

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 18 MARZO 1965

(34^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Modificazioni degli articoli 41, 45, 52 e 61 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato, approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni » (954) (Discussione e approvazione) (1):

PRESIDENTE	Pag. 468, 469, 471, 472, 474 475, 477, 478
CORBELLINI	471, 473
DERIU, relatore	468, 469, 472, 473, 474, 478
FABRETTI	474, 475
FERRARI Giacomo	470, 473, 474, 475
GENCO	473
LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	471, 473, 475, 476, 478

PER LA MORTE DELL'EX SENATORE DOMENICO ROMANO

PRESIDENTE	467
----------------------	-----

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Modificazione delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato, di cui alla legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni ».

La seduta è aperta alle ore 9,20.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Corbellini, Crollanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Masciale, Massobrio, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano, Vidali e Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici de' Cocci e per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi.

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

Per la morte dell'ex senatore
Domenico Romano

PRESIDENTE. Desidero invitare gli onorevoli colleghi ad elevare per un momento il loro pensiero alla memoria del senatore Domenico Romano, che pochi giorni or sono ha concluso la sua lunga ed

operosa esistenza. Tutti coloro che lo hanno conosciuto lo ricordano, per lunghi anni, come uno dei più valenti funzionari del Ministero dei lavori pubblici, in seno al quale ricoprì la carica di Direttore generale in importantissimi settori. È stato poi Ministro di quel Dicastero; venuto in Senato, fu Vice Presidente, per un lungo periodo, e poi, nell'ultimo anno della terza legislatura, Presidente della nostra Commissione. È quindi naturale e doveroso che lo si ricordi in questa sede.

Le sue doti altissime di competenza e di dedizione al dovere, l'affabilità del suo tratto, la sua probità morale, restano nel nostro pensiero e valgono come esempio per tutti noi.

(*Segni di generale consentimento*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni degli articoli 41, 45, 52 e 61 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato, approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni » (954)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni degli articoli 41, 45, 52 e 61 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato, approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

D E R I U , *relatore*. Onorevole Presidente, prima di entrare nel merito del disegno di legge, ritengo che pregiudizialmente sia necessario esaminare, sia pure in breve, le questioni riguardanti la copertura, cioè il problema finanziario posto dal disegno di legge nel suo complesso.

Gli onorevoli colleghi certamente sapranno che la Commissione finanze e tesoro, nel dare il suo parere favorevole, si è espressa in termini molto critici circa il modo con cui il Governo intende far fronte alla copertura della spesa: di fronte a tale giudizio non possiamo assolutamente rimanere

insensibili. Dico ciò non per ostacolare l'iter del disegno di legge (al quale, anzi, sono favorevole, sia pure con le riserve che dirò) ma perchè è giusto che il Parlamento si renda conto della situazione e — come è suo dovere — fornisca al Governo un indirizzo sul modo di procedere allorché si trovi costretto a dover prevedere nuove spese.

Ad ogni modo, do lettura del predetto parere:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge n. 954, deve manifestare la sua perplessità per la indicata forma di copertura finanziaria dell'onere di 2 miliardi e 500 milioni » (che con alcuni emendamenti che saranno presentati mi pare che arrivi a 2 miliardi e 850-860 milioni) « comportato dal provvedimento a carico del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1965.

« La copertura finanziaria del suddetto onere viene trovata attraverso un'anticipazione di tale importo da parte della Cassa depositi e prestiti. Non può non rilevarsi, al riguardo, l'aspetto negativo di tale indicazione di copertura sia per quel che concerne la gestione della Tesoreria, sia per quel che concerne la diminuzione delle disponibilità finanziarie per far fronte alle esigenze degli enti locali » (e noi tutti sappiamo che la Cassa depositi e prestiti si trova in condizioni di grande disagio e difficoltà per far fronte ad una sola parte degli oneri derivanti dai debiti e dalle passività degli enti locali. Mi diceva qualche giorno fa il suo direttore generale che, a fronte di una necessità di 450 miliardi per la concessione di finanziamenti autorizzati dal Ministero dell'interno — e quindi con tutti i tagli che tale Ministero ha dovuto operare —, la Cassa depositi e prestiti ha una disponibilità di appena 150 miliardi, cioè di appena un terzo della cifra necessaria. Il che, per intenderci, significa che due terzi degli enti locali rimarranno totalmente sprovvisti di ogni aiuto finanziario).

« È un principio estremamente pericoloso » — prosegue la 5ª Commissione — « Il problema della copertura per ogni nuova spesa finisce col non esistere più, se basterà

risolverlo con un debito. È significativo al riguardo il silenzio assoluto del disegno di legge sul metodo di copertura ».

Fin qui il parere. Ed io soggiungo che indubbiamente è anche un modo, forse non fra i più eleganti, per eludere gli obblighi sanciti dall'articolo 81 della Costituzione.

D'altro canto, il disegno di legge fa riferimento al debito da contrarre con la Cassa depositi e prestiti per coprire le spese derivanti dalla sua applicazione per il 1965 (debito che dovrebbe andare in estinzione a decorrere dal 1967, sommandosi quindi a tutti gli altri che si stanno accumulando sulle spalle, ormai divenute gracili, delle Ferrovie dello Stato), ma non si preoccupa degli anni 1966 e 1967.

E poichè non si tratta di un onere *una tantum*, ma di una spesa che si protrae nel tempo, è evidente che vi si sarebbe dovuto, quanto meno, accennare.

È vero che la spesa potrà essere iscritta nel bilancio 1966, ma finora, onorevole Presidente, non abbiamo alcuna indicazione che ci porti a ritenere che tale bilancio sarà maggiorato rispetto a quello del 1965 per quanto riguarda le entrate derivanti dai prodotti del traffico.

P R E S I D E N T E . Sta di fatto, però, che non ne risulta un onere sul bilancio attuale.

D E R I U , relatore. Se mi si consente, debbo rilevare che si tratta di un espediente (e anche questo sia detto senza voler mancare di rispetto a nessuno). Senza considerare, poi, che la previsione che era stata fatta in occasione del bilancio del 1965, di una contrazione del traffico annuale e quindi di una diminuzione delle entrate, si sta in realtà verificando. La diminuzione del traffico, infatti, sta determinando una minore entrata di 5 miliardi al mese, cioè di 60 miliardi all'anno. Ciò significa che la passività del 1965, prevista in 91 miliardi, salirà invece a 150 miliardi, senza considerare i 70 miliardi di nuove spese che si registreranno quest'anno per il conglobamento, con tutti gli altri oneri che ne

conseguono. Tutto ciò, ripeto, si cumula ai debiti degli scorsi anni e rende il bilancio dell'Azienda ferroviaria veramente preoccupante.

Ho voluto ricordare quanto sopra per sollecitare il Governo ad uscire da una situazione non dico di immobilismo, ma indubbiamente di incertezza, nel settore, a causa della delicatezza del problema; a dare al Parlamento e al Paese un'indicazione precisa di come intende risolvere il problema finanziario, portando il bilancio delle Ferrovie in termini ragionevoli; e soprattutto, per l'avvenire, a provvedere alle esigenze di fronte alle quali l'Azienda si trova, in modo particolare per quanto riguarda l'attuazione del piano quinquennale, che mi risulta molto rallentato nella realizzazione pratica, proprio a causa di deficienze di ordine finanziario oltre che di carattere tecnico.

Tutto ciò mi è sembrato doveroso dire, perchè ritengo che il compito del relatore non sia quello di appoggiare *a priori* qualsiasi provvedimento che gli venga affidato, ma di raccogliere la maggior copia possibile di elementi da sottoporre alla Commissione, sì che questa abbia un quadro esatto di valutazione, sul quale esprimere poi il proprio giudizio ed adottare le relative decisioni.

Passo ora ad esaminare, brevemente, il merito del disegno di legge. Osservo subito che si tratta del primo provvedimento che, modificando l'atteggiamento assunto dal Governo di bloccare, almeno provvisoriamente, ogni aumento a dipendenti statali che non derivasse dal conglobamento ormai in atto, atteggiamento determinato dalla situazione di congiuntura, porti ad un aumento per una categoria di lavoratori dello Stato.

È vero che vi è già stato l'aumento delle ore straordinarie per il personale dipendente dall'Azienda postale; tale decisione, però, si era potuta adottare con provvedimento amministrativo, giacchè non comportava l'assunzione di un nuovo onere, ma semplicemente la concessione di ore straordinarie nel numero previsto dall'apposita legge.

La situazione, dunque, è la seguente: il Governo aveva assunto un impegno e noi

— per quanto gli impegni governativi non obblighino automaticamente il Parlamento — dovremmo metterlo in grado di mantenerlo. Dico questo perchè, se è vero che per la prima volta facciamo un'eccezione consentendo un aumento della retribuzione di una categoria di dipendenti dello Stato — perchè tali praticamente sono i dipendenti delle Ferrovie —, è anche vero, però, che le indennità accessorie che andiamo a modificare sono ormai anacronistiche. Mi pare chiaro, infatti, che se esse avevano ed hanno una ragion d'essere, devono essere adeguate alle esigenze del momento. Se non vado errato, le indennità accessorie attualmente in atto risalgono al 1961: sono, quindi, trascorsi quattro anni ed in tale lasso di tempo molta acqua è passata sotto i ponti e soprattutto molte situazioni si sono modificate. Per completezza d'informazione, dirò poi che il personale che dovrà beneficiare delle provvidenze oggi in esame — il personale di macchina, cioè — nel 1964 ha beneficiato di un contributo particolare per l'ammontare di 600 milioni, sotto la voce « economie per combustibili ».

Le indennità che si intende modificare risalgono, dunque, al 1961 e ormai non rispondono più alle esigenze del momento. Per ovviare a tale situazione il disegno di legge prevede che il soprassoldo per il servizio notturno, attualmente di lire 85 orarie per la 1^a categoria e di lire 50 per la 2^a, sia rivalutato rispettivamente nella misura di lire 110 e lire 65. Prevede altresì che il compenso per il macchinista e per l'aiuto macchinista per il servizio prestato fuori residenza sia portato dalle attuali 70 e 63 lire orarie rispettivamente a lire 90 e 82.

Sostanzialmente, dunque, sono due le voci da modificare: quella del servizio notturno e quella del servizio prestato fuori residenza. A proposito di quest'ultima, non posso non rilevare che esso rappresenta una finzione che perdura nel tempo: onorevole Sottosegretario, noi non ne facciamo colpa a nessuno, ma è mai immaginabile che un macchinista non debba lavorare fuori residenza? È nell'ordine delle cose! La verità è che quell'indennità fa parte di quei sistemi che si escogitavano in altri tempi

per potere in qualche modo arrotondare il magro salario dei ferrovieri, ed io mi auguro che tali indennità siano comprese nel conglobamento sì che, una volta rivalutato il trattamento in misura adeguata, abbiano a sparire completamente.

Sempre a proposito del servizio prestato fuori residenza, faccio notare che gli interessati hanno diritto alla corresponsione del particolare compenso, sempre che l'assenza raggiunga complessivamente una durata di almeno cinque ore: ciò rappresenta una sia pur lieve situazione di favore, giacchè l'indennità di missione per tutti gli altri dipendenti dello Stato si acquisisce se la lontananza dalla sede di residenza o di lavoro ha una durata non inferiore a sei ore.

Il disegno di legge, infine, prevede la rivalutazione di una modesta indennità per i dipendenti addetti alla manipolazione di sostanze nocive o tossiche. A tal proposito debbo rilevare che non bastano 80 lire a compensare i rischi da ciò derivanti e che bisognerebbe invece provvedere, secondo le indicazioni della scienza medica moderna, affinché gli addetti alla manipolazione delle sostanze nocive o tossiche non abbiano veramente a risentire gravi danni alla salute. Il che mi sembra molto più importante che non la concessione di un compenso straordinario di 80 lire. Probabilmente questa mia osservazione sarà superflua, ma mi sono sentito in dovere di farla perchè in tal modo l'Azienda ferroviaria si sentirà confortata nella sua azione se vi avrà già provveduto; in caso contrario, è opportuno che metta allo studio una siffatta soluzione.

Detto ciò, pur con le preoccupazioni che mi è parso doveroso esprimere per onestà di legislatore, dichiaro di approvare il disegno di legge nella sua sostanza e ne raccomando l'approvazione alla Commissione.

FERRARI GIACOMO. Onorevole Presidente, non abbiamo nulla da eccepire, in linea generale, sulla sostanza del disegno di legge; se mai potremmo e dovremmo dire che i miglioramenti in esso previsti hanno estensione e consistenza troppo limitate. A tale proposito, però, avrò mo-

do di intervenire in sede di illustrazione degli emendamenti che abbiamo ritenuto necessario presentare.

CORBELLINI. Poichè ho vissuto molto tempo, come dirigente, nell'ambiente del personale esecutivo delle ferrovie — faccio riferimento all'epoca in cui Ministro dei trasporti era il collega Giacomo Ferrari — desidero rilevare che l'Amministrazione delle ferrovie si è sempre preoccupata di dare al personale che si trattiene fuori residenza magnifiche mense e dormitori con ottime condizioni di abitabilità. A tal proposito ricordo un episodio accaduto molto tempo fa. Nel 1927 venne in Italia il ministro sovietico Lomonosoff e chiese di vedere il dormitorio delle ferrovie di Bologna, che godeva fama di essere il migliore ed il più bello d'Europa.

Infatti, tale dormitorio, fra l'altro, portava sull'ingresso di ciascun alloggio il numero del treno; ciascun alloggio era formato da due stanze, una per il macchinista e l'altra per il fuochista, più i servizi, in maniera che ogni ferroviere che da Roma o da Milano doveva sostare a Bologna aveva a disposizione la propria camera del tutto confortevole.

Alla fine della visita il ministro Lomonosoff disse che il dormitorio era così bello che non avrebbe avuto il coraggio di parlarne ai colleghi del Governo sovietico, in quanto questi non ci avrebbero creduto.

Ho voluto citare questo episodio per far rilevare come, per antica tradizione, l'Amministrazione ferroviaria presti un'ottima assistenza ai propri dipendenti. Pertanto, se da una parte dobbiamo ritenere necessario ed opportuno adeguare le indennità accessorie a quella che è l'aspettativa del personale ed al lavoro che esso fa, dall'altra parte dobbiamo riconoscere che l'Amministrazione delle ferrovie già da lungo tempo, e proprio per tradizione, ha fatto e continua a fare il suo dovere in questo campo.

Io sono del parere, quindi, che sia giusto aumentare le indennità accessorie del personale viaggiante per i disagi cui va incontro — nonostante, ripeto, l'alta efficienza dei servizi ricettivi — anche perchè i

percorsi non sono più quelli di una volta, in quanto i treni sono più veloci e questo comporta una maggiore lontananza dalla propria residenza.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Mi auguro che la Commissione approvi questo disegno di legge che è stato faticosamente elaborato e che, ormai, è vecchio di quasi nove mesi, perchè i primi contatti tra le parti sono stati presi nel luglio scorso.

È indiscutibile che l'Amministrazione ferroviaria, come diceva poc'anzi il senatore Corbellini, offre ai propri dipendenti il beneficio di buone mense e di comodi alloggi; ma, come gli onorevoli senatori ben sanno, ci sono stati degli scioperi massicci in questo periodo da parte del personale, le cui rivendicazioni, del resto, sono state riconosciute legittime dalla stessa Azienda ferroviaria, perchè, effettivamente, i disagi dei tempi attuali sono tali da meritare un approfondimento del problema ed una soluzione dello stesso.

Circa la questione sollevata dal relatore sul problema generale delle competenze accessorie, le quali, a suo avviso, dovrebbero essere conglobate, mi pare che non si possa dire che il Governo se ne stia disinteressando, se si tiene presente che sta per essere concluso il lavoro della Commissione incaricata di preparare lo schema di legge per la riforma, nella quale saranno previste, per il futuro, determinate modifiche al trattamento economico. È auspicabile, quindi, come diceva il senatore Deriu, conglobare molte voci, perchè quello delle competenze accessorie è uno strumento non molto soddisfacente; d'altra parte, però, non è possibile sopprimerle completamente — almeno per il momento — perchè ci sono diverse ragioni che le impongono all'Amministrazione

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli.

Propongo di esaminare prima l'allegato, che contiene le disposizioni sulle competenze accessorie, mentre gli articoli del disegno di legge provvedono soltanto alla copertura finanziaria.

Poichè l'allegato consiste in un testo articolato, procediamo all'esame ed alla votazione dei singoli articoli.

Art. 41.

Soprassoldo per servizio notturno.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Ai dipendenti comandati a prestare servizio fra le ore 22 e le ore 6 è corrisposto un soprassoldo nella misura oraria di lire 110 per la prima categoria e di lire 65 per la seconda categoria ».

Le modificazioni apportate a questo articolo consistono unicamente nell'aggiornamento delle cifre.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

I senatori Giacomo Ferrari ed altri hanno presentato un emendamento aggiuntivo relativo all'articolo 44, il quale recita:

Indennità di pernottazione.

Il secondo comma è sostituito dal seguente: « Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di condotta fuori residenza effettuata nello stesso periodo ».

Con tale emendamento si vuole estendere un certo beneficio ad una categoria che ne era stata esclusa. Tale proposta è accettata dal Governo.

Essa comporta, unitamente ad altri emendamenti agli articoli 51 e 79 (riguardanti sempre l'indennità di pernottazione, per le varie categorie), un aumento complessivo di spesa di 350 milioni. Entro tali limiti, come preciserò in seguito, il presidente Bertone mi ha autorizzato a dichiarare che la Commissione finanze e tesoro — ferme restando le riserve sul sistema di copertura,

espresse nel parere — non ha nulla da opporre. Ma di questo, come ho già detto, ripareremo al momento dell'approvazione dell'articolo del disegno di legge che riguarda, appunto, la copertura finanziaria.

D E R I U , *relatore*. Anch'io sono favorevole all'accoglimento di questo emendamento, in quanto, una volta accettato il principio di maggiorare le indennità accessorie, non vedo perchè una parte del personale dovrebbe restarne esclusa.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Giacomo Ferrari ed altri.

(È approvato).

Art. 45.

Compenso per assenza dalla residenza.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Al macchinista e all'aiuto macchinista viene corrisposto un compenso di lire 90 e di lire 82, rispettivamente, per ogni ora di assenza dalla residenza quando effettuano, per conto del deposito o della stazione cui sono stabilmente addetti, servizi che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, un'assenza di durata non inferiore a cinque ore ».

A questo stesso articolo 45 è stato presentato, dai senatori Giacomo Ferrari ed altri, il seguente emendamento sostitutivo:

Compenso per assenza dalla residenza

Sostituire il primo comma con il seguente: « Al macchinista e all'aiuto macchinista viene corrisposto un compenso di lire 100 per ogni ora di assenza dalla residenza quando effettuano, per conto del deposito o della stazione cui sono stabilmente addetti, servizi che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, un'assenza di durata non inferiore a cinque ore ».

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

34ª SEDUTA (18 marzo 1965)

Le modificazioni proposte dal Governo alla legge attualmente vigente consistono in un aggiornamento delle cifre: cioè il compenso del macchinista passa da lire 70 a lire 90 e quello dell'aiuto macchinista da lire 63 a lire 82. L'emendamento presentato dal senatore Ferrari, invece, propone di unificare queste cifre e di portarle a lire 100.

FERRARI GIACOMO. L'aumento di spesa che questo emendamento comporta si aggira intorno ai 50-60 milioni. Non sono in grado di dirvi la cifra esatta, in quanto non ho avuto a disposizione gli elementi necessari. Comunque, si tratta di un emendamento che, a mio avviso, dovrebbe essere accolto, perchè, innanzi tutto, riconosce una situazione identica per tutte le categorie, le quali sopportano gli stessi disagi, e poi perchè è un aggiornamento di gran lunga al di sotto di quello che in realtà dovrebbe essere, per rapportarsi ai costi odierni.

CORBELLINI. Io sono del parere che il macchinista e l'aiuto macchinista compiano una fatica superiore rispetto agli altri, ma non identica, tra loro.

GENCO. Nel testo attualmente in vigore si è voluto stabilire una differenza di trattamento fra il macchinista e l'aiuto macchinista ed analogo criterio è stato seguito nelle modificazioni proposte dal Governo all'articolo 45.

Ora, se c'è una differenza di prestazione e di responsabilità, è utile ed opportuno che tale differenza si ritrovi anche nel compenso che viene corrisposto alle due categorie di personale.

Inoltre, non avendo alcuna possibilità di valutare quale sia l'onere finanziario che lo emendamento presentato dal senatore Ferrari comporta, la Commissione non può assumersi la responsabilità di approvarlo. Vorrei pregare, pertanto, il senatore Ferrari di ritirare il suo emendamento.

DERIU, *relatore*. Mi dispiace di non essere d'accordo, questa volta, col senatore Ferrari, ma non posso condividere il suo

emendamento per una questione di principio, in quanto con esso si propone un livellamento che non è assolutamente accettabile.

Questa fu la politica che venne adottata nel 1945-46, e che ci portò a certi risultati che, poi, abbiamo dovuto correggere; non mi sembra il caso, quindi, di ripetere l'errore. È bene che la differenza rimanga; inoltre, mentre per gli altri emendamenti si conosce l'aumento di spesa che comporteranno, per quest'ultimo, invece, non è stato fatto un calcolo esatto.

Pertanto, se il senatore Ferrari dovesse insistere nel suo emendamento, io sarei costretto a chiedere la sospensione della discussione di questo provvedimento, per chiedere il parere della Commissione finanze e tesoro.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Tutte le modificazioni proposte dal Governo sono state esaminate con i sindacati, mentre l'emendamento in discussione è maturato dopo la presentazione al Parlamento del disegno di legge.

Quando si discusse il tipo di aumento, vennero affacciate due soluzioni: o conservare i gradi che c'erano prima o assorbire l'ultimo grado nel penultimo o, addirittura, livellarli tutti ad uno solo; e proprio in quella discussione i sindacati si dimostrarono divisi circa la opportunità di accettare la unificazione. Anche il sindacato che si era dimostrato più favorevole all'unificazione aveva molte perplessità e mirava piuttosto ad un maggiore aumento delle indennità.

Di fronte a questa situazione, l'Azienda ferroviaria non ha potuto fare a meno di conservare il vecchio sistema.

La questione, quindi, è stata trattata ed è stato rilevato che vi sono elementi che giocano a favore della conservazione della distinzione.

Circa, poi, l'onere finanziario che questo emendamento comporta, neppure io sono in grado di dirlo con esattezza. Posso solo dire che la discussione fu lunga e che l'Azienda concluse dicendo che non si sentiva di chiedere al Tesoro questo ulteriore appog-

gio al provvedimento, in quanto l'onere superava una certa misura.

A nome del Governo, quindi, devo esprimere parere contrario a questo emendamento.

FERRARI GIACOMO. Riconosco, come poc'anzi ha affermato il senatore Corbellini e come ha ribadito l'onorevole Sottosegretario, che vi è una differenza di responsabilità e di fatica nel lavoro che viene compiuto dalle due categorie; ma tale differenza trova riferimento nelle paghe che le singole categorie percepiscono. In questo caso, invece, si tratta di un compenso per disagi identici che queste categorie sopportano; tale compenso, perciò, deve essere uguale per tutti. Insisto, quindi, perchè l'emendamento venga messo ai voti.

FABRETTI. Desidero prendere brevemente la parola per rafforzare vieppiù le valide argomentazioni addotte dal collega Ferrari in merito all'emendamento da lui presentato. Ritengo che non convenga a nessuno — nè al Parlamento nè allo stesso Governo — risolvere la questione in modo non adeguato ed adottare una soluzione che lascerebbe insoddisfatta una categoria particolarmente meritevole nell'ambito del personale delle Ferrovie dello Stato.

Non bisogna dimenticare, infatti, che è proprio sui macchinisti, e in genere sul personale viaggiante, che l'Azienda ferroviaria fonda la sua efficienza, i suoi incassi e in genere la rispondenza del servizio alle esigenze del traffico. Nella relazione che accompagna il disegno di legge è detto chiaramente che la categoria in parola sopporta sacrifici enormi, ed io voglio ricordare ancora che — se pur con i dormitori cui accennava il senatore Corbellini — questi dipendenti sono costretti a trascorrere quasi ininterrottamente, per tutto il corso dell'anno, la notte fuori casa.

Mi sembra pertanto giusta la tesi di unificare i compensi sulla base di 100 lire l'ora per il macchinista e l'aiuto macchinista, anche in considerazione del lieve onere complessivo che ne deriverebbe: il sacrificio che le due categorie — e con loro le rispet-

tive famiglie — sopportano è lo stesso, né la suddetta unificazione potrà alterare la differenza di responsabilità e di mansioni che sono considerate dalle altre voci dello stipendio. Ma insistiamo per l'accoglimento dell'emendamento anche per un'altra ragione: i colleghi certamente sapranno che su tale questione — che trova concordi i sindacati — c'è un preciso impegno assunto dal Governo nell'accordo dell'agosto scorso.

PRESIDENTE. L'impegno non riguardava la cifra.

FABRETTI. Comunque è bene ricordare che per la soluzione della questione era stato addirittura proclamato uno sciopero per il 31 gennaio da parte delle organizzazioni sindacali dei ferrovieri. Ebbene, i sindacati, per senso di responsabilità, hanno soprasseduto alla manifestazione, convinti che in sede di approvazione del disegno di legge si sarebbe riconosciuta la fondatezza delle richieste e che le stesse sarebbero state accolte. Per queste ragioni, ritengo che l'emendamento presentato dal senatore Ferrari risponda ad una esigenza morale oltre che sociale, senza considerare che ne trarrebbe vantaggio la stessa Azienda delle ferrovie dello Stato. E poi perchè lasciare insoddisfatta la categoria soltanto per 10 lire, quando invece la questione potrebbe essere risolta con un generale senso di soddisfazione? Accettando l'emendamento non solo si eviterebbe ogni possibile strascico e il protrarsi dell'attuale malcontento, ma, con un lievissimo onere, si porrebbero le condizioni, sul piano morale, per risolvere tutti gli altri problemi in un clima di serenità.

DERIU, relatore. Il discorso concluso ora dal senatore Fabretti non risponde alla realtà; esso sarebbe stato logico soltanto se avessimo negato la nostra approvazione al disegno di legge, che intende consacrare l'accoglimento di una rivendicazione delle maestranze ferroviarie. Quella che noi opponiamo è una questione di principio, nel senso che non si possono parificare le due categorie. Del resto, esaminando in sen-

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

34ª SEDUTA (18 marzo 1965)

so comparato la legislazione sociale degli Stati europei, Russia compresa, non si trova nulla di simile. Il livellamento richiesto, dunque, non può essere accettato, nè d'altra parte lo vogliono i sindacati. Proprio in questi giorni ho ricevuto decine e decine di ordini del giorno in merito alla questione: in essi ci viene chiesto di portare il compenso giornaliero a 110 o 120 lire, ma non vi compare mai la richiesta di una parificazione. Così, ad esempio, il sindacato di Genova parla rispettivamente di 105 e 95 lire, tenendo distinte le due categorie per comprensibilissime ragioni.

F A B R E T T I . Se dovesse essere questo il motivo che impedisce la convergenza della Commissione su un nuovo testo, si potrebbe facilmente superare, mantenendo la differenziazione ma ai livelli di 110 e 95 lire.

Nella sostanza, infatti, il problema consiste nell'elevare in misura maggiore i compensi che il disegno di legge intende portare a 82 e 90 lire.

P R E S I D E N T E . Superando il maggior onere derivante dagli emendamenti accettati dal Governo — calcolato in circa 350 milioni —, saremmo non solo costretti a sospendere l'esame del disegno di legge, per procedere al calcolo relativo, ma a richiedere nuovamente il parere della Commissione finanze e tesoro.

F E R R A R I G I A C O M O . Dai conti approssimativi che ho potuto fare, tutti gli emendamenti presentati — compresi, dunque, anche quelli accettati dal Governo — porterebbero un maggior onere di circa 400 milioni.

P R E S I D E N T E . Ripeto che anche con nuovo aggravio di soli 5 milioni saremmo costretti a rinviare l'approvazione del disegno di legge.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi permetto di far rilevare agli onorevoli commissari che approvando oggi il disegno di

legge con i soli emendamenti concordati, non si pregiudicherebbe alcunchè. Il provvedimento, infatti, dovrà passare all'esame della Camera dei deputati e in quella sede, accertato l'esatto ammontare della spesa, i nuovi emendamenti potranno anche essere eventualmente approvati. Così facendo, si eviterebbe oggi di bloccare l'iter del disegno di legge che, anche in caso di ritorno all'esame del Senato, avrebbe poi una più rapida approvazione.

F E R R A R I G I A C O M O . Tutto ciò potrà anche avvenire. Noi, però, insistiamo affinché si voti sull'emendamento che abbiamo presentato, in modo che nella discussione alla Camera dei deputati se ne abbia conoscenza.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non contesto la legittimità della richiesta.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Giacomo Ferrari, Martinez, Bernardi e Masciale.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 45 dell'allegato, nel testo di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

All'articolo 51 è stato presentato dai senatori Giacomo Ferrari, Martinez, Bernardi e Masciale il seguente emendamento, accettato dal Governo.

Art. 51.

Indennità di pernottazione

Sostituire il secondo comma con il seguente: « Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di scorta ai treni fuori residenza effettuata nello stesso periodo ».

Nel testo vigente il supplemento è previsto nella misura di lire 85, per ogni ora.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento di cui ho dato te-

stè lettura, riguardante l'articolo 51 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

(È approvato).

CAPO IX.

Art. 52.

Compenso per assenza dalla residenza

Il primo e il secondo comma sono sostituiti dal seguente:

« Al personale addetto alla scorta dei treni viene corrisposto un compenso nelle misure di cui appresso per ogni ora di assenza dalla residenza, quando effettua servizi per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, un'assenza di durata non inferiore a cinque ore:

Capo treno	L. 90
Conduttore principale <i>ad personam</i> , conduttore, assistente viaggiante e frenatore . . . »	82 ».

A questo articolo è stato presentato dai senatori Giacomo Ferrari, Martinez, Bernardi e Masciale il seguente emendamento sostitutivo:

« Il primo e il secondo comma sono sostituiti dal seguente: " Al personale addetto alla scorta dei treni viene corrisposto un compenso di lire 100, per ogni ora di assenza dalla residenza, quando effettua servizi per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, una assenza di durata non inferiore a cinque ore " ».

Poichè si tratta della medesima situazione prevista dall'articolo 45, mi pare inutile che si ripeta la discussione. Metto ai voti l'emendamento.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 52 nel testo presentato dal Governo, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

CAPO XI.

Art. 61.

Compenso a favore del personale addetto a lavori che comportano contatto o manipolazione di sostanze nocive o tossiche

Il primo comma è sostituito dal seguente.

« Al personale addetto a lavori per i quali vengono a verificarsi condizioni di reale disagio ed effettiva gravosità, per il fatto che richiedano manipolazione di sostanze nocive o tossiche od il continuo contatto con le stesse, è corrisposto un compenso giornaliero di lire 80 ».

(È approvato).

Il Governo ha poi presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

Art. 72.

Rimborsi

È aggiunto il seguente terzo comma:

« Quando risulti conveniente, il Direttore generale può autorizzare altri compensi per spese di locomozione in relazione a servizi cui dovrebbe altrimenti farsi fronte con l'impiego di automezzi dell'Azienda ».

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Scopo dell'emendamento è quello di creare i presupposti necessari per poter procedere, sia pure gradualmente, ad un ridimensionamento e quindi alla soppressione del parco di autovetture attualmente esistente presso la sede centrale delle Ferrovie dello Stato e nei compartimenti ferroviari, il cui mantenimento comporta un sensibile onere economico. Appare pertanto conveniente per l'Amministrazione concedere ai dipendenti

un compenso per le spese di locomozione — magari facendoli servire addirittura di taxi — piuttosto che mantenere in officina delle macchine che appesantiscono notevolmente il bilancio. Aggiungo poi che allo stesso funzionario è più gradito percepire una indennità che non poter usare gli automezzi dell'Azienda.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal Governo.

(È approvato).

All'articolo 79, infine, è stato presentato dai senatori Giacomo Ferrari, Martinez, Bernardi e Masciale il seguente emendamento, accettato dal Governo:

Art. 79.

Indennità di pernottazione

« Il secondo comma è sostituito dal seguente: " Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di navigazione effettuata nello stesso periodo " ».

Nel testo vigente il supplemento è previsto nella misura di 85 lire per ogni ora.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Giacomo Ferrari ed altri.

(È approvato).

In relazione alle modifiche introdotte nel testo, dovremmo ora procedere alla variazione del titolo del disegno di legge. Se gli onorevoli commissari sono d'accordo, vi provvederò io stesso, d'intesa con il relatore, in sede di coordinamento.

Per quanto riguarda, poi, il maggior onere derivante dagli emendamenti testè approvati, desidero tranquillizzare i colleghi. Posso informarli, infatti, che, dopo aver preso visione del parere piuttosto denso di perplessità della 5ª Commissione, mi sono in-

contrato col presidente Bertone, al quale ho chiesto se, in conseguenza degli emendamenti proposti — e sono, appunto, gli emendamenti all'allegato che abbiamo testè approvati —, sarebbe stato necessario rinviare il disegno di legge all'esame della 5ª Commissione. Il Presidente della Commissione finanze e tesoro, in considerazione del tipo di copertura adottato dal disegno di legge, mi ha risposto negativamente.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli del disegno di legge. Ne do lettura.

Art. 1.

Alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato approvate con la legge 31 luglio 1957, numero 685, e variate con le leggi 20 ottobre 1960, n. 1227, 23 ottobre 1960, n. 1239, e 22 novembre 1961, n. 1286, sono apportate le modificazioni risultanti dall'allegato alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

La presente legge ha effetto dal 1º novembre 1964.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in annue lire 2 miliardi e 500 milioni, si farà fronte per l'anno 1965 con il ricavo di anticipazioni di pari importo che la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sui fondi dei conti correnti postali di cui all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 novembre 1945, n. 822, estinguibili in 35 anni al saggio vigente per i mutui all'epoca della concessione. Gli interessi maturati prima dell'inizio dell'ammortamento saranno ca-

pitalizzati al saggio di concessione delle anticipazioni. L'ammortamento delle anticipazioni, aumentato degli interessi capitalizzati, avrà inizio il 1° gennaio 1967. L'onere relativo farà carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

L'unica modifica da apportare a tale articolo riguarda l'entità dell'onere, che passa da 2 miliardi e 500 milioni a 2 miliardi e 860 milioni.

D E R I U, *relatore*. Si è parlato finora di un onere aggiuntivo di 350 milioni circa. Poichè, però, al Ministero dei trasporti mi è stato riferito che esso, in effetti, si aggirerebbe sulla cifra di 400 milioni, desidererei dall'onorevole Sottosegretario un'indicazione più precisa.

L U C C H I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho chiesto i dati precisi alla Ragioneria e posso dichiarare formalmente che l'onere derivante dall'applicazione di questo provvedimento e di lire 2 miliardi e 860 milioni all'anno,

di cui 360 milioni derivano dagli emendamenti testè apportati al disegno di legge.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 3 con la modificazione della cifra dell'onere, che invece di essere di « lire 2 miliardi e 500 milioni » è di « lire 2 miliardi e 860 milioni ».

(È approvato).

Passiamo ora alle necessarie modifiche di coordinamento.

Ritengo che il titolo del disegno di legge possa essere così formulato: « Modificazione delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato, di cui alla legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni ».

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Nel testo dell'allegato proposto dal Governo figurava l'indicazione di alcuni « Capi » delle disposizioni sulle competenze accessorie. Poichè, tuttavia, non tutti gli articoli dei singoli « Capi » sono considerati nel disegno di legge che abbiamo esaminato, la indicazione dei « Capi » mi sembra superflua.

Ritengo pertanto che l'intero allegato possa essere così formulato:

ALLEGATO

Art. 41.

Soprassoldo per servizio notturno.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Ai dipendenti comandati a prestare servizio fra le ore 22 e le ore 6 è corrisposto un soprassoldo nella misura oraria di lire 110 per la prima categoria e di lire 65 per la seconda categoria ».

Art. 44.

Indennità di pernottazione.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di condotta fuori residenza effettuata nello stesso periodo ».

Art. 45.

Compenso per assenza dalla residenza.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Al macchinista e all'aiuto macchinista viene corrisposto un compenso di lire 90 e di lire 82, rispettivamente, per ogni ora di assenza dalla residenza quando effettuano, per conto del deposito o della stazione cui sono stabilmente addetti, servizi che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, una assenza di durata non inferiore a cinque ore ».

Art. 51.

Indennità di pernottazione.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di scorta ai treni fuori residenza effettuata nello stesso periodo ».

Art. 52.

Compenso per assenza dalla residenza.

Il primo e il secondo comma sono sostituiti dal seguente:

« Al personale addetto alla scorta dei treni viene corrisposto un compenso nelle misure di cui appresso per ogni ora di assenza dalla

residenza, quando effettua servizi per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, che comportino complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, una assenza di durata non inferiore a cinque ore:

Capo treno L. 90
Conducente principale *ad personam*, conduttore, assistente viaggiante e frenatore » 82 ».

Art. 61.

Compenso a favore del personale addetto a lavori che comportano contatto o manipolazione di sostanze nocive o tossiche

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale addetto a lavori per i quali vengono a verificarsi condizioni di reale disagio ed effettiva gravosità, per il fatto che richiedono manipolazione di sostanze nocive o tossiche od il continuo contatto con le stesse, è corrisposto un compenso giornaliero di lire 80 ».

Art. 72.

Rimborsi.

È aggiunto il seguente terzo comma:

« Quando risulti conveniente, il Direttore generale può autorizzare altri compensi per opere di locomozione in relazione a servizi cui dovrebbe altrimenti farsi fronte con l'impiego di automezzi dell'Azienda ».

Art. 79.

Indennità di pernottazione.

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 110 per ogni ora di navigazione effettuata nello stesso periodo ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge, quale risulta a seguito del coordinamento effettuato.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari