

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MERCOLEDÌ 7 APRILE 1965

(37^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile - per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta » (953) (Seguito della discussione ed approvazione):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 523, 528, 529 530, 532, 533
ADAMOLI	525, 529, 530
ROLLALANZA	527, 529, 530
DERIU	528, 532, 533
FERRARI Francesco	524
FLORENA	525
GENCO	529, 533
LOMBARDI	533
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	525, 527, 528 531, 532, 533
MASSOBRIO	530
ZANNIER	532

riu, Fabretti, Ferrari Francesco, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Masciale, Massobrio, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Mannironi.

GUANTI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile - per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta » (953)

PRESIDENTE, *relatore.* L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazio-

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Corbellini, Crollanza, De-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

37ª SEDUTA (7 aprile 1965)

ne civile — Ispettorato generale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta ».

Onorevoli colleghi, come ricorderete, la discussione svoltasi in una precedente seduta si concluse con la deliberazione di chiedere, sul disegno di legge, il parere della Commissione Lavoro.

Tale parere, che ci è pervenuto nei giorni scorsi, è del seguente tenore:

« Nel corso dell'esame del disegno di legge n. 953 da parte della Commissione Lavoro, sono state espresse numerose osservazioni e riserve sulla opportunità di derogare al disposto della legge 5 marzo 1961, n. 90, che fa divieto allo Stato di assumere operai con contratto a termine.

« La Commissione ha deliberato infine di esprimere parere favorevole sul disegno di legge, subordinatamente all'accoglimento, da parte della Commissione di merito, di emendamenti che stabiliscano la facoltà di ricorrere ai predetti contratti solo per " esigenze imprevedute e indilazionabili " (invece che " temporanee ") e che richiamino espressamente " l'osservanza delle norme sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato, di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 230, e di quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati, di cui alla legge 24 aprile 1949, n. 264 " ».

Si tratta, dunque, di un parere sostanzialmente favorevole al disegno di legge, nel quale sono tuttavia suggeriti alcuni emendamenti che corrispondono alle preoccupazioni emerse nel corso della nostra discussione a proposito della deroga che il presente provvedimento prevede alla legge 5 marzo 1961, n. 90, sulla disciplina dello stato giuridico degli operai dello Stato.

Infatti, il primo emendamento proposto dalla Commissione Lavoro tende a limitare la facoltà di ricorrere all'assunzione di operai con contratto a termine soltanto ai casi di « esigenze imprevedute e indilazionabili » ed il secondo richiama espressamente le disposizioni legislative sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati. Ora, mentre sono

senz'altro favorevole all'accoglimento del primo emendamento, riterrei del tutto pleonastica la citazione dei dati relativi alle due leggi; comunque, mi rimetterò alle decisioni della Commissione.

FERRARI FRANCESCO. Onorevole Presidente, pur apprezzando le proposte contenute nel parere della Commissione Lavoro, debbo dichiarare che le mie perplessità circa il presente disegno di legge permangono.

Infatti, anche tenendo conto che l'Ispettorato generale dell'aviazione civile dovrebbe ricorrere all'assunzione di operai con contratto a termine soltanto in casi di « esigenze imprevedute e indilazionabili », resterebbe il fatto che non ci sarebbe la possibilità, per il reclutamento della manodopera, di rivolgersi agli Uffici di collocamento, in quanto, per l'appunto, si tratterebbe di lavori da eseguire con la massima urgenza e mancherebbe pertanto il tempo di interpellare tali Uffici.

Del resto, le stesse leggi sul collocamento prevedono che, in casi di urgenza, si possano direttamente assumere operai, il cui reclutamento può essere notificato entro le 24 ore; pertanto, mi pare che i suggerimenti della Commissione Lavoro divengano del tutto inoperanti.

In occasione dell'approvazione della legge 5 marzo 1961, n. 90, furono previste eccezioni alla disciplina dello stato giuridico degli operai dello Stato per l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni e per quella dei Monopoli di Stato; nella passata legislatura sono stato io stesso relatore della legge che prevedeva l'estensione di tali eccezioni a favore di altri due Ministeri: quello dell'agricoltura e quello dei lavori pubblici. Ora abbiamo in esame un disegno di legge che prevede un'ulteriore eccezione per il Ministero dei trasporti. Ma allora, onorevoli senatori, tanto vale arrivare all'abrogazione degli articoli 95 e 96 della legge sullo stato giuridico degli operai dello Stato, perchè è evidente che ci troveremo ben presto dinanzi ad altre richieste di questo genere!

Mantengo dunque tutte le mie riserve circa l'opportunità di approvare il provvedi-

mento in esame e dichiaro che, comunque, mi asterrò dalla sua votazione.

A D A M O L I. La fondatezza delle osservazioni da noi fatte in occasione della precedente discussione su questo provvedimento ha trovato piena conferma nel parere espresso dalla Commissione Lavoro, la quale, forse più di noi, è competente in materia.

Rimane dunque il fatto che ci troviamo ancora una volta di fronte a questa situazione: che leggi ben fatte vengono, per sollecitazioni apparentemente giuste, modificate da una serie di provvedimenti che distruggono i principi fondamentali della norma originaria. Questo onorevoli senatori, dovrebbe preoccuparci. È mai possibile, infatti, che provvedimenti pseudo-opportuni vengano ad infirmare costruzioni legislative organiche e ben fatte?

A parte queste considerazioni, il nostro Gruppo politico giudica, ripeto, positivamente le proposte della Commissione Lavoro, specie per quanto concerne il richiamo esplicito alle disposizioni legislative sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e sul collocamento dei lavoratori disoccupati.

A differenza di quanto ha sostenuto il senatore Francesco Ferrari, siamo convinti che — anche nei casi di esigenze imprevedute ed indilazionabili — si possa far ricorso, per l'assunzione della manodopera necessaria, agli Uffici di collocamento, i quali, nel giro di un'ora, saranno in grado di soddisfare le esigenze prospettate.

Non saremmo quindi d'accordo per sopprimere, come ha detto il senatore Francesco Ferrari, gli articoli 95 e 96 — che sono fondamentali per la disciplina dello stato giuridico degli operai dello Stato — e, pur dichiarando di accettare gli emendamenti proposti al provvedimento dalla Commissione Lavoro, precisiamo altresì che ci asterremo dalla votazione per le ragioni di fondo prima accennate.

F L O R E N A. Le osservazioni del senatore Ferrari a proposito delle eccezioni alla legge 5 marzo 1961, n. 90, dovrebbero richiamare la nostra attenzione sulla circo-

stanza che, in realtà, troppo spesso le Amministrazioni dello Stato, che per l'appunto di tali eccezioni godono, assumono « per bisogni impreveduti ed indilazionabili » personale che poi resta alle loro dipendenze; per evitare che, anche nel caso in esame, ciò si verifichi, si può pensare di affidare la manutenzione straordinaria degli aeroporti a ditte private, ogni qual volta ciò si renda necessario; in tal modo ritengo che si eliminerebbe ogni motivo di preoccupazione per l'assunzione di questi operai con contratto a termine.

Mi permetto inoltre di invitare il Governo a vigilare affinché le Amministrazioni dello Stato interessate non si avvalgano, oltre i limiti consentiti dalla legge, delle deroghe loro concesse.

M A N N I R O N I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Mi permetto di insistere nel richiedere la approvazione del presente disegno di legge, nel testo proposto dal Governo, poichè esso è quanto mai necessario ed urgente.

L'Ispettorato generale dell'aviazione civile, infatti, ha assoluta necessità dello strumento legislativo proposto al fine di far fronte a quei compiti di manutenzione straordinaria degli aeroporti, che sono stati finora svolti dal personale dipendente del Ministero della difesa.

Come gli onorevoli senatori ben sanno, è soltanto da poco tempo che, in seguito ad un'apposita legge, tutta la materia relativa all'aviazione civile e agli aeroporti adibiti ad uso civile è passata dalla competenza del Ministero della difesa a quella del Ministero dei trasporti: aggiungo, anzi, che il trasferimento di tali competenze è avvenuto per gradi e piuttosto lentamente.

Quando nel prossimo giugno tutti questi servizi passeranno al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, se esso non avrà la possibilità di assumere personale straordinario da adibire agli urgenti lavori che si rendessero necessari, non potrà evidentemente procedere a pronte riparazioni. Si dovrebbero allora stipulare, di volta in volta, degli appalti, affidando i lavori stessi a singole ditte. Tale sistema, però, compor-

terebbe un notevole ritardo, con conseguenze che talvolta potrebbero rivelarsi addirittura rovinose per i servizi. Infatti, nell'ipotesi che un uragano o un qualsiasi altro fatto meteorologico imprevisto deteriori una pista provocando buche o allagamenti, si dovrebbe attendere il lungo *iter* della procedura ordinaria per affidare i lavori necessari alle ditte appaltatrici.

Ad evitare tali inconvenienti, si è ritenuto necessario stabilire un'eccezione alle norme generali, col disegno di legge sottoposto all'esame della Commissione. Esso non deve in alcun modo preoccupare, perchè lo stesso Ministero ha predisposto tali e tante garanzie che non si potrebbe, assolutamente sfuggire alle leggi che regolano la materia. Quando, infatti, si dice che « i dirigenti degli uffici centrali e periferici, che emettano provvedimenti in violazione alle disposizioni di cui al precedente comma, sono personalmente e solidalmente responsabili delle somme conseguentemente erogate », si crea una tale remora che chi ha la responsabilità della gestione e della manutenzione degli aeroporti si guarderà bene dal frodare la legge, assumendo per vie traverse personale destinato poi ad entrare sottobanco nei ruoli dell'Amministrazione statale. Con il suo assenso all'approvazione del disegno di legge, quindi, la Commissione fornirà all'Ispettorato generale dell'aviazione civile uno strumento di cui questo ha assoluto bisogno, a differenza di altre amministrazioni dello Stato.

Per rispondere alle argomentazioni del senatore Florena, ricorderò che è vero che l'Azienda ferroviaria appalta a ditte private l'esecuzione di alcuni lavori, ma è anche vero che questi rivestono carattere di continuità, come ad esempio le pulizie dei vagoni. A tutti gli altri servizi e bisogni provvedono gli stessi dipendenti delle Ferrovie: manovali, cantonieri e tutta una categoria del ruolo esecutivo che viene mobilitata in casi di urgenza. L'Ispettorato generale dell'aviazione civile, invece, non ha alle proprie dipendenze operai di tal genere, sicchè si vede costretto a reperire la manodopera al di fuori dei propri ruoli organici. Tale ricorso all'esterno, però, viene fatto con estre-

ma cautela, tanto è vero che nel provvedimento è specificato che l'assunzione non può avere una durata superiore ai 60 giorni: scaduto tale termine, gli operai si intendono liberi da ogni impegno e quindi l'Amministrazione non può tenerli ulteriormente presso di sé.

Circa le modifiche proposte dalla Commissione Lavoro, sono disposto ad accettarle soltanto in parte. Così, per quanto riguarda il primo emendamento, posso concordare sull'opportunità di sostituire l'aggettivo « temporanee » con « indilazionabili »; ma non ritengo logica l'ulteriore specificazione « impreviste », chè tali non potrebbero considerarsi nè una bufera, nè tanto meno una nevicata o un acquazzone. L'aggettivo « impreviste », quindi, non giova agli effetti pratici del disegno di legge, anche perchè la limitazione dell'autorizzazione ad assumere personale straordinario da parte dell'Amministrazione è chiaramente e concettualmente definita con l'uso della parola « indilazionabili ».

Per quanto concerne il secondo emendamento, sono disposto ad accettare la specificazione « di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 230 » per le norme sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato. Non posso, invece, accedere alla richiesta di richiamare la legge numero 264 del 24 aprile 1949 sul collocamento, perchè altrimenti si creerebbero notevoli complicazioni di carattere pratico. In genere, gli operai da assumere per l'esecuzione negli aeroporti di lavori di urgente e indilazionabile necessità debbono essere forniti di una certa specializzazione; pertanto non si può ricorrere all'Ufficio di collocamento chiedendo, in modo indiscriminato e generico, il quantitativo di manodopera occorrente. Si appalesa, perciò, necessario lasciare all'Ispettorato dell'aviazione civile almeno la discrezionalità di scegliere quegli operai che ritenga meritevoli e capaci di assolvere ai compiti per i quali sono richiesti.

Per le ragioni esposte, raccomando vivamente alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, sottolineando ancora una volta che l'Ispettorato generale dell'aviazione civile ha assoluta necessità dal 1° luglio

di tale strumento legislativo: il 30 giugno, infatti, verrà a cessare l'assistenza che fino ad oggi l'Aviazione militare era tenuta a fornire per la manutenzione straordinaria degli aeroporti.

C R O L L A L A N Z A. L'onorevole Sottosegretario, nell'illustrare le ragioni che giustificerebbero l'approvazione del provvedimento, ha fatto presente che, col passaggio ormai completo di tutti i poteri nel settore degli aeroporti, e delle relative mansioni, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, viene a cessare la possibilità di avvalersi di elementi alle dipendenze dell'Amministrazione militare, per esigenze di carattere straordinario nella manutenzione degli aeroporti.

Indipendentemente dagli avvenimenti catastrofici che possono sempre verificarsi, desidererei sapere come si è regolato fino ad ora il Ministero dei trasporti per la manutenzione ordinaria. Mi pare chiaro, infatti, che se questa è affidata ad una ditta mediante specifico contratto, se sussiste cioè un sistema manutentorio regolamentato — ed in tal senso mi richiamo anche alla proposta avanzata dal collega Florena —, la stessa ditta potrebbe avere l'obbligo di fornire, in certe circostanze, manodopera straordinaria specializzata con cui provvedere alle incombenze del momento.

M A N N I R O N I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Fino al 30 giugno, alla manutenzione ordinaria provvede l'Amministrazione militare con propri reparti lavorativi, che secondo le necessità vengono di volta in volta integrati con altra manovalanza assunta in base alle norme che regolano il settore. Dal 1° luglio tale competenza passerà all'Ispettorato generale dell'aviazione civile, nei cui quadri è compreso un ruolo tecnico composto di ingegneri, geometri, assistenti ed un minimo organico di personale operaio esecutivo. Quest'ultimo è in grado di assicurare soltanto l'espletamento dei normali lavori di manutenzione ordinaria, come: rimuovere dalle piste, con l'uso di una motocarozzetta, gli eventuali ingombri — a somiglianza di

quanto fanno i cantonieri delle strade —, o provvedere a spalmare una pennellata di catrame su qualche fessura che si apra nell'asfalto. Ma il giorno in cui si dovessero presentare necessità di più grande portata — ecco i casi indilazionabili —, i pochissimi operai che fanno parte dell'organico dell'Aviazione civile non potrebbero farvi fronte.

Di qui la necessità di rinforzarli mediante l'urgente assunzione di manodopera locale, stante la mancanza di altri dipendenti da adibire a detti lavori.

Mi sembra pertanto che il disegno di legge, concedendo in via del tutto straordinaria, e per un tempo limitatissimo, tale possibilità, risponda alle esigenze dell'Amministrazione prevenendo il verificarsi di situazioni incresciose, e nel contempo serva a tranquillizzare il Parlamento che è chiamato ad approvarlo.

C R O L L A L A N Z A. Ciò non impedisce, però, che si possa stipulare un contratto di manutenzione ordinaria con l'obbligo anche di interventi straordinari.

M A N N I R O N I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per la manutenzione ordinaria non v'è bisogno di stipulare contratti di appalto con ditte esterne, perchè ad essa sono sufficienti a provvedere i pochissimi operai dipendenti dall'Aviazione civile.

Forse gli onorevoli Commissari si richiamano mentalmente a quanto si verifica nelle Ferrovie dello Stato, dove l'espletamento di molti lavori, come quelli di pulizia dei vagoni, è assicurato mediante contratti di appalto con aziende private. Debbo far rilevare, però, che tale soluzione è possibile in quanto si tratta di lavori quotidiani, che richiedono quindi una continuità di prestazione. La situazione negli aeroporti, invece, può essere paragonata a ciò che si verifica per la manutenzione delle strade. A questa fa fronte normalmente un solo cantoniere per un certo numero di chilometri; quando, però, si verificano alluvioni o comunque eventi eccezionali, l'ANAS o l'Amministrazione provinciale o il Comune

provvedono ad integrare l'organico con personale straordinario che viene assunto sul posto. La stessa procedura si richiede per l'Ispettorato dell'aviazione civile: sia meso, cioè, in condizione di far fronte ad improvvise e temporanee necessità, alle quali non potrebbe provvedere col personale operaio attualmente alle sue dipendenze.

PRESIDENTE, *relatore*. Dunque non esiste attualmente alcuna struttura, che potrebbe impegnarsi a far fronte alla manutenzione straordinaria degli aeroporti civili.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Dichiaro francamente che non mi rendo conto delle ragioni che possono indurre a preferire il ricorso all'appalto di un privato, per assumere gli operai necessari a questa manutenzione straordinaria, e non alla pubblica Amministrazione che, per casi particolari, chiede di essere autorizzata a fare tali assunzioni!

DERIU. Onorevole Presidente, malgrado le molteplici ragioni addotte dal sottosegretario Mannironi per invitarci ad approvare il provvedimento in esame nella sua attuale formulazione, debbo dire che anch'io, come altri colleghi, non riesco a convincermi della sua opportunità.

Condivido quindi le perplessità espresse nel parere della Commissione Lavoro circa l'inopportunità di derogare alla legge 5 marzo 1961, n. 90, che fu approvata proprio per eliminare l'inconveniente dell'assunzione con contratto a termine degli operai dipendenti dallo Stato. Su questo punto richiamerei pertanto l'attenzione del Governo, perchè si sa bene che un'eccezione ne comporta un'altra e così via.

Quando ebbi l'onore di fare da relatore al bilancio del Ministero dei trasporti, potei rendermi conto delle difficoltà in cui si dibatte l'Ispettorato generale dell'aviazione civile per provvedere a soddisfare esigenze come quella della manutenzione degli aeroporti, difficoltà che sono, in massima parte, di natura finanziaria.

Comunque, finora l'Ispettorato dell'aviazione civile ha provveduto a questa manutenzione ordinaria e straordinaria di concerto con il Ministero della difesa ma, e questo è il punto, l'onorevole Mannironi dice che, con il 30 giugno prossimo, la Difesa non potrà più assolvere a tale compito.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Preciso, senatore Deriu, che ciò è stabilito dalla legge con la quale le competenze in materia di aviazione civile sono passate dal Ministero della difesa a quello dei trasporti.

DERIU. Mi rendo conto, onorevole Sottosegretario, che ogni Ministero voglia essere il più autonomo possibile nei propri servizi, ma il fatto è che troppo spesso si dimentica che ogni Amministrazione fa parte di un tutto, cioè dello Stato, e che quindi, se certi lavori possono essere più utilmente compiuti da un determinato Ministero, ciò dovrebbe essere consentito.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma è questione di competenze, che comporta tutta una serie di vincoli, anche dal punto di vista finanziario!

DERIU. Non si può però disconoscere che talvolta l'autonomia dei vari Ministeri è male intesa e pregiudica l'opera di coordinamento di tutto l'apparato dello Stato, che tanto spesso invociamo.

Detto questo, e tornando al contenuto del parere espresso dalla Commissione Lavoro, sarei senz'altro favorevole agli emendamenti proposti, in quanto ritengo che sia veramente opportuno un preciso richiamo alle disposizioni legislative sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e a quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati, nonchè la precisazione che si debba ricorrere all'assunzione di operai con contratto a termine soltanto nei casi di esigenze imprevedute e indilazionabili.

Infatti, qualora tali esigenze si manifestassero, basterà telefonare all'Ufficio di col-

locamento per avere immediatamente a disposizione gli operai necessari; e questo sistema si dimostrerà di estrema utilità specialmente quando si dovrà fare ricorso ad operai specializzati come, per esempio, nel caso che si dovessero riparare danni all'impianto di segnalazione per l'attività operativa degli aeroporti, o compiere lavori urgenti per gli impianti elettrici, così come è detto anche nella relazione ministeriale che accompagna il provvedimento.

Ritengo dunque che sia opportuno accettare *in toto* gli emendamenti proposti dalla Commissione Lavoro, che ritengo esatti sotto il profilo formale e sostanziale.

A D A M O L I . Quanto è stato detto dall'onorevole Mannironi, se ha giustificato la presentazione del disegno di legge in esame, ha tuttavia sollevato altri problemi dei quali non possiamo non tener conto.

L'onorevole Sottosegretario ci ha detto che il passaggio degli aeroporti civili dalla competenza del Ministero della difesa a quella dei Trasporti ha evidenziato l'esigenza di far fronte alla manutenzione straordinaria degli aeroporti stessi, cui prima provvedeva personale militare.

È sorto dunque un problema di organizzazione, che, a nostro avviso, è male impostato; infatti, il Ministero dei trasporti, avendo assunto un nuovo servizio, doveva strutturarsi in relazione alle esigenze che esso comporta, prevedendo un nucleo di specialisti e di operai per assolvere alla manutenzione degli aeroporti.

Non so se il senatore Crollanza ritenga che l'appalto sia l'unica soluzione da adottarsi: a nostro avviso, essa non è certamente tale.

C R O L L A L A N Z A . È una soluzione.

A D A M O L I . A mio parere, la soluzione più opportuna sarebbe stata quella del rapporto organico, ma neppure questa è stata attuata.

Di fronte a tale situazione, si vuole ancora una volta risolvere il problema con sistemi che il Parlamento cerca costantemente di respingere. Nè bisogna dimenticare che la questione dello stato giuridico riguarda non

soltanto i lavoratori, ma anche lo Stato. Si potrebbe pensare da qualche parte che noi ci preoccupiamo esclusivamente delle esigenze dei lavoratori e non vogliamo che essi siano assunti senza garanzie di rapporto stabile: ciò è vero, ma è pur vero che il problema si pone anche per la pubblica Amministrazione. La legge, infatti, difende lo Stato dalla possibilità che si effettuino assunzioni senza che sussistano motivi ben meditati: occupare cento operai con un rapporto temporaneo è più facile che farlo con un rapporto ben definito, e chi ci rimette, in definitiva, è anche la pubblica Amministrazione. Così facendo, infatti, si apre la strada a situazioni equivocate, con la conseguenza che per ogni aeroporto italiano saranno adottate soluzioni particolari con la possibilità di assunzioni indiscriminate.

P R E S I D E N T E , relatore. Vorrei osservare al senatore Adamoli che il problema va impostato in termini diversi. Per la manutenzione ordinaria degli aeroporti sono normalmente sufficienti, poniamo, 20 persone; per quindici giorni dell'anno ne occorrono invece 50. Forse che l'Amministrazione, per fronteggiare tali esigenze di carattere stagionale, dovrà immettere in ruolo stabile tutto il personale necessario per un tempo così limitato?

A D A M O L I . Siamo d'accordo; tuttavia occorre un nucleo che sia compreso nei ruoli organici, come avviene del resto per la manutenzione ordinaria delle strade, alla quale provvedono i cantonieri.

Inoltre debbo rilevare che le parole del Sottosegretario destano preoccupazione per il fatto che egli non accetta di caratterizzare le esigenze di cui al disegno di legge come « impreviste ». Se si toglie tale carattere, sarà evidentemente possibile per l'Ispettorato adottare qualsiasi soluzione, anche arbitraria. D'altra parte gli eventi prevedibili, proprio perchè tali, dovrebbero rientrare nei compiti normali ai quali è preposto l'organico cui accennavo dianzi.

G E N C O . Anche la neve è un evento prevedibile; eppure sappiamo tutti che co-

sa è successo quando è nevicato sull'aeroporto di Fiumicino.

A D A M O L I. Simili scuse, ragioni o spiegazioni vengono continuamente avanzate; ogni volta ci sono delle realtà che sembrerebbero imporsi sulla visione generale del problema, ma noi non possiamo continuare ad approvare legghine di deroga che finiscono per annullare ogni principio. La questione di fondo è tutta qui. Il Ministero dovrebbe trovare altre soluzioni; soluzioni che noi non possiamo neppure indicare, giacchè non conosciamo esattamente le strutture attuali. Noi sappiamo soltanto che il Parlamento ha fatto uno sforzo per regolarizzare il rapporto di lavoro e che quindi il Ministero deve risolvere i problemi in modo diverso che col derogare ai principi generali.

D'altra parte, mi sembra quasi impossibile che un aeroporto come quello di Fiumicino, il più grande ed importante d'Italia, manchi di un adeguato personale permanente. Non è così che si risolvono i problemi!

P R E S I D E N T E, *relatore*. La verità è che si nutre sempre diffidenza nei confronti dell'Esecutivo.

A D A M O L I. Non si tratta di diffidenza, ma semplicemente della difesa di un principio che già altre volte si è tentato di porre in discussione. Non è sottobanco che si sistemano i lavoratori, giacchè tale soluzione potrebbe avere un significato diverso: quello, cioè, di non dare alcuna garanzia sulla stabilità della loro sistemazione.

Insistiamo pertanto sull'accettazione delle modifiche proposte dalla Commissione Lavoro, che su questa materia può fornirci un contributo tecnicamente importante e, comunque, da tenere in grande considerazione. Qualora dovesse esservi qualche incertezza da parte del relatore nel farli propri, il nostro Gruppo è pronto a presentare gli stessi emendamenti e a chiedere che siano posti in votazione.

M A S S O B R I O. Nutro anch'io alcune perplessità sul modo che si intende se-

guire per la temporanea assunzione degli operai. Infatti, se anche l'Ispettorato generale dell'aviazione civile decidesse di ricorrere all'Ufficio di collocamento, quest'ultimo non potrà fornire che manodopera a carattere di manovalanza, giacchè gli operai specializzati, necessari per i lavori di particolare competenza, risultano sempre totalmente occupati.

La medesima difficoltà si presenterà naturalmente per la stessa Amministrazione, nel caso che questa volesse provvedere direttamente all'assunzione della manodopera qualificata, per cui l'unica soluzione possibile sarà il ricorso ad imprese private che possano sottrarre detto personale da altre attività.

Nonostante tali perplessità, debbo prendere atto che nell'attuale momento, il Ministero non dispone dei mezzi atti a fronteggiare le necessità che si potrebbero presentare da un momento all'altro e che in certe circostanze potrebbero assumere particolare importanza. (Un aeroporto allagato, come si sa, può porre in difficoltà non solo i servizi in esso operanti, ma addirittura tutto il settore). Ritengo pertanto che, tutto considerato, il disegno di legge possa essere approvato, in modo da porre l'Ispettorato generale dell'aviazione civile nelle condizioni di far fronte alle esigenze impellenti cui deve comunque provvedere.

C R O L L A L A N Z A. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho preso atto degli chiarimenti forniti dall'onorevole Sottosegretario di Stato, i quali, però, a mio modo di vedere, non possono considerarsi esaurienti. L'onorevole Mannironi, infatti, ci ha detto poc'anzi che esiste un nucleo, un piccolo organico di ingegneri, di geometri e di qualche operaio, che — se ho ben capito — provvedono alla manutenzione ordinaria, e che, quindi, non vi sarà bisogno dopo il 30 giugno di stipulare contratti di manutenzione con ditte private, perchè alla manutenzione ordinaria dovrebbero provvedere questi elementi fissi dell'Ispettorato dell'aviazione civile in sostituzione degli elementi dell'Aeronautica militare: in casi eccezionali, però, sarà necessario poter assu-

mere — sia pure per pochi giorni — un certo numero di unità, per esigenze, appunto, di carattere straordinario.

Ora, al di là della piccola manutenzione, alla quale indubbiamente può provvedere in ogni aeroporto questo limitatissimo nucleo di personale, esiste una manutenzione pur sempre ordinaria, ma di più ampio impegno (come, ad esempio, le riparazioni delle piste dopo i danni provocati dalle gelate invernali, la falciatura dell'erba a primavera, ecc. ecc.) che deve essere affrontata con mezzi più larghi. Di fronte a queste esigenze che, torno a ripetere, sono pur sempre di manutenzione ordinaria, non sono possibili che due soluzioni. O quella che ha suggerito il senatore Adamoli, cioè l'assunzione in organico del personale occorrente: ma mi sembra giusto a questo proposito il rilievo dell'onorevole Presidente, che un'assunzione di queste proporzioni per lavori che sono concentrati in alcuni brevi periodi dell'anno non è opportuna, in quanto creerebbe un'inflazione di organico, per personale che dovrebbe poi rimanere inoperoso per lunghi periodi. Oppure il sistema di un contratto particolare di manutenzione, limitato a determinati periodi e circoscritto a determinate incombenze, che vincoli l'appaltatore a soddisfare, in qualsiasi momento, anche ad altre eventuali esigenze di carattere straordinario.

In conclusione, mi sembra evidente che l'Amministrazione non può pensare di risolvere i problemi degli aeroporti con il limitatissimo personale esistente e gli operai assunti con contratto a termine, secondo il disegno di legge in discussione.

Comunque, per le considerazioni e le perplessità che sono state avanzate da varie parti, il provvedimento in esame può essere accolto soltanto con gli emendamenti restrittivi suggeriti dalla 10^a Commissione. Mi riferisco soprattutto al primo emendamento, quello che qualifica le esigenze, mentre, in verità, l'altro, che fa riferimento alle leggi sul lavoro, mi sembra pleonastico.

M A N N I R O N I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Non posso fare a meno di replicare non

tanto per il disegno di legge in sé, che mi sembra incontri l'adesione della maggioranza della Commissione, quanto per una maggiore completezza di esposizione.

Per quanto si riferisce agli emendamenti suggeriti dalla 10^a Commissione, ho già dichiarato di essere, in linea di massima, favorevole alla approvazione di essi: torno a ripetere, però, che a me pare lessicalmente impreciso, per le stesse ragioni esposte poc'anzi dal senatore Genco, l'aggettivo «impreviste» contenuto nel primo emendamento in questione. Non vorrei, infatti, che usando tale aggettivo, per eccessivo zelo di precisione, si finissero per creare, invece, degli intoppi, degli intralci all'Amministrazione dell'aviazione civile, nei momenti in cui essa fosse costretta ad intervenire.

Pertanto, poichè mi pare che l'eccezionalità delle occasioni in cui queste assunzioni potranno essere fatte sia sufficientemente precisata dall'altro aggettivo «indilazionabili», proposto dalla 10^a Commissione, pregherei gli onorevoli Commissari di non insistere sull'aggettivo «impreviste» che ritengo non risponda allo scopo e ci faccia correre il rischio — ripeto — di non poter applicare la legge proprio nei casi in cui sarebbe invece necessario applicarla!

Per questa sola ragione, quindi, io accetterei soltanto in parte il primo emendamento suggerito dalla Commissione Lavoro e fatto proprio dal relatore e da altri Commissari: per il resto concordo nel ritenere del tutto pleonastico il richiamo esplicito alle disposizioni legislative sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati.

È evidente, infatti, che chi ha necessità di sapere come è regolata una determinata materia, va a consultare le leggi che hanno appunto riferimento a quella materia!

Avrei ancora da dare qualche risposta sulla questione generale della manutenzione degli aeroporti, soprattutto per quanto si riferisce alle perplessità manifestate dal senatore Deriu. Egli ha detto, infatti, di ritenere che l'Amministrazione militare potrebbe ancora svolgere il compito che ha già adempiuto in passato; a tale proposito,

però, desidero rilevare che ogni Dicastero ha una sua strettissima competenza e non si può permettere il lusso di utilizzare personale dipendente da un altro Ministero, perchè la Corte dei conti non gli consentirebbe di invadere il terreno altrui.

Del resto, il senatore Deriu sa perfettamente che cosa è avvenuto recentemente, a questo proposito, per alcune, poche, riparazioni che si dovevano effettuare in un aeroporto della Sardegna. L'Aeronautica militare, volendo fare in un certo senso quello che suggeriva poc'anzi il senatore Deriu, con il consenso dell'Aviazione civile, aveva appaltato i lavori, in base alle sue norme che sono speciali, ad una impresa che se li era aggiudicati in una gara regolare. Ad un certo momento, però, la Direzione generale dell'Amministrazione dell'aviazione civile ha detto: « Bene: voi, Aviazione militare, siete arrivati fino a questo punto. Consentite ora che tutto il resto del lavoro ce lo accogliamo noi, assumendoci la direzione dei lavori e pagando con i fondi dell'Aviazione civile ». Questa, però, pur essendo convinta che tale adattamento fosse possibile e si potesse, quindi, proseguire l'iter già iniziato dall'Aviazione militare, ha ritenuto opportuno porre il relativo quesito al Consiglio di Stato, il quale si è pronunciato nel senso che l'Aviazione civile dovesse ripetere la gara, se voleva assumersi i lavori, e che tutto quello che in precedenza aveva fatto l'Aeronautica militare dovesse ritenersi illegittimo e non potesse essere continuato.

Sarà necessario, pertanto, ripetere la gara, con la conseguente perdita di tre o quattro mesi di tempo! Questo per dimostrare, senatore Deriu, quanto sia rigorosamente delimitata la competenza funzionale e finanziaria dei singoli Ministeri.

PRESIDENTE, relatore. Ho già dichiarato che, come relatore, ritengo pleonastico l'emendamento di richiamo alle leggi vigenti, proposto dalla 10ª Commissione. A proposito invece del primo emendamento, capisco la perplessità dell'onorevole Sottosegretario di Stato nell'accettare l'aggettivo « impreviste », perchè se domani si ritenesse prevedibile, ad esempio, anche una ne-

vicata, si potrebbe in tal modo impedire all'Amministrazione di valersi, in casi simili, di operai assunti a termine. Mi sembra, quindi, che l'aggettivo più appropriato sia l'altro « indilazionabili », suggerito sempre dalla 10ª Commissione.

Mi rimetto tuttavia alle decisioni che la Commissione vorrà prendere in proposito.

ZANNIER. Si potrebbe forse usare il termine « eccezionali ».

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Secondo me, l'aggettivo « indilazionabili » assorbe tutto.

ADAMOLI. Aderendo al concetto espresso dall'onorevole Presidente, al quale si è associato anche qualche altro collega, noi peggioreremmo la situazione rispetto alla stessa proposta del Governo, poichè l'emendamento suggerito dalla 10ª Commissione non fa altro che richiamare in modo esplicito le leggi implicitamente indicate nel provvedimento. In esso, infatti, al primo comma, è detto « con l'osservanza delle norme sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e di quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati ».

PRESIDENTE, relatore. Io ho semplicemente detto che, per mio conto, tale richiamo è assolutamente pleonastico; ed i pleonasmi qualche volta possono essere pericolosi.

DERIU. Mentre concorderei nel ritenere pleonastico il richiamo specifico alle leggi vigenti (quella relativa ai contratti di lavoro a tempo determinato e quella sul collocamento dei lavoratori disoccupati) desidererei sapere, peraltro, per quale motivo il Sottosegretario di Stato poc'anzi escludeva che il Ministero, e per esso l'Ispettorato dell'aviazione civile, dovesse fare ricorso agli Uffici di collocamento.

Allora, a che cosa ci si intende riferire, nel testo proposto, quando si parla delle leggi sul collocamento, in particolare della legge 24 aprile 1949, n. 264?

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)37^a SEDUTA (7 aprile 1965)

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non ho la paternità di questo articolo unico e ritengo che, se lo avessi redatto io, lo avrei predisposto in un altro modo: suppongo, però, che col testo governativo si intenda dire soltanto che si fa riferimento ai principi generali sul collocamento, che vietano, cioè, di assumere un lavoratore non iscritto tra i disoccupati. Molto di tale personale, che potrà essere assunto in circostanze temporanee e indilazionabili, dovrà essere specializzato, e — come è noto — non sempre si trova personale di questo genere iscritto nell'elenco dei disoccupati. Mi parrebbe giusto, pertanto, che l'Amministrazione, proprio per l'urgenza delle situazioni, fosse libera di assumere detto personale dal libero mercato del lavoro.

DERIU. Udita l'interpretazione che del testo dà il Sottosegretario di Stato, che è indubbiamente difforme da quella di coloro che hanno formulato il disegno di legge, io chiedo che venga invece esplicitamente richiamata la legge 24 aprile 1949, n. 264.

PRESIDENTE, *relatore*. Per quanto si riferisce, allora, al primo emendamento, aderendo in parte al suggerimento avanzato dalla 10^a Commissione, proporrei di sostituire l'aggettivo « temporanee » con l'altro « indilazionabili ».

LOMBARDI. Secondo il mio parere, l'aggettivo « impreviste » proposto dalla 10^a Commissione, dovrebbe essere sostituito dall'altro « eccezionali »: eccezionale, infatti, è l'evento che per sua natura non si ripete mai normalmente oppure quello che si ripete normalmente, ma talvolta in misura straordinaria, per cui i mezzi in atto non sono sufficienti a farvi fronte; una nevicata, invece, anche se non possiamo prevedere il giorno in cui avviene, rappresenta pur sempre una cosa normale.

PRESIDENTE, *relatore*. Il termine « indilazionabili » è quello che interessa maggiormente.

LOMBARDI. Anche il lavoro ordinario è indilazionabile: se la manutenzione ordinaria, infatti, non si compie entro certi limiti di tempo, diventa anch'essa indilazionabile.

GENCO. Faccio mio l'emendamento suggerito dal rappresentante del Governo. Chiedo pertanto che sia messo in votazione l'emendamento sostitutivo dell'aggettivo « temporanee » con l'altro « indilazionabili ». Secondo il mio parere, l'aggettivo « temporanee » è del tutto inutile, perchè l'articolo in discussione già stabilisce che l'assunzione può essere fatta per un periodo di tempo massimo di 60 giorni.

LOMBARDI. Rinuncio al mio emendamento.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la proposta di sostituire, nel primo comma, l'aggettivo « temporanee » con l'altro « indilazionabili ».

(È approvata).

I senatori Deriu e Adamoli hanno proposto, sempre al primo comma dell'articolo unico, un emendamento tendente ad aggiungere dopo la parola « determinato » le altre « di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 230 », e dopo la parola « disoccupati » le altre « di cui alla legge 24 aprile 1949, n. 264 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tali proposte.

(Non sono approvate).

Metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge il quale, con la modificazione prima approvata, risulta così formulato.

Articolo unico.

Per le esigenze indilazionabili relative alla esecuzione di lavori condotti in amministrazione diretta dall'Ispettorato generale della aviazione civile, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale dell'aviazione civile — ha facoltà di assume-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

37ª SEDUTA (7 aprile 1965)

re operai con contratto di diritto privato della durata massima di 60 giorni, con l'osservanza delle norme sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e di quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati.

L'operaio, assunto ai sensi del precedente comma, non acquista la qualifica di operaio dello Stato e non può essere trattenuto al lavoro oltre il periodo massimo di 60 giorni.

I dirigenti degli Uffici centrali e periferici, che emettano provvedimenti in violazione alle disposizioni di cui al precedente comma, sono personalmente e solidalmente responsabili delle somme conseguentemente erogate.

La Corte dei conti, d'ufficio, o su domanda dell'Amministrazione, ovvero della competente Ragioneria centrale, promuove il giudizio a carico dei responsabili a termini degli articoli 52 e 53 del testo unico 12 luglio 1934, n. 1214, e degli articoli 13 e seguenti del regolamento di procedura approvato con regio decreto 13 agosto 1933, n. 1038.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,50.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari