

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 2 OTTOBRE 1968

(4^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Assunzione di idonei dei pubblici concorsi indetti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (116) (Seguito della discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 77, 78, 79, 80
ABENANTE	79, 80
RAIA	79
SCALFARO, <i>Ministro di trasporti e dell'aviazione civile</i>	78, 79, 80

« Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta » (117) (Seguito della discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	80, 83, 87
ABENANTE	84, 85
AIMONI	87
AVEZZANO COMES	85
BONAZZI	86
CROLLALANZA	85
FERRARI Francesco	87
MASSOBRIO	86
POERIO	81, 87
RAIA	84
SAMMARTINO, <i>relatore</i>	87
SCALFARO, <i>Ministro di trasporti e dell'aviazione civile</i>	81, 83, 85, 86

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, Deriu, Ferrari Francesco, Lombardi, Maderchi, Massobrio, Montini, Noè, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spataro, Tansini, Togni, Volgger e Zannier.

Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Scalfaro e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, de' Cocci.

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

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Assunzione di idonei dei pubblici concorsi indetti dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (116)

PRESIDENTE. *L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Assunzione di idonei dei pubblici concorsi indetti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».*

Ricordo agli onorevoli senatori che il provvedimento in oggetto fu discusso nella precedente seduta, e quindi rinviato ad oggi a seguito di un emendamento presentato dal senatore Aimoni inteso ad elevare da uno a due anni il termine entro il quale il Ministro dei trasporti può esercitare la facoltà di assumere idonei oltre i limiti previsti dalla legge; cedo pertanto la parola all'onorevole ministro Scalfaro per i chiarimenti che vorrà fornire alla Commissione su tale punto.

S C A L F A R O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Chiedo scusa al Presidente Togni ed a voi, onorevoli senatori, per non essere stato presente alla precedente seduta, ma impegni improvvisi e imprevisi me lo hanno impedito. Ho particolare riguardo per le Commissioni parlamentari poichè, nella mia esperienza di uomo politico, mi sono trovato ad essere più spesso componente di Commissioni che di Governo e pertanto molto volentieri vengo qui per discutere assieme a voi i problemi che concernono il mio Dicastero.

Approfitto, anzi, dell'occasione odierna, non avendolo potuto fare prima, per rivolgere al presidente Togni un deferente saluto augurale, mentre a ciascuno di voi, onorevoli senatori, a qualunque parte politica apparteniate, desidero dire grazie per la collaborazione sempre data al Ministro dei trasporti; aggiungo che da parte mia — e quanti hanno fatto parte della passata legislatura sanno che non lo dico per « frase fatta » — sono sempre a disposizione del Parlamento per qualsiasi questione che rientri nell'ambito delle mie competenze, nel rispetto delle procedure parlamentari.

Premesso questo, vorrei fare alcune brevissime precisazioni in merito al provvedimento in discussione.

Quando sono venuto a conoscenza della proposta intesa ad elevare da uno a due anni il termine per l'assunzione degli idonei, feci subito notare che, mentre questa innovazione non avrebbe determinato problemi per le qualifiche minori, avrebbe invece potuto crearli per quelle superiori ed in modo duplice.

Anzitutto, qualora un ingegnere, un geometra, insomma una persona qualificata, si trovasse nell'elenco degli idonei di un concorso molto distanziato dai vincitori, si tratterebbe, evidentemente, di un individuo di capacità mediocri, per il quale la assunzione non sarebbe consigliabile.

Vero è che, talvolta, persone molto brave e preparate rendono pochissimo in sede di esami e dimostrano la metà di quel che valgono, ma vi era una seconda valutazione da fare: elevando a due anni il termine per l'eventuale assunzione degli idonei noi verremmo a bloccare per un periodo piuttosto lungo i concorsi, impedendo così a diplomati, a laureati, a giovani freschi di studi, di concorrere per le qualifiche superiori dell'Amministrazione dei trasporti, creando così malcontenti e delusioni da una parte e determinando, dall'altra, l'assunzione dei più scadenti.

Comunque, dopo aver esaminato la questione, avevo ritenuto opportuno, in un primo tempo, di accogliere l'emendamento del senatore Aimoni, limitandolo ai concorsi relativi a talune qualifiche; oggi, invece, avendo appurato che i concorsi svolti per le qualifiche superiori non saranno toccati da questa innovazione, posso dichiararmi favorevole all'emendamento nella sua globalità, non perchè abbia cambiato parere, ripeto, ma perchè esso non crea i problemi che temevo e, anzi, determina vantaggi per le qualifiche minori.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il ministro Scalfaro per il saluto e l'augurio rivolto alla Commissione ed a me personalmente e lo assicuro che, da parte nostra, ci sarà sempre il maggior spirito di collaborazione nell'interesse del buon svolgimento dei compiti istituzionali della Commissione stessa.

Pertanto, dopo aver preso atto delle dichiarazioni e dei chiarimenti fornitici dal Ministro in merito al provvedimento in esame, se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Do ora lettura del nuovo testo del disegno di legge proposto dal relatore, senatore

Sammartino, nel corso della precedente seduta.

Articolo unico.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ha facoltà di provvedere, con suo decreto, entro il 31 dicembre 1968, alla copertura dei posti disponibili nella qualifica di Manovale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato mediante assunzione degli idonei del concorso, per esami e per titoli, a 400 posti di Manovratore in prova, di cui al decreto ministeriale 14 febbraio 1967, n. 3363.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può altresì disporre, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, l'assunzione degli idonei dell'ultimo concorso bandito per ciascuna qualifica, al fine di coprire i posti disponibili nelle singole carriere dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Gli idonei, che verranno assunti in servizio ai sensi della presente legge, possono essere assegnati anche a sede diversa da quella per la quale hanno concorso.

Al secondo comma di tale articolo il senatore Aimoni propone di sostituire le parole « un anno » con le altre « due anni ».

Metto ai voti tale emendamento sostituito cui il Governo si è dichiarato favorevole
(*E approvato*).

Prima di passare alla votazione del disegno di legge comunico alla Commissione che i senatori Raia, Abenante e Ferrari Giacomo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, nell'approvare il disegno di legge n. 116, invita il Governo a tener conto, nello stabilire il quantitativo degli idonei da assumere, del fenomeno della disoccupazione delle zone meridionali ».

S C A L F A R O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Al riguardo vorrei fare una precisazione: l'assunzione degli idonei di cui trattasi è un fatto, per così dire, meccanico; si segue, cioè, l'ordine sta-

bilito dalla graduatoria di concorso. Pertanto, volendo accogliere l'ordine del giorno dei senatori Raia ed altri, dovrei avere il potere di cambiare questo sistema, stabilendo l'assunzione degli idonei non in base all'ordine di graduatoria, ma ad un nuovo criterio di distinzione.

La legge generale, concernente tutte le Amministrazioni dello Stato, prevede che il Ministro può elevare del 10 per cento i posti messi a concorso (per esempio, i posti a concorso sono 100, il Ministro può assumere 110 persone); ora, con il presente provvedimento, si stabilisce addirittura che, per due anni, il Ministro ha facoltà di coprire i posti disponibili, per cui non credo che, oltre questi limiti, sia possibile introdurre altre innovazioni.

R A I A. Ringrazio l'onorevole Ministro dei chiarimenti fornitici e dichiaro di ritirare l'ordine del giorno presentato.

P R E S I D E N T E. Do lettura dell'ordine del giorno presentato dai senatori Abenante, Raia, Poerio, Maderchi, Ferrari Giacomo, Fabretti, Aimoni e Cavalli:

« Il Senato,

nell'approvare il disegno di legge n. 116: « Assunzione di idonei dei pubblici concorsi indetti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato »,

sottolinea la necessità che nella applicazione della legge siano rispettate le norme di tutela delle categorie protette ».

La parola al senatore Abenante per illustrare tale ordine del giorno.

A B E N A N T E. Onorevole Ministro, l'ordine del giorno sottoscritto da me e da altri colleghi ci è stato suggerito da uno scrupolo circa i criteri con i quali sono fatte oggi le graduatorie dei concorsi.

I concorsi di cui trattasi, infatti, sono stati indetti prima dell'entrata in vigore della legge 2 aprile 1968, n. 482, in base alla quale sono state alterate le percentuali delle categorie protette che hanno titolo per ottenere determinati posti in graduatoria.

Tale graduatoria è fatta per titoli ed esami; ma, ripeto, essendo stata stabilita precedentemente alla legge ora citata, potrebbe determinare — lo dico per scrupolo — ricorsi in sede amministrativa da parte delle categorie degli invalidi, degli orfani di guerra, delle vedove.

Per tale ragione, nell'ordine del giorno è stata sottolineata la necessità che nella applicazione del presente provvedimento siano rispettate le norme di tutela delle categorie protette.

S C A L F A R O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Qualora appartenenti alle categorie citate dal senatore Abenante rientrassero tra gli idonei dei concorsi di cui trattasi, evidentemente avranno diritto a tutti i riconoscimenti che conferisce loro l'attuale legislazione, e ciò indipendentemente dal fatto che le graduatorie dei concorsi stessi siano state fatte anteriormente all'aprile 1968. Questa mi pare l'interpretazione più corretta da dare alla questione.

A B E N A N T E. Noi stiamo per approvare un provvedimento che dovrà operare sulla base di una graduatoria precedente alla legge n. 482 del 1968; ripeto, il mio timore è che le categorie protette vengano danneggiate da questa situazione.

S C A L F A R O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei farle presente, senatore Abenante, che anche se si verificassero i ricorsi da lei temuti, l'accoglimento da parte del Governo del suo ordine del giorno avrebbe scarso valore, per non dire nessuno, ai fini della decisione sui ricorsi stessi.

Sappiamo tutti, infatti, quale valore abbiano gli ordini del giorno, nel caso di un ricorso al Consiglio di Stato; d'altronde, non potrà essere esaminato altro che il fatto giuridico e non le raccomandazioni del Parlamento fatte sotto forma di ordine del giorno.

Peraltro, pur non avendo nulla contro la proposta del senatore Abenante, questa mi sembra non del tutto chiara, per cui preferirei che l'ordine del giorno venisse ritirato; nell'ipotesi che si verificassero talune situazioni giuridiche aberranti per alcune

persone me ne interesserei sul piano ministeriale, dietro vostra segnalazione, per poi riferirne in Commissione. Se, invece, i problemi dovessero essere molteplici, ritengo che sarà opportuna la presentazione di un apposito disegno di legge per sanare la situazione.

Le Ferrovie dello Stato hanno avuto rapporti diretti con gli organismi che tutelano i lavoratori aventi qualifiche preferenziali e sono sempre riuscite a trovare l'accordo su taluni ricorsi al Consiglio di Stato.

A B E N A N T E. Mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e, anche a nome dei miei colleghi, ritiro l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E. Se nessun altro domanda di parlare, metto ora ai voti il disegno di legge, nel testo proposto dal relatore — del quale ho già dato lettura — con la modifica proposta dal senatore Aimoni, già approvata.

(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 — Direzione generale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta » (117)

P R E S I D E N T E. 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'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta ».

Do nuovamente lettura del disegno di legge:

Articolo unico.

Per le esigenze indilazionabili relative alla esecuzione di lavori condotti in amministrazione diretta dalla Direzione generale della

aviazione civile, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — ha facoltà di assumere 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.

Nel corso della precedente seduta si rese necessario il rinvio del provvedimento a causa di alcune incertezze e dubbi che oggi, presente il Ministro dei trasporti, mi auguro verranno risolti.

Do quindi senz'altro la parola all'onorevole Scalfaro.

S C A L F A R O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La questione è nei seguenti termini. Si presenta di frequente, anche in modo imprevisto, la necessità di svolgere dei lavori di non grande rilievo, ma particolarmente urgenti per motivi che sono peraltro facilmente intuibili: orbene, se per tali lavori si dovesse seguire la procedura normale dell'appalto-concorso, si perderebbe evidentemente del tempo prezioso e non si raggiungerebbe lo scopo desiderato, che è appunto quello di sanare nel più breve tempo possibile talune situazioni di emergenza. A questo punto però debbo ricordare all'onorevole Commissione che per soddisfare tale esigenza sono stanziati apposite som-

me nel bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile —: per eseguire detti lavori — non molto rilevanti, ripeto, ma urgenti ed imprevisti — vi sarebbero dunque i fondi, ma non le persone in grado di svolgerli. D'altro canto, se a tale fine fosse allargato l'organico e venissero assunti definitivamente altri elementi, mi pare che non si farebbero gli interessi dell'Amministrazione: può verificarsi, infatti, che tale nuovo personale abbia da lavorare all'anno soltanto due mesi su dodici, per cui lo Stato manterrebbe personale dipendente impegnato solo occasionalmente e certamente non per lunghi periodi di tempo.

Pertanto, in analogia a quanto il Parlamento già ha approvato per altre due Aziende autonome, cioè per quella delle poste e quella dei monopoli, si chiede che venga reso attuabile ciò che è già previsto nel bilancio. Il Parlamento, ovviamente, è libero di andare di diverso avviso: si tenga però conto del fatto che, nella ipotesi che un aereo atterrando esca di pista e danneggi lievemente un angolo di un edificio, per eseguire la relativa riparazione, che richiederebbe, è evidente, pochissimo tempo, sarà necessario, una volta reperite le ditte che si prestino ad eseguire lavori di così scarso rilievo, indire l'appalto-concorso con notevole dispendio di tempo e in contrasto — ripeto — con una impostazione di bilancio che stanziava apposite somme a tale scopo.

Questi sono i motivi per i quali si è ritenuto opportuno predisporre il presente disegno di legge.

P O E R I O. Ho ascoltato con molto interesse i chiarimenti forniti dal ministro Scalfaro, al quale desidero peraltro ricordare una proposta del nostro Presidente, avanzata nella precedente seduta, in ordine alla necessità di affrontare il problema generale dei trasporti, problema, questo, legato ai più grandi problemi di struttura del nostro Paese, quali la riforma urbanistica, la difesa del suolo e l'assetto territoriale.

Ho condiviso tale impostazione, non solo da un punto di vista personale, ma anche come appartenente al Gruppo comunista,

per cui mi auguro che a breve scadenza l'onorevole Ministro possa venire in questa sede ad esporre le linee che in questo settore si intendono portare avanti nell'ambito della programmazione. Di questo, del resto, ci occuperemo tra breve, quando discuteremo il disegno di legge n. 181, contenente provvedimenti per lo sviluppo dell'economia nazionale. In tale occasione — come ho già detto — spero che l'onorevole Ministro, che è sempre molto attivo, porrà il Parlamento nella condizione di avere un quadro organico delle esigenze e delle ristrutturazioni dell'intero settore dei trasporti e della aviazione civile.

Per quanto attiene in particolare al disegno di legge in esame, voglio ribadire ancora una volta quanto già ebbi modo di dire nel corso della precedente seduta, e cioè che si dovrebbe respingere in linea di massima il sistema di approvare « legghine », che non rientrano evidentemente nel disegno più generale di una ristrutturazione di tutta l'economia del nostro Paese secondo una visione organica di programmazione.

In ordine ai motivi che hanno ispirato il provvedimento, l'onorevole Ministro ha affermato che per svolgere piccoli lavori occasionali vi è bisogno di ricorrere al reclutamento della manodopera di volta in volta necessaria per periodi di breve durata. Al riguardo desidero però richiamare la sua attenzione su quanto è detto nella relazione che accompagna il disegno di legge e cioè che « ragioni di urgenza e di indifferibilità costringono la predetta Amministrazione a provvedere con lavori in economia, nella forma dell'amministrazione diretta, ad esempio, per il prosciugamento degli aeroporti nonché la riparazione, negli stessi, di danni causati da agenti atmosferici, l'impianto di segnalazioni per l'attività operativa degli aeroporti, i lavori per la rimozione di ostacoli alla navigazione aerea, i lavori urgenti per gli impianti elettrici, quelli necessari a seguito di incidenti aerei ». Ora, io conosco l'onorevole Scalfaro, per averlo ascoltato nell'altro ramo del Parlamento, non solo come magistrato abile, ma anche come persona che conosce bene la lingua italiana: non credo pertanto che sia possibile aggan-

ciarsi ad un dato così occasionale come quello della « urgenza ed indifferibilità » per giustificare il complesso delle operazioni che si ritiene verranno eseguite da questa manodopera assunta in modo temporaneo.

Peraltro, nel momento in cui si offrono possibilità di carattere occupazionale e in considerazione della relazione presentata dall'onorevole Colombo giorni orsono al Consiglio dei ministri, in cui si annunzia al Paese che la disoccupazione è in aumento, è chiaro che noi non potremo votare contro il presente provvedimento: tuttavia ci asterremo dalla votazione in attesa che si trovi una soluzione di carattere più generale.

Desidero infine rilevare che non è possibile fare riferimento — così come ha fatto l'onorevole Ministro — ai due provvedimenti relativi all'Azienda delle poste e a quella dei monopoli, perchè, pur costituendo questi delle eccezioni, furono emanati in presenza di circostanze veramente straordinarie. Se però l'eccezione — e questo è il grave della dichiarazione fatta dal ministro Scalfaro — dovesse diventare norma, in violazione delle leggi 18 aprile 1960, n. 230 e 5 marzo 1961, n. 90, delle leggi base, cioè, che sistemano o, quanto meno, avviano a sistemazione i rapporti di lavoro dei dipendenti diretti o indiretti dello Stato, ritengo che non si farebbe un buon servizio insistendo nel procedere in modo frammentario, senza cioè una visione organica del rapporto costante che deve esistere tra le esigenze di servizio ed il quadro dei dipendenti che lo Stato deve avere a propria disposizione.

Questo è dunque il motivo per il quale la volta scorsa criticammo la nuova deroga che si intende apportare alla normativa sullo stato giuridico degli operai dello Stato e per il quale chiedemmo che ci venisse offerta una maggiore delucidazione che, per la verità, mi pare — nonostante le dichiarazioni oggi rese dall'onorevole Ministro — sia quasi del tutto mancata.

Ripeto, quindi, che ci asterremo dalla votazione, dichiarando però nel contempo che saremo ferocemente contro ogni altra iniziativa di questo genere che si intendesse prendere nel tentativo, per così dire, di ri-

pianare dei buchi aperti, che non si vogliono mai murare definitivamente.

PRESIDENTE. In effetti, nel corso della precedente discussione fu rilevata la necessità di evitare per il futuro l'approvazione di provvedimenti di questo genere, affrontando i problemi in una visione più organica delle varie esigenze delle singole Amministrazioni, in modo da poter provvedere ad esse con regolarità e continuità. In quella occasione però fu anche fatto presente che, data la lunga interruzione dei nostri lavori dovuta allo svolgimento delle elezioni, bisognava in qualche modo provvedere alle esigenze più impellenti, per cui ritengo che questo provvedimento (che del resto dà un certo, sia pur modesto, apporto alla soluzione del problema), pur rientrando in quelli che dovremmo cercare per il futuro di evitare, possa essere comunque approvato, appunto per mettere all'Amministrazione dell'aviazione civile di fronteggiare tempestivamente quelle imprevedibili necessità alle quali più volte si è fatto riferimento.

SCALFARO, Ministro dei trasporti e dell'aviazioni civile. Non per fare una garbata polemica che stancherebbe gli onorevoli senatori, ma solo per cercare di chiarire ulteriormente il mio pensiero, desidero ricordare — e coloro che vorranno avere il tempo e la gentilezza di farlo potranno andare a controllare dai verbali della passata legislatura — che più volte in questa Commissione ho sottolineato i grossissimi problemi relativi al personale dell'aviazione civile, che — ripeto oggi — si trova in una condizione indiscutibilmente di meno idoneo trattamento rispetto agli altri rami del mio stesso Ministero.

Ho sottoposto questo problema più di una volta alla attenzione del Parlamento ma è evidente che per risolverlo sarebbe necessario trovare una certa larga comprensione da parte di altri Ministeri: desidero però dire che, data come presupposta detta larga « comprensione », il presente provvedimento non ha alcun carattere di eccezionalità rispetto ad essa, nè è ad essa estraneo, ma vi si inserisce perfettamente, perchè an-

che in una impostazione del tutto organica — che peraltro oggi non esiste nel settore dell'aviazione civile — vi sarà sempre il problema dei grandi lavori e dei piccoli lavori, soprattutto per quanto si riferisce agli aeroporti che sono gestiti dallo Stato.

Ora, i lavori che sono stati elencati dal senatore Poerio rivestono carattere di eccezionalità. A tale proposito desidero anzi ricordare che nel settore delle ferrovie, ad esempio, qualche settimana addietro si è avuto il crollo di un ponte tra Tarvisio ed Udine, su di una linea internazionale, cioè, di enorme importanza, che ha bloccato migliaia di carri pieni di bestiame con il conseguente pericolo di guai di ogni tipo.

In quell'occasione, dopo poche ore, si trovavano già sul posto funzionari delle Ferrovie dello Stato e militari ai quali venne richiesto un intervento immediato per la rimozione delle macerie che, nel caso di una seconda ondata, avrebbero travolto l'intero ponte.

Per fortuna la Provvidenza ha voluto che, nel momento del disastro, nessuno passasse sul ponte e, pertanto, non ci sono state vittime; ma proprio questo ha determinato un ritardo nell'intervento del Ministero della difesa, a causa dell'interpretazione dei fatti data da un colonnello: la Difesa può intervenire solo in caso di calamità pubblica e quello che era successo sulla linea del Tarvisio non era da considerarsi tale.

Mi misi in contatto con un superiore di questo colonnello dicendogli: « Signor Generale, sono un Ministro modesto e non sono riuscito ad organizzare un treno di 1.000 persone che precipitasse nel momento in cui il ponte crollava perchè, in questo modo, avrei facilitato il compito del suo colonnello. Vuol dire che se non è da considerarsi calamità pubblica, il crollo suddetto sarà un atto di benevolenza privata (non saprei definirlo in modo diverso) ».

L'adesione del Ministero della difesa giunse esattamente 10 giorni dopo il disastro, quando ormai il Ministero dei trasporti aveva fatto eseguire il lavoro ad alcune imprese.

Ebbene, onorevoli senatori, ho citato questo episodio per dimostrare che questo genere di deficienze si può verificare in tutti

i settori a causa di una qualunque incomprendimento e per sottolineare che, se non interveniamo, non dobbiamo poi lamentarci quando succedono guai più grossi di disfunzione e di cattivo funzionamento nei servizi dello Stato.

In proposito, tengo a dire che ho chiarito anche per iscritto che, ove esista una colpa, gradisco che mi venga segnalata, poichè se manca la capacità della sanzione manca anche la possibilità di governare non dico nei vari settori dello Stato, ma in un qualsiasi ambiente dove vi siano delle responsabilità.

Ma perchè ho detto tutto questo? Perchè di fronte a fatti eccezionali, imprevedibili, sono necessarie forme di intervento rapido e fattivo. A Fiumicino, anni fa, un aereo, nel fare manovra, urtò una macchina che lavorava sulla pista; ne derivò un incidente considerevole ma non tale da sollecitare la regolamentazione in materia di assunzione di manodopera temporanea.

Anche in quel caso, comunque, si trattava di un incidente che aveva causato danni che bisognava riparare immediatamente con i mezzi a disposizione dell'Amministrazione, mezzi che, invece, l'Aviazione civile ha sempre faticato a reperire in mancanza di una precisa disposizione di legge che le consentisse l'esecuzione dei lavori in amministrazione diretta.

Non dico, onorevoli senatori, che la soluzione prospettata con il presente disegno di legge sia la migliore; dico solo che appare necessaria, non esistendo, per il momento, altre possibilità.

Potrà forse accadere, nel contesto di una discussione ancora più ampia dell'attuale, che vengano fuori altre idee, altre proposte in grado di risolvere in modo diverso da quello previsto con queste norme i problemi dell'Aviazione civile; desidero tuttavia sottolineare ancora una volta che il provvedimento al nostro esame si inserisce perfettamente nel quadro organico delle necessità di questo settore e, pertanto, appare pienamente giustificato.

Anche io sono preoccupato dalle « legghine » che rappresentino tante piccole « tessere » di un mosaico più ampio, ma, nel caso presente, questa « tessera » si inserisce per-

fettamente, come ho accennato, nel mosaico dell'organizzazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

È vero che il mosaico potrà anche non essere condiviso e, di conseguenza, ogni sua « tessera » perderà di validità, ma, da parte mia, preciso che sono sempre a disposizione della Commissione per ogni discussione sui problemi che interessano il mio Dicastero.

Per concludere, ringrazio i senatori Poerio, Abenante, Aimoni e Bonazzi per la loro dichiarazione di astensione dalla votazione, che, tuttavia, consente che il disegno di legge sia approvato.

R A I A . Interverrò brevemente rifacendomi a quanto già affermato la volta scorsa.

Infatti, sebbene da parte del ministro Scalfaro sia stato chiarito con grande precisione quali sono i motivi che consigliano l'approvazione di queste norme, rimango personalmente dell'avviso che gli argomenti adottati non mutino assolutamente la sostanza del problema.

L'Aviazione civile costituisce, in questo momento, un settore cui noi dobbiamo rivolgere la nostra attenzione per i continui e rapidi progressi del mezzo aereo che ci impongono di affrontare i vari problemi del settore in termini nuovi e, comunque organici.

Approvare un provvedimento come quello al nostro esame significa, invece, ostacolare questo processo organico.

Per questa ragione — a nome del mio Gruppo — dichiaro che voterò contro il provvedimento stesso.

A B E N A N T E . Ho ascoltato con molta attenzione le dichiarazioni del ministro Scalfaro ma, proprio tenendo presenti le argomentazioni addotte dal relatore nella precedente seduta e dal Ministro oggi, sono portato a dedurre che i motivi che hanno determinato la presentazione di questo disegno di legge — indicati in ragioni di urgenza ed indifferibilità nell'esecuzione di talune opere — in realtà non sussistano, perchè tutti i lavori di cui trattasi sono da con-

siderarsi di ordinaria manutenzione degli aeroporti.

Il maltempo, le alluvioni che danneggiano le piste, e via dicendo, si verificano infatti quasi a rotazione ed in modo più o meno prevedibile, non costituiscono cioè fatti eccezionali come il Ministro ed il relatore hanno affermato.

Seguirò le indicazioni del mio Gruppo astenendomi dal voto, ma nutro grosse preoccupazioni e temo che questo provvedimento possa aprire un varco che alteri l'attuale rapporto salariale e normativo dei dipendenti dell'Aviazione civile. Sappiamo quanto sia tragica in Italia la situazione dei lavoratori che operano in condizioni d'appalto e sappiamo quali enormi dislivelli si determinino di fatto a loro danno, indipendentemente dallo spirito della legge o dalla volontà del Ministro.

Questo fenomeno si va sempre più diffondendo, soprattutto nel Mezzogiorno, dove il mercato della manodopera è abbondante.

Cosa ci può dire al riguardo il ministro Scalfaro?

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Tale problema è presente in modo macroscopico nell'Azienda delle ferrovie dello Stato e mi auguro lei sappia, senatore Abenante, che io ho cercato di affermare il principio dell'uguale trattamento economico di fronte a ugual lavoro e rischio. Siamo ormai in fase di applicazione e si è raggiunto un equilibrio in questa materia dal punto di vista umano, sociale e giuridico. Non è infatti ammissibile vedere che due persone, sottoposte allo stesso lavoro ed allo stesso rischio, siano trattate in modo diverso a seconda della amministrazione cui appartengano e tale principio è stato accettato con soddisfazione dai sindacati, tanto, ripeto, che siamo già alla fase di attuazione del principio stesso.

Avendo fatto questo in un settore complesso come quello delle Ferrovie dello Stato, non c'è da temere che si verifichino storture in un settore di minore ampiezza.

ABENANTE. Dovremmo trovare il modo di inserire questo principio nell'articolo unico del provvedimento a tutela dei lavoratori e della volontà unanime che tutti abbiamo di evitare ingiustizie e discriminazioni.

Infatti, dire che il Ministero ha facoltà di assumere operai con contratto di diritto privato della durata massima di 60 giorni, con l'osservanza (notate bene) delle norme sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e di quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati, non è sufficiente per evitare di mantenere un dislivello salariale e normativo ingiusto.

CROLLALANZA. A me pare che i chiarimenti dati dall'onorevole Ministro siano stati più che convincenti, tali comunque da indurci a dare, in tutta tranquillità il nostro voto favorevole al presente disegno di legge. Le osservazioni che sono state fatte dai colleghi di parte comunista, suggerite evidentemente da giustificati criteri di tutela sindacale dei lavoratori, non eliminano infatti le valide argomentazioni addotte dal Ministro, il quale ha tenuto a precisare che, trattandosi di lavori di manutenzione straordinaria, anche il giorno in cui il Ministero del tesoro consentisse all'Amministrazione dell'aviazione civile di disporre di un organico adeguato per i lavori di manutenzione ordinaria, sarà sempre necessario, per fronteggiare situazioni di carattere eccezionale, fare ricorso all'assunzione temporanea di un certo numero di operai che, evidentemente, sarebbero superflui rispetto all'andamento manutentorio ordinario dell'intero anno.

Sono del parere quindi che, dopo i chiarimenti del Ministro, i rilievi fatti dal senatore Poerio non abbiano motivo di sussistere, per cui invito gli onorevoli colleghi a voler dare senza indugio alcuno la loro approvazione al disegno di legge in esame.

AVEZZANO COMES. In seguito ai chiarimenti forniti dal Ministro, malgrado rimangano tuttora in noi alcune perplessità di carattere generale, dichiaro, anche a nome del Gruppo al quale appartengo, che

voterò a favore del provvedimento in esame, ravvisando in esso un tentativo di tamponare una falla esistente nella legislazione vigente e concordando con l'onorevole Scalfaro sul fatto che esso rappresenta comunque una « tessera » che deve essere inclusa nel più grande mosaico costituito dalla normativa generale che dovrà affrontare e risolvere in modo globale e definitivo i gravi problemi del settore.

B O N A Z Z I. L'onorevole Ministro ha, tra l'altro, risposto alle obiezioni da me mosse nel corso della precedente seduta e pertanto non le riprenderò: mi permetto però di rimanere ancora dubbioso su uno dei punti da me in quella occasione toccati, quello cioè relativo alla disparità di trattamento economico e normativo che in definitiva verrebbe a verificarsi tra i dipendenti di ruolo e quelli assunti temporaneamente. Nel corso del suo intervento il Ministro ha affermato che a tale inconveniente sarà comunque ovviato nel senso che provvedimenti sono già stati presi affinché ad uguale lavoro, ad uguale rischio e ad uguale responsabilità corrisponda uguale trattamento economico. In proposito debbo però richiamare l'attenzione dell'onorevole Scalfaro sul fatto che al primo comma dell'articolo unico è detto molto chiaramente che « ... il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — ha facoltà di assumere operai con contratto di diritto privato ... » e più avanti che « l'operaio, assunto ai sensi del precedente comma, non acquista la qualifica di operaio dello Stato ... »: evidentemente è sufficiente questo per dimostrare che anche in questo caso ci troveremo di fronte appunto a quella sperequazione e a quella disparità di trattamento alla quale ho fatto riferimento.

Il male, forse, sarà di breve durata perchè si aggiunge che detto operaio « non può essere trattenuto al lavoro oltre il periodo massimo di 60 giorni », ma tutti noi sappiamo come vanno poi a finire queste cose; sono stato per molti anni assessore in pubbliche amministrazioni e so che, nell'impossibilità di disporre di un organico adeguato, per ri-

spettare le leggi in materia e le disposizioni sul collocamento si interrompe per un giorno il servizio dei dipendenti degli enti locali, che — come è noto — possono essere assunti temporaneamente per un periodo massimo di tre mesi, e poi si riprende per un nuovo periodo di tre mesi e così via.

Ora, onorevoli colleghi, non vorrei che anche in questo caso si seguisse lo stesso sistema, e cioè che — così come avviene nelle amministrazioni locali — dipendenti che da anni svolgono lo stesso lavoro del personale di ruolo, con gli stessi rischi e assumendosi le stesse responsabilità, si vengano a trovare a lungo andare in condizioni profondamente diverse da quelle dei loro colleghi.

Peraltro, come già ho detto nella precedente seduta, poichè non voglio porre ostacoli all'approvazione del disegno di legge in esame, dichiaro che non voterò contro di esso, ma mi asterrò dalla votazione.

M A S S O B R I O. Già nel corso della precedente discussione ho avuto modo di esporre i motivi per i quali avrei dato voto favorevole al disegno di legge in esame, nonostante alcune perplessità di ordine generale che esso aveva suscitato in me. Debbo ora dichiarare che dopo le precisazioni forniteci dall'onorevole Ministro, tali perplessità sono pressochè scomparse, per cui non mi rimane che confermare la mia completa adesione ad esso, ritenendo superfluo aggiungere qualsiasi ulteriore considerazione dopo l'ampia ed approfondita discussione che si è svolta in questa come nella precedente seduta.

S C A L F A R O, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei fare una dichiarazione di natura politica: il Ministro, nell'ipotesi che l'applicazione di questa norma dovesse portare — come è stato osservato che potrebbe avvenire — a una continuità di fatto per cui si superassero i 60 giorni (dopo i primi 60 giorni, si salta un giorno e se ne fanno altri 60), si impegna a rivedere il problema ai fini di una nuova determinazione del ruolo organico dell'Amministrazione dell'aviazione civile; cioè, se

si dovesse verificare che coloro che vengono assunti provvisoriamente dovessero avere una temporaneità teorica ma una continuità di fatto, il Ministro si impegna a presentare un provvedimento che, di fronte ad una realtà diversa da quella prevista oggi, affronta questo problema in maniera più radicale.

Questa è una dichiarazione politica che prende atto di un'eventuale realtà che finirebbe per frodare la sostanza del provvedimento in discussione. Desidero, pertanto, che resti a verbale come una dichiarazione che mi pare sia doverosa da parte del Governo.

S A M M A R T I N O, *relatore*. Vorrei precisare, a sollievo dell'obiezione sollevata dal senatore Bonazzi, che il primo comma dell'articolo unico in questione ripete la norma della legge n. 90 del 1961 per quanto concerne i dipendenti delle Amministrazioni delle poste e delle telecomunicazioni e dei monopoli di Stato. Evidentemente, quindi, le preoccupazioni di oggi saranno state quelle dei legislatori del 1961.

F E R R A R I F R A N C E S C O. Dopo le dichiarazioni fatte dal signor Ministro, contrariamente all'atteggiamento da me manifestato sia nella passata legislatura che nella scorsa seduta, dichiaro che voterò a favore di questo provvedimento.

A I M O N I. Desidero far presente che le dichiarazioni dell'onorevole Ministro ci danno una maggiore tranquillità nella posizione che abbiamo assunto, cioè quella di astenerci dalla votazione.

P R E S I D E N T E. Ricordo agli onorevoli senatori che è stato presentato dall'onorevole relatore un emendamento tendente a sostituire i commi terzo e quarto dell'articolo unico con il seguente: « Per i

dirigenti degli uffici centrali e periferici che emettano provvedimenti in violazione alle disposizioni di cui ai commi precedenti, si applicano le disposizioni di cui ai commi secondo e terzo dell'articolo 60 della legge 5 marzo 1961, n. 90 ».

S A M M A R T I N O, *relatore*. Signor Presidente, l'emendamento da me proposto è di carattere puramente formale. Dal momento che i due ultimi commi dell'articolo unico ricalcano in maniera identica l'articolo 60 della legge n. 90, mi pare che sarebbe opportuno semplificarli riunendoli in un unico comma.

P O E R I O. A prescindere dal fatto che, a mio avviso, tale emendamento non ha un carattere puramente formale, per una questione di principio ritengo che il testo del provvedimento debba restare immutato. Infatti il ricorrere a richiami di precedenti leggi in genere non aiuta chi non ha dimestichezza con le leggi stesse. Invece l'aspetto esemplificativo nelle leggi mi pare che costituisca un elemento di ausilio e talvolta anche di remora.

S A M M A R T I N O, *relatore*. Stando così le cose, non insisto nel mio emendamento.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,50.