'era la possibilità di scioperare anche per mezz'ora, un'ora, un quarto d'ora senza che la trattenuta superasse la relativa misura. Negli impianti scioperava una volta il deviatore, poi il manovratore, per cui si arrivava al punto che il lavoratore non perdeva niente o quasi, ma creava una confusione tale nell'esercizio che veniva messa in forse, al limite, anche la sicurezza dell'utente. L'Azienda ha sempre sostenuto, con ogni Ministro dei trasporti che arrivava al Ministero — uno in media ogni nove mesi: io ho avuto il piacere e lo onore di servirne otto —, che bisognava assolutamente regolamentare la questione degli scioperi brevi. Finalmente, e il presidente Giugni è stato partecipe di questa vicenda, abbiamo stabilito che anche con mezz'ora di sciopero il personale perde l'intera giornata di paga; e questo è servito a calmare certi bollenti spiriti, per cui si ricorre più difficilmente allo sciopero. Attualmente la situazione è abbastanza tranquilla, perché se prendiamo in esame il primo semestre del 1984 vediamo che vi sono stati in tutto 129 scioperi, ma la gran parte contro il cosiddetto « decretone » (il decreto-legge 15 febbraio 1984, n. 10) e poi contro il « decretone-*bis* » (il decreto-legge 17 aprile 1984, n. 70), quindi non per motivi strettamente ferroviari. La situazione dei rapporti industriali dipende dalla volontà dell'Amministrazione, ma anche delle organizzazioni sindacali che danno quasi sempre una dimostrazione di responsabilità notevole. Quelli dei ferrovieri non sono sindacati improvvisati; la categoria è organizzata da sempre (anche all'epoca del fascismo era organizzata) e ha il senso della misura, però siccome c'è una notevole frammentazione è chiaro che qualche volta la situazione può sfuggire di mano. Adesso abbiamo l'autoregolamentazione, è previsto il preavviso di sette giorni per la Azienda, ma purtroppo in questi ultimi tempi abbiamo dovuto constatare che non sempre funziona, perché raggiungiamo le intese al centro con le organizzazioni sindacali, però le istanze periferiche disattendono l'accordo fatto tra Azienda e sindacati. Quindi il problema non è tanto nella mancanza di rapporto concreto tra Azienda e sindacati, quanto nel fatto che le centrali sindacali non hanno più potere, o l'hanno di meno, nei confronti delle organizzazioni periferiche che operano per conto proprio. La autoregolamentazione ha questo punto debole, per cui le centrali spesso non riescono a imporre la loro volontà alle strutture periferiche.

PRESIDENTE. In questi casi, a parte la responsabilità interna di questi lavoratori nei confronti delle loro organizzazioni, la Azienda assume iniziative sanzionatorie, oppure no?

SEMENZA. Noi le iniziative le assumiamo; ora è chiaro che di fronte ad un ac-

cordo raggiunto per tutta la categoria su scala nazionale non possiamo accettare le pretese di una frangia, ma è anche chiaro che lo sciopero fatto a Monfalcone o a Brindisi si ripercuote su tutta la rete. L'iniziativa, più che nostra, dovrebbe essere dei sindacati.

PRESIDENTE. L'Azienda quindi non prende iniziative nei confronti dei lavoratori che violano le regole di comportamento?

SEMENZA. In tali casi non possiamo. Abbiamo la possibilità di adottare provvedimenti disciplinari solo se vi sono gli estremi per farlo.

PRESIDENTE. Quindi, non la considerate assenza arbitraria?

SEMENZA. No, non la consideriamo assenza arbitraria; solo se vi sono gli estremi di quest'ultima li puniamo, altrimenti — ripeto — non possiamo sottoporre a procedimento disciplinare l'eventuale astensione dal lavoro attuata in ispregio al codice di autoregolamentazione.

CENGARLE. Dottor Semenza, per fare un esempio concreto, nei confronti dei ferrovieri che l'altra sera hanno abbandonato il treno alla stazione di Amantea, rifiutandosi di effettuare lavoro straordinario — ed è un problema che abbiamo sollevato anche per i doganieri —, sono stati adottati provvedimenti disciplinari?

Indubbiamente, era un loro diritto rifiutarsi di effettuare lavoro straordinario, ma nel caso di un treno con 600 passeggeri, che viene abbandonato così, vorrei sapere se la Azienda interviene e, se lo fa, in quale modo.

SEMENZA. Ho già avuto occasione di dichiarare, essendo stato interpellato dalla stampa e in sede di consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che fortunatamente episodi di questo genere si sono verificati solo due o tre volte in tutto in questi ultimi sette o otto anni perchè i ferrovieri hanno un senso di responsabilità tale per cui non fanno certe cose.

Certo, ogni tanto si può incontrare qualche individuo affetto da protagonismo, per così dire, come nel caso di colui che incendiò il tempio di Delfi, ma passò alla storia come un idiota qualsiasi e come tale fu ricordato.

Questi ferrovieri forse si sono comportati in questo modo per essere citati per il loro atteggiamento di forza nei confronti della Azienda. Però formalmente sono, purtroppo, nei limiti di quanto stabilito dall'orario di lavoro che prevede un impegno di otto ore giornaliere.

È vero che questi tre ferrovieri avevano prestato servizio per otto ore quel giorno, ma solo cinque erano state le ore di scorta effettiva in quanto, tra un treno e l'altro, essi erano stati tre ore al deposito; non dico che erano stati a giocare a carte, però avevano avuto un po' di intervallo: quindi, ripeto, l'impegno effettivo di lavoro era stato di cinque ore. Ma, arrivati ad Amantea, hanno dichiarato di non voler lavorare oltre le otto ore di lavoro previste, costringendo il treno a fermarsi.

Ora, quali provvedimenti possiamo adottare? Purtroppo, abbiamo le mani legate perchè è stato formalmente rispettato quanto previsto dall'orario di lavoro. Tutto ciò che possiamo fare, e lo facciamo sempre in certi casi, è prendere nome e cognome di questi dipendenti; con un po' di calma poi il direttore dell'Azienda in genere consiglia una diversa utilizzazione: uno può essere utilizzato per il treno viaggiatori o per il treno merci, eccetera. Quindi, si dispone una diversa utilizzazione.

Tutti i ferrovieri nel loro intimo deplorano episodi di questo genere, e li deplorano gli stessi sindacati, anche se qualche volta fa loro comodo parlare di inadempienze aziendali. Infatti, non vi era stato in quel caso né uno *stress* da lavoro né un eccessivo impegno. Comunque, in questi casi non possiamo disporre alcun provvedimento strettamente disciplinare.

PRESIDENTE. Dottor Semenza, vorrei rivolgerle una domanda più specifica. Quello che si è verificato non è un caso di scio-

pero ma di allontanamento dal lavoro, di rifiuto di prestazioni di lavoro straordinario.

Ricordo che nelle lavorazioni siderurgiche i turnisti non possono abbandonare il proprio posto fino a quando non arriva il cambio. Quindi, può anche succedere che qualcuno lavori non per 8 ma per 10 o 12 ore in un giorno, e a volte anche il doppio.

Nel caso specifico però, in base — dice il dottor Semenza — a quanto previsto dall'orario di lavoro giornaliero dei ferrovieri, non vi è alcuna possibilità di adottare misure disciplinari. Comunque, vorrei sapere se nel caso in cui, in un compartimento, un gruppo di manovratori dichiari un vero e proprio sciopero che non segua le procedure di autoregolamentazione — che, tra l'altro, prevedono che sia il sindacato a prendere l'iniziativa — l'Azienda abbia mai adottato misure disciplinari.

SEMENZA. Ci troviamo di fronte al fatto che le organizzazioni sindacali, che in definitiva dovrebbero deplorare episodi di questo genere, finiscono poi per assumere le difese dei dissidenti, mettendo l'Azienda davanti all'alternativa di cedere o andare avanti; pertanto, invece di uno sciopero limitato, ci troviamo poi di fronte ad uno sciopero di maggiori proporzioni.

Vorrei quindi ribadire che le Ferrovie dello Stato considerano non suscettibile di misure disciplinari l'effettuazione di uno sciopero in tali condizioni; la violazione delle procedure di autoregolamentazione costituisce pertanto un mero fatto interno al sindacato.

SPANO Ottavio. I tre ferrovieri che hanno abbandonato il treno alla stazione di Amantea erano iscritti ai sindacati confederali o ai sindacati autonomi?

SEMENZA. Non lo sappiamo, ma dalle proteste che sono arrivate riteniamo che siano aderenti ai sindacati autonomi.

PRESIDENTE. Comunque, ciò che a noi maggiormente interessa rilevare in questo momento è che, nel caso in cui vengano violate le procedure di autoregolamentazione, non sono adottate misure nei confronti dei dipendenti, considerandolo piuttosto come un fatto interno al sindacato. E questi sono, ripeto, gli aspetti che a noi interessano di più.

TORRI. Vorrei rivolgere una domanda sia al dottor Semenza che al dottor Pazienza riguardante una questione, alla quale è già stata data in parte anche una risposta, che esige un approfondimento, e cioè: quali sono, nel corso di una vertenza, gli elementi che determinano o hanno determinato una maggiore conflittualità?

PAZIENZA. Per me, in primo luogo il mancato pagamento degli stipendi. In questo caso, infatti, il lavoratore è spinto a compiere qualsiasi azione, anche contro la autoregolamentazione.

TORRI. Quindi, questa conflittualità a volte deriva da inadempienze della controparte aziendale, come il mancato pagamento degli stipendi o altre cose del genere?

PAZIENZA. Recentemente alcuni rappresentanti sindacali — forse anche a ragione — asserivano che la violazione di norme di autoregolamentazione era da porsi in relazione ad inadempienze del Governo nei confronti dei lavoratori per quanto riguarda il problema della previdenza marinara. È, tuttavia, da considerare che l'azione del Governo può essere ispirata a fattori di natura più generale o politica: per dirimere eventuali controversie occorrerebbe un giudice esterno alle parti, che attualmente non esiste.

TORRI. Comunque, non mi riferivo esclusivamente alla violazione del codice di autoregolamentazione, ma proprio agli elementi che determinano una maggiore conflittualità; cioè, vorrei sapere se è possibile individuarli.

PAZIENZA. Per quanto riguarda il settore marittimo-portuale a me sembra che la parte giuridica assuma un aspetto secondario rispetto alla parte economica. Il lavo-

ratore, infatti, può essere interessato a certi problemi, come quello della estensione al proprio settore del diritto allo studio od alla qualificazione, ma fino ad un certo punto; in tal caso egli sciopera per solidarietà con il sindacato, e quello è il momento in cui veramente viene rispettata l'autoregolamentazione. Ma in linea di massima, quando si tratta di questioni che incidono sulla carriera, sullo stipendio o, come nel caso portato ad esempio, sul trattamento previdenziale, nel vedersi escluso da benefici in relazione ai quali sono già versati i contributi, anche lo sciopero diventa più aspro.

DI CORATO. Può diventare una difesa-reazione.

SEMENZA. Per quanto riguarda i ferrovieri, non esistono problemi di stipendio, perché questo viene percepito regolarmente. Guai se così non fosse! Vorrei anche aggiungere che con l'approvazione del contratto ultimo le condizioni sono notevolmente migliorate, con soddisfazione da parte della categoria. In conseguenza dei due decreti-legge sul costo del lavoro, ci sono stati settanta-ottanta scioperi. Certamente non possiamo perseguire coloro che intendono scioperare.

C'è poi la questione dei turni. Non potendo più protestare evidentemente per la scarsezza della retribuzione, si cercano nuovi argomenti. Non che i ferrovieri abbiano mai avuto delle retribuzioni d'oro; in un passato remoto erano stati sempre trattati meglio degli altri, poi avevano finito per essere il fanale di coda e adesso c'è stato un certo recupero, riconosciuto dagli stessi sindacati. Attualmente, quindi, parlano talora di turni stressanti, il che non risponde a verità, in quanto le piante organiche del personale vengono fatte con una certa ampiezza. Con l'introduzione dei sistemi di automazione degli impianti il personale addetto a determinati servizi è diminuito, fermo restando che il personale rilevato da detto servizio viene utilizzato altrove. La critica che ci viene mossa è che non rispettiamo le piante organiche, che però — come dicevo qualche giorno fa in consiglio di amministrazione — in alcuni compartimenti superano ampiamente le esigenze del servizio. Il giorno in cui ci saranno le cabine di apparato centrale dappertutto, il blocco automatico, la ripetizione a bordo dei locomotori dei segnali, eccetera, il personale dovrà essere ridimensionato, se vorremo aumentare la produttività e contenere il *deficit*.

Per i turni sono in corso delle proposte da parte del personale di macchina di Roma e Torino. Da diversi giorni protestano sotto il Ministero con striscioni, bandiere, musica, eccetera. In tutti i compartimenti della rete è stato accettato l'accordo con l'Azienda; il personale che manifesta, invece, crede di poter ricevere un trattamento diverso. I turni del personale di macchina e viaggiante non sono assolutamente stressanti e, nel caso manchi del personale, è l'Azienda a ridurre il numero dei treni, non è il personale presente ad essere gravato da ulteriori oneri. Inoltre, il fatto che i miei collaboratori ed io lavoriamo dodici ore al giorno, a fronte delle quattro lavorate dagli altri, ritengo sia un dato sufficiente per calmare gli animi.

Per il momento, comunque, la situazione è calma, né si prevedono agitazioni per il periodo estivo, a meno che i dipendenti non si lascino trascinare da altre categorie. Anche questa frangia di Roma alla fine dovrà capire che è del tutto inutile insistere. L'ho detto già chiaramente; non intendo riceverli, né accettare le loro richieste, altrimenti dovremmo aumentare gli organici del personale di macchina di qualche migliaio di persone, a dispetto della produttività e del contenimento del *deficit*.

PRESIDENTE. Vorrei chiederle solo un chiarimento, riguardante questa situazione paradossale della mancata approvazione dell'accordo del 1981 fino a poche settimane or sono. Era stato un regolare accordo sindacale, avvenuto prima della legge-quadro sul pubblico impiego. Il Parlamento avrebbe dovuto poi ratificarlo?

SEMENZA. Il Parlamento avrebbe dovuto approvarlo. È stato approvato circa una decina di giorni fa.

CENGARLE. Parlando dei motivi di conflittualità, il dottor Semenza ha citato il problema dei turni. Sul piano degli organici — non voglio apparire nordista, perchè non lo sono; con lei poi, che è un simpatico napoletano, mi troverei a disagio —, quando succedono degli scioperi al Nord, si sentono ripetere sempre ritornelli del tipo: « Siamo sotto organico, mentre al Sud gli organici sono più completi ». Perchè il discorso sia completo, aggiungo che questo avviene anche nel settore delle Poste. Molti meridionali partecipano ai concorsi, anche se indetti per sedi dell'Italia settentrionale, dopodichè si rivolgono anche a noi per ottenere il trasferimento.

SEMENZA. Senatore Cengarle, purtroppo il divario esiste tra Nord e Sud. Sebbene indiciamo concorsi compartimentali, i concorsi al Nord vengono vinti circa per l'80 per cento da meridionali. Anche se in partenza è stabilito che il personale deve rimanere nel luogo di prima assegnazione per cinque anni, essi dopo cinque giorni scrivono a Lei o ad altri parlamentari per avere il trasferimento. Per attenuare il disagio, generato dalla spinta a tornare nella propria terra, l'Azienda ha avviato un programma di acquisto di alloggi in base al piano integrativo. Abbiamo speso 350 miliardi per acquistare alloggi in Piemonte, Veneto, Lombardia, Trentino-Alto Adige, eccetera. Non sempre però i ferrovieri meridionali gradiscono l'assegnazione dell'alloggio, perchè significa per loro la perdita della speranza di tornare a casa. Oltre a questo, l'Azienda ha tutta una rete di mense aziendali dove c'è la possibilità, per queste persone inserite nella graduatoria di trasferibilità, di mangiare con 500 lire soltanto. Nonostante tutto, quando c'è una manifestazione o una inaugurazione, essi si presentano regolarmente organizzati (c'è una sorta di organizzazione di ferrovieri trasferendi) dichiarando che la casa non la vogliono, ma vogliono essere trasferiti nei loro paesi d'origine. Se dovessimo accettare queste richieste, dovremmo sguarnire la rete ferroviaria da Firenze in su per trasferirli tutti nel Meridione, evidentemente a non far niente.

Io stesso, essendo meridionale, ho chiesto di tornare al mio paese, ma non sono stato accontentato! Tutti, insomma, devono lavorare dove sono situati i posti di lavoro. Vi sono, comunque, graduatorie di trasferibilità redatte dalle organizzazioni sindacali e dalla dirigenza compartimentale e si tratta di graduatorie che noi rispettiamo. Devo, inoltre, dire che nessun Sottosegretario o Ministro si è mai permesso di trasferire personale dal Nord al Sud senza rispettare queste graduatorie; se dovessimo trasferire qualcuno al di fuori dell'ordine di graduatoria, il giorno dopo gli altri sciopererebbero.

PRESIDENTE. Vorremmo sentire dall'ingegnere Majone, direttore generale dell'Aviazione civile (Civilavia), che è l'amministrazione maggiormente coinvolta nelle recenti vicende, una rapida sintesi della situazione aeroportuale e dei voli e, successivamente, se i rappresentanti delle varie amministrazioni ritengono che sia necessario adottare misure di carattere diverso rispetto a quelle che fino ad oggi hanno operato. Sono state, infatti, fornite indicazioni circa le cause del sorgere di tali conflitti, sulla tenuta dell'autoregolamentazione e sui comportamenti dell'amministrazione quando la autoregolamentazione non ha funzionato, e sono state fatte domande in ordine al merito delle varie vertenze. La nostra attenzione, tuttavia, non è tanto incentrata sul contenuto delle varie vertenze, quanto e fondamentalmente sui metodi di conduzione delle stesse.

Prego, quindi, l'ingegner Majone di riferirci in ordine a più settori, perché non è solo la « vertenza Alitalia » che ci interessa. Purtroppo gli aeroporti sono soggetti ad un'area di conflittualità molto variopinta e, pertanto, vorremmo avere il parere di uno dei massimi esperti in materia.

MAJONE. La ringrazio, signor Presidente, ma non mi considero uno dei massimi esperti, bensì un sofferente della situazione in atto per quanto riguarda il comparto del trasporto aereo.

Lei sa, per avere come esperto diretto una commissione d'indagine sull'aeroporto di Fiumicino, cui partecipai, quanto complesso sia l'aeroporto per quanto riguarda la possibilità di subire conseguenze dalla conflittualità. Si tratta di uno stabilimento enormemente complesso, ciascuna delle cui componenti è determinante per il prodotto finito e cioè far atterrare e partire gli aerei.

Il carattere unitario del servizio finale reso è in obiettiva contraddizione con la frammentazione organizzativa e sindacale. Lei ricorderà, signor Presidente, che con puntuale indicazione ella definì questa partecipazione non solo come microconflittualità, ma anche come microfrantumazione della rappresentanza sindacale e ciò rimane tuttora. Devo dire, per contropartita, che anche la rappresentanza delle attività fondamentali statuali e imprenditoriali è frantumata. Abbiamo, quindi, questa situazione estremamente critica per la quale il presidente Giugni già allora fornì indicazioni che confermerò: decine di entità, tra loro non dico contrapposte, ma certamente coordinate solo per la buona volontà dei singoli e non certo per un intervento di coordinamento legislativo o regolamentare. Queste entità a loro volta vengono fatte lavorare attraverso personale che non ha neanche unicità di rappresentanza nell'ambito della stessa azienda, che ha una frantumazione di rappresentanza per qualifica e così via.

Allora cosa si può fare? Se teniamo presente qual è il prodotto finito avremo forse la risposta su come comportarci: il prodotto finito essendo unitario, non può che essere unitaria sia la rappresentanza statuale, che attende a tutte le mansioni governative, sia la rappresentanza sindacale che queste mansioni consente di determinare e rendere funzionanti. Mentre è semplice la ricetta, non credo sia semplice il modo per realizzarla. Il Ministro si sta occupando della riforma di Civilavia: c'è chi la vuole rifondata e chi la vuole azienda. Io dico che la riforma va realizzata essenzialmente negli enti periferici, negli aeroporti. Degli aeroporti nessuno si è interessato, nessuno ha compreso, ed anche se alcuni hanno compreso, perchè il fatto è semplice, nessuno ha teso a realizzare questa unità gestionale complessiva, anche da parte sindacale.

Se ciò non si realizzerà, ogni autoregolamentazione avrà probabilmente scarsa efficacia ovvero l'avrà momentanea, solo quando si creerà il deterrente, ed il caso dell'indagine Giugni lo dimostra. Questa indagine nacque come qualcosa di misterioso, la gente non riuscì a capire se avrebbe avuto conseguenze di carattere disciplinare od organizzativo. Così, da parte di tutti, nell'attesa vi fu una resipiscenza delle istanze.

PRESIDENTE. È il caso in cui la scarsa chiarezza della funzione contribuisce a far ottenere effetti positivi.

MAJONE. Nel caso specifico, da due anni a questa parte il dibattito è rimasto tale, le istanze sono rimaste tali, la disarticolazione governativa nell'ambito aeroportuale è rimasta immutata e l'aeroporto è diventato ancor più palestra per rivendicazioni. Si è capito, infatti, che fermare un aeroporto è un fatto eclatante, in quanto coinvolge l'immagine del Paese e, quindi, la rivendicazione in questa sede assume una grande importanza.

Voglio, per indicare i fatti col loro nome, riferire quello che accade con i Vigili del fuoco. I Vigili del fuoco, quando attuano uno sciopero, una protesta di carattere contrattuale, sono obbligati a mantenere nel Paese tutti i servizi di sicurezza, il che vuol dire che il Paese non si accorge dello sciopero, ma gli effetti di esso sono avvertiti solo nell'ambito aeroportuale dove l'allontanamento dei Vigili del fuoco determina necessariamente l'interruzione dei servizi.

A tal proposito, è in atto una vicenda paradossale. La pista 3 di Fiumicino è quella parallela al mare, dove si fanno normalmente gli atterraggi di precisione. Tale pista è praticamente inutilizzabile dal mese di marzo, salvo qualche sporadico episodio, perchè la casermetta dei Vigili del fuoco prossima alla pista 3 si dice essere inabitabile (sembra vi siano topi ed altre cose).

L'abbiamo fatta verificare dai competenti organismi della Sanità, abbiamo fatto so-

pralluoghi, stiamo facendo lavori supplementari di miglioramento, ma nonostante tutto questo i Vigili del fuoco rifiutano di stabilizzarvisi.

Il direttore dell'aeroporto di Fiumicino ha attirato sulla questione l'attenzione della Procura della Repubblica per individuare se vi erano degli estremi di intervento. Fatto sta che, nonostante questi lavori di ristrutturazione, i Vigili del fuoco non intendono stabilirsi nella loro casermetta. Né io né il direttore dell'aeroporto abbiamo potestà alcuna di impedire un comportamento, in cui — a mio avviso — sono ravvisabili anche aspetti di natura penale. Si tratta di un episodio particolarmente clamoroso, ma se ne potrebbero citare molti altri, sostanzialmente simili.

PRESIDENTE. È indicativo di un clima.

Tornando alle vertenze, ai veri e propri conflitti di lavoro, le chiedo se la crisi di questi mesi è stata dovuta principalmente ad una trattativa, credo soltanto ieri conclusa, relativamente al personale di terra dell'Alitalia e di varie compagnie di bandiera.

MAJONE. No, in proposito bisogna fare una distinzione. L'esempio dell'aeroporto di Fiumicino è illuminante perchè caratterizza tutto il fenomeno. L'aeroporto di Fiumicino gestisce il cosiddetto *handling*, l'assistenza a terra per i vettori stranieri e in parte per il gruppo nazionale; il gruppo nazionale, la Alitalia, svolge invece una parte di *handling* prima dell'uscita sui piazzali. Quando l'aeroporto è completamente chiuso perchè i Vigili del fuoco oppure il personale di controllo aereo scioperano e quindi è impedita l'agibilità dell'aeroporto stesso, la situazione è la medesima anche per i vettori stranieri, ma quando il blocco dei servizi riguarda soltanto l'assistenza a terra, i vettori stranieri, sia pure con difficoltà e con fatica, con la loro piccola pattuglia fanno quello che possono, aiutano i loro passeggeri e permettono loro di volare, anzi per essi è un punto d'orgoglio quello di superare anche le disavventure aeroportuali italiane. Da aprile ad oggi ci sono state concomitanze di rivendicazioni da parte di lavoratori che svolgono assistenza a terra e anche di altre categorie — doganieri, eccetera — non propriamente connesse con i servizi a terra. La conseguenza è stata che negli ultimi tre mesi, su una media — parlo soltanto delle quattro compagnie italiane — di 13.000 voli programmati mensilmente, un buon 10 per cento è stato cancellato e un altro 20 per cento ha subito ritardi. Questo significa praticamente che l'aeroporto, salvo i giorni in cui è stato completamente chiuso, si è trasformato in bivacco e quindi l'utente ha incontrato grossissime difficoltà, perchè quando si sa che un volo è stato annullato almeno c'è questa certezza, ma se il volo ritarda non è prevedibile quando esso riprenderà.

PRESIDENTE. Il punto è che c'era un contratto — se non vado errato, il contratto Alitalia — scaduto da tempo e con grandi difficoltà di rinnovo. Questo naturalmente non riguarda il Ministero dei trasporti — siamo in una situazione analoga a quella del Ministero della marina mercantile rispetto ai dipendenti marittimi —, ma vorrei sapere se sono stati comunque fatti dei tentativi di conciliazione da parte del Ministero dei trasporti, oppure se la materia è stata riservata al Ministero del lavoro.

MAJONE. È tutta riservata al Ministero del lavoro, però devo dire che il ministro Signorile, nei limiti in cui ha potuto, ha cercato di entrare non tanto nel merito quanto nel metodo degli approcci, anche con interventi informali. Io stesso ho fatto qualche tentativo di intervento. Realisticamente, signor Presidente, se perdura l'attuale situazione si produrranno continuamente rivendicazioni esagerate e scoordinate e la estrema diffusione della conflittualità continuerà a produrre effetti fortemente negativi. Direi che non è neanche plausibile che il dibattito contrattuale risulti la sede in cui la conciliazione di questa sperequazione può avvenire. La sperequazione esiste di fatto, quindi secondo me sono necessari degli strumenti giuridici.

PRESIDENTE. Quello che interessava era costatare come si è verificata una situazione conflittuale che si è protratta per

molto tempo. Gli elementi di valutazione però sfuggono al Ministero dei trasporti, il quale è piuttosto intervenuto per cercare di regolare le modalità della situazione conflittuale stessa. Allora la questione, che potrebbe a questo punto preludere alla valutazione globale che ci siamo riservati, è quella relativa all'autoregolamentazione. Quest'autoregolamentazione che ha operato in modo soddisfacente nel settore dei trasporti ferroviari, in generale nel comparto dei trasporti e nell'ambito dello stesso Ministero, esiste anche nel trasporto aereo?

MAJONE. Esiste soltanto per il controllo del traffico aereo.

PRESIDENTE. Questo è per legge.

MAJONE. Sì. So che il ministro Signorile proprio in questi giorni sta predisponendo una piattaforma.

PRESIDENTE. Il codice di autoregolamentazione che il dottor Semenza ha in mano mi pare si applichi anche al settore del trasporto aereo. Ad un certo punto infatti vi si parla di divieto di sospensione dei voli per le isole; e i voli, fino a prova contraria, li fanno gli aerei.

Comunque, come hanno funzionato le limitazioni poste dalla legge nel settore dell'assistenza al volo?

MAJONE. Direi che dal punto di vista dei preannunci hanno funzionato abbastanza bene. Bisogna però rilevare che talvolta sono stati iniziati scioperi del personale di assistenza al volo prima dell'ora indicata e sono stati protratti anche oltre, con qualche episodio di insofferenza e di non attenzione agli obblighi. Mi pare comunque che l'Azienda abbia anche sotto questo profilo avanzato un proprio rapporto alla Magistratura riguardo ad episodi che non si inquadravano con gli impegni contrattuali.

PRESIDENTE. Quindi, se non ho capito male, l'Azienda, di fronte a violazioni di norme di legge, ha inviato un esposto alla Magistratura.

MAJONE. Appunto.

PRESIDENTE. Le risulta che abbia assunto iniziative proprie di tipo disciplinare?

MAJONE. Non mi risulta; peraltro non lo escludo.

PRESIDENTE. Dal piccolo riscontro che ho eseguito, il codice di autoregolamentazione dei sindacati riguarda tutti i trasporti, quindi anche quelli aerei; per le ferrovie c'è inoltre un protocollo che definisce la materia ulteriormente.

MAJONE. Comunque, lo ripeto, il ministro Signorile sta predisponendo una piattaforma in proposito.

PRESIDENTE. È probabile che ci sia un mutamento in atto. Lei ci può dire che cosa si sta predisponendo in sede di Ministero dei trasporti? Se non vado errato, è previsto un incontro con i sindacati avente per oggetto un rafforzamento dell'autoregolamentazione. In che forma?

MAJONE. Sono previsti due incontri, signor Presidente: il primo con il personale di Civilavia, che è entrato in agitazione; il secondo invece con il sindacato dei trasporti per l'affermazione dell'autoregolamentazione. Su questo incontro non posso aggiungere nulla a quanto già sapete. Il Ministro intenderebbe proporre una piattaforma di comportamento simile a quella inserita nel contratto delle Ferrovie dello Stato e ne ritiene possibile, se non vado errato, l'inserimento nel contratto.

La vertenza con Civilavia è ventennale: da 20 anni l'Aviazione civile si è distaccata dal Ministero della difesa per aggregarsi al Ministero dei trasporti. Da allora è in atto un tentativo di riforma che sembra finalmente in fase di definizione. Civilavia è costituita da 1.100 persone; rappresenta il 5 per cento degli addetti al trasporto aereo e un quinto dell'organico della società « Aeroporti di Roma ». Gli addetti al traffico, cioè coloro che danno il via alla partenza degli

aeromobili e si occupano dell'arrivo degli stessi per l'accostamento ai piazzali, sono talmente sottodimensionati come organico che abbiamo dovuto abilitare altro personale, soprattutto di qualifiche inferiori, e metterlo in condizione di svolgere anche questi compiti. Costoro non percepiscono alcunchè perchè diversamente utilizzati; la legge 11 luglio 1980, n. 312, che stabilisce la parificazione delle funzioni e qualifiche, non è ancora operante: questa è una delle ragioni dell'attuale stato di insofferenza.

Il personale da me dipendente ha, sotto questo profilo, avuto un comportamento esemplare anche rispetto ad altro personale dello stesso comparto. Esso è stipendiato, nella migliore delle ipotesi, con una retribuzione pari a un terzo o un quarto della più bassa delle qualifiche della società « Aeroporti di Roma »; tuttavia, pur constatando questa disuguaglianza, si comporta, come ho detto, in modo esemplare. Credo che sia un esempio da additare: la sua autoregolamentazione, anche se non affermata, è di fatto operante e sentita. Ritengo che il ministro Signorile possa evitare nell'incontro di oggi che le manifestazioni previste, come ad esempio lo sciopero bianco, si realizzino.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere se loro ritengono di avanzare proposte circa il da farsi, a parte la rimozione delle cause di disagio che rappresenterebbe la soluzione migliore. Il settore del pubblico impiego presenta numerosi problemi che si trascinano per periodi assai lunghi determinando anche atteggiamenti di esasperazione. Al fine di minimizzare i disagi dell'utenza oggi si discute se si debba migliorare l'autoregolamentazione oppure operare con interventi legislativi; si pensa ai possibili modi di responsabilizzare gli operatori di questi settori e a come definire le responsabilità dell'una e dell'altra parte.

ANTONIAZZI. Vorrei rivolgere ai nostri ospiti alcune domande, prescindendo da considerazioni di carattere generale.

La prima domanda: come è possibile ridurre la conflittualità in questi settori? Capisco che per rispondere a tale quesito occorra preliminarmente esaminare quali sono le cause della conflittualità. Lasciamo da parte i casi dei due ferrovieri, che lei ha giustamente ridimensionato, o quelli di due treni bloccati, casi legati più alle scelte individuali che non a quelle di organizzazioni autonome o confederali. Se c'è una conflittualità devono pur esserci delle cause che non vanno ricercate solo da una parte. Il primo modo quindi è la rimozione delle cause della conflittualità, pur nella consapevolezza che esisteranno sempre dei conflitti.

La seconda questione: il ricorso alla Magistratura può essere una soluzione? Quando parlo di soluzione non intendo riferirmi ad una soluzione temporanea; chiedo se il ricorso alla Magistratura possa essere assunto come strategia laddove si verifica violazione di certe norme. Vorrei anche conoscere la vostra opinione sul ricorso alla precettazione, se esso cioè vada inteso come intervento momentaneo o come strategia di comportamento delle imprese e degli enti che lavorano in questi settori.

L'ultima questione: quali sono le incidenze e gli effetti degli scioperi bianchi? So per esperienza che lo sciopero costa a chi lo fa e a chi lo subisce. Lo sciopero bianco non fa perdere una lira di salario, creando al tempo stesso disagi. Vorrei sapere — avete in parte già dato una risposta — se ritenete che l'autoregolamentazione, quindi il coinvolgimento delle persone interessate alle vertenze, possa essere una strada per ridurre la conflittualità. Si possono fare degli atti di imperio; ma se un gruppo di comandanti di navi decide lo sciopero e le navi si fermano, come si può intervenire?

SCHIAVETTI. Gli scioperi avvengono nel momento in cui riescono a far realizzare di più alla categoria; le cause esistono sempre, quindi è una questione di metodo. I motivi per i quali si sciopera in agosto sono gli stessi per i quali si può scioperare in novembre o dicembre, però in novembre e in dicembre, salvo il periodo di Natale, il danno è estremamente ridotto. In agosto il problema Sardegna diventa un problema na-

zionale. Se si chiede come si possono eliminare le cause del conflitto, io dico che questo probabilmente appartiene all'impossibile, perchè le cause per un conflitto esistono sempre. L'unico modo che in questo periodo di tempo è sembrato più opportuno per poter raggiungere qualche risultato è quello della cosiddetta autoregolamentazione. Questa, però, è una norma imperfetta, non prevede una sanzione; che le parti sottoscrivano l'impegno a non fare certe cose ma non dicano che cosa loro deve derivare se queste cose poi le fanno è come non aver detto niente. L'autoregolamentazione è stata gradita dai sindacati ed è un po' una difesa per una situazione difficile che ora le centrali hanno nei confronti della periferia; un esempio particolare è dato dal sindacato autonomo dei marittimi per quanto riguarda un settore, la Sicilia, e nella Sicilia un settore particolare, le isole Eolie, dove vi sono uomini che a volte non sentono il centro. Quindi un'autoregolamentazione serve sia alla parte che deve subire lo sciopero sia forse anche all'organizzazione sindacale stessa per fare in modo di poter mantenere la linea che le centrali stabiliscono. Però, se non c'è una sanzione interna o esterna, probabilmente restano soltanto delle parole. Nei rapporti che noi abbiamo coi sindacati, dobbiamo distinguere la parte Ferrovie dello Stato e la parte marittimi: sono soggetti diversi. I sindacati delle Ferrovie dello Stato, in quanto agiscono nell'ambito della pubblica Amministrazione, operano nel solco di una tradizione che rende più facile accettare il principio dell'autoregolamentazione, diversamente da quanto avviene per i marittimi, che non sono dipendenti dello Stato.

SEMENZA. Sulla questione dei comportamenti da adottare per ridurre le cause di conflittualità, occorre tener presente che le Ferrovie dello Stato costituiscono una azienda autonoma, ma questa autonomia ha forti limiti. Facciamo una trattativa con le organizzazioni sindacali, spesso presieduta dal Ministro, per risolvere una vertenza; ci mettiamo d'accordo, firmiamo. Tutto questo deve però essere tradotto in un provvedimento di legge da portare alla approvazione del Parlamento; ora spesso succede che dopo la raggiunta intesa passano dei mesi e a volte anche qualche anno.

PRESIDENTE. La legge-quadro sulla contrattazione nel pubblico impiego non si applica anche alle Ferrovie? Infatti secondo questa legge l'accordo sindacale non è più sotoposto all'intervento del Parlamento, essendo sufficiente un decreto del Governo.

SEMENZA. La legge-quadro dovrebbe comprendere anche le Ferrovie, però si è mantenuto un rapporto diretto fra Azienda e sindacati e si è fatto di tutto per evitare di andare a Palazzo Vidoni perchè abbiamo potuto constatare che si finiva per complicare le cose. Un rapporto diretto da ferroviere a ferroviere porta a un accordo. Però, una volta raggiunto l'accordo, prima che venga tradotto in provvedimento di legge, passa del tempo e i lavoratori cominciano a mettersi in agitazione, protestando non contro l'Azienda, ma contro il mancato recepimento in legge del contratto. Bisognerebbe accelerare l'*iter* e farsi parte diligente per vedere di ridurre i tempi fra la stipula del contratto e la sua applicazione definitiva.

In quanto al ricorso alla Magistratura, io e i miei dipendenti cerchiamo sempre di evitarlo; io penso che in un rapporto di lavoro sia la Azienda che deve farsi parte diligente; posso anche aggiungere che, per quanto mi riguarda, ogni qual volta c'è stato un inizio di procedimento a carico di dirigenti sindacali che avevano proclamato lo sciopero, mi sono preoccupato di avvicinare i procuratori della Repubblica per assicurare che non c'era stato pericolo per la sicurezza dell'esercizio; era una manifestazione di sciopero, di cui si poteva magari fare a meno. Se poi l'autorità politica pensa di ricorrere a questa strada ciò non avviene mai con la spinta dell'Azienda ferroviaria perché la cosa finirebbe con l'inasprire i rapporti coi propri dipendenti. Qualche volta abbiamo fatto le precettazioni, ma è difficile precet-

tare 221.000 ferrovieri. Quelli delle navi traghetto, però, non sempre hanno dei motivi seri e validi e certe volte attuano uno sciopero che isola la Sicilia o la Sardegna; in alcuni casi abbiamo sollecitato la precettazione in attesa di risolvere la vertenza.

Gli scioperi bianchi da noi sono difficili, a causa della concatenazione dei turni: ad esempio il capostazione « X » non se ne può andare se non arriva il sostituto; le consegne si fanno in contraddittorio; se ciò non avvenisse ci sarebbero delle sanzioni disciplinari e penali per chi abbandona il posto di lavoro.

L'autoregolamentazione ha funzionato e funziona nelle ferrovie; tutto quanto è previsto dalla autoregolamentazione lo troverete alle pagine 34, 35, 36 e 37 del protocollo; abbiamo detto che non si sciopera a Pasqua, non si sciopera a Natale o a Ferragosto; la autoregolamentazione però andrebbe corretta. Sono un sostenitore della autoregolamentazione; comunque, prima di arrivare al caso estremo di vietare per legge lo sciopero — che è un diritto protetto dalla Costituzione — occorre apportare correttivi, è necessaria cioè la parte sanzionatoria. Se qualche sindacato non si attiene alle regole, non abbiamo potere di punirlo.

Inoltre, per la mancata applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione, si verifica il caso che gruppi di non iscritti a nessun sindacato, ovviamente, non tengano conto di quanto viene fatto, ad esempio, dalla CGIL: è stato raggiunto un accordo — dicono — che noi non rispettiamo.

Pertanto, l'Azienda non ha l'arma per poter convincere questi riottosi ad attenersi alle regole. Quindi, l'autoregolamentazione — ripeto — dovrebbe essere corretta, cioè occorrerebbe prevedere sanzioni.

Sanzioni disciplinari come quella della multa o della sospensione dal servizio per punire comportamenti individuali poco corretti vengono applicate spesso. Siamo ancora in condizione di mandare i nostri medici presso i dipendenti ammalati per assicurarci del loro stato di salute. Infatti, al dipendente che è malato mandiamo il medico dopo poche ore, non per constatare se è in casa o meno ma per sapere se ha bisogno di qualcosa. Se il medico non lo trova, fa rapporto e di conseguenza l'agente viene sospeso dal servizio. Nella nostra Azienda, pertanto, il tasso di assenteismo è basso, non sono accentuati fenomeni del genere. Tuttavia, per quanto riguarda l'autoregolamentazione — e lo voglio ribadire — manca la parte sanzionatoria, che quindi andrebbe aggiunta.

PRESIDENTE. Quale tipo di sanzioni occorrerebbero?

SEMENZA. Bisognerebbe stabilire che le centrali sindacali riconosciute raggiungano un accordo valido per tutti, al quale anche i « cani sciolti » devono attenersi.

ANTONIAZZI. Devono però esserci precisi obblighi anche per le aziende. Certo, non si può scioperare a Ferragosto, a Pasqua, a Natale o durante il periodo in cui si svolgono elezioni, ma devono essere stabiliti, ripeto, precisi obblighi anche per le aziende.

SEMENZA. Ci vogliono otto giorni di preavviso.

ANTONIAZZI. Se non è previsto per le aziende un preciso obbligo a trattare, è inevitabile che gli scioperi vengano indetti nei periodi « caldi ». Non possono esserci limitazioni solo a senso unico.

SEMENZA. A me piacerebbe avere il contradditorio con i sindacati. Infatti, a carico del dirigente compartimentale che non tratta con i sindacati vengono adottati dal direttore generale — finchè ha un po' di spina dorsale — provvedimenti disciplinari.

Senza tema di smentite, posso affermare di aver sostituito quattro o cinque dirigenti compartimentali (a Trieste, Torino, Bologna e in qualche altra località) perchè non agivano in questo senso.

Quindi, dire che è l'Azienda che non funziona è un luogo comune che fa comodo ai sindacati; anzi, ciò che i funzionari dell'Azienda rimproverano alla dirigenza generale è di perdere troppo tempo con i sindacati. Ma è difficile seguire la miriade di

rivendicazioni a carattere locale, che comporta un grande dispendio di tempo da parte dei funzionari, che devono pur svolgere le loro mansioni.

Pertanto, almeno per quanto ci riguarda, quando si parla di inadempienze aziendali, direi che nel 99 per cento dei casi non esistono. Tanto è vero che nella sostanza il settore è calmo, vorrei anche ricordare che sulla rete delle Ferrovie dello Stato circolano circa 9.000 treni ogni giorno.

PRESIDENTE. Quindi, un rilievo importante che emerge a questo punto è quello relativo alla disciplina di autoregolamentazione la quale difetta della parte sanzionatoria.

Pertanto, in base alla vostra esperienza, che è fondamentale, quali sanzioni ritenete opportune? Si è fatto anche notare che non si possono denunciare o licenziare 200.000 ferrovieri. Vorrei, quindi, sapere cosa potrebbe essere utile a questo fine.

MAJONE. Signor Presidente, vorrei rispondere anch'io alle questioni che sono state poste e soffermarmi poi su quest'ultima sua domanda.

È stato chiesto come sia possibile ridurre la conflittualità in questi settori e molto giustamente è stato detto che ridurla significa praticamente individuarne le cause, che mi pare siano state rilevate anche nelle nostre dichiarazioni.

In riferimento sia alle istanze dei lavoratori che alla resistenza da parte delle imprese, ho l'impressione — soprattutto per quanto riguarda il mio comparto — che non sia per caso che la partita « calda » si giochi nei momenti più rilevanti del trasporto aereo; anzi, mi viene il sospetto — anche se non sono sospettoso per natura — che le due parti, nel momento in cui arrivano al confronto contrattuale, mirino ad allungare i tempi proprio per arrivare a questi momenti cruciali: l'una, per avere un maggiore strumento di pressione quando si ferma il trasporto aereo, con conseguenze per l'immagine del nostro Paese, per il turismo in genere; l'altra, per avere a sua volta la possibilità di resistere alla pressione che viene esercitata.

Pertanto, credo che occorra rivedere alcuni aspetti del modo in cui avviene il confronto contrattuale. E in questo senso potrebbe esserci un intervento, non so se legislativo o regolamentare, che stabilisca che un certo numero di mesi prima del rinnovo contrattuale le parti devono riunirsi.

Del resto, mi sembra che le ragioni rivendicative, almeno nel comparto che presiedo, siano talmente diverse tra loro, talmente varie e a volte nemmeno correlate, che diventa anche difficile individuare i modi di operare per una loro riduzione.

Quindi, potrebbero essere molto utili — e mi scusi, signor Presidente, se richiamo una sua idea — commissioni permanenti di vigilanza, realmente rappresentative, che indaghino sulle cause della conflittulità allo scopo di prevenire le fasi più acute dello scontro, che individuino le successive relazioni di causa-effetto. E speriamo che non si ripeta il caso della commissione presieduta dal senatore Giugni che, dopo aver svolto un lavoro positivo, è giunta a conclusioni che sono rimaste però inapplicate.

Deve quindi esserci qualche pungolo affinchè dell'esperienza si faccia tesoro, ma finora, purtroppo, non ci siamo riusciti. Ancora oggi, infatti, quasi sempre i problemi vengono affrontati con la necessaria decisione solo allorchè vi è stato un forte disagio per l'utenza; diciamo che l'utente resta lì abbandonato, nessuno pensa a lui, che in fondo è quello che paga le aziende e che quindi dà modo a queste ultime di pagare i lavoratori. L'esperienza delle volte precedenti non ci assiste: in queste stesse condizioni ci siamo trovati anche tre anni fa, all'epoca degli scioperi denominati « aquila selvaggia »; forse quest'anno la questione è un pò più rilevante, tuttavia mi chiedo perchè queste esperienze passate non hanno funzionato almeno per un coordinamento metodologico. Questo, infatti, è a mio avviso, ciò che occorrerebbe.

Per quanto riguarda il mio comparto, è anche necessario risolvere con urgenza due problemi fondamentali: l'unicità di rappresentanza della parte aziendale e governativa

e quella della parte sindacale. Se non ci sono due entità ben precise, decise, puntuali, non vi è mai il confronto. Quindi, le cause non sono individuabili ed effettivamente vi è qualcosa di diverso.

PRESIDENTE. Ha notizia del fatto, ingegner Majone, che il progetto del ministro Signorile riguardante l'istituzione del cosiddetto prefetto aeroportuale sarebbe stato ritirato per ragioni di costituzionalità? È vero questo?

MAJONE. L'iniziativa del ministro Signorile sarà stata certamente finalizzata e motivata. Indubbiamente, non ho motivazioni da addurre alla decisione del Ministro di ritirare quel decreto-legge.

PRESIDENTE. È stato proprio ritirato?

MAJONE. Per essere trasformato in disegno di legge. A mio avviso è un parzialissimo provvedimento, anche se forse è l'innesco di una riforma. Anche qui — a questo mi riferivo quando parlavo di unicità delle potestà governative e delle autorità territoriali — abbiamo bisogno, come direzione generale dell'Aviazione civile, di potestà. Questa potestà è indicata tra l'altro come responsabilità dal codice di navigazione ed i miei direttori di aeroporto sono responsabili, perchè sono l'organismo di polizia aeroportuale nell'accezione più larga del termine, ma non hanno gli strumenti per dare istruzioni all'addetto appartenente alla Guardia di finanza o alla Polizia.

Si pone la necessità che ci siano due autorità (l'una delle potestà governativa e interministeriale e l'altra delle istanze sociali) che abbiano un confronto. Se poi ciò avviene attraverso le commissioni permanenti di cui parlavo, che potrebbero diventare anche commissioni di prima istanza conciliatrice, è da vedersi in seguito.

Il ricorso alla magistratura deve essere meditato, tenuto conto di come essa opera oggi in Italia. Può anche diventare strumentale, ma a mio avviso, da un punto di vista temporale e strategico, tale ricorso in tanto vale, in quanto riporti alla luce i termini delle responsabilità individuali. Con un concetto, di cui si è ormai abusato, dell'istanza sociale non debbano esserci limitazioni. C'è però una limitazione della libertà degli altri. In questo senso l'intervento della magistratura, se è curato, filosofico, oltre che immediato per l'applicazione del codice penale, può avere un suo significato. Nel nostro paese — è un riconoscimento che assumo a titolo personale — si è abusato nella conclamazione dei diritti e si è forse dimenticata la sostanza dei doveri. Se il ricorso alla magistratura avesse questa finalità, si avrebbe un guadagno sul piano culturale, oltre che reale; non si pensi però che sia una panacea, perchè non lo è. Tant'è che quando si è parlato di pena di morte è stato riconosciuto che questa non costituisce un deterrente. Allo stesso modo il ricorso alla magistratura non costituirebbe un deterrente; d'altronde, se esso non avviene a livello di disciplina personale, è assolutamente inutile.

Per quanto concerne la precettazione, questo problema si riallaccia a quanto ho detto per la magistratura. Ci sono determinati momenti in cui l'abbandono del posto di lavoro è ingiustificato. Avrete senz'altro visto alla televisione o assistito personalmente ai bivacchi di Civitavecchia, che sono identici a quelli di Fiumicino. Altro che precettazione, occorrerebbero le manette! C'è la violazione di diritti sanciti dalla Costituzione, come la restrizione della libertà personale, impedimento della mobilità, eccetera. Colpire in questi casi coloro che provocano il disagio non vuol dire colpire lo sciopero, ma dare dei limiti alla libertà di esprimersi in questo senso.

Gli scioperi bianchi sono un fenomeno che va considerato con molta attenzione. Lo sciopero bianco è stato individuato come strumento di lotta, perché si è visto che con l'applicazione testuale delle leggi e dei regolamenti si può fermare il sistema; quindi è stato individuato come strumento di pressione, specie nei periodi più critici. Tutti noi abbiamo leggi e regolamenti che determinano reazioni talmente complicate — si è visto con

i doganieri — che, applicate, provocano il blocco del sistema. Oltre tutto quotidianamente siamo responsabili di non applicare il regolamento; in altre parole, lo strumento lo abbiamo fornito noi, includendo nella chiamata di correità anche il Parlamento. Se le procedure restano quelle che sono, la sostanza dello sciopero bianco è data in pasto specialmente agli autonomi, i quali sono molto più abili dei sindacati confederali. I sindacati più rappresentativi soffrono di questo fatto, perchè il singolo dotato di intelligenza e fantasia — doti peculiari degli italiani —, al di là della istanza sindacale, individua come possa creare il disservizio, nonostante stia applicando il regolamento. È una cosa che richiede una urgente ed attenta soluzione.

L'autoregolamentazione è valida se c'è consenso; se questo manca, è del tutto inutile. Il consenso significa abitudine mentale. La razionalità comportamentale è un apporto della cultura e dell'abitudine mentale. Anche se sono convinto che l'elemento più importante sia il consenso, non escludo le sanzioni, sia disciplinari che pecuniarie. C'è la necessità di incidere anche sulle libertà sindacali. Se è vero che l'istanza sociale, i rapporti industriali, competono alle rappresentanze (siano l'azienda o i sindacati), quelli che rappresentano determinate istanze comportamentalmente non accettabili, è giusto che siano privati dei diritti sindacali (la rappresenatitività, le licenze sindacali, eccetera). Non ho altro da aggiùngere.

Ritengo, peraltro, di poter affermare, come cittadino ed anche come funzionario dirigente di un settore, che vi è — e non solo da parte di chi vi parla — un forte apprezzamento rispetto all'iniziativa intrapresa dal Parlamento, anche perché, nonstante i dubbi e le vicende di questi giorni, il cittadino ha ancora fiducia e rispetto per le istituzioni.

È certo, però, che quando l'iniziativa parlamentare non ha sbocchi reali ne deriva una perdita di fiducia da parte del cittadino e questa credo sia l'ultima spiaggia per quanto riguarda il rapporto cittadino-istituzioni rispetto alla questione dei servizi pubblici essenziali.

IANNONE. In tutti i settori dei trasporti vi è stata una richiesta del movimento sindacale, che contemporaneamente all'autoregolamentazione rivendicava un certo comportamento da parte delle controparti; vi erano cioè proposte precise circa i tempi di apertura e di chiusura delle vertenze.

Tuttavia su tali questioni non credo sia stata fatta molta strada. Ma perchè fissare i tempi, a quale scopo? Fissare i tempi di una fase della trattativa può anche essere un modo per affrontare e risolvere il nodo della vertenza contrattuale. Il movimento sindacale nel codice di autoregolamentazione aveva posto tali problemi, ma questo non è stato rispettato. Occorre, allora, un'iniziativa da parte del Governo, perchè è inutile fissare certe linee se poi la controparte non segue anch'essa determinate regole di comportamento.

Vi è poi un'ulteriore questione. Nel momento in cui l'autoregolamentazione diviene un fatto contrattuale, è chiaro che deve esservi una verifica del comportamento di ambedue le parti e tale verifica potrebbe essere compiuta da una commissione paritetica. Si tratta di suggerimenti la cui introduzione potrebbe facilitare il superamento di alcuni problemi. Abbiamo poi questioni individuali, ma ritengo che esse non possano essere trattate in un contesto generale di comportamento delle controparti, ma vadano affrontate singolarmente.

MONTALBANO. Desidero porre una domanda all'ingegner Majone. Il senatore Antoniazzi ha posto un quesito preciso: come ridurre le cause di conflittualità; se vogliamo discutere questo problema, non possiamo certo escludere le parti sociali e lo stesso Governo. La mia domanda, allora, è la seguente: i lavoratori dipendenti dell'Aviazione civile, degli aeroporti, scioperano solo ed essenzialmente per ragioni salariali, perchè non è stato loro rinnovato, come previsto, il contratto alla scadenza, oppure vi sono anche altri motivi?

Mi risulta che la situazione dell'aeroporto di Punta Raisi a Palermo — un aeroporto che, anche per i voli internazionali, è il terzo come importanza in Italia — è molto gra-

ve. L'ingegner Majone saprà certamente che i lavoratori di questo aeroporto non scioperano soltanto per il rinnovo del contratto, ma anche per le gravi condizioni in cui l'aeroporto di Palermo si trova. Si tratta di una struttura che crea condizioni di grave insicurezza non solo per gli addetti ai lavori, ma anche per i cittadini che devono viaggiare. È un vero e proprio baraccone in cui d'inverno piove e d'estate non si può entrare per la temperatura quasi più elevata di quella esterna.

Tutte le strutture (radar, eccetera) si trovano in uno stato di precarietà e di non funzionalità tali da mettere gli stessi dipendenti nella situazione di ricorrere allo sciopero. Mi risulta, inoltre (ci sono i manifesti affissi), che taluni lavoratori dipendenti sono stati momentaneamente messi in cassa integrazione, per poi procedere ovviamente al loro licenziamento. Ciò ha provocato la solidarietà di tutti gli altri lavoratori e, quindi, scioperi e disagi per i cittadini che devono viaggiare. Ieri, ad esempio, siamo partiti da Palermo con tre ore e mezza di ritardo proprio per questo motivo.

Signor Presidente, sono stato molto sintetico anche perchè — come lei giustamente ha detto — la discussione su questi problemi si terrà in seguito e, quindi, avremo anche il tempo per documentare quanto ho affermato. La mia domanda all'ingegner Majone — ripeto — è la seguente: gli scioperi dei lavoratori sono determinati solo da ragioni salariali o anche da situazioni quali quella da me descritta?

MAJONE. Nel rapporto Giugni sull'aeroporto di Fiumicino erano affrontate anche questioni relative alla parte infrastrutturale. È indubbio che essa, per quanto riguarda alcuni servizi aeroportuali, ha la sua importanza. Non so a chi intenda rivolgersi il senatore Montalbano nel quesito che mi ha rivolto circa gli scioperi dei dipendenti, se ai dipendenti della mia direzione generale o a quelli ad esempio dell'assistenza a terra o ad altri.

Ammesso che la domanda riguardi i dipendenti della mia amministrazione, Civilavia, ho tre risposte da dare.

Anzitutto, non è vero che le infrastrutture di assistenza al volo nell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi siano obsolete o diano luogo ad insicurezza. La sicurezza aeroportuale dal punto di vista della navigazione aerea, dell'atterraggio e del decollo, è assoluta in tutti gli aeroporti italiani. Vi sono delle procedure da seguire perchè tale sicurezza sia avvalorata nei termini delle infrastrutture esistenti. Non è vero che in questo momento nell'aeroporto di Palermo vi siano radar o altre attrezzature che determinano insicurezza al volo. Vorrei affermare che non siamo partecipi di delitti, neanche ipotetici.

Per quanto riguarda le infrastrutture — credo che si volesse indicare l'aerostazione e quindi non le apparecchiature —, penso che il senatore Montalbano sappia che la costruzione dell'aerostazione è affidata in concessione alla Regione, la quale, nell'appaltare i lavori, ha avuto un certo numero di incidenti di percorso, tant'è vero che vi sono state ripetizioni di appalto.

MONTALBANO. Anche di delitti, di assassini.

MAJONE. Non so, senatore Montalbano. Pertanto quella di Palermo è una situazione che se ha una ricaduta sul Governo l'ha nel senso che avevo indicato — e se nel caso ripeterò — cioè che, verificandosi delle inefficienze, non so come rilevabili, da parte di altri organi che abbiano specificità nella realizzazione delle infrastrutture, il Governo dovrebbe ritirare la delega che a essi ha dato — perchè di delega si tratta — negli appalti.

Per quanto riguarda l'aerostazione provvisoria, è ben vero quello che lei dice, senatore Montalbano. Effettivamente a Palermo ho assistito a scene che mi ricordano le tavole di Beltrame sulla « Domenica del corriere » raffiguranti i partenti per l'America sulle navi di tanto tempo fa. Con fondi dell'amministrazione da me diretta, abbiamo fatto tutti gli sforzi — in pendenza dell'impegno della Regione siciliana di realizzare l'aerostazione — per sopperire in qualche misura alla precarietà. Ebbene, stiamo patendo le

pene dell'inferno per quanto riguarda le procedure, perchè dobbiamo adire il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato, e quando siamo arrivati finalmente all'appalto c'è tutta la procedura antimafia da seguire, che è una procedura per lo meno trimestrale. Tutte queste situazioni noi pensavamo che sarebbero state superate se fosse stato confermato il comitato di snellimento delle procedure istitutito con le leggi 22 dicembre 1973, n. 825 e 27 luglio 1979, n. 299 sugli investimenti straordinari per gli aeroporti, comitato che coinvolgeva tutte le rappresentanze e gli enti attraverso i quali bisogna passare per accelerare le procedure. Ma in realtà tale comitato non esiste e il Senato qualche giorno fa, precisamente il 28 giugno, nell'approvare il disegno di legge sugli aeroporti di Roma e Milano ha tolto alla direzione generale dell'Aviazione civile la possibilità di adire questo comitato. Concludendo, senatore Montalbano, è vero che ci sono anche delle vicende che coinvolgono la responsabilità diciamo governativa, più propriamente quella mia, però le ragioni che ho indicato penso che possano essere confortate da una valutazione personale su fatti concreti.

PRESIDENTE. Senatore Montalbano, se lo ritiene potrebbe presentare un'interrogazione sull'argomento, eventualmente da svolgersi in sede di Commissione trasporti perché si tratta di materia specifica di competenza di quella Commissione.

Ringrazio i presenti e mi auguro che altri incontri abbiano luogo in una fase in cui i problemi saranno stati avviati a soluzione.

I funzionari dei Ministeri della marina mercantile e dei trasporti vengono congedati.

Audizione del Ministro per la funzione pubblica, onorevole Gaspari.

PRESIDENTE. È ora prevista l'audizione del Ministro per la funzione pubblica, onorevole Gaspari, che a nome di tutta la Commissione ringrazio per essere qui presente ai nostri lavori. Onorevole Gaspari, la invito a prendere la parola.

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Signor Presidente, per quanto riguarda il Dipartimento per la funzione pubblica il mio discorso è molto breve. Nei rinnovi contrattuali che sono stati effettuati dopo l'approvazione della legge-quadro sul pubblico impiego è stato inserito il codice di autocomportamento in materia di scioperi e, allo stato delle cose, non abbiamo registrato inconvenienti.

Le categorie che hanno scioperato, come voi sapete, sono particolarmente combattive; non hanno stipulato ancora nessun accordo con il Dipartimento per la funzione pubblica e cercano di evitarlo ad ogni costo. Si tratta di categorie che io credo debbano essere riportate, per quello che riguarda le norme attualmente vigenti, nell'ambito proprio della disciplina prevista dalla legge n. 93 del 1983. Questo mi pare che sia l'aspetto essenziale.

Per quanto riguarda i ferrovieri, voi sapete che c'erano degli accordi, avvenuti in sede ministeriale e poi consolidati dal Governo, che avevano considerato questa categoria in modo diverso dalle altre categorie dello Stato. Tali accordi infatti, come voi ben sapete, hanno previsto anche per l'anno in corso una legge che li ha approvati sottraendoli alla disciplina prevista per tutto il restante personale statale.

È inutile che vi dica che le categorie che scioperano di più sono quelle che ricevono il trattamento migliore — su questo non ci sono dubbi — e continuano a scioperare sempre sperando di avere un trattamento complessivo migliore e non tenendo in alcun conto le possibilità reali del Paese e la situazione di tutte le altre categorie di lavoratori, pubbliche e private.

Tra l'altro, fu stipulato un accordo tra confederazioni sindacali e Governo, che stabiliva i limiti entro i quali doveva avvenire il rinnovo del contratto. Devo dire che quei limiti sono stati osservati, prima di tutto perchè il Governo si è mantenuto fedele alla linea scelta e, in secondo luogo, perchè si

è avuta una collaborazione molto impegnata —e debbo sottolineare — molto positiva da parte delle confederazioni sindacali. I sindacati autonomi sono sempre un po' più avanzati nelle loro richieste e proprio per questo le confederazioni, pur essendo state — ripeto — molto positive nel loro comportamento, hano incontrato grosse difficoltà nel « frenare » le varie federazioni.

Tutto sommato, il rinnovo complessivo contrattuale ha superato lievemente i limiti di spesa previsti, come ho già illustrato ampiamente, con una approfondita documentazione alle Commissioni competenti per il pubblico impiego dei due rami del Parlamento. Il costo complessivo dei contratti ha superato le previsioni del 14 per cento (14,06). Siamo andati un po' al di sopra del tetto del 13 per cento, considerato come un limite entro il quale dovevano avvenire i rinnovi. Questo è dipeso dal fatto che l'accordo per il pubblico impiego fu stipulato nel dicembre e nel gennaio ci fu « l'accordo Scotti ». Una diversa modulazione della contingenza, perciò, ha portato a questo salto del tetto, in quanto a dicembre si presupponeva che in effetti la contingenza sarebbe stata modulata ad un livello un po' più basso, mentre l'« accordo Scotti » ha previsto in maniera difforme e ha portato allo spostamento.

Per il resto devo dire che tutte le categorie hanno presentato il codice di autoregolamentazione.

PRESIDENTE. Hanno allegato questo codice? Potremmo avere l'elenco di queste categorie e i relativi codici?

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica*. Senz'altro. Non abbiamo avuto al momento alcun inconveniente: le categorie che hanno scioperato sono quelle non contrattualizzate o quelle che hanno potuto avere un trattamento particolare attraverso leggi dello Stato.

La tendenza è quella di avere sempre di più. Il discorso che il Governo fa quando si trova di fronte a dipendenti del pubblico impiego è che nell'economia generale del Paese non è possibile creare una situazione di privilegio a favore dei pubblici dipendenti ed una situazione disagiata tra gli appartenenti alle categorie del lavoro subordinato privato. Bisognerà avere un'ottica comune che regoli con equità queste categorie. Ripetiamo questo in continuazione e le confederazioni ci hanno dato prova di essere solidali con la posizione del Governo, che discende dall'accordo comune di appoggiare tali tesi e di portarle avanti, facendo anche al loro interno opera di persuasione, cosa certamente non facile. Alla fine il risultato ottenuto è complessivamente buono, anche se alcune categorie, quelle non ancora contrattualizzate, camminano per conto loro e sono poi quelle che scioperano.

Ritengo sarebbe molto utile trovare il sistema per informare diffusamente i cittadini delle ragioni dello sciopero, non le ragioni fittizie, ma quelle reali, cioè quelle economiche. Sarebbe utile fare confronti a livello non solo italiano, ma anche estero: vi sono alcune categorie che stanno superando le retribuzioni degli Stati più avanzati, nel settore dei trasporti e vorrei dare le cifre precise, più che fare apprezzamenti. Quando eventualmente ciò mi sarà richiesto farò una ricerca accurata e dimostrerò quali sono gli aumenti di cui hanno beneficiato nell'arco degli ultimi anni: mi riferisco naturalmente ad aumenti diretti e a scivolamenti che ci sono stati attraverso il gioco dei livelli e delle promozioni, che sono spesso le forme più nutrite di aumenti. Facendosi questi calcoli, si arriverebbe a vedere che esiste un'Italia che vive nell'abbondanza e un'altra Italia che vive in gravi difficoltà, che tendono ad acuirsi.

A mio giudizio, questo va detto. Se fossimo in grado di comunicare, quando c'è una vertenza, cosa viene preteso e cosa si percepisce al momento attuale, anche rispetto alle categorie similari degli Stati più avanzati, credo che riusciremmo a creare nella pubblica opinione una consapevolezza diversa da quella che porta alla convinzione che bisogna dar loro quanto vogliono, purchè non ci siano scioperi.

È mio convincimento personale che sia utile rendere note le pretese che stanno alla

base delle richieste e che, generalmente, sono economiche. Infatti, tra le altre rivendicazioni, ci sono sempre quelle relative all'ambiente di lavoro, ai servizi da modificare, alla riforma da attuare, ma sono tutte motivazioni di copertura: l'aspetto sostanziale è quello economico. Risolto quello, concesso l'aumento retributivo, l'ambiente di lavoro va bene e la riforma può essere rinviata.

Posso comunque inviarvi tutta la documentazione e anche, se volete, una copia delle mie relazioni alle competenti Commissioni del Senato e della Camera, in cui ho messo in luce tutti i vari aspetti della materia.

VECCHI. Volevo solo chiedere se, a parere del Ministro, l'autoregolamentazione fatta con il consenso delle parti sociali è uno strumento che può funzionare e garantire rispetto ai disagi e ai danni che gli scioperi arrecano all'utenza.

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Allo stato delle cose, nell'ambito delle categorie contrattualizzate, ha funzionato. Però devo ribadire che le categorie che non sono state contrattualizzate sono le più combattive, quelle che più facilmente creano problemi e più facilmente scioperano, abusando della forza che hanno, con il blocco di sistemi vitali per il Paese.

Fra le categorie che hanno scioperato e non dovevano ci sono i doganieri. Contrariamente a quel che è stato detto in televisione da un sindacalista, infatti, i 12 funzionari che bloccavano gli aeroporti italiani, in nome di una specificità della loro funzione per cui avrebbero dovuto avere il trattamento della polizia, senza correre gli stessi rischi, non applicavano alcun regolamento, ma venivano semplicemente meno ai loro elementari doveri al servizio dello Stato. Non c'è alcun regolamento che essi dovevano rispettare: dovevano solo fare il loro dovere, come fanno tutti i giorni quando vanno a lavorare. Anche questa del puntuale rispetto dei regolamenti è un'invenzione che serve a giustificare la loro presenza in posti di lavoro e il non lavoro, la non produzione.

Sapete quanto è successo a Fiumicino, dove tre funzionari si sono concessi il lusso di bloccare l'aeroporto, creando disagi a non finire per migliaia e migliaia di persone, per rivendicare una pretesa che sindacalmente non aveva sostanza, visto che i sindacati unitari hanno dimostrato nella prova elettorale di avere la stragrande maggioranza di seguito nel settore. Gli scioperanti avevano il 4 per cento di adesioni, però erano sufficienti a bloccare tutto, non solo a Fiumicino ma anche al Brennero. Al valico si passava, ma quando si arrivava allo svincolo delle merci il funzionario preposto chiudeva la porta, se ne andava e non era sostituibile — questo era il punto —, creando danni notevolissimi non solo sotto il profilo del disagio per i viaggiatori, ma per lo scadimento delle merci deperibili che venivano immagazzinate e non potevano essere sdoganate proprio per l'azione di blocco dei servizi che veniva attuata da poche persone secondo le quali la funzione che svolgevano era atipica.

Questa funzione atipica doveva essere sussidiata con trattamenti accessori, come quelli della polizia; questo malgrado il fatto che il Governo avesse dichiarato la propria disponibilità ad avviare trattative in sede europea perchè ci fosse, per il personale doganale, una disciplina comune europea (tra l'altro, in alcuni paesi è prevista l'impossibilità dello sciopero proprio per la situazione particolare delle comunicazioni internazionali che sono collegate ai valichi di frontiera.

ANTONIAZZI. Però avete fatto la legge per l'assunzione e per l'indennità economica per i doganieri i quali, quindi, hanno vinto.

GASPARI, *ministro per la funzione pubblici.* No, essi hanno perso perché il Governo non avrebbe potuto abbandonare la posizione dei sindacati unitari. La legge non ha fatto altro che ripetere quello che era contenuto nel decreto del Presidente della Repubblica relativo all'incentivazione, dichiarando l'applicabilità del decreto stesso.

Ma devo dire che i doganieri non facevano una questione di denaro, perchè quello che ricevevano attraverso il decreto del Presidente della Repubblica era superiore a quello che essi richiedevano. I doganieri volevano che il compenso non fosse giornaliero, ma che fosse mensile. Tutto questo, però, avrebbe portato solo ad un pessimo servizio per i cittadini ialiani, perchè quando un compenso come quello dei doganieri che è piuttosto rilevante (ma è legato alla presenza giornaliera sul posto di lavoro), viene forfettizzato, abbiamo come risultato la caduta delle presenze, la qual cosa è il male più grande per la Amministrazione.

PRESIDENTE. Poichè ha parlato di categorie contrattualizzate (che hanno un codice di autoregolamentazione che gli viene imposto per legge), come risolviamo il problema delle categorie che non sono contrattualizzate e che, pertanto, non hanno un codice di autoregolamentazione? Prima o poi dovranno diventare contrattualizzate anch'esse.

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Per quanto riguarda i doganieri devo dire che essi sono un comparto dello Stato. Quei pochi non contrattualizati sono quelli che violano le regole.

TORRI. Avevo avuto l'impressione, nell'audizione di stamattina, che sorgesse un problema che ora, invece, mi pare attenuato dalle dichiarazioni dell'onorevole Ministro. Tale problema era quello relativo all'esistenza di regolamenti applicando i quali si potrebbe creare una serie di disservizi. Ritiene il signor Ministro che esista un problema di modifica, di aggiornamento di questi regolamenti?

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Nel caso dei doganieri non esiste questo problema. In generale, invece, in alcune amministrazioni esistono delle procedure lente, ma queste sono oggetto di una revisione attenta proprio per snellire l'azione amministrativa. Stiamo infatti cercando di fare un piccolo restauro della Pubblica amministrazione che vorremmo portare avanti per cercare di ridurre le procedure agli aspetti essenziali e rendere più veloce l'azione del Governo.

TORRI. Mi era parso, stamattina, di cogliere che ci sono i regolamenti di alcuni comparti che, se applicati, comportano il blocco di determinati servizi; se, invece, non sono applicati, comportano il rischio della responsabilità di non averli applicati o fatti applicare. Quindi, se questo è vero, è chiaro che si pone un problema di revisione o di snellimento di quei regolamenti.

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Esiste il problema dei regolamenti, ma esiste anche il problema delle leggi, perchè molte volte noi abbiamo fatto delle leggi che servono a rallentare l'azione amministrativa, così come esistono dei regolamenti che, se non applicati, possono comportare la responsabilità personale.

Comunque devo dire che si sta operando un disboscamento di tutte queste norme, proprio per rendere l'azione amministrativa più snella, più rapida e più efficiente.

ANGELONI. La sua dichiarazione mi ha confermato, signor Ministro, in una riflessione da me fatta questa mattina quando affermavo che occorre informare il cittadino sulle cause che determinano gli scioperi, perchè mi è parso di capire che il cittadino — quindi l'utente —, che comunque soffre per i disservizi che vengono posti in essere dagli scioperi, se gli vengono spiegate le ragioni degli stessi è disposto a capirli e a tollerarli, anche se li paga sulla porpria pelle; non è assolutamente disposto a sopportare, invece, a tollerare quando gli scioperi non hanno motivazione o hanno un eccesso di richieste che esulano dalla normalità.

Per ovviare a questa grave situazione, il Ministro per la funzione pubblica ha qualche idea in proposito?

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Per quanto riguarda la regolamentazione per legge del diritto di sciopero il Go-

verno, come tale, non ha approfondito l'argomento. La mia opinione, invece, è che certi regolamenti non siano molto validi per il modo in cui vengono elaborati. Essi dovrebbero essere fatti meglio, ma una certa barriera a questo punto è rappresentata dal problema dello sciopero.

Per quanto riguarda il problema dell'informativa, secondo me è importante, perché se noi andiamo a documentare che una certa categoria ha avuto negli ultimi tempi aumenti pari al 10-25 per cento l'anno (mentre sappiamo come si è sviluppato l'andamento retributivo degli altri settori, pubblici e privati) e nello stesso tempo continua a chiedere ulteriori aumenti, questo quadro potrebbe metterla in una situazione di difficoltà morale di fronte allla società e potrebbe rendere più difficile, a mio giudizio, l'azione dello sciopero.

Purtroppo questa informativa non viene resa nota; quindi gli strumenti di comunicazione di massa, specialmente la televisione, dovrebero rendere note le ragioni degli scioperi, del perchè avendo avuto negli ultimi anni un *tot* di aumento si chiedono ulteriori aumenti.

Questo potrebbe poi porre le varie categorie in una situazione di disagio di fronte all'opinione pubblica; e allora queste categorie, anche quelle più agguerrite, sarebbero un po' più ragionevoli, anche perchè certi problemi sono generalizzati e potrebbero creare condizioni di difficoltà.

SPANO Ottovio. Signor Presidente, il ministro Gaspari ha affermato che tutte le categorie all'atto della stipula del contratto hanno firmato un protocollo di autoregolamentazione dello sciopero. Signor Ministro, lei reputa sufficiente continuare a stipulare i protocolli di intesa con i sindacati o ritiene opportuno regolamentare con legge il diritto di sciopero? Si avverte una stanchezza generale ormai dei cittadini, soprattutto di quelli che viaggiano, nei riguardi dell'impotenza del potere governativo.

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Il Governo non ha ancora esaminato il problema di una regolamentazione dello sciopero con legge.

SPANO Ottavio. Desidereremmo che fossero applicati l'articolo 39 e 40 della Costituzione anche se occorrerà consultare i sindacati; non affermo infatti che il Governo deve compiere un atto di imperio.

GASPARI, *ministro per la funzione pubblica.* Le categorie contrattualizzate hanno generalmente rispettato le norme che per legge sono allegate ai contratti. Le categorie più combattive, quelle non ancora contrattualizzate, dovranno presto stipulare dei contratti perchè il loro caso rientra nella legge-quadro.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ministro, e dichiaro conclusa l'audizione.

A questo punto propongo una sospensione della nostra indagine, con l'intesa che essa sarà ripresa con l'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali. Poiché non si fanno osservazioni, i lavori sono sospesi.

I lavori vengono sospesi alle ore 13 e sono ripresi alle ore 16,45.

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori dell'indagine. È previsto che vengano ora ascoltati i rappresentanti delle organizzazioni sindacali. Se non si fanno osservazioni saranno introdotti prima i rappresentanti delle organizzazioni sindacali CISAL e FISAFS e successivamente quelli della CISAS.

Vengono quindi introdotti il dottor Ubaldo Salvati, il ragionier Enzo Cerocchi e il dottor Aldo Urbini, per la CISAL; il signor Cassio Pietrangeli e il signor Mauro Giovannini, per la FISAFS.

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali CISAL e FISAFS.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e ricordo che intervengono qui, per la CISAL, il dottor Ubaldo Salvati, il ragionier Enzo Cerocchi e il dottor Aldo Urbini; per la FISAFS, il signor Cassio Pietrangeli e il signor Mauro Giovannini.

Iniziamo con i rappresentanti della CISAL, che interviene come confederazione, e della FISAFS, che è una delle federazioni di categoria ad essa aderenti.

Le udienze conoscitive che si stanno svolgendo presso questa Commissione hanno come obiettivo di permettere alla Commissione stessa di conoscere le situazioni di conflittualità nei servizi pubblici in vista di assumere orientamenti — che saranno poi stabiliti dopo una discussione generale — in ordine alle misure necessarie che possono essere di vario tipo. Quindi siamo qui per prendere conoscenza di situazioni e ascoltare suggerimenti.

Vorrei innanzi tutto che illustraste le ragioni per cui, secondo voi, si sono determinate situazioni di conflittualità così accentuate da determinare uno stato di notevole allarme nell'opinione pubblica. Inoltre vorrei sapere in quali settori si sono verificate (ove si tratti di settori in cui la CISAL sia particolarmente attiva), se ritenete che sia necessaria l'autoregolamentazione, in quale forma, con quale contenuto, se ritente opportuno un intervento legislativo o seguire altre indicazioni che intendete fornirci.

SALVATI. Abbiamo preparato un documento brevissimo che avrei potuto leggere, ma vado direttamente al tema che lei, signor Presidente, ci ha posto.

Noi riteniamo innanzi tutto che i mali dello sciopero dei pubblici servizi derivino da tre cause fondamentali. La prima è costituita dall'inadempienza dell'imprenditore pubblico dei pubblici servizi che non cura tempestivamente i suoi adempimenti ponendo l'organizzazione sindacale in condizione di difendersi e di scioperare; vale a dire che il ricorso all'arma dello sciopero è una necessità, non è una vocazione.

La seconda causa sta nel fatto che in Italia non abbiamo attuato l'articolo 39 della Costituzione. Oltre vent'ani fa presso il Ministero del lavoro con il ministro Delle Fave, in uno di quegli incontri che erano stati inaugurati dall'allora Presidente del Consiglio Fanfani e che comprendevano tutte le maggiori organizzazioni tra le quali eravamo anche noi, affrontammo il problema della legge sindacale e praticamente fummo tutti d'accordo, tranne la CISL mi pare, per dare attuazione all'articolo 39 della Costituzione. Infatti ancora oggi riteniamo che senza l'attuazione di questo articolo non esista una effettiva libertà sindacale. Esiste la libertà di associazione prevista dall'articolo 18 della Costituzione, ma non la libertà che garantisce la funzione sindacale su un piano di parità per tutte le organizzazioni aventi un certo livello di rappresentatività. Pertanto oggi come allora non vediamo la possibilità dell'attuazione di una regolamentazione dello sciopero attraverso un provvedimento legislativo, in quanto non possiamo applicare l'articolo 40 della Costituzione se prima non si applica l'articolo 39. Insisto su tale aspetto perchè esso è fondamentale per riuscire a comprendere le conflittualità provenienti dai sindacati autonomi.

Nell'ambito della CISAL vi sono delle fiorenti organizzazioni autonome a cominciare dai ferrovieri, dal parastato, dai dipendenti degli enti locali (a Roma rappresentano praticamente la maggioranza relativa), dagli ospedalieri, dai marittimi, dagli addetti al volo: in sostanza sono organizzazioni in grado, attraverso l'azione dello sciopero, di incidere sulla vita del Paese.

Non è giusto, secondo noi, penalizzare l'organizzazione sindacale di una categoria di lavoratori soltanto perché essi esplicano un diritto garantito dalla Costituzione, pur se ciò avviene nel settore dei servizi pubblici. È necessario che il datore di lavoro compia tutto quello che è indispensabile per evitare lo sciopero.

Ad esempio, ritornando ad un recente sciopero, quello dei doganieri, il Dicastero responsabile ha fatto sì che si realizzasse, per trascuratezza o per altre ragioni, una situazione di carenza di personale per cui è risultato necessario il lavoro straordinario obbligatorio da parte del personale delle dogane. Da ciò è derivato

il fatto di additare al disprezzo della pubblica opinione chi non ha voluto prestare la sua colaborazione in ore di straordinario normale o festivo. È un aspetto che riteniamo basilare ai fini di una corretta conflittualità.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se lo sciopero dei doganieri era stato proclamato da un'organizzazione aderente all CISAL.

SALVATI. Sì.

PRESIDENTE. Come si chiama?

SALVATI. Si tratta del SINAFI. Come conseguenza è evidente che, allorché si è pervenuti da parte del Governo ad una formulazione compositiva, pur non rimanendo soddisfatti, lo sciopero è cessato e siamo lieti che ciò sia avvenuto. Abbiamo visto come la Federmar, organizzazione abbastanza efficiente, abbia dovuto lottare e più volte attuare degli scioperi in quanto le veniva negato il diritto ad essere presente nella contrattazione.

Ricordo di essere stato chiamato dall'allora Ministro della marina mercantile per cercare di realizzare una composizione che infatti realizzammo; senonchè si ritornò nuovamente allo sciopero. Quell'azione sindacale, infatti, si inseriva in una situazione di accordo raggiunto dalle altre organizzazioni sindacali della federazione, accordo dal quale era stata esclusa la Federmar; alla luce di ciò, quest'ultima evidentemente usava il suo diritto per cercare di ottenere sia l'accoglimento di richieste di merito sia il riconoscimento del diritto di cittadinanza.

Ricordo anche di essere stato presente alla trattativa con il ministro Evangelisti e realizzammo un accordo con molta buona volontà.

Veniva riconosciuto alla Federmar il suo diritto ma soltanto perchè l'accordo era ormai in essere e non si voleva far fare brutta figura alle organizzazioni stipulanti.

Nel campo delle ferrovie si è dovuto lottare per cercare di avere quella cittadinanza di cui oggi gode l'organizzazione sindacale operante nel settore. In realtà non si tratta di cittadinanza piena perché di fatto, dato che i problemi vengono trattati non unitariamente anche se qualche volta contestualmente, evidentemente chi è fuori dall'accordo iniziale finisce per poter incidere in maniera molto limitata.

Per realizzare qualcosa di concreto riteniamo che si debba dare attuazione all'articolo 39 della Costituzione attraverso una legge sindacale nella quale precisare i singoli aspetti e trovare quel metro di rappresentatività comune che renda possibile anche una contrattazione unitaria.

In secondo luogo, ove ciò non fosse possibile, occorrerebbe trovare una formulazione di autoregolamentazione che sia ispirata ai principi dell'articolo 39 della Costituzione, cioè al principio di garantire la libertà, l'effettiva esplicazione della funzione sindacale e quindi anche il diritto alla trattativa sindacale. Si dovrebbe eventualmente realizzare un accordo; abbiamo, fin dal 1978, realizzato uno studio sulla materia dello sciopero e della partecipazione orientato sul piano di una possibilità partecipativa e di attuazione del principio di eguaglianza sancito dall'articolo 3 della Costituzione.

Dovremmo realizzare un'autoregolamentazione da concordare però fra tutte le organizzazioni sindacali confederali di un certo livello in maniera da recepire nelle contrattazioni settoriali quegli accorgimenti che è necessario prendere.

A conferma di quanto si è detto prima, dobbiamo sottolineare che non prospettiamo la regolamentazione del diritto di sciopero solamente nell'ambito dei pubblici servizi. Ciò perchè tutti i lavoratori hanno lo stesso diritto di potersi avvalere dell'arma dello sciopero allorchè la controparte non realizzi posizioni positive. Il penalizzare solamente il settore dei pubblici servizi con la giustificazione che sono essenziali e necessari alla vita del paese quando la controparte che gestisce tali pubblici servizi non adempie ai suoi doveri, è troppo comodo.

Riteniamo quindi che tale autoregolamentazione debba essere concordata. Per far ciò pensiamo che la Presidenza del Consiglio o il Ministero del lavoro o altri ancora possano realizzare una conferenza triangolare.

Non ci si meravigli se chiediamo questo tipo di conferenza (è una esperienza che abbiamo fatto quando abbiamo trattato tutti gli argomenti aventi carattere ed importanza sociale, compresi quelli riguardanti l'articolo 39 della Costituzione) ove non si raggiungesse l'accordo. Ciò al fine di far sì che si possa realizzare veramente qualcosa di serio.

Non vediamo come un'autoregolamentazione che sia espressione *motu proprio* di un'iniziativa della Federazione sindacale unitaria, anche se si tratta di un'organizzazione consistente, possa costituire un obbligo per le organizzazioni sindacali autonome. Ciò perché, tra l'altro, assoggettarsi ad una autoregolamentazione non deve essere inteso come obbligo solo da parte del lavoratore ma anche da quella del datore di lavoro.

Abbiamo potuto vedere come, per quanto concerne i contratti del pubblico impiego, vi siano state delle lungaggini, nelle ferrovie, nel parastato e nella Pubblica amministrazione, uno dei settori in cui abbiamo una buona organizzazione. Tali lungaggini hanno dato luogo a varie reazioni; noi diciamo no a questa formula secondo la quale si considera il lavoratore che sciopera come un « rompiscatole » che viene a guastare una armonia utile alla collettività. Purtroppo lo sciopero è dannoso in quanto rappresenta un danno per la controparte e per arrecare questo danno ha bisogno di incidere su qualcosa. Se si fa nel pubblico servizio incide purtroppo sugli utenti, che non hanno colpa della situazione e di conseguenza ci si impietosisce per gli stessi, mentre sarebbe più opportuno assumere quelle misure che l'Amministrazione potrebbe adottare. Questo, in sostanza, il nostro punto di vista: no all'attuazione della regolamentazione legislativa senza l'applicazione contestuale dell'articolo 39, sì all'eventuale autoregolamentazione, purchè con chiarezza venga concordata e si dia la possibilità a coloro che si impegnano all'autoregolamentazione di esercitare il diritto a partecipare alle trattative su un piano di parità, in maniera che non vi siano motivi per i quali le organizzazioni sindacali debbano lottare per i diritti e la libertà sindacale; libertà che la Costituzione afferma di voler garantire, ma che di fatto nel nostro Paese non esiste, in quanto invece di attuare l'articolo 39 si è ricorsi al parametro del CNEL che è stato rabberciato sulla base di dati del 1976. Questo è interessante per capire che c'è uno stravolgimento del concetto di organizzazione maggiormente rappresentativa avente titolo a poter contrattare unitariamente, in quanto si inserisce l'aspetto dell'appartenenza al CNEL, venendo così a penalizzare le organizzazioni che non ne fecero parte nel 1957 e che non ne hanno potuto finora far parte.

PRESIDENTE. Vi sono settori organizzati dalla vostra confederazione dove sono in vigore codici di autoregolamentazione sottoscritti anche da voi?

SALVATI. La nostra federazione dei ferrovieri ha sottoscritto un codice di autoregolamentazione.

PRESIDENTE. Ed è uguale a quello dei confederali?

PIETRANGELI. In generale sì, ma non è identico.

PRESIDENTE. In altri settori?

SALVATI. Sono stati sottoscritti accordi in alcuni settori (ospedalieri, scuola e enti sociali) con qualche riserva della nostra organizzazione, altri mi sfuggono. Sono comunque accordi di cui non è stata assunta in pieno la responsabilità relativamente a quella contrattazione unitaria cui si dovrebbe invece arrivare.

PRESIDENTE. Indipendentemente dall'esistenza o meno di protocolli di autoregolamentazione, nei settori dove è attiva e rappresentativa la CISAL vi sono state negli ultimi tempi azioni di sciopero di carattere selvaggio o meno insieme con le confederazioni?

SALVATI. Bisogna intendersi sullo sciopero « selvaggio ». Secondo noi non esistono scioperi selvaggi; c'è qualche punta della Federmar di Trapani che fa lo sciopero sulla linea per Pantelleria e ritorno, ma sono casi marginali. Noi partiamo dal presupposto che le nostre organizzazioni attuino lo sciopero quando ne esistano gli estremi.

PRESIDENTE. Per « selvaggio » si intende sciopero senza l'osservanza di regole di rispetto.

SALVATI. Cioè improvviso. Qui c'è il pericolo che se lo sciopero lo dichiara l'organizzazione autonoma viene denominato selvaggio, altrimenti no. Si tratta di qualificarlo.

TORRI. Ma come lo giudicate?

SALVATI. Lo giudichiamo negativamente; noi difendiamo il diritto di sciopero, ma riteniamo che si possa pervenire allo sciopero soltanto dopo aver tentato le vie pacifiche.

PRESIDENTE. Allora voi seguite dei criteri di autoregolamentazione?

SALVATI. Certamente; bisogna assolutamente evitare di portare confusione nei settori del Paese in cui noi siamo presenti. Non si fa uno sciopero a cuor leggero; non è utile nè al lavoratore, nè alla collettività; può eventualmente essere utile a qualche datore di lavoro privato per smuovere determinate situazioni.

PRESIDENTE. Nel settore dei doganieri, dove esiste una vostra presenza, è previsto un codice di autoregolamentazione?

SALVATI. No.

CEROCCHI. Ma esiste un'autodisciplina; viene effettuato lo sciopero con un preavviso di 48 ore. In certi casi è successo uno sciopero improvviso come all'ATAC, quando i dipendenti sono andati in cassa a riscuotere lo stipendio e si sono trovati lo sportello chiuso perchè non c'erano i soldi.

SALVATI. Ritengo necessario un chiarimento. Per sindacato autonomo non intendiamo quelli che a un certo momento si agitano e fanno determinate azioni; questi sono completamente al di fuori di noi. Per essere noi una confederazione riteniamo di avere una mentalità e una impostazione confederale che considera gli interessi categoriali nel quadro degli interessi generali. Questa è la nostra impostazione.

Perciò, nella pratica, il preavviso viene sempre dato, anche se in teoria può verificarsi il caso che qualche sciagurato dichiari lo sciopero di sua iniziativa. Purtroppo situazioni come quelle di cui stiamo parlando non si creano perchè vi è stato uno sciopero di un'ora o di mezza giornata, ma perchè vengono lasciate incancrenire.

Ad esempio lo sciopero dei doganieri poteva essere affrontato subito mentre lo si è fatto solo dopo alcuni giorni quando la situazione si era incancrenita. Carenza di organici? Benissimo, si provveda a dare gli organici necessari; si riconosca un incentivo per quanto riguarda la maggior produzione ai fini dell'obbligatorietà del lavoro straordinario. Gli organi dell'Amministrazione non avrebbero dovuto cullarsi nell'idea della precettazione. Noi siamo contrari alla precettazione; si tratta di una formula che poteva avere una sua collocazione in una mentalità ormai superata, appartenente ad un periodo che ho vissuto.

Le organizzazioni autonome desiderano realizzare la loro libertà e la loro funzione sindacale, perchè evidentemente il sindacato per muoversi deve poter trattare, deve poter realizzare gli obiettivi anche su

di un piano assistenziale. Ma per fare ciò è necessario che vi sia comprensione da parte dell'imprenditore privato e soprattutto da parte di quello pubblico che è quello che nella fattispecie ci interessa.

PIETRANGELI. Mi riferisco alle domande che sono state poste inizialmente e cioè ai motivi che tengono in stato di agitazione il settore dei trasporti e, in particolare, il settore in cui opera la FISAFS-CISAL, le Ferrovie dello Stato.

I motivi che hano condotto a questo stato di cose sono molto seri. Anzitutto occorre chiarire la reale situazione degli scioperi in ferrovia. Il nostro è il sindacato esemplare, quello che ha sperimentato direttamente l'autodisciplina: dal gennaio 1982 abbiamo offerto al Ministro *pro tempore* dei trasporti il nostro documento di autodisciplina, che dà una franchigia abbastanza lunga (se volessimo fare un paragone potremmo dire che si hanno due giorni di franchigia in più rispetto alla federazione CGIL-CISL-UIL). Mi sembra che il ministro Formica fece fare una statistica degli scioperi in ferrovia e risultò che tra gli scioperi dei « triconfederali » e quelli degli « autonomi » vi era un rapporto di 140 a 35. Si tratta di un'indagine che non abbiamo condotta noi ed è degna di una certa attenzione.

Dal 1982 abbiamo fatto ben pochi scioperi in ferrovia, e questo perché abbiamo ottenuto da chi, più avveduto di altri, ha capito che non si poteva ignorare la componente dei ferrovieri autonomi all'interno dell'Azienda ferroviaria. Da quel momento vi sono stati solo scioperi contrattuali, o di vertenze che tra un contratto e l'altro nascono inevitabilmente in una prestazione ferroviaria così complessa e tecnicamente delicata. Prima della « cura » ci chiamavano « selvaggi », ma si tratta di una semplificazione eccessiva. Non è « selvaggio » solo chi sciopera senza preavviso, perché questo potrebbe significare che, fatto il preavviso, si può fare ciò che si vuole. Il preavviso non è di per sè sufficiente, specie nel momento in cui, dovendo assolvere ad una funzione di posizione in mora della controparte, non assolve a questa funzione. Si avverte l'utente che il giorno stabilito non vi sarà servizio ferroviario, o che sarà talmente difettoso che lo si consiglia di servirsi di altri mezzi.

Il preavviso così inteso, secondo la FISAFS-CISAL, non serve a niente. Il preavviso è la prima manifestazione di civiltà che un sindacato intende dare all'utenza ed alla controparte per avvertirle che è necessario risolvere il problema nei tempi utili rimasti. Faccio notare che noi, dagli otto giorni previsti nel protocollo firmato dal ministro Balzamo e da chi vi parla, siamo passati ai quindici della legge-quadro sul pubblico impiego, perché, in mancanza di una riforma dell'Azienda, siamo purtroppo dipendenti statali. Se il preavviso non viene inteso dalla controparte nel corretto senso, e cioè con la coscienza che sussiste questo problema e che dobbiamo iniziare a discutere per risolverlo (certo quella che scaturisce da un dibattito è sempre un linea compromissoria, ma nessuno vuole stravincere, almeno noi FISAFS non abbiamo mai voluto questo e ci sono prove per dimostrarlo), e se la controparte non si serve dei quindici giorni a sua disposizione per chiarire il problema che ha dato origine alla vertenza (si tratta di un periodo di tempo sufficientemente ampio), allora è chiaro che il preavviso diventa una presa in giro reciproca di cui l'utente paga le spese. E non c'è da meravigliarsi se egli è poi contrario a chi non lo fa viaggiare, o a chi non gli permette di servirsi delle USL e così via per quanto riguarda i servizi pubblici più importanti.

Occorre usare con molta attenzione il termine « servizi pubblici essenziali », perchè l'essenzialità del servizio pubblico è cosa difficile da stabilirsi e loro, che sono il corpo legislativo dello Stato, sanno quanto sia delicato individuare questo carattere di essenzialità. Ciò significa che la nostra autodisciplina, parlo della nostra e di quella « triconfederale », dal punto di vista dell'utenza non ha portato grossi risultati. Un miglioramento per l'utenza c'è stato e se

vogliamo affermare il contrario dobbiamo aprire un dibattito e vedere cosa è accaduto in questi ultimi due anni. Questa autodisciplina l'abbiamo offerta per l'utenza, per nostra tranquillità sindacale, per tranquillità dei ferrovieri; ma ha prodotto risultati seri? Onorevoli senatori, parliamoci chiaro, non li ha prodotti.

Si potrebbe allora dedurne che, avendola attuata e non essendone soddisfatti, vogliamo l'applicazione dell'articolo 40 della Costituzione. Invece il punto è un altro. Noi, in data non sospetta avevamo detto al Ministro dei trasporti — e ciò è scritto nel documento da lui stesso sottoscritto — che desideravamo, e lo desideriamo tuttora, che vi fosse una reciprocità corretta di comportamenti: il sindacato si autodisciplina, la controparte anche. Fatto questo, prima di arrivare ad uno sciopero, si proceda ad un *freezing* della tensione, che si crea in quel momento; si vada alla conciliazione. Avevamo perfino detto, andando al di là delle linee tendenziali che oggi emergono, che queste caratteristiche, questi dettagli di autodisciplina reciproca dovevano essere regolati per legge, nella legge di riforma delle Ferrovie dello Stato.

Andavamo, quindi, ben al di là del concetto di contrattualizzazione che oggi sta emergendo, contrattualizzazione che, tra l'altro, non condividiamo perchè significherebbe, in definitiva, inserire nei contratti l'autodisciplina con validità *erga omnes*. Ma andiamo piano con questo discorso; infatti se l'autodisciplina deve avere efficacia *erga omnes*, è giusto prevedere penalità per i sindacati che violano le regole di comportamento, ma è altrettanto giusto che sanzioni siano previste anche per la controparte. Se dobbiamo giocare a briscola non possiamo fare un altro gioco. Qui risulta invece che mentre noi giochiamo a briscola, il « padrone » fa un altro gioco.

Bisognerebbe prevedere una sanzione per il Ministro o il direttore generale qualora non convochino tutti i sindacati, non riconoscendoli e sospendendo il loro potere contrattuale per tre mesi; invece, quando il Ministro o il direttore generale commettono un tale errore, non vi sono conseguenze. Dove vanno a finire allora il concetto di reciprocità e quello delle pari condizioni tra due soggetti che si incontrano per contrattare? Tutto ciò secondo me è un assurdo giuridico.

PRESIDENTE. Voi partecipate alle trattative che sono in corso presso il Ministero in questi giorni?

PIETRANGELI. Sì. Siamo stati interpellati dal ministro Signorile ed abbiamo risposto con un documento, di cui lascerò una copia alla Commissione per conoscenza; ma per la fase successiva non siamo stati convocati. Anche in questo caso, secondo me, il comportamento del Ministro si può definire più che autonomo!

Detto questo, noi sosteniamo la necessità di elaborare un sistema che permetta un periodo di raffredamento della vertenza, perchè quando la tensione aumenta di solito si arriva allo sciopero. Inoltre noi parliamo di tentativi di conciliazione e non di arbitrato. Ma dove si possono fare questi tentativi di conciliazione? Ci si fa capire, almeno dai comunicati stampa e dagli articoli di specialisti del settore, che si potrebbe ricorrere al CNEL; ma questo organismo a nostro avviso — e mi si scusi la chiarezza — non è un organo garante. Non intendo essere polemico, ma il CNEL è composto da tutti i sindacati, meno che dagli autonomi. E allora si può parlare di garanzia? No, e quindi occorre studiare una soluzione.

L'attività di conciliazione svolta presso il Ministero del lavoro e negli uffici locali dipendenti potrebbe essere secondo noi la migliore soluzione ed ottenere il più largo consenso. Tuttavia questo è un punto sul quale bisogna riflettere molto; noi lo stiamo facendo, ma credo che anche il legislatore debba farlo perchè i contenuti delle rivendicazioni dei ferrovieri sono di natura estremamente tecnica. Infatti, quando si discute dei problemi di organizza-

zione del personale ferroviario — dal macchinista, al capotreno, al conduttore — si entra in un campo molto complesso e difficilmente comprensibile; quindi non è possibile ridurre questo meccanismo ad uno schema semplice. Si fa presto a dire che un treno parte da Milano e arriva a Reggio Calabria con dieci cambi di squadre di personale, mentre in Germania o in Francia il personale cambia tre volte ogni 1.000 kilometri! Bisogna considerare l'orografia e la conformazione dei vari paesi che sono molto diverse e quindi, se si intende modificare l'organizzazione del sistema, ocorre affrontare un complesso di problemi, prima, durante e dopo la riforma.

Il Presidente della Commissione mi ha posto prima una domanda molto interessante riguardo ai motivi che ci portano a scioperare in questo momento. Prendiamo ad esempio la situazione di Napoli: c'è stato uno sciopero duro che, come loro sanno, era indetto anche dalle tre confederazioni sindacali (una volta tanto ci siamo trovati insieme a protestare per gli stessi motivi!). Vorrei far presente un aspetto delle nostre rivendicazioni affinchè la Commissione possa legiferare in base ad elementi conosciuti; tale aspetto, a mio avviso, è molto importante, anche se Enzo Biagi su « la Repubblica » mi ha accusato di tutelare gli interessi dei ferrovieri che non possono andare in ferie. Ogni anno, in estate, si prospetta sempre un problema per il personale ferroviario: aumenta il traffico dei viaggiatori ed il personale ferroviario deve rinunciare alle proprie ferie per portare in vacanza gli altri lavoratori. Forse è un discorso qualunquistico, come si potrebbe a prima vista affermare, ma bisogna considerare che il personale ferroviario non può godere di gran parte delle giornate di ferie (e non parlo dei riposi, si badi). Solo dall'anno scorso il ferroviere ha la possibilità di prendere quindici giorni di ferie tutti insieme, mentre prima arrivava al massimo a otto-nove giorni, compresi i riposi.

VECCHI. Questo non riguarda soltanto i ferrovieri, ma succede anche in altri settori.

PRESIDENTE. A noi non interessa conoscere nei particolari le cause delle agitazioni. Ormai abbiamo capito che gran parte di queste sono determinate dal ritardo delle amministrazioni, nonchè da lentezza burocratica, legislativa e procedurale, e lo abbiamo anche dichiarato in un riassunto per la stampa dei lavori della Commissione. Quello che invece vorremmo sapere con precisione è se durante questi scioperi sono state rispettate le norme di autoregolamentazione che dispongono l'obbligo del preavviso.

PIETRANGELI. Signor Presidente, in questi casi i tempi per il preavviso si riducono, anzi si dimezzano perché da otto giorni il termine passa a quattro. Tuttavia, a mio parere, non si deve dare molta importanza alla questione del preavviso perchè questo non è servito a molto fino ad ora. Se avesse svolto la sua funzione, anch'io sarei d'accordo nell'affermare che può essere la chiave di volta di una situazione. In occasione degli scioperi di Napoli, di Bari, di Bologna e di Milano il preavviso è sempre stato dato per tempo e la stessa Azienda lo può testimoniare; ciò nonostante gli scioperi non sono stati evitati.

TORRI. La FISAFS è contro l'autoregolamentazionne sia per legge, che per contratto; anzi mi pare di capire che siete addirittura contrari all'autoregolamentazione perchè l'esperienza sarebbe risultata negativa. Questa posizione è la reazione ad un certo comportomento delle amministrazioni interessate. Tuttavia, non bisogna dimenticare i gruppi cosiddetti spontanei, ai quali è necessario dare una linea di condotta per determinati interessi. Qual è allora la soluzione che voi intendete proporre affinchè vi sia quanto meno una omogeneità di comportamento?

PIETRANGELI. Evidentemente mi sono spiegato male e quindi cercherò di esporre in modo estremamente sintetico il nostro pensiero in proposito.

Non intendevo dire che la questione si riduce al mancato funzionamento dell'tutodisciplina: spregiudicatamente ho detto che questa di per sé non funziona. Ma mi riferivo alla autodisciplina così com'è concepita attualmente, in quanto è un atto previsto esclusivamente dai sindacati. Se l'autodisciplina deve svolgere le sue funzioni, deve essere completa, ossia i diritti ed i doveri devono essere rispettati reciprocamente sia dal sindacato dei lavoratori che dalla controparte.

Ribadisco quello che ho detto. La disciplina stabilita dai sindacati, allegata ai contratti, vale *erga omnes*, ma deve contemplare anche penalità per la violazione di una norma per entrambe le parti.

TORRI. Ci sono norme che devono essere applicate nel caso in cui una delle due parti non rispetti l'autoregolamentazione. Quali sanzioni sono previste per i dipendenti iscritti alla sua organizzazione che adottino la forma dello sciopero senza rispettare il codice di autoregolamentazione?

PIETRANGELI. Ciò non è mai accaduto. I nostri associati hanno semmai aderito ad altri scioperi, ma noi non abbiamo mai proclamato scioperi di questo tipo o li abbiamo organizzati in forma diversa.

Per quanto riguarda le sanzioni per i nostri iscritti, possiamo addirittura sospenderli dal sindacato. Quando però un direttore di servizio si arroga il diritto di regolamentare secondo il suo arbitrio questioni che dovrebbero essere contrattate con tutti i sindacati, il Ministro, che ha giurisdizione sui dirigenti, dovrebbe richiamarlo e invece non lo fa. Siamo d'accordo sulla contrattualizzazione purché non significhi però la formalizzazione di un atto di natura privatistica come quello dell'autodiscipilna. Ci deve essere secondo noi reciprocità di comportamenti e si devono prevedere penalità analoghe. Se ciò non si verifica si finisce, come è stato detto, col fare una legge e mettere in carcere moltissimi ferrovieri perché non la osservano.

Ecco perché diciamo che non si può applicare l'articolo 40 della Costituzione senza applicare anche l'articolo 39. Se si realizzerà l'autodisciplina nelle forme indicate nel nostro documento, possiamo anticipare sin d'ora una prospettiva di maggiore tranquillità nelle ferrovie.

DI CORATO. Voi sostenete che non ci sono penalizzazioni per i dirigenti. Stamani ci è stato detto che sono state erogate sanzioni a carico di dirigenti; ad esempio il dirigente del compartimento di Torino è stato spostato in un'altra regione.

PIETRANGELI. Non ci risulta che sia stato spostato per quei motivi.

DI CORATO. Le ripeto che stamane ci è stato precisato che sono state applicate sanzioni anche per i dirigenti.

PIETRANGELI. Saranno costretti a smentire.

DI CORATO. Insistete a non voler disciplinare questa materia. Come spiegate allora l'azione di quei famosi comitati che sfuggono anche alla vostra disciplina? Ciò non conferma forse che la materia va comunque disciplinata? Dobbiamo agire innanzi tutto nell'interesse generale del paese.

GIOVANNINI. Come potrebbe lo Stato fronteggiare una occupazione di binari fatta da scioperanti estranei alle ferrovie? Non sono forse queste situazioni che sfuggono?

DI CORATO. Voi volete allora che si perpetui questo tipo di situazioni che creano caos e disordini.

GIOVANNINI. Sosteniamo semplicemente che esistono difficoltà a far fronte a questo genere di situazioni non solo da parte dei sindacati ma anche da parte dello Stato.

Il sindacalismo autonomo non ha espresso la volontà di non disciplinarsi. Non si tratta del semplice preavviso che può creare tra l'altro addirittura effetti negativi, perchè è un preavviso male utilizzato dagli organi di stampa se l'informazione non è corretta e non è precisa. Quindi, si tratta non tanto di dare il preavviso, quanto di trovare — perchè di questo ha bisogno il paese — un sistema di negoziazione delle relazioni industriali che non si risolva solo in un fatto formale, esteriore da presentare all'opinione pubblica, sostenendo che è stato risolto il problema perchè i ferrovieri, i dipendenti della sanità, o quelli degli altri settori si sono dati un'autodisciplina e preavvisano lo sciopero con quindici, venti giorni di anticipo.

Il problema vero è quello di trovare un sistema di relazioni industriali capace di raffreddare il conflitto tra le parti, anche attraverso l'intervento di un istituto dello Stato che effettivamente si occupi del problema in misura maggiore e più imparziale di quanto è avvenuto finora a livello aziendale e ministeriale perchè, in effetti, l'autodisciplina che noi ci siamo dati — così come hanno fatto gli altri sindacati dei ferrovieri — non ha sortito quegli effetti per cui è stata invece autonomamente assunta.

Questa è la realtà; noi oggi non stiamo dicendo che rifiutiamo il discorso, ma che è necessario approfondire il problema ed introdurre nei sistemi di contrattazione non solo le sanzioni per il sindacato e il lavoratore, ma anche una normativa che disciplini, allo stesso tempo, sia la parte sindacale che quella datoriale.

SALVATI. È stato detto in questa sede che la CISAL non vuole la regolamentazione, affermazione questa che non risponde a verità in quanto noi siamo favorevoli a tale forma di autodisciplina, purchè essa sia concordata tra tutte le organizzazioni sindacali e veda la partecipazione del Governo nella sua duplice veste di datore di lavoro e di garante degli accordi stipulati.

Noi infatti non vogliamo — e ritorno sull'argomento — essere confusi con i cosiddetti gruppi di base, che non hanno niente a che vedere con noi in quanto non è ipotizzabile che scioperi un solo lavoratore di un settore: sciopera il sindacato ed il lavoratore in quanto vi appartiene. Quindi, se c'è qualcuno che isolatamente si astiene dal lavoro, non siamo di fronte ad uno sciopero, ma ad una inadempienza nei confronti dei propri doveri di ufficio che, come tale, va punita.

ANTONIAZZI. Vorrei porre ai nostri ospiti due domande, facendole precedere da una breve premessa. Come ha già detto il presidente Giugni, la nostra non è una Commissione d'inchiesta, nè una Commissione che concluderà i suoi lavori con l'approvazione di una legge per limitare, ridurre o addirittura togliere, in contrasto con la Costituzione, il diritto di sciopero. Il nostro scopo è quello di capire cosa sta succedendo e quali sono le cause che stanno alla base di questa conflittualità che, anche durante le ultime settimane, ha raggiunto punte di acentuazione notevole, per poi vedere quali sono le strade per ridurla.

E vengo alle domande. La prima è questa — insisto sull'argomento perché mi pare sia il nodo politico vero — e cioè: come è possibile, secondo voi, ridurre gli elementi di conflittualità, non eliminarli perchè in una società pluralista sono inevitabili, al fine di attenuare anche il disagio per gli utenti. Il rappresentante della FISAFS aveva accennato all'esistenza di un documento in proposito: appena ce lo consegnerete lo esamineremo anche per conoscere il vostro punto di vista. L'obiettivo nostro infatti è quello di cercare di capire e di sondare la vostra di-

sponibilità ad andare in un certo tipo di direzione.

Volevo poi porre altre due o tre domande che si muovono però sempre in quest'ottica. La prima è questa: come considerate voi gli scioperi bianchi, ossia quelli nei quali si utilizza l'applicazione letterale di norme con l'effetto che tutti quanti conosciamo e cioè che il lavoratore non perde lo stipendio, ma di fatto blocca, se non totalmente almeno parzialmente, i servizi? Questa è una forma di lotta sulla quale bisogna discutere, anche perché vi si fa ricorso piuttosto frequentemente.

La seconda questione concerne gli effetti di trascinamento di certi scioperi. Mi spiego meglio: quando in un determinato settore scioperano cinque persone che sono a monte di un certo processo, poichè il prodotto finito non può prescindere dal loro lavoro, il risultato è che si blocca automaticamente il lavoro di tutti quelli che sono a valle. Così, ad esempio, quando negli aeroporti sciopera il meccanico di bordo si paralizza tutto il traffico, in quanto l'aereo non parte perchè tale addetto è indispensabile.

Ed allora, un giorno sciopera il meccanico di bordo, un altro giorno scioperano i controllori di volo, un altro ancora il medico, un altro i pompieri e pertanto il più delle volte succede che cinque-dieci persone bloccano interamente il traffico aereo. Questo è un problema reale che va affrontato; qui infatti non si tratta di discutere del diritto di sciopero, io — l'ho già detto — sono dell'avviso che vada garantito, però è chiaro che, se cinque persone poi ne bloccano settemila, si pongono dei problemi ai quali bisognerà trovare una soluzione. Mi rendo conto infatti che anche questi lavoratori hanno diritto di far valere le loro opinioni, però se le conseguenze sono queste è chiaro che bisognerà fare qualcosa. Il mio è un discorso politico, lo avete capito; io vi pongo dei problemi da affrontare.

Lo stesso discorso vale per i ferrovieri; infatti, se scioperano gli addetti (dieci, venti persone) di una stazione intermedia tra Napoli e Reggio Calabria, praticamente viene paralizzata tutta la dorsale del traffico ferroviario che va verso il Sud.

Non discuto della legittimità delle vertenze, però gli effetti provocati da queste dieci persone sull'intero settore dei trasporti sono tali da far nascere nella gente preoccupazione per le conseguenze che ne derivano. Vorrei capire le motivazioni di questi scioperi.

L'ultimo argomento — che è stato trattato in parte nel dibattito televisivo che ho seguito e a cui partecipavano alcuni degli ospiti presenti — riguarda la pubblicità dei contenuti delle vertenze. Ogni vertenza, presa a sè, ha le proprie motivazioni, però ve ne sono alcune di un tipo ed altre che certo non giustificano la paralisi di un servizio o di un settore. A volte le vertenze potrebbero servire a sensibilizzare le forze politiche o le aziende autonome o il Governo per cercare di trovare una soluzione ai problemi. Ebbene, voi ritenete che tutte le vertenze aperte — forse la domanda può apparire pleonastica e mi attendo già un certo tipo di risposta — abbiano una loro legittimità e giustificazione al punto da portare alla paralisi dei servizi? Se riusciamo a sciogliere alcuni di questi nodi, al di là delle cose che avete detto e che si trovano nei vostri documenti, forse potremo trovare un modo per ridurre la conflittualità.

Infine considero il preavviso un elemento importante e ciò per due motivi: intanto per avvisare l'utente della possibilità di uno sciopero e poi perché il tempo tra il preavviso e l'attuazione dello sciopero dovrebbe essere utilizzato dalle parti per cercare di comporre la controversia. Infatti se, ad esempio, scioperate all'improvviso domani mattina, a parte il fatto che potrebbero esserci alla stazione diecimila persone che trovano tutto bloccato, ciò impedirebbe anche di avere il tempo necessario per sedersi intorno ad un tavolo al fine di cercare di risolvere la vertenza. Al contrario mi sembra che il signor Pietrangeli abbia detto alla televisione che in fondo il preavviso non

serve a niente se manca una certa volontà. Invece io sostengo che serve, che è una forma di garanzia anche per il movimento sindacale perché il sindacato in tal caso può dire io ho fatto la mia parte, gli altri facciano la loro.

SALVATI. Innanzi tutto riconfermo il nostro punto di vista: sì all'autoregolamentazione purchè essa sia qualcosa di serio che effettivamente derivi da un accordo realizzato tra le parti sociali, organizzazioni sindacali e datore di lavoro che può anche essere l'imprenditore statale. Ovviamente occorrerà trovare le formule più adatte per cercare di porre termine alla situazione in cui viviamo.

Per quanto concerne il preavviso posso interpretare — se mi è concesso — il pensiero di Pietrangeli nel senso che esso è indispensabile, però, se non è preso sul serio e non vi è dall'altra parte la volontà di giungere a un'immediata conclusione, evidentemente non serve. Può solo servire a ciascuno per scaricarsi delle proprie responsabilità e andare per la propria strada: ne soffrirà l'utente che protesterà, mentre chi assiste dal di fuori noterà solo l'elemento negativo dello sciopero in sé che causa un danno.

Insisto comunque, e sono lieto di trovarmi in una responsabile aula del Senato, nel dire che ciò dipende anche dalla mancata attuazione dell'articolo 39 della Costituzione. Ho alcune decine di anni di attività sindacale sulle spalle e posso dire che l'attuazione di tale articolo è indispensabile; non bisogna trascurare questa richiesta, occorre vedere quello che può essere fatto perché senza l'attuazione dell'articolo 39 ci saranno sempre degli equivoci nel modo di considerare lo strumento dello sciopero.

Lei, per esempio, ci domanda se consideriamo giusto lo sciopero bianco: quando attraverso l'interpretazione alla lettera dei regolamenti si intende provocare un ritardo ed uno stravolgimento nell'*iter* del lavoro, non lo consideriamo giusto. Ma lei in questa occasione mi ha parlato dei doganieri i quali, avendo finito il loro turno di servizio di 36 ore (come tutti gli impiegati statali), non possono essere obbligati a fare del lavoro straordinario a vita, perchè allora le 36 ore diventano 46 e questo non è consentito dalle nostre leggi. Quindi occupiamoci dell'altro aspetto, ossia della responsabilità che nella fattispecie è della pubblica Amministrazione, la quale deve integrare l'organico affinchè la divisione del lavoro sia tale da consentire due turni ordinari, uno fino alle ore 14 e un altro successivo dalle ore 14, in modo che si possano fare tutte quelle operazioni necessarie affinchè si svolga normalmente il traffico nelle frontiere e negli aeroporti.

Giustamente è necessario conoscere i motivi dello sciopero, ma credete che sia una cosa semplice farli conoscere a tutti da parte degli autonomi? No, perchè la Radiotelevisione italiana si premura di pubblicizzare ogni aspetto delle vertenze in cui sia protagonista la federazione unitaria, propagando così in certa misura tali scioperi, mentre vengono sottaciuti i motivi per cui scioperano le organizzazioni sindacali autonome aderenti alla CISAL, nonostante i loro comunicati (ne ho fatti alcune centinaia e non sono stati quasi mai riportati dalla RAI-TV). Ci si trova quindi di fronte alla secca comunicazione che in tale giorno sciopererà la tale organizzazione sindacale e, siccome si tratta dell'organizzazione sindacale autonoma, si aggiunge che lo sciopero non è condiviso dalla federazione unitaria, affermazione che praticamente contiene un invito a non scioperare.

Dobbiamo immedesimarci nella situazione che esiste nel paese e renderci conto del fatto che la libertà sindacale è tale solo a metà. Abbiamo una libertà politica vastissima, forse la più ampia nel mondo; viceversa abbiamo una libertà sindacale che di fatto non esiste, perchè altrimenti vi sarebbe l'effettiva libertà di poter adire la televisione, di poter contrattare, di poter far conoscere attraverso la stampa questi aspetti della vita sindacale delle organizzazioni autonome che invece è molto difficile rendere noti.

Pertanto comprendo che voi, responsabili rappresentanti del popolo nel Senato, dovete

occuparvi del grosso problema dello sciopero, ma questo non è così semplice da permettere delle risposte secche. Vi sono degli aspetti più o meno di confine, deve quindi esistere una convinzione da parte vostra: le organizzazioni sindacali autonome che fanno capo alla CISAL — ignoreremo quelle altre che possono avere un'impostazione categoriale eccessiva — sono consapevoli del fatto che lo sciopero è un'arma che va usata con parsimonia e responsabilità. Come conseguenza, ritengo che ci si debba impegnare a realizzare delle formule serie di autoregolamentazione (occorre che si trovi la forma per impegnare anche l'imprenditore, il datore di lavoro) e che siano formule le quali consentano la contrattazione in maniera paritetica.

Per la difesa della libertà e dei diritti sindacali è necessario che possano contrattare sullo stesso piano tutte le organizzazioni sindacali che siano effettivamente rappresentative. Ciò teniamo a confermarlo davanti alla Commissione lavoro del Senato e ci onoriamo di potere esprimere queste idee.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere una domanda finale; lei ha detto che la sua organizzazione è contraria alla precettazione. Tuttavia, in quei casi di urgenza in cui occorre assicurare un minimo di servizi essenziali, quali soluzioni alternative proponete?

SALVATI. Non esiste una soluzione alternativa. Ricordo — a titolo di battuta — che, subito dopo la guerra, vi era una dipendenza della Pineta Sacchetti, dove i ladri andavano di notte a rubare la legna. Il Comune non trovò altra soluzione che quella, paradossale, di far tagliare tutti gli alberi. Il fatto che ci troviamo in una sgradevole situazione non consente di violare certi principi che sono patrimonio e retaggio del nostro sistema democratico.

Tali precettazioni potevano essere consentite in tempi di regime fascista, oggi no.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome della Commissione i rappresentanti della CISAL e della FISAFS, e dichiaro conclusa l'audizione.

I signori Salvati, Cerocchi, Urbini, Pietrangeli e Giovannini vengono congedati.

Vengono quindi introdotti la dottoressa Viviana Belloni e il dottor Enzo Leporati, per la CISAS.

Audizione di rappresentanti della organizzazione sindacale CISAS.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti. Desidererei innanzitutto sapere dalla dottoressa Belloni in quali settori la CISAS è particolarmente attiva.

BELLONI. La CISAS è una confederazione a carattere generale e rappresenta tutto il mondo del lavoro. Rappresenta, infatti, 37 settori diversi.

Per quanto riguarda i servizi pubblici, in particolare quelli considerati essenziali, la CISAS è presente ed incisiva soprattutto nel settore della sanità in quanto già dal 1968 rappresentava la maggioranza assoluta del personale di tale settore, quale il personale infermieristico, medico e i farmacisti.

Inoltre la CISAS è presente ed incisiva ovviamente nel settore dei trasporti. In particolare in quello del trasporto aereo per quanto attiene ai controllori di volo; l'ANPGAT, infatti, aderisce alla nostra organizzazione. Inoltre abbiamo i tecnici elicotteristi aderenti alla ASATE.

Alla CISAS aderiscono inoltre numerosi ferrotranvieri e ferrovieri, i primi attraverso la FISAST. Ritornando al settore della sanità va detto che la federazione collegata alla CISAS è la FIOS, Federazione italiana operatori di sanità. Tale denominazione, che si differenzia nella radice da quelle delle altre federazioni a noi collegate, deriva dal fatto che la FIOS è sorta precedentemente alla CISAS.

Inoltre alla CISAS aderisce il sindacato dei vigili urbani, unico sindacato maggioritario che ha aderito alla nostra organizzazione. Ho visto che nel disegno di legge che riguarda la materia di cui stiamo trattando la regolamentazione del traffico è importante.

Vi è poi il settore della nettezza urbana, facente parte di quello degli enti locali, che ci vede nei comuni e nelle province. Per quanto riguarda i comuni siamo presenti un po' dappertutto ed in particolare a Napoli e a Roma.

PRESIDENTE. Come avrà capito, vado alla ricerca dei punti critici che abbiamo registrato non nella sanità ma senz'altro nei trasporti, come pure per quanto riguarda i controllori di volo e la nettezza urbana. Vorrei sapere se siete presenti in altri settori critici.

BELLONI. Siamo presenti un po' in tutti i settori.

PRESIDENTE. Nei settori dove siete presenti con particolare rappresentatività sono in vigore codici di autoregolamentazione da voi stessi sottoscritti?

BELLONI. Volevo fare una precisazione in premessa. Innanzi tutto ringraziamo la Commissione per questo incontro che ci dà la possibilità di esprimere il nostro pensiero sull'autoregolamentazione o sulla regolazione dell'esercizio del diritto di sciopero. Noi siamo fra i promotori dell'autodisciplina per l'esercizio del diritto di sciopero. Come CISAS abbiamo varato un codice di autoregolamentazione già dal 1979 che è in vigore per tutte le strutture della confederazione ed è vincolante per tutti. Il che significa che si applica a tutte le strutture pubbliche e private, e ciò sia come CISAS che come associazioni aderenti. Questo codice non vale solo per i servizi pubblici essenziali, ma per tutte le strutture confederali perchè eravamo convinti (e ripeto: eravamo) che darsi un codice di autodisciplina potesse agevolare il superamento dei conflitti nelle vertenze di lavoro. In effetti dobbiamo dire che a distanza di cinque anni da quando applichiamo regolarmente il codice di autodisciplina da noi varato come confederazione e che viene applicato da tutte le federazioni della CISAS — e ripeto che non siamo « scioperaioli » di mestiere perché siamo molto responsabili — non possiamo registrare un esito positivo di questa forma di autoregolamentazione unilaterale. Tant'è che noi in questo codice di autodisciplina avevamo previsto già dal 1979 dei modi particolari per rsolvere i conflitti di lavoro: prima di tutto tentando un arbitrato sia a livello nazionale che a livello provinciale e locale, senza andare immediatamente alla programmazione dello sciopero; avevamo indicato (e lo riproponiamo tuttora) un arbitro per il pubblico impiego dove noi, come confederazione, siamo maggioritari, individuando nel CNEL, che è al di sopra delle parti, l'arbitro tra confederazione e Governo. Noi abbiamo chiesto l'arbitrato del CNEL, ad esempio, per i conflitti nel settore della sanità, nel settore degli enti locali, del parastato, quando abbiamo dovuto fare degli scioperi per il rinnovo dei contratti che riguardavano gli istituti contrattuali del triennio, però il CNEL non ci ha mai convocato per arbitrare tra Governo e organizzazioni sindacali. Poi, sempre per il pubblico impiego, avevamo indicato a livello provinciale come arbitro il presidente del tribunale della provincia, anche lui al di sopra delle parti pubbliche e private. Per i settori privati abbiamo richiesto l'arbitrato del Ministro del lavoro e, a livello provinciale, dell'ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione. Qui dobbiamo dire che la mediazione, in qualche caso ha avuto esito, soprattutto a livello locale; con l'arbitrato siamo riusciti a prevenire qualche sciopero, però devo aggiungere che questo arbitrato non è molto sentito perché a chiederlo siamo soltanto noi, organizzazioni sindacali, mentre nel nostro codice diciamo che l'arbitrato può essere richiesto da ambo le parti. Abbiamo dato un termine di 15 giorni (prima ne avevamo indicati 10, ma dopo la legge-quadro sul pubblico impiego 29 marzo 1983, n. 93, li abbiamo portati a 15); passati i 15 giorni ci riteniamo liberi, anche se l'arbitrato non ha avuto esito perché l'arbitro non si è mosso, di proclamare lo sciopero con un preavviso di 48 ore; a quel punto proclamiamo lo sciopero come confederazione e non permettiamo (anche qui c'è una diffe-

renza con le altre organizzazioni autonome) alle singole federazioni o categorie professionali di proclamare lo sciopero per conto proprio senza un preventivo confronto con la confederazione. Una volta proclamato lo sciopero, questo viene organizzato in tutti i posti di lavoro da specifici comitati di sciopero che si insediano là dove esso si effettua e sono presieduti da rappresentanti sindacali che devono rappresentare un punto di riferimento per eventuali incontri tra le controparti in conflitto per scambi di vedute e proposte, eventualmente per richieste dell'utenza o comunque per necessità urgenti che si dovessero verificare. Tali comitati si sciolgono soltanto a sciopero terminato. Lo sciopero può essere di breve come di lunga durata; per principio non facciamo scioperi ad oltranza, li facciamo in modo tale da permettere alla controparte di rivedere la sua posizione. Il nostro sciopero, comunque, lo dice il nostro codice, garantisce i servizi pubblici essenziali. Nonostante lo sciopero ci facciamo garanti dei servizi essenziali di emergenza, questo in modo particolare negli ospedali.

PRESIDENTE. Come vi fate garanti?

BELLONI. Nel caso specifico della sanità, che è il settore più delicato in quanto ci va di mezzo la vita delle persone, costituendo dei comitati di sciopero; in tutti i settori sanitari stabiliamo — noi, organizzazioni sindacali — dei turni di presenza essenziale dal medico all'infermiere: per l'assistenza essenziale, ripeto, certo non per tutto, altrimenti non sarebbe uno sciopero, però garantiamo la presenza, il che ha comportato alle volte l'impossibilità di far scioperare il personale infermieristico professionale, perché di questo personale in Italia c'è carenza. E per assicurare la presenza di una sola persona nel turno abbiamo dovuto addirittura sdoppiare i turni inserendo, per garantire quello che non garantisce mai l'ospedale, l'infermiere professionale nel turno di notte. Questa mi sembra che sia una notevole forma di garanzia per il cittadino; certo non possiamo farci carico anche delle carenze delle strutture sanitarie, a causa delle quali, in alcune corsie ospedaliere, di notte, rimane solo un infermiere generico. Noi dobbiamo denunciare un fatto gravissimo, signor Presidente e lo denunciamo davanti al Senato della Repubblica: i responsabili della sanità non rispettano la legge e cioè non assicurano la presenza del medico e dell'infermiere professionale nelle corsie dove ci sono i degenti lasciano l'assistenza diretta del malato anche gravissimo, sia per i reparti di chirurgia che di medicina, nelle mani dell'infermiere generico (se non addirittura del portantino quando manca l'infermiere generico) il quale non può assolutamente assumersi la responsabilità dell'assistenza diretta del malato.

Quindi, quando facciamo lo sciopero, ci dobbiamo caricare delle inadempienze della amministrazione assicurando la presenza dell'infermiere professionale quale responsabile dell'assistenza diretta. E noi come organizzazione sindacale abbiamo dato questa garanzia.

Dicevo che credevamo nell'autoregolamentazione nella misura in cui abbiamo dato indicazioni alle controparti, al Governo, al CNEL, al Ministero del Lavoro e alla stampa, poichè personalmente ho fatto varie conferenze stampa su questo argomento nel 1979, nel 1980 e nel 1981, quando gli scioperi continuavano. Quando però ci siamo resi conto che gli scioperi non dipendevano dai sindacati ma dall'arroganza, dalla inadempienza, dalla provocazione delle controparti, abbiamo deciso di mettere un punto fermo a questa disciplina unitalerale. La CISAS ha cominciato da due anni a questa parte, e in modo specifico dal 1983, a chiedere che le controparti pubbliche e private fossero regolate da un proprio codice di comportamento. Quindi il Governo deve avere un proprio codice di comportamento nelle relazioni sindacali e lo stesso vale per i privati datori di lavoro. Questo è quanto abbiamo stabilito nel nostro terzo congresso confederale.

Nella misura in cui le controparti datoriali rispetteranno questo codice, il sindacato rispetterà il proprio. Se le controparti

non lo rispetteranno, non terranno fede agli impegni assunti, il sindacato sarà svincolato dal proprio codice di autoregolamentazione. Quindi, a distanza di cinque anni, non ci consideriamo più legati al codice di autoregolamentazione presentato a tutte le controparti perchè riteniamo che esse abbiano usato ed abusato dei codici di autodisciplina dei sindacati.

Ci troviamo ancor oggi di fronte agli ultimi contratti del pubblico impiego che hanno portato a scioperi pesanti; i contratti si sono rinnovati a tre anni di distanza, al quarto anno non sono ancora applicati, e questo vale per tutto il pubblico impiego, quando la legge-quadro per il pubblico impiego prevede che entro maggio di quest'anno avrebbe dovuto iniziare la contrattazione per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro di tutti i pubblici dipendenti distinti per comparti, relativamente al triennio 1985-1987.

A tutt'oggi, nonostante le proposte che abbiamo inviato alla Presidenza del Consiglio ed al Ministro per la funzione pubblica, non si inizia ancora la contrattazione per il pubblico impiego. Ci troviamo di fronte ad un'inadempienza nei confronti della legge-quadro che ha disciplinato la contrattazione del pubblico impiego. Denunciamo, quindi, questo comportamento e ci riteniamo, a questo punto, svincolati anche dal nostro codice di autodisciplina.

PRESIDENTE. Questo significa che negli ospedali non garantite i servizi essenziali?

BELLONI. Li garantiremo per una questione di etica, di correttezza e di responsabilità. Tuttavia non ci riteniamo vincolati al punto di aspettare che il Ministro per la funzione pubblica una mattina si svegli e dica: prima di tutto devo ancora adempiere alla contrattazione intercompartimentale.

La contrattazione intercompartimentale era preliminare alla contrattazione per comparti per il rinnovo dei contratti del pubblico impiego. Ancora non è stata fatta la contrattazione intercompartimentale che doveva disciplinare alcuni istituti dei contratti già in vigore, non applicati proprio per la mancanza di contrattazione intercompartimentale. Tra questi vi è la tutela dell'esercizio sindacale, che è demandata nei contratti del pubblico impiego alla contrattazione intercompartimentale. Il Ministro per la funzione pubblica non ha provveduto alla contrattazione intercompartimentale, di conseguenza noi sindacati liberi che non abbiamo il potere derivante dall'appoggio dei partiti politici o dei padroni, che comunque sono gli amministratori, ci troviamo totalmente scoperti sui riscatti sindacali, sui diritti sindacali, sulla contrattazione, perchè non è stata fatta la contrattazione intercompartimentale e non è stato disciplinato il rapporto tra parti pubbliche e parti sindacali.

Per le parti private il discorso è ancora diverso, ma io mi riferisco alle inadempienze gravi dell'Amministrazione pubblica dello Stato. Di fronte a quanto ho detto, come si devono comportare i sindacati? Recentemente, in occasinone del nostro congresso, abbiamo deciso (e questo lo ha deciso anche il consiglio nazionale della nostra federazione, la FIOS) di denunciare il ministro Degan poichè si è preso l'arbitrio di rinnovare la convenzione dei medici al di fuori di un contratto siglato con noi, senza convocare le controparti firmatarie e al di fuori del contesto del rinnovo del contratto nazionale di lavoro; e questo è un fatto gravissimo.

PRESIDENTE. Ma voi rappresentate anche i medici convenzionati?

BELLONI. Certo, comunque nel contratto è detto che i medici della sanità pubblica hanno diritto di portare avanti il proprio contratto congiuntamente alla sanità convenzionata.

Il ministro Degan ha rinnovato la convenzione, anche se non è attuata, al di fuori del contratto nazionale di lavoro, dopo aver firmato un contratto di lavoro con le modalità che ho indicato; e ciò — come ho detto — è molto grave. Denunciamo, quindi, questo fatto, e annuncio che cominceremo a

prendere le contromisure necessarie: e non ci vengano a dire di non scioperare. Vi è una provocazione costante da parte dei datori di lavoro. Noi abbiamo dato alla Presidenza la nostra mozione conclusiva del congresso nella quale, al punto tre, si dice che le controparti datoriali devono darsi un proprio codice di autoregolamentazione per le relazioni sindacali.

In conclusione siamo contrari alla regolamentazione per legge dell'esercizio del diritto di sciopero e siamo favorevoli ad una autodisciplina dell'esercizio di tale diritto, contestualmente al varo di un codice di comportamento delle controparti sia pubbliche che private.

PRESIDENTE. Qual è la posizione nei confronti dell'inclusione dell'autodisciplina nei contratti per il settore pubblico?

BELLONI. Per chiarezza, noi siamo contro alla regolamentazione per legge e a favore di un'autodisciplina solo se bilaterale: se una parte non rispetta gli accordi, l'altra parte non deve considerarsi vincolata. Ci opponiamo pertanto all'inserimento dell'autodisciplina nei contratti, i quali vengono recepiti in decreti del Presidente della Repubblica e quindi hanno valore legislativo; abbiamo chiesto, ed ottenuto, che negli ultimi contratti questo punto fosse regolamentato a parte ed allegato al testo, in modo da non ritenerlo parte del testo del decreto. Inoltre, però, noi chiediamo che insieme a questo codice di autodisciplina venga allegato anche il codice della controparte, perchè altrimenti non ha senso neanche l'inserimento del primo.

Non è giusto che solo i lavoratori adottino delle norme di autodisciplina e la mancata adozione di un corrispondente codice da parte dei datori di lavoro costituisce una costante provocazione. Noi non vorremmo ricorrere allo sciopero, sia perchè si ledono i diritti degli utenti dei servizi e dei cittadini, sia perchè ne deriva un danno, economico e di altra natura, per gli stessi lavoratori, sia perchè questo costituisce un grave pregiudizio per l'economia italiana; tuttavia, a volte lo sciopero rimane l'unico mezzo per far valere le nostre ragioni.

Pertanto noi chiediamo che la 11ª Commissione del Senato della Repubblica intervenga affinché il Governo vari una regolamentazione tale da garantire i diritti ed i doveri sia dei lavoratori che dei datori di lavoro.

PRESIDENTE. Qual è la posizione della CISAS in relazione alla precettazione? Tra l'altro, la Corte costituzionale è intervenuta su questo punto nel settore sanitario.

BELLONI. Noi siamo contro la precettazione.

PRESIDENTE. Anche nei casi estremi?

BELLONI. Indubbiamente, i casi estremi non li creiamo noi. Tuttavia, quando la precettazione si è resa necessaria una delegazione della CISAS si è recata dal prefetto per spingerlo ad assumere un ruolo di arbitro tra le parti in conflitto: così abbiamo fatto, ad esempio, nell'ultimo sciopero dei conduttori dei generatori di vapore degli ospedali. Si badi che, se si blocca la caldaia, non funziona tutto il riscaldamento, con le conseguenze che si possono immaginare. A questi lavoratori, aderenti alla CISAS in gran parte, non è stata riconosciuta l'adeguata professionalità: si tratta di periti tecnici che hanno conseguito il diploma ed hanno un patentino di primo e secondo grado e che invece sono inseriti nel contratto come operai. In occasione di quello sciopero, che è stato preavvisato per tempo, abbiamo garantito soltanto il riscaldamento necessario per i malati in quanto volevamo condurre una azione provocatoria; è intervenuto il prefetto ed ha precettato i lavoratori in sciopero. Tuttavia siamo stati convocati dal prefetto con il quale abbiamo concordato il servizio essenziale durante lo sciopero; nello stesso tempo, però, il prefetto ha chiamato i presidenti delle Unità sanitarie locali ed in qualche modo ha svolto quella funzione di arbitro che a nostro avviso, nel caso di pubblico impiego, deve assumere il presidente del tribunale.

DI CORATO. Dottoressa Belloni, lei ci ha detto che la CISAS in linea di principio è contro lo sciopero, che tuttavia, in casi estremi, questo rimane un'arma di difesa degli interessi dei lavoratori. Inoltre siete contrari alla regolamentazione dello sciopero per legge e richiedete esplicitamente che l'autodisciplina sia bilaterale, ossia che anche il datore di lavoro — pubblico o privato — adotti un codice di comportamento in caso di sciopero. Ciò nonostante, anche fino a quando non esisteranno queste condizioni, avete detto che in caso di sciopero garantite i servizi essenziali, come quello sanitario.

La domanda che le pongo è questa: perchè questa garanzia riguarda solo il settore sanitario e non anche altri servizi di pubblica utilità? Mi riferisco, ad esempio, ai trasporti e al servizio della vigilanza urbana. Quando in una città il vigile urbano sciopera, lei può immaginare quali sono le conseguenze per il traffico; analogamente, quando nel settore dei trasporti pubblici si crea un blocco, involontariamente ciò può provocare un danno anche per gli altri lavoratori ed in genere per gli utenti. Quali sono le ragioni di questa discriminazione tra il settore sanitario e gli altri servizi pubblici?

BELLONI. Ritengo scontato che l'autodisciplina debba valere per tutti i settori, pubblici o privati, quindi non soltanto per la sanità. Il nostro codice di autodisciplina, ad esempio, è applicato anche dai controllori di volo i quali garantiscono il servizio essenziale perché, tra l'altro, il loro regolamento di categoria è l'unico disciplinato per legge.

DI CORATO. Non si può tuttavia dimenticare il recente sciopero durato anche 24 ore di seguito; io stesso a volte sono stato bloccato in un aereoporto per molte ore.

BELLONI. Lo sciopero cui si riferisce è stato indetto anche se la controparte aveva tutta la possibilità di prevenirlo, perché, come lei sa, per legge i controllori di volo devono preavvisare dello sciopero.

L'azienda dei controllori di volo è stata creata quando è stata smilitarizzata la precedente amministrazione. Per ben tre volte noi abbiamo chiesto il commissariamento di questa azienda che, ancora oggi, è assolutamente incapace di gestire l'assistenza al volo; peraltro non è stato ancora applicato il contratto ai controllori di volo. Noi proponiamo di eliminare questa azienda e di sostituirla con un'altra più efficiente: da qui nasce il gesto provocatorio.

DI CORATO. A me interessa capire se la possibilità di garantire un servizio essenziale sia reale o solo un'affermazione. Infatti, in caso di diniego della controparte ad una richiesta, sia pure ripetuta tre volte, non esiste più la garanzia del servizio essenziale perché scatta lo sciopero totale.

PRESIDENTE. Peraltro esistono precisi obblighi fissati per legge.

BELLONI. Ma i controllori di volo rispettano la legge!

PRESIDENTE. Tuttavia alcuni scioperi hanno bloccato tutti i voli. La legge può anche essere stata male formulata e probabilmente dovrà essere corretta, ma il servizio minimo è stato esplicitamente previsto.

DI CORATO. È solo una affermazione di buona volontà di garantire il servizio. Sono d'accordo con voi sul fatto che esistono inadempienze dell'altra parte, responsabilità politiche per non aver stipulato sollecitamente i contratti. Non ci si può limitare però unicamente ad un pronunciamento di buona volontà e poi, quando gli altri non accettano un minimo di negoziato, bloccare i servizi. Ad esempio a Bari, la mia città, lo sciopero dei vigili urbani ha bloccato per intere giornate il traffico. È giusto che un cittadino debba subire tutto questo, pur non disconoscendo determinati diritti?

BELLONI. Il cittadino certamente non deve subire gli effetti della paralisi totale dei servizi provocata dallo sciopero. Ho an-

che detto che se si sono verificati scioperi totali e paralizzanti, essi non sono stati organizzati dalla CISAS che fino ad oggi ha sempre rispettato il proprio codice di autoregolamentazione. I vigili urbani di cui lei parla evidentemente non aderivano alla nostra organizzazione per cui non ci assumiamo responsabilità.

DI CORATO. Il diritto di sciopero va garantito e tutelato anche se è uno strumento da utilizzare con molto senso di responsabilità. Vorrei riprendere alcune sue affermazioni circa gli ospedali: ci troviamo in questo caso di fronte a poche decine di persone in tutta Italia che paralizzano un servizio con la loro azione categoriale, per non usare altri termini. Lei prima ha affermato che il contratto della sanità è unitario; non si capisce allora la ragione per cui una professionalità specifica debba, all'interno degli ospedali, trasformarsi in categoria. Si è verificata una azione di piccoli gruppi che ha avuto una incidenza sulla collettività. Sono tollerabili azioni di questo tipo rispetto ad una giusta applicazione di un diritto sacrosanto come lo sciopero?

La seconda domanda che vorrei rivolgerle riguarda lo sciopero bianco che non comporta alcun costo per chi lo fa e crea invece disagi per l'utente. Lei ha affermato che avete una rappresentanza importante di iscritti nel settore della previdenza sociale. Si pensi a ciò che ha comportato per la previdenza sociale e per i pensionati l'attuazione dello sciopero bianco. Cosa pensa delle azioni di piccoli gruppi che tutelano, partendo da una posizione di forza, i loro egoistici interessi, determinando costi elevati per la collettività?

VECCHI. Vorrei sapere se le risulta che in alcuni settori pubblici sono indetti scioperi più facilmente che in altri perchè il regolamento prevede che le trattenute sulla retribuzione a causa di sciopero siano effettuate con rate diluite nel tempo il più a lungo possibile. Cosa pensate di ciò?

BOMBARDIERI. Mi sembra che il sindacato autonomo segua troppo le piccole categorie di alcuni servizi essenziali che possono poi danneggiare la collettività

BELLONI. Mi spiace constatare che la nostra politica sindacale, contrattuale e di comportamento, non è affatto conosciuta. Sottolineo ancora una volta perciò che noi siamo nati in alternativa e non in contrapposizione alla politica contrattuale e sindacale della federazione CGIL-CISL-UIL, al fine di migliorare il sindacalismo italiano e la tutela dei diritti degli aderenti. Siamo nati però anche in alternativa al sindacalismo autonomo tradizionale, settoriale, categoriale, a volte corporativo. Ci chiamiamo Confederazione italiana sindacati addetti ai servizi perchè intendiamo il lavoro come servizio.

Siamo di fatto un sindacato autonomo, pur non avendo il nome, perchè siamo indipendenti e apartitici. Non chiediamo infatti agli iscritti quale sia la loro appartenenza politica.

DI CORATO. Neanche i sindacati confederali chiedeno ai loro iscritti a quale partito appartengano.

BELLONI. Ma sono, come tutti sanno, sindacati politicizzati. Mi spiace che si consideri la nostra confederazione come un sindacato di tipo settoriale o categoriale quando non lo è affatto. Ho parlato di struttura funzionale integrata: con ciò intendo dire che tutte le federazioni sono integrate nella confederazione. Lo sciopero non è indetto dalla federazione di settore, ma la proposta deve passare al vaglio della confederazione e rispettare certe norme; a maggior ragione uno sciopero non può essere proclamato dalla categoria. È molto difficile che una categoria della CISAS abbia proclamato uno sciopero.

Per quanto riguarda lo sciopero degli addetti alla conduzione dei generatori di vapore, esso era inserito nel contesto dello sciopero generale del settore della sanità per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro.

Il Governo aveva già promesso a questi lavoratori di inquadrarli come periti, personale con diploma di scuola superiore con responsabilità diretta e riconoscimento di professionalità. Nella contrattazione invece li si è fatti retrocedere di qualifica.

Quindi, in quel caso noi non abbiamo provocato lo sciopero della categoria, ma, nel contesto dello sciopero generale per la valorizzazione della professionalità, abbiamo facilitato l'incontro tra il prefetto e la categoria proprio perchè venisse fuori il riconoscimento della professionalità e non venisse abbandonato totalmente il servizio, come la categoria avrebbe voluto fare: la confederazione si è adoperata a tutela dei cittadini che sono stati garantiti proprio grazie alla CISAS.

C'è stato poi chiesto un giudizio sui cosiddetti scioperi bianchi. Ebbene, se lo sciopero bianco è fatto andando a lavorare, ma in realtà astenendosi dalla prestazione lavorativa, questo è un furto ed una irregolarità che noi non consentiamo. Cioè, se esso si risolve nel fatto che io mi reco sul posto di lavoro, firmo, sto lì ma non lavoro, per noi si tratta di un grave furto che condanniamo a tutti gli effetti.

Non consideriamo invece sciopero bianco la protesta recentemente attuata dai doganieri, i quali si sono rifiutati di fare lo straordinario e turni che non erano compatibili con la resistenza umana.

VECCHI. Non mi riferivo a quel caso, ma a quello della applicazione rigorosa dei regolamenti, cosa che normalmente non avviene tutti i giorni.

PRESIDENTE. Questo tipo di sciopero inoltre è più faticoso in quanto implica una attività lavorativa.

BELLONI. Certamente, specie se fatto con il senso della responsabilità di cui noi parliamo. Ora, come ho detto prima, lo sciopero bianco di chi si reca sul posto di lavoro, firma e non lavora noi lo condanniamo, però, nei confronti dello sciopero dei doganieri, verificatosi ultimamente, non ci sentiamo di esprimere un giudizio così categorico. A tale riguardo infatti dobbiamo riflettere, perché in quel caso vi sono state delle responsabilità abbastanza gravi della controparte che non ha provveduto al riordino degli organici e non ha garantito al personale un lavoro con orari sopportabili e in condizione non disumane. Quindi, in quel caso, pur non essendo stati noi della CISAS a indire lo sciopero, abbiamo capito che si stava giungendo all'esasperazione e che quella era l'unica arma per far muovere chi di dovere. Come cittadini e come sindacalisti però non eravamo d'accordo, poichè in quel modo si mettevano in gravissime difficoltà il traffico e molti settori economici.

È stato inoltre detto che si fa forza sui piccoli sindacati che però hanno molto potere contrattuale. Noi non siamo di questo avviso, però dobbiamo anche denunciare un fatto e cioè che il sindacato autonomo nel vero senso della parola, il sindacato libero come quello nostro, prima di essere acsoltato e di vedere riconosciuti i propri diritti deve fare una fatica cento volte superiore rispetto a quella che fanno i sindacati cosiddetti tradizionali (CGIL, CISL e UIL).

Faccio un esempio. Nel settore della scuola noi siamo una delle confederazioni che ha firmato il contratto della scuola per tre trienni consecutivi, maggiormente rappresentativa, nonchè avente rappresentanza nel Consiglio nazionale della pubblica istruzione. Ebbene, a noi CISAS, confederazione generale avente una federazione del settore che si dirama in tre comparti (università - scuola - formazione professionale), non è dato riconoscimento di diritti e di permessi sindacali da parte del Ministero della pubblica istruzione. In proposito, noi abbiamo anche provocato la presentazione di un'interpellanza parlamentare e siamo intenzionati a presentare una denuncia alla Corte dei conti.

Il Ministro della pubblica istruzione concede 180 esoneri sindacali all'anno allo SNALS, quindi 180 stipendi al mese (con un costo di miliardi) solo ad un sindacato di categoria; più di 230 esoneri a CGIL-CISL-UIL

solo per il settore della scuola, con miliardi e miliardi a carico dello Stato, e a noi CISAS non concede neanche un esonero sindacale. Pertanto, se noi, in queste condizioni, arrivati all'esasperazione proclamiamo lo sciopero del settore, poi non ci vengano a dire che vogliamo farci forti attraverso le categorie forti contrattualmente. È infatti la discriminazione grave operata nei confronti dei sindacati liberi, anche con illegittimità palesi da parte delle controparti, che conduce a certe azioni.

Pertanto, si deve solo al grande senso di responsabilità che io personalmente, come segretario generale ho, e che hanno anche gli altri dirigenti della CISAS, se non arriviamo a posizioni esasperate; però, date le provocazioni, non è escluso che in futuro ci si arrivi.

In conclusione, noi chiediamo alla Commissione lavoro del Senato che venga elaborato un nuovo statuto, non dei lavoratori, ma delle relazioni sindacali (datore di lavoro e lavoratore) che prenda in considerazione i rapporti tra le due controparti, sancendo i diritti e doveri degli uni e degli altri. Quindi, una revisione totale dello statuto dei lavoratori che oggi non riteniamo più sufficiente, una carta che necessariamente coinvolga le parti datoriali e sindacali.

Queste in sintesi sono le nostre posizioni e le nostre richieste.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli intervenuti. Poiché nessun altra domanda di parlare, non facendosi osservazioni, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 19,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. ANTONIO RODINÒ DI MIGLIONE