

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 7 LUGLIO 1949

(31^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegno di legge:

(Discussione)

« Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato » (N. 489) (Approvato dalla Camera dei deputati):

CORBELLINI <i>Ministro dei trasporti</i>	Pag. 251.
	256, 257, 258
TOMMASINI, <i>relatore</i>	254
MASSINI	255
FERRARI	256, 257

La riunione ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Battista, Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Fazio, Ferrari, Focaccia, Franza, Fusco, Genco, Lavia, Mancini, Mariotti, Massini, Minio, Priolo, Raja, Romano Domenico, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro e Voccoli.

È anche presente l'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti.

GENCO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: « Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato » (N. 489) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Corbellini, Ministro dei trasporti; ne ha facoltà.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Desidero riferire in via generale sull'orientamento seguito dalla Camera dei deputati nell'approvazione di questo disegno di legge, sulle sue future possibilità di sviluppo e, soprattutto, sulle sue possibilità di applicazione in data retroattiva. Questi sono i tre punti fondamentali della mia esposizione.

Su questo disegno di legge si è discusso a lungo nell'altro ramo del Parlamento ed è bene che io dia anche qui qualche chiarimento in modo che la Commissione possa avere elementi precisi per giudicare un provvedimento di questo genere. Ho detto alla Camera e ripeto qui che questo disegno di legge ha avuto l'approvazione da parte delle Commissioni finanziarie a condizione che sia reso efficace ed operante l'articolo 2 del disegno di legge stes-

so, il quale dispone che i finanziamenti corrispondenti al pagamento delle competenze accessorie vanno trovati nelle economie che il provvedimento stesso varrà a determinare. Ne viene di conseguenza che per la sua applicabilità noi dobbiamo realizzare certe economie o, per lo meno, dobbiamo formulare dei programmi di realizzazione di tali economie. Parleremo anche di questi programmi, ma questa parte si riferisce all'avvenire; quello che è ora importante è il programma di applicazione delle economie già consunte, in base a quella che il disegno di legge stabilisce essere la data di retroattività delle disposizioni in esso contenute.

Poichè l'esercizio precedente è già consunto ed è stabilito che la data di decorrenza non debba essere anteriore al 1° dicembre 1948, le economie in parola sono un dato di fatto sul quale non possiamo più ritornare. Conseguendo da ciò che, di fronte alle economie realizzate, la base delle competenze accessorie da corrispondersi è in funzione dei fondi disponibili, e la data quindi di retroattività è in funzione delle disponibilità.

È necessario pertanto non partire subito da un livello di competenze molto elevato, poichè i fondi disponibili sono quelli che sono e devono compensare un periodo di tempo piuttosto lungo.

Importante è di iniziare subito l'applicazione di queste competenze accessorie, in quanto esse determineranno quelle economie che consentiranno di intervenire in maniera migliore. Man mano che aumenteranno queste economie, è già previsto, infatti, che il Ministro possa aumentare le basi stabilite dal disegno di legge stesso fino ad un massimo del 60 per cento, purchè la maggiore spesa totale non superi l'importo complessivo, riferito ai premi base, aumentato del 40 per cento.

Il personale ferroviario nell'agosto dell'anno scorso, quando ancora non si parlava degli adeguamenti degli stipendi alle possibilità della vita, aveva richiesto delle competenze accessorie superiori a quelle contemplate da questo provvedimento. Quando sono poi venuti gli adeguamenti degli stipendi, il Tesoro ha pensato che, per un principio di uniformità e di equilibrio, si dovessero ridurre tali

richieste proporzionalmente a quello che era passato, come retribuzione fissa, nello stipendio del personale ferroviario equiparato allo stipendio degli altri statali. Tale riduzione è stata operata ed il personale, che allora faceva conto di avere 6 o 7 miliardi di competenze accessorie, si è visto portare queste competenze nell'ordine di 4 miliardi e mezzo e se ne è preoccupato. Io ho spiegato al personale, sia a singoli individui come agli enti sindacali, che non dovevano preoccuparsi di ciò, appunto perchè vi era nel provvedimento quella clausola che dà facoltà al Ministro di aumentare le competenze fino al 60 per cento e che ciò io avrei fatto quando avessi constatata l'efficacia delle competenze accessorie come stimolo a conseguire economie.

Dopo la discussione alla Camera dei deputati, si sono aumentate del 20 per cento le competenze per le categorie del personale esecutivo, mentre per il personale degli uffici l'aumento è stato minore. I 4 miliardi e mezzo aumentati del 20 per cento, sono stati portati a oltre 5. Se su questa cifra si operano le variazioni nell'ordine del 60 per cento, si giunge a 9 miliardi circa, arrivando così a quell'ordine di grandezza — e spero che la si raggiunga alla fine dell'anno — che sarà, io credo, di piena soddisfazione del personale stesso.

Chi è competente in questa materia ed ha studiato questi stimoli industriali per i quali il personale ferroviario interviene nell'economia dell'azienda — stimoli che esistevano già nelle reti private e che esistono attualmente in Francia, in Inghilterra ed anche nell'Europa orientale, come per esempio in Polonia — sa che essi possono assumere in un certo periodo di tempo un valore cospicuo. Non vorrei entrare nel dettaglio tecnico, ma indubbiamente se voi pensate che un capo stazione, che organizza dei treni di 300 tonnellate, si mette a farli di 350, perchè vede che la locomotiva può sopportarlo, potete capire grosso modo quale economia egli abbia realizzato nella settimana utilizzando in modo migliore il materiale. Per questo guadagno si corrisponde un premio al personale, non soltanto al capo stazione, ma a chi ha osservato l'orario più gravoso, al macchinista, al personale viaggiante ecc.

A questa situazione occorre arrivarci con una organizzazione complessa. Io, che ho studiato a fondo la materia e che mi sono occupato della organizzazione di tutte le competenze accessorie che sono state create nel passato, non ho la pretesa che gli adeguamenti proposti siano perfetti, ed è per questo che ho insistito presso il Tesoro per ottenere che al Ministro, d'accordo naturalmente con le Commissioni sindacali, fosse concessa quella elasticità di correzione che fu stabilita nella misura del 60 per cento. In fin dei conti si tratterebbe quindi di una anticipazione e non di una corresponsione definitiva.

Ma arrivo più in là con l'affermare che, siccome le competenze accessorie del personale ferroviario sono parte integrante della retribuzione, esse debbono ritornare a quel rapporto che avevano non soltanto prima della guerra ma prima del fascismo. Le competenze accessorie dovrebbero affinarsi o per lo meno adeguarsi ai criteri affioranti nelle recenti discussioni tendenti a modificare la base degli stipendi. Se le iniziative attualmente in corso saranno portate a termine e nell'autunno si potrà giungere ad una modificazione degli stipendi, noi avremo il dovere di ritornare sulle competenze accessorie, modificandole percentualmente, e correggendole in quelle parti che nei primi tre mesi di pratica applicazione avranno rivelato delle imperfezioni.

È con questa limitazione che io vi prego di considerare questo disegno di legge, tenendo presente la sua provvisorietà e la possibilità che grossi errori immediati vengano subito corretti per mezzo della facoltà che mi conferisce l'articolo 2 del provvedimento medesimo.

Siamo in luglio, se il disegno di legge viene modificato deve ritornare in discussione alla Camera ed io non posso corrispondere gli arretrati, perchè l'esercizio si è chiuso e, senza una legge che mi consenta di fare altrimenti, se ho delle economie devo provvedere a versarle al Tesoro.

PRIOLO. Ma i fondi occorrenti sono conseguiti soltanto attraverso le economie?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sono conseguiti attraverso le economie e le utilizzazioni di esercizio. Per fare un esempio, poniamo che il movimento di derrate dalla Sicilia a Napoli sia di 400 carri settimanali. Se

un capostazione fa i treni di 40 carri l'uno, saranno dieci treni alla settimana; se, invece, ponendo meno interesse al suo lavoro, li fa di 38 o di 37 carri, alla fine si dovrà fare un treno in più. Si vede quindi quale dispendio o, nel caso contrario, quale economia si possa verificare. Noi ci troviamo, poi, in un periodo — e su questo richiamo la vostra attenzione — in cui il disordine di esercizio è fatale, perchè siamo in epoca di ricostruzione, perchè i depositi di locomotive sono spostati, perchè vi è un personale che non sempre è adeguato e mancano gli impianti, in un periodo cioè in cui l'efficacia dello stimolo è molto più notevole che non in altri periodi.

Altro esempio: un capo reparto attivo compie un accurato studio sui treni che deve fare e sull'utilizzazione del personale e delle locomotive, ed arriva alla conclusione che, togliendo 5 minuti ad un treno, facendolo un po' più rapido e con meno soste in stazione, invece di 10 locomotive può impiegarne 9. Salta subito all'occhio quale economia ne viene fuori e si comprende come l'interessamento tecnico del dirigente porti ad economie notevolissime. Questo è l'importante; nè si tratta di una economia nel senso fiscale.

Vi è poi l'economia del carbone. Noi oggi consumiamo il 17-18 per cento in più di carbone, di quello che non consumavamo nell'anteguerra e ciò perchè un treno sta magari due ore fermo in stazione e la macchina rimane col fuoco acceso e consuma. Occorre stimolare in tal caso l'intervento del capostazione il quale dica: « Ma guardate, signor dirigente, questo treno che sta fermo un'ora, non si potrebbe fermare solo mezz'ora? ».

Perchè tutto questo avvenga e costituisca una molla efficace ci vuole tempo, e le economie non si vedono subito.

Ecco perchè dico ora che noi abbiamo uno strumento imperfetto.

Noi abbiamo studiato la cosa un anno, e la approvazione di questa legge ci sembra matura, riservandoci di tornarci sopra, se sarà necessario, per perfezionarla dopo che l'esperienza ci avrà dato i suoi insegnamenti.

Dopo di che non mi resta che cedere la parola al nostro caro collega relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Debbo dire subito, onorevoli colleghi, che ho avuto in visione la legge venerdì mattina, e se non avessi consegnato subito la relazione — me ne fa fede il Presidente — la stessa sera di venerdì, potrei essere imbarazzato in questo momento, in quanto dovrei ripetervi, leggendovi la relazione, le cose che ha già dette il Ministro. Comunque, dopo quel che ha detto l'onorevole Ministro, il mio compito di relatore è ridotto ai minimi termini.

Ad ogni modo, ad evitare interpretazioni diverse e per essere preciso, contro il mio solito, leggerò.

Nella relazione al bilancio dei trasporti dell'esercizio 1948-49 il sottoscritto, con la vostra approvazione, così si esprimeva:

« Ma una più larga fonte di economia potrà derivare dallo stimolare tutti gli impianti verso una sempre più ragionevole utilizzazione del personale, delle locomotive, dei meccanismi e dei mezzi d'opera: questo vale per le stazioni, per i depositi locomotive e personale viaggiante, per le officine di grandi riparazioni (locomotive, locomotori, automotrici, veicoli); per il personale di linea e per tutto il personale degli uffici ».

Con questa premessa è per me doverosa una parola di ringraziamento al Ministro dei trasporti per avere con questo disegno di legge dimostrato di aver tenuto il debito conto dei nostri voti; e pertanto il nostro parere non può essere che incondizionatamente favorevole, tanto più che questo miglioramento delle competenze accessorie al personale delle Ferrovie dello Stato ha già riportato l'approvazione della competente Commissione dell'altro ramo del Parlamento.

Entrare nei singoli particolari del proposto miglioramento, che più propriamente potrebbe essere chiamato « aggiornamento », sarebbe utile, ma se lo facesse il vostro relatore, dovrebbe necessariamente ricopiare quanto molto analiticamente e suadentemente ha esposto il Ministro dei trasporti nella relazione con la quale ha presentato il disegno di legge alla Camera dei deputati. E poiché indiscutibilmente questo disegno di legge implica per il Ministero dei trasporti una spesa (che si presume di lire 4.671.190.000) si presenta la

necessità di dimostrare come si prevede di farvi fronte ed è appunto quello che si dimostra nella relazione ministeriale dove è detto che attraverso questa forma di cointeressenza di tutto il personale a quelle che devono essere le economie nell'esercizio delle Ferrovie dello Stato si prevedono le seguenti economie:

	ESERCIZIO	PATRIMONIO
Combustibile L.	5.647.330.000	—
Energia elettrica	400.000.000	—
Lubrificanti	200.000.000	—
Utilizzazione materiale rotabile	3.920.000.000	3.500.000.000
Percorrenza locomotive .	170.000.000	960.000.000
Riparazione materiale rotabile	1.515.000.000	—
Miglioramento prestazioni treni	2.400.000.000	—
Totale L.	14.312.330.000	4.460.000.000

Nella relazione ministeriale risultano lire 14.112.330.000, ma evidentemente c'è un errore di interpretazione del capoverso « economia lubrificanti », il quale appare mancante della conclusione che deve ritenersi, a mio parere, come intesa a raggiungere la normalità dei consumi dell'anteguerra con la conseguente minore spesa (cioè economica) a lire 200 milioni.

Vero è che il nostro collega che presiede la Commissione Finanze e tesoro, mi affacciava in proposito i suoi dubbi; ma io voglio ripetere a voi quello che ho detto al collega onorevole senatore Paratore: « Io credo a quelle economie attraverso un convincimento maturato nei quasi tre lustri di dirigenza di un ufficio amministrativo alla competenza del quale era affidato lo studio e l'applicazione di queste competenze accessorie. Ho potuto in quel periodo constatare quanto giovi al realizzo di economie lo stimolo del guadagno congiunto a quello spirito di emulazione che è nella stessa natura dell'uomo. Attraverso la pubblicazione di dati statistici io riuscivo ad individuare quali erano gli agenti addetti alla condotta delle locomotive che avevano raggiunto il minor consumo di combustibile, di

lubrificanti e di energia elettrica; quali erano gli agenti di condotta che riuscivano a coprire il maggior numero di chilometri senza bisogno di riparazioni (ecco aumentato il ciclo di lavoro delle locomotive con conseguente risparmio di spese di esercizio e di economia patrimoniale); quali erano i dirigenti di impianti che raggiungevano i minori coefficienti di spese generali, e potrei seguitare. Questi nominativi con a fianco di ciascuno la indicazione dei maggiori guadagni io esponevo in appositi albi nei luoghi di lavoro ed i risultati furono sempre più incoraggianti ».

Ecco perchè credo alla pratica efficacia dei provvedimenti che vengono sottoposti alla nostra approvazione. Evidentemente il realizzo di queste economie sarà graduale, ma del pari graduale è previsto anche l'elevamento delle competenze accessorie.

Vi ho detto che più propriamente questo disegno di legge io lo chiamerei « aggiornamento ». È bene che si sappia che durante la guerra alle competenze accessorie conseguenti le economie nei vari settori della attività dei ferrovieri, si sostituì una forma di compenso globale e ciò per evidenti necessità contingenti. Ma è tempo che si ritorni alla normalità ed è questo lo scopo al quale tende questo disegno di legge; nè, d'altra parte, si possono trascurare le insistenti premure da parte del personale, il quale ormai da troppo tempo attende questo aggiornamento attraverso il quale il trattamento economico del personale medesimo avrà un sensibile miglioramento. Ho qui a vostra disposizione alcuni estratti paga di alcuni ferrovieri di qualifiche varie, ma con eguale carico di famiglia, e lascio giudicare a voi, che per le esigenze del vostro mandato vivete sovente a contatto con i macchinisti capi, coi conduttori, coi capi stazione, se questi compensi rappresentano remunerazione sufficiente a retribuire un lavoro che, per durezza di sacrificio (il personale di macchina e di scorta resta fuori residenza in media oltre venti notti al mese) e grado di responsabilità, raggiunge limiti che talvolta sembrano superiori alla umana resistenza. Il personale ferroviario non conosce nè l'orario dei pasti nè quello del riposo; mangia e dorme quando e dove può, nelle ore più varie. Molta parte

di esso consuma quasi sempre i suoi pasti fuori di casa ed è quindi soggetto ad un'indubbia maggiore spesa in confronto alle altre categorie di lavoratori. È pertanto un dovere di giustizia retribuirlo in maniera migliore che, pur essendo sempre inadeguata, che così impongono le condizioni economiche dell'Amministrazione statale, renderà la condizione del personale ferroviario meno dura e meno stridente di quella attuale.

Per le eventuali osservazioni o proposte di variazioni, io stesso avrei da farne una di particolare importanza nei riguardi dell'articolo 59 che tratta del premio di interessamento, il quale viene ad essere aumentato del 10 per cento, anzichè del 20 per cento come per tutte le altre competenze, in confronto alle norme che erano state approvate dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato. E questa osservazione avrei fatto se avessi parlato prima del Ministro, ma essa viene a cadere dal momento che il Ministro stesso ha già spiegato le ragioni per le quali non può accettarla. Ragione per cui io non posso fare altro che chiudere dicendo che siccome stimo, e dobbiamo tutti stimare, queste competenze accessorie in un certo rapporto proporzionale con quelle che sono le competenze fisse, se prossimamente, come è auspicabile, anzi con decorrenza dal 1° luglio dovranno essere aumentate le competenze fisse, in dipendenza del provvedimento generale per tutti gli statali, evidentemente anche queste competenze accessorie dovranno subire un ritocco. Ed allora è in quella sede che noi potremo suggerire eventuali modifiche ed eventuali correzioni di sperequazioni od imperfezioni.

Con queste considerazioni io vi prego, onorevoli colleghi, di approvare il testo del disegno di legge.

MASSINI. L'onorevole Ministro ha creduto opportuno ricordare i precedenti del provvedimento che stiamo esaminando, appunto per illustrare la situazione attuale. Senonchè, ai precedenti richiamati dall'onorevole Ministro bisogna aggiungere qualcosa. Dal luglio dell'anno scorso furono progettate determinate competenze accessorie che comportavano una determinata spesa quasi doppia di quella attuale, spesa che l'onorevole Ministro dice es-

sere stata ridotta in considerazione anche dei miglioramenti già accordati a tutto il personale dello Stato.

Ora, si dice, le competenze accessorie debbono dare lo stimolo ad un maggiore e ad un miglior servizio, debbono realizzare delle economie, per cui il peso del bilancio non deve essere aggravato da queste nuove spese: criteri questi che, naturalmente, non si possono rifiutare *a priori*. Bisogna, però, pensare che la richiesta del personale per un aumento delle competenze accessorie nasce da un bisogno economico ed anche da una esigenza, che lo stesso relatore ha riconosciuto. Quindi se l'elemento citato dall'onorevole Corbellini deve essere tenuto presente, altrettanto lo deve essere il bisogno del personale, non dico indipendentemente dalle economie, ma insomma anche come bisogno intrinseco economico di perequazione come sarebbe stato se queste competenze accessorie avessero avuto quello sviluppo che era stato preventivato e richiesto con un concreto progetto.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ci si arriverà con un po' di pazienza.

MASSINI. Concedendo invece da una parte e togliendo dall'altra il personale rimane come prima o quasi.

Noi accettiamo il criterio delle economie e del miglioramento del servizio, ma desideriamo anche che a tale criterio non si subordinino completamente, al cento per cento, quelle che possono essere le necessità del personale.

Per quel che riguarda la decorrenza del disegno di legge si fa una questione discriminata, si parla cioè di provvedimenti, al plurale, e si dà l'idea di scadenze diverse, cioè di applicazioni in date diverse. Anticipando un po' quello che dovrei dire in seguito, faccio presente che il personale desidera che le competenze accessorie siano considerate un tutto unico, come del resto è stato sempre, e che abbiano una decorrenza retroattiva unica e naturalmente la più lontana possibile. Sappiamo già che non si può andare oltre il 1° dicembre 1948, e nessuno vuole, diciamo così, pretendere l'impossibile; quel che chiediamo fermamente è che non ci siano più date e che l'unico provvedimento per l'insieme delle competenze accessorie abbia la data del 1° dicembre 1948.

Vi è poi un altro punto agualmente importante. Ci si dice che, se le competenze accessorie non vengono approvate immediatamente, i residui di bilancio che potrebbero essere adoperati per gli arretrati andrebbero in fumo. Noi diciamo che bisognava pensarci un po' prima e facciamo osservare che nella discussione svolta alla Camera non si è avuta questa preoccupazione.

Certo si è che noi, oggi, non siamo nella condizione di poter accedere al desiderio del Ministro e del relatore, nel senso di accettare senz'altro, così com'è, questo disegno di legge. Ci riserviamo, invece, in sede di discussione degli articoli di presentare, anzi di riprendere, quegli emendamenti che alla Camera dei deputati o non sono stati accettati nella giusta misura o non sono stati accettati affatto.

Per quanto riguarda poi il faticoso varo di queste competenze accessorie e la preoccupazione dell'eventuale ritardo nella loro approvazione, io mi permetterei di fare una proposta al Ministro, di dare cioè qualcosa subito ai ferrovieri.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso finché la legge non mi autorizza. Se voi approvate il disegno di legge, io incomincio a dare le competenze accessorie fin da domani.

MASSINI. Non possiamo approvare la legge così com'è. Poiché lei dice che se si perde altro tempo si rischia di perdere i fondi a disposizione, c'è una via, che non è del resto originale, perchè seguita molte altre volte, di salvare tali fondi, cioè di dare un acconto ai ferrovieri sulle competenze accessorie maturate con la retroattività che la legge prevede. In tale modo si verrebbe parzialmente incontro agli interessi dei ferrovieri, che da molto, da troppo tempo aspettano non soltanto questa, ma altre provvidenze che discuteremo in separata sede, e nello stesso si compirebbe una opera di giustizia perequativa, permettendo al Parlamento di modificare questo disegno di legge nelle parti che noi riteniamo indispensabile emendare.

FERRARI. Dopo ciò che ha detto il collega Massini, io avrei da aggiungere una sola cosa, e ne prendo lo spunto dalla dichiarazione negativa fatta così categoricamente dal Ministro Corbellini. Penso che il Ministro non vorrà

mantenere tale dichiarazione, perchè, se così fosse, io mi troverei nella necessità di proporre alla Commissione un ordine del giorno che inviti il Ministro a fare ciò che ha chiesto il collega Massini. Siccome, ripeto, io penso che, attraverso la discussione che svolgeremo, il Ministro si persuaderà a non mantenere la sua categorica affermazione, io non presenterò per il momento questo ordine del giorno, riservandomi di farlo quando risultasse che il Ministro non intende recedere dalla sua posizione.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Debbo dei chiarimenti ai senatori Massini e Ferrari. Circa la decorrenza, è vero che io posso stabilirla, in modo uniforme per tutti; è logico però che, quando mi troverò nella necessità di valermi della facoltà di aumento del 60 per cento a favore di certe categorie, per determinati premi particolarmente redditizi ai fini delle economie, tale aumento non potrà essere esteso a tutti.

Occorre, inoltre, fare attenzione, poichè, se io stabilissi la data di decorrenza e poi non rientrassi nel *plafond* delle somme da distribuirsi, mi troverei nell'impossibilità di dare l'acconto. Le competenze accessorie, di fatto, esistono per legge, e, come voce, esse sono già state distribuite, e quindi io non posso dare un acconto su aumenti, da qualunque parte essi derivino, se non mi si dà una autorizzazione in forma legislativa. Non è che mi manchi la volontà di fare ciò, ma non posso farlo, se non ho uno strumento di legge che me ne autorizzi. Sta di fatto poi un'altra cosa: che, cioè, non può essere fatta la liquidazione delle economie passate, perchè certe economie non sono state impostate, come i premi sulle economie di combustibile, i premi di percorrenza, ecc.

Ho avuto numerosi scambi di idee su questo punto e tutti sono stati d'accordo sulla necessità di distribuire equamente il *plafond* previsto per le varie categorie e alla stessa data. L'esecuzione di questo che è un acconto sul passato, non sull'avvenire, diventa poi in sostanza una liquidazione. Si tratta dell'esercizio che va dal 1° novembre '48 al 30 giugno '49 che ormai si è chiuso. Questa esecuzione non è nemmeno prevista nel disegno di legge,

ma dovrà essere attuata in sede sindacale, attraverso uno sforzo di buona volontà da parte mia e dei ferrovieri.

FERRARI. Affermo subito che ho la certezza che il Ministro Corbellini entrerà nel nostro ordine di idee, e che quindi, discutendosi in seguito la legge nei suoi dettagli, si giungerà alla conclusione da noi auspicata.

Ritengo però opportuno mettere in rilievo un elemento fondamentale. Che cos'è in fondo questa questione delle competenze accessorie? E un motivo di economia per l'amministrazione o è anche — come ha rilevato il collega Massini — un modo per andare incontro al personale onde migliorare le sue condizioni?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Una cosa e l'altra.

FERRARI. Sta bene. Si tratta, però, innanzi tutto di riconoscere le particolari condizioni in cui si svolge il servizio del personale dell'Amministrazione ferroviaria nei confronti delle altre categorie impiegatizie dello Stato; perchè il Ministro mi darà atto che la prestazione del personale delle ferrovie si differenzia da quella dei dipendenti delle altre amministrazioni.

Ciò constatato, il nostro proposito deve essere quello di recare al personale ferroviario un miglioramento, una vera e propria integrazione dello stipendio. Ci sono varie strade per arrivare a ciò; c'è la strada diretta e quella indiretta. Vale a dire, l'Amministrazione cerca di dare qualcosa di vantaggioso, di utile, per il personale e nello stesso tempo cerca di ricavare qualcosa di vantaggioso e di utile per sé. Di qui le economie. Ciò avviene — non so se sia un bene o un male — perchè la contabilità dello Stato ha delle leggi rigide, con entrate e uscite controllatissime, per cui se si paga si deve sapere prima dove prendere i fondi.

Se, però, ci si ferma al concetto esclusivo dell'economia, si viene ad esser presi in un ingranaggio da cui è troppo difficile liberarci. Ci devono bensì essere delle economie, ma questo non deve essere il solo concetto, tanto è vero che si hanno premi per le economie effettuate e si hanno anche rimborsi per spese o per disagi subiti; cioè non per economie, ma per funzioni e basta. Se così stanno le cose,

è bene allora fissarne il concetto. Ha bisogno l'Amministrazione ferroviaria delle economie per avere le entrate? Può essa attraverso le pieghe del suo bilancio e attraverso la sua attività trovare qualcosa d'altro per completare le entrate conseguibili dalle economie? Se ciò è, l'Amministrazione ferroviaria affronti allora il problema rapidamente, in maniera da accontentare le richieste dei ferrovieri.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Dando una scorsa ai titoli delle modificazioni ci si accorge che una parte di essi si riferisce a competenze indipendenti dalle economie vere e proprie. Le competenze accessorie comprese nel provvedimento, poi, non sono tutte le competenze accessorie che già esistono; mancano, ad esempio, le competenze di trasferta, le competenze di trasloco, le competenze per malattia, che fanno parte dell'ordinamento dello stato giuridico di tutto il personale dipendente dello Stato e che non sono state modificate. Si parla qui di modificazioni, ma sia ben chiaro che non è modificato tutto lo strumento delle competenze accessorie, e ciò perchè, quando vengono aumentate, per esempio, le indeunità di trasloco per tutti gli sta-

tali, esse di conseguenza vengono aumentate anche per il personale dell'Amministrazione ferroviaria. Queste sono competenze che incidono sulla parte generale.

Se voi vedete l'articolo 59, a proposito del premio di rendimento e di interessamento al servizio, potete constatare che esso detta una misura fissa per tutti e dice che questo premio sarà tolto solo in caso di punizione, cioè praticamente esso diventa una retribuzione fissa che verrà tolta solo a coloro che avranno compiuto mancanze gravi. Quindi colui che fa normalmente il suo dovere non ha nulla da temere. Abbiamo fatto anzi una correzione, nel senso che questo premio non viene tolto per le piccole mancanze, nelle quali si può più facilmente incorrere, ma per mancanze molto gravi e questo proprio per andare verso il concetto espresso dall'onorevole Ferrari.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Nella seduta di domani passeremo all'esame e discussione degli articoli.

La riunione termina alle ore 11.50.