

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 10 DICEMBRE 1969

(35^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente AVEZZANO COMES

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

« Indennità forfettarie provvisorie, sostitutive di quelle previste dall'articolo 7 della legge 30 marzo 1965, n. 321, in favore del personale della carriera ausiliaria degli uffici locali dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni adetto ai servizi di recapito, procacciato, portapacchi e vuotatura cassette, eseguiti con mezzo di locomozione di proprietà degli agenti » (936)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 486, 489
ABENANTE	487
CROLLALANZA	488
DE MATTEIS, <i>relatore</i>	486
FABRETTI	487
FERRARI Francesco, <i>sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	488
GENCO	487, 489
MASSOBRIO	488
VENTURI Lino	488

Rinvio della discussione:

« Fissazione di un novo termine per l'esercizio, da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai compartimenti di traffico aereo » (941):

PRESIDENTE	Pag. 490, 491
AIMONI	491
DERIU, <i>relatore</i>	490
GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	490, 491
GENCO	491

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Determinazione degli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (942):

PRESIDENTE	491, 492, 494, 495, 496
ABENANTE	493, 495
AIMONI	492
BONAZZI	493
DERIU	494, 495
GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	492, 493, 494, 495, 496
GENCO, <i>f.f. relatore</i>	491, 494, 496
VENTURI Lino	495, 496

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35ª SEDUTA (10 dicembre 1969)

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollanza, De Matteis, Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Raia, Spasari e Venturi Lino.

Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Gaspari e il sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni Francesco Ferrari.

P I C C O L O, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « **Indennità forfettarie provvisorie, sostitutive di quelle previste dall'articolo 7 della legge 30 marzo 1965, n. 321, in favore del personale della carriera ausiliaria degli uffici locali dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni addetto ai servizi di recapito, procacciato, portapacchi e vuotature cassette, eseguiti con mezzo di locomozione di proprietà degli agenti** » (936) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Indennità forfettarie provvisorie, sostitutive di quelle previste dall'articolo 7 della legge 30 marzo 1965, n. 321, in favore del personale della carriera ausiliaria degli uffici locali dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni addetto ai servizi di recapito, procacciato, portapacchi e vuotature cassette, eseguiti con mezzo di locomozione di proprietà degli agenti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

D E M A T T E I S, relatore. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il provvedimento che ci accingiamo ad esaminare, approvato dalla Camera dei deputati e per il quale nulla ha osservato la Commissione finanze e tesoro, trova esatta rispondenza nel-

l'articolo 7 della legge 20 marzo 1965, n. 321 che prevedeva la corresponsione di alcune indennità accessorie in favore del personale dipendente dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, autorizzato dalla stessa Amministrazione a fare uso, per esigenze di servizio connesse all'espletamento delle proprie mansioni, di mezzo di locomozione di sua proprietà.

Tale legge, che ha avuto regolare attuazione nei confronti di tutto il personale interessato, non è stata applicata, però, al personale del ruolo della carriera ausiliaria degli uffici locali addetto ai servizi di recapito, procacciato, portapacchi e vuotature cassette — circa 24 mila unità — in quanto la concessione delle suddette indennità avrebbe comportato per tale personale la revisione della durata delle prestazioni giornaliere di lavoro, secondo i criteri ed i coefficienti stabiliti dal decreto interministeriale 2 ottobre 1965, per gli itinerari eseguiti dagli agenti con mezzi di locomozione.

Di qui la necessità di procedere, fino a quando l'Amministrazione non avrà provveduto alla motorizzazione dei servizi, per la quale esistono, tuttavia, difficoltà di ordine tecnico e amministrativo, alla modifica della richiamata normativa del 1965, fissando la corresponsione di una indennità forfettaria per ogni giornata di effettivo servizio, qualunque sia il percorso.

Tale indennità si è ritenuta di fissarla nella misura di lire 300 per l'uso di mezzo motorizzato e di lire 100 per uso di bicicletta.

La concessione dell'uso del mezzo è subordinata, sia ben chiaro, ad idonea assicurazione del mezzo stesso, a spese dell'agente, per quanto attiene alla responsabilità civile.

Il rilascio dell'autorizzazione non deve superare, per l'anno 1970, la spesa di lire 620 milioni e per l'anno 1971 e successivi quella di lire 1.308 milioni. All'onere relativo si fa fronte per il 1970 con gli stanziamenti iscritti al capitolo 123 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, mentre per gli anni successivi sarà iscritto negli stati di previsione della spesa dell'anzidetta Amministrazione.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35^a SEDUTA (10 dicembre 1969)

Per migliore conoscenza dell'onorevole Commissione e del rappresentante del Governo aggiungo che il disegno di legge originario, di iniziativa governativa, ha subito dalla Commissione della Camera alcune modifiche nella forma, rimanendo ferma la sostanza del provvedimento, per la cui approvazione esprimo parere favorevole.

G E N C O . Onorevole Presidente, dichiaro di essere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge. Desidero però rivolgere una preghiera all'onorevole Sottosegretario. Poichè mi risulta che in alcuni comuni della mia provincia, fra cui Casamassima, Rutigliano e Turi, si intende per disposizione del Ministero delle poste provvedere all'appalto di questi servizi di procacciato, vorrei pregarla, in previsione dell'approvazione di questo provvedimento, di sospendere tale decisione. Dal momento che soltanto ora si darà un piccolo compenso per questo servizio, fino ad oggi svolto senza remunerazione alcuna, immettere nell'Amministrazione personale estraneo non mi pare una cosa da prendere in considerazione.

F A B R E T T I . Gradirei avere due chiarimenti da parte del rappresentante del Governo.

Dalla relazione testè fatta dal collega De Matteis e dallo stesso testo del disegno di legge in discussione risulta che questi lavoratori ausiliari delle Poste sono stati fino ad oggi esclusi dal beneficio dell'indennità ad altri concessa in base all'articolo 7 della legge 30 marzo 1965, n. 321. Trattandosi, quindi, di un diritto tardivamente riconosciuto a detti lavoratori, e di un doveroso atto di giustizia, io chiedo perchè essi debbano cominciare a goderne dal 1° gennaio 1970, come previsto all'articolo 1, e non da una data anteriore.

L'altro chiarimento che desidero avere riguarda l'articolo 1, nel quale è detto che la Amministrazione delle poste corrisponderà al personale in questione lire 300 giornaliere per gli oneri derivanti dall'impiego e uso del proprio mezzo e per la guida di esso e lire 100 per l'uso della bicicletta. Ora io

chiedo perchè si stabilisce questa diversità di trattamento. Se è vero che con il mezzo meccanico vi sono determinate spese da sostenere, con la bicicletta per altro si affrontano altri disagi; se infatti non si consuma benzina o gasolio, si consumano energie. Bisogna inoltre tener conto del fatto che probabilmente si tratta dei lavoratori più poveri, che non hanno la possibilità di acquistare un mezzo diverso. A mio avviso, pertanto, questa indennità forfettaria dovrebbe essere fissata per tutti in lire 300 giornaliere.

Con queste richieste di chiarimento, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del provvedimento.

A B E N A N T E . Desidero aggiungere poche considerazioni a quelle già fatte dal collega Fabretti.

Nella relazione governativa che accompagna il provvedimento si dice una cosa estremamente importante, cioè che questa indennità è provvisoria, in attesa di una riorganizzazione e di una meccanizzazione di tutti i servizi. Visto, però, che passiamo da una spesa di 620 milioni per l'anno finanziario 1970 ad un onere di 1.308 milioni per gli anni finanziari successivi, da iscriversi negli stati di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, non vorrei che questa diventasse una sistemazione definitiva, senza che venga affrontata la questione di fondo, che è quella di un incentivo alla riorganizzazione e alla meccanizzazione, come dicevo prima, di tutti i servizi, per giungere in definitiva alla riduzione del costo del servizio postale. Il punto essenziale, infatti, è questo. Se non si affronta tale questione, lo stesso discorso della quantità dell'indennità diventa subordinato. O noi ammoderniamo e adeguiamo questo servizio alle nuove esigenze che si sono venute manifestando o anche tale servizio sociale diventerà una di quelle strozzature che incideranno enormemente sui costi di produzione e quindi sulla collettività nazionale.

Desidererei, quindi, qualche informazione in questo campo, anche perchè la legge del 1965, nella quale era prevista una serie

di indennità diverse a seconda del mezzo adoperato, a seconda cioè che si trattasse di automezzo, motocicletta o bicicletta, rispondeva meglio ai costi di esercizio che incidono sul lavoratore che usa determinati mezzi.

Ritengo, comunque, che non sia opportuno apportare emendamenti che ritarderebbero l'entrata in vigore del provvedimento e mi limito a chiedere all'onorevole Sottosegretario chiarimenti sui tempi e sulle misure che l'Amministrazione intende adottare per la riorganizzazione e la meccanizzazione dei servizi, garantendo naturalmente i livelli di occupazione di questi lavoratori.

CROLLALANZA. Riferendomi alla ultima parte del discorso del collega Abenante dichiaro che sono anch'io del parere che si debba senz'altro procedere all'approvazione del disegno di legge perchè, se è vero che chi usa la bicicletta consuma una energia fisica, al contrario di chi adopera un mezzo motorizzato, per cui meriterebbe di avere un compenso superiore a quello previsto nel provvedimento legislativo, e se è vero che vi sono altri aspetti di tale provvedimento che meritano di essere più organicamente inquadrati, è anche vero che questi lavoratori — i quali fino ad oggi non percepivano alcuna indennità — col disegno di legge in esame otterranno finalmente qualcosa.

È necessario comunque avere dall'onorevole Sottosegretario l'assicurazione che questo provvedimento vuole essere soltanto un acconto, per così dire, di carattere economico ed un primo tentativo di sistemazione di un servizio che va inquadrato in modo diverso e più organico.

MASSOBRIO. Dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge e mi richiamo alle considerazioni già fatte dai colleghi che mi hanno preceduto. Lo considero anch'io un provvedimento predisposto per determinate necessità che non possono essere ulteriormente ignorate, in attesa di altri provvedimenti atti a soddisfare quel quadro di necessità che presenta il complesso servizio delle poste in ordine alla sua riorganizzazione e meccanizzazione.

VENTURI. Non posso fare a meno di associarmi alle richieste avanzate dal collega Abenante; inoltre, desidererei che l'onorevole Sottosegretario, oltre che alle due considerazioni fatte dal senatore Fabretti, desse una risposta anche in merito ai criteri che saranno stabiliti dall'Amministrazione delle poste per gli oneri derivanti dall'impiego ed uso del proprio mezzo di trasporto agli agenti ai quali si fa riferimento all'articolo 1.

La questione, infatti, non è chiara e, dal contesto dell'articolo, si potrebbe arguire che gli interessati possono essere autorizzati, a domanda, a far uso di mezzi di proprietà « secondo i criteri che saranno stabiliti dall'Amministrazione delle poste », il che non sarebbe assolutamente giusto.

FERRARI FRANCESCO, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Ringrazio l'onorevole relatore e tutti i colleghi intervenuti nel dibattito.

La premessa che sta alla base del presente disegno di legge è la riorganizzazione dei servizi di recapito, procacciato, portapacchi e via di seguito ed intanto è stato presentato al Parlamento detto disegno di legge in quanto si tende ad arrivare a questo traguardo la cui necessità ha sottolineato il senatore Genco quando ha messo in luce alcune discrasie che si verificano proprio per il sistema degli appalti dei servizi stessi attualmente in vigore.

Assicuro dunque la Commissione che è nelle intenzioni del Governo ed anche del Consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di arrivare ad una graduale abolizione degli appalti in parola riorganizzando tutti questi servizi per renderli maggiormente efficienti e per inquadrare in modo confacente i lavoratori che ad essi sono adibiti.

Ho parlato di graduale abolizione in quanto la soluzione di questo problema è legata e connessa a quella di molte altre questioni che pure bisogna affrontare nell'ambito della complessa riorganizzazione dell'Amministrazione delle poste.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35^a SEDUTA (10 dicembre 1969)

Aggiungo poi che, essendo ora modesta la parte di questi servizi non appaltata, si è previsto per l'anno 1970 la spesa di 620 milioni mentre, per gli anni finanziari successivi, tale somma è stata elevata a lire 1.308 milioni proprio perchè, con il passare degli anni, si prevede la totale abolizione degli appalti.

Mi pare dunque che, sotto questo aspetto, l'Amministrazione delle poste sia andata incontro ai desideri degli interessati.

Per quanto riguarda poi il rimborso delle 100 lire per chi usa la bicicletta e delle 300 lire per chi invece usa l'automobile credo che la cosa sia facilmente spiegabile e comprensibile; infatti, se il lavoro da svolgere è limitato e si riduce alla distribuzione di pochi pezzi può bastare la bicicletta, mentre le 300 lire è giusto che vadano agli agenti che hanno bisogno di un mezzo di locomozione più comodo per esplicare la propria attività. Il Governo, è bene dirlo, riconosce che si tratta comunque di cifre modeste, ma siamo all'inizio della riorganizzazione di questi servizi che si graduerà, ripeto, nel tempo ed a seconda delle diverse esigenze dei vari territori.

G E N C O . Vorrei chiarire quanto ho detto nel mio precedente intervento perchè temo di aver generato qualche equivoco. Io non ho parlato dell'eliminazione degli appalti; ho detto di temere che in qualche caso si prevede di appaltare questo servizio.

Comunque, ribadisco di essere favorevole al provvedimento, anche se ritengo che l'uso della motorizzazione non dovrebbe essere, per qualche piccolo centro, applicato; vi sono infatti paesi pianeggianti dove la stazione è al centro dell'abitato ed il lavoro esplicito dal personale della carriera ausiliaria dell'Amministrazione delle poste è veramente limitato e non richiede certo l'uso di automobili per essere compiuto.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

A decorrere dal 1° gennaio 1970, gli agenti della carriera ausiliaria degli uffici locali dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni possono essere autorizzati a domanda, per esigenze di servizio, a far uso di mezzo motorizzato di loro proprietà, purchè abbiano contratto idonea assicurazione per responsabilità civile, secondo i criteri che saranno stabiliti dall'amministrazione stessa, con titolo ad una indennità forfettaria di lire trecento per ogni giornata di effettivo servizio, per gli oneri a carico dell'agente derivanti dall'impiego ed uso del proprio mezzo e per la guida di esso, qualunque sia la lunghezza del percorso.

Per la responsabilità verso terzi si applicano le disposizioni dell'ultimo comma dell'articolo 22 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

L'amministrazione può autorizzare, in luogo del mezzo motorizzato, l'uso della bicicletta di proprietà del dipendente corrispondendo, in tal caso, un'indennità di lire cento per ogni giornata di effettivo servizio.

Il rilascio delle autorizzazioni non deve comunque comportare una spesa superiore a lire 620 milioni per l'anno finanziario 1970 e a lire 1.308 milioni per gli anni finanziari successivi.

(È approvato).

Art. 2.

La durata delle prestazioni giornaliere del personale di cui al precedente articolo è determinata sulla base dei criteri e dei coefficienti di valutazione stabiliti per le prestazioni pedonali.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 620 milioni

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35^a SEDUTA (10 dicembre 1969)

per l'anno finanziario 1970, si fa fronte con gli stanziamenti iscritti al capitolo n. 123 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario medesimo.

Per gli anni finanziari successivi l'onere, valutato in lire 1.308 milioni, sarà iscritto negli stati di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per l'esercizio, da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai compartimenti di traffico aereo » (941)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per l'esercizio, da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai compartimenti di traffico aereo ».

D E R I U , relatore. Chiedo, signor Presidente, che la discussione del presente disegno di legge venga rinviata ad altra seduta poichè non sono riuscito ad avere dal Ministero dei trasporti quei chiarimenti che mi sembrava doveroso attingere prima di relazionare alla Commissione per dare all'esposizione del relatore non tanto un aspetto formale quanto un significato sostanziale.

Desideravo infatti io stesso conoscere con precisione le ragioni per le quali questo disegno di legge è stato presentato ed anche le ragioni di tanto ritardo nella presentazione quando la legge precedente in materia risulta scaduta il 31 dicembre 1968; inoltre, volevo sapere il perchè non si è ottemperato alla legge istitutiva che attribuisce al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile l'assolvimento dei compiti nuovi e particolari.

G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Onorevole Presidente, non mi oppongo alla richiesta di rinvio del senatore Deriu. Desidero soltanto far rilevare all'onorevole relatore che egli accerterà una cosa molto semplice, cioè che l'Aviazione civile ha una grave carenza di organico. Vi sono in tutto poco più di 900 persone, le quali sono assolutamente insufficienti ad assolvere i compiti di istituto non solo per quanto riguarda il funzionamento dei compartimenti di traffico aereo, ma anche per prendere in carico il demanio della stessa Aviazione civile, che tuttora fa capo al Ministero della difesa. Noi pertanto dal nostro bilancio siamo costretti a trasferire al Ministero della difesa i relativi capitoli perchè possa provvedere a questo patrimonio e devo dire che tale Ministero non ci tiene affatto a questo compito che è costretto ad assolvere.

Questo è solo uno degli aspetti indicativi della situazione di gravissima carenza di personale di cui soffre l'Aviazione civile; carenza che ho già fatto presente nel mio discorso di chiusura sul bilancio dei Trasporti al Senato e alla Camera dei deputati, oltre che nelle competenti sedi governative. Per cui mi auguro che, superate le secche delle leggi delegate per il riassetto, si riesca ad aprire un colloquio in questo settore per il quale non occorrono migliaia di persone ma solo alcune centinaia, che sono veramente indispensabili, ripeto, perchè la Direzione generale dell'aviazione civile possa essere posta in condizione di adempiere i suoi compiti di istituto.

D E R I U , relatore. Onorevole Ministro, sono convinto che questo disegno di legge non è il frutto di una fantasia astratta bensì di un'ampia e quotidiana esperienza. Vorrei chiederle, però, di dare disposizione agli uffici del suo Ministero perchè metta a disposizione dei parlamentari incaricati di relazioni tutti gli elementi di cui hanno bisogno.

Inoltre non posso dimenticare che quando abbiamo soppresso l'EAM il personale è passato al Ministero dei trasporti ed una notevole parte di esso dovrebbe essere sta-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35^a SEDUTA (10 dicembre 1969)

to assegnato alla Direzione generale della aviazione civile. Sarebbe utile, pertanto, sapere quanti di questi elementi sono passati alla Motorizzazione e quanti all'Aviazione civile. Se in questo ultimo settore vi era una carenza così forte di personale, non comprendo il perchè in quel momento non se ne sia tenuto conto.

G A S P A R I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'EAM come lei sa, senatore Deriu, aveva determinati compiti che poi, in seguito alla soppressione dell'Ente, sono tornate alla Direzione generale della Motorizzazione civile, la quale, nonostante l'enorme sviluppo del settore, ha ancora gli organici che aveva molti anni fa. Pertanto, se c'è una situazione di carenza di personale nell'Aviazione civile, tale situazione sia pure in misura minore esiste anche nella Motorizzazione civile; basti pensare all'organico di un ufficio provinciale di quest'ultima Amministrazione: due o tre persone di fronte a migliaia di automezzi da controllare e seguire.

Ora, trattandosi di un servizio indispensabile per la stessa sicurezza della vita dei cittadini, la maggior parte del personale dell'EAM resosi disponibile è passata alla Motorizzazione che aveva assorbito anche i suoi servizi; il resto è andato all'Aviazione civile (ma in misura certamente non sufficiente ai suoi bisogni) ed al Coordinamento che pure deve esercitare la sua azione.

Inoltre bisogna tener presente che l'Aviazione civile non ha bisogno di qualche impiegato, ma soprattutto di specialisti. Questo è il punto.

Ad ogni modo assicuro il senatore Deriu che pregherò il Capo del personale affinché venga messo a sua disposizione tutto il materiale necessario.

A I M O N I. Mi associo alla richiesta di rinvio formulata dal senatore Deriu.

G E N C O. Anch'io sono favorevole al rinvio della discussione per avere a disposizione notizie più approfondite sulla situazione dell'Aviazione civile.

P R E S I D E N T E. Poichè non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Determinazione degli organici del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (942)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Determinazione degli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Informo la Commissione che, in sostituzione del senatore Sammartino, assente per malattia, la relazione sarà svolta dal senatore Genco.

G E N C O, *f.f. relatore*. Gli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato risultano attualmente stabiliti in complessive unità 181.608. Però i presupposti sulla cui base tali organici erano stati impostati risultano ora notevolmente modificati, sia in conseguenza dell'aumentato volume dei servizi prodotti sia per effetto delle diverse situazioni di utilizzazione del personale riferite alla presente conduzione politica e sociale del Paese.

Infatti, a partire dal 1967, vi è stata una serie di iniziative che, iniziate con la revisione della normativa degli orari e dei turni di servizio del personale di condotta e di scorta dei treni, realizzata con decreto del Presidente della Repubblica n. 1513 del 31 dicembre 1967, si è successivamente ampliata per una graduale riduzione della durata del lavoro settimanale del personale dell'esercizio, fino a raggiungere dal 1° gennaio 1972 il limite di 40 ore settimanali distribuite, di regola, su cinque giornate.

È chiaro, quindi, che, tenendo presenti questi provvedimenti e le conseguenze che ne derivano, la consistenza di questo personale si appalesa assolutamente insufficiente; per tale motivo è stato predisposto que-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35^a SEDUTA (10 dicembre 1969)

sto disegno di legge, che porta le unità a 200.000, sul quale io esprimo parere favorevole, invitando la Commissione ad approvarlo.

G A S P A R I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Come gli onorevoli senatori sapranno, è stata approvata la legge per la riduzione degli orari di lavoro, la quale prevede che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, in attesa di effettuare le assunzioni di personale che deve coprire i vuoti aperti dalla riduzione appunto di tali orari, può corrispondere al personale attualmente in servizio lo straordinario in relazione alle prestazioni dallo stesso effettuate in eccedenza. Questa norma però non è gradita al personale ferroviario, il quale ha dichiarato e dimostrato di volere l'effettiva riduzione delle ore lavorative, per cui ci troviamo in gravi difficoltà. Tale situazione, inoltre, si acuirà ulteriormente quando si giungerà alle maggiori riduzioni degli orari di lavoro previste dalla legge, soprattutto per quanto concerne alcuni settori del personale, portandoci sull'orlo della crisi.

Per tale motivo è stato predisposto questo disegno di legge che io raccomando di volere approvare.

Il Governo, poi, si riserva di presentare un emendamento aggiuntivo all'articolo 3, che prevede la possibilità di assumere il personale che deve coprire i vuoti aperti dalla riduzione degli orari di lavoro con modalità tali che consentano l'effettiva immisione in servizio nel momento stesso in cui scatta la diminuzione di detti orari.

Se dovessimo attendere, infatti, l'espletamento di tutte le procedure (visita, documenti, eccetera) andremmo sicuramente incontro ad una perdita di tempo di circa sei mesi e quindi incontro ad una crisi per questo periodo. Con questa norma, invece, abbiamo la possibilità di chiamare in servizio il personale qualche mese prima, decorrendo la data effettiva dell'assunzione dal giorno della riduzione delle ore di lavoro. Noi siamo pronti in questo senso e i decreti di nomina prevederanno appunto la decorrenza alle date stabilite. In questa maniera,

quindi, rendiamo pienamente funzionale la legge.

A I M O N I. Concordiamo sul provvedimento in discussione perchè rende più efficiente l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale potrà rispondere meglio ai compiti maggiori derivanti dall'aumento del traffico ed anche dalla riduzione degli orari di lavoro.

P R E S I D E N T E. Comunico che le Commissioni 1^a e 5^a hanno espresso parere favorevole sul disegno di legge in esame.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'organico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è stabilito in 200.000 posti, così ripartiti:

personale direttivo	2.093
personale degli uffici	20.600
personale dell'esercizio	177.307

(È approvato).

Art. 2.

In sede di prima attuazione della presente legge i contingenti da aggiungere alla dotazione delle singole qualifiche quali risultano dagli attuali organici saranno stabiliti con motivato decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Art. 3.

I posti in aumento alle varie quaifiche, di cui al precedente articolo 2, possono essere coperti entro i limiti di spesa e nei tempi previsti dall'articolo 7 della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente riduzione dell'orario di lavoro del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il rappresentante del Governo ha presentato il seguente emendamento sostitutivo dell'articolo:

Art. 3.

I posti in aumento alle varie qualifiche, di cui al precedente articolo 2, possono essere coperti entro i limiti di spesa previsti dall'articolo 7 della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente riduzione dell'orario di lavoro del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in modo da assicurare l'effettivo impiego del personale occorrente alle scadenze stabilite dalla legge stessa.

B O N A Z Z I . Sull'articolo 3 vorrei chiedere un chiarimento all'onorevole Ministro. Io sono anche amministratore comunale e vedo che continuamente le autorità tutorie intervengono verso le amministrazioni comunali e provinciali per richiamarle al rispetto — e talvolta lo fanno in modo autoritario — delle numerose leggi che esistono per quanto riguarda l'assunzione di determinate categorie di lavoratori che hanno, in base a talune leggi, titoli preferenziali; mi riferisco agli invalidi di guerra, invalidi civili, mutilati del lavoro, eccetera.

In sostanza, voglio dire che l'autorità tutoria è sempre piuttosto severa nei confronti degli enti locali, mentre lo è molto meno con le aziende pubbliche; vorrei sapere dall'onorevole Ministro che cosa succede in proposito nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato e del suo Dicastero in particolare.

Il Ministero dei trasporti è in regola con le percentuali di assunzioni fissate dalla legge a favore delle categorie protette di cui prima ho detto?

G A S P A R I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* L'Amministrazione ferroviaria è in regola; gli unici posti che non sono totalmente coperti, in percentuale, dagli invalidi di guerra riguardano impieghi di manovalanza per i quali gli invalidi stessi, per ovvi motivi, non avanzano richieste.

Inoltre, quando abbiamo bandito gli ultimi concorsi, gli invalidi hanno fatto ricorso al Consiglio di Stato prima che gli stessi venissero espletati poichè rivendicavano il rispetto di una certa percentuale di posti a loro favore; le loro ragioni sono state ritenute giuste ed è stato assicurato agli interessati che le percentuali sarebbero state rigorosamente attuate dopo di che il ricorso è stato ritirato ed i concorsi sono andati regolarmente avanti.

Comunque, poichè presso l'Amministrazione ferroviaria le assunzioni possono avvenire solo mediante concorso, posso assicurare che le percentuali a favore degli invalidi vengono attuate nelle proporzioni previste dalla legge.

A B E N A N T E . Mi associo alle considerazioni svolte dal senatore Bonazzi e, anche dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, desidero richiamare la sua attenzione sul meccanismo di attuazione dell'ultima legge di assunzione che riguarda le cosiddette categorie protette, la quale, mentre prevede una percentuale globale ed una distinzione per categorie, all'interno di questa stessa percentuale — assai saggiamente — prevede anche lo slittamento, per cui quando taluni posti non sono occupabili da parte di una categoria passano all'altra.

Mi rendo conto che i 50 posti di manovale cui ha accennato il ministro Gaspari non possono essere coperti da invalidi e mutilati, ma tra gli orfani di guerra, ad esempio, ritengo che si possano trovare le persone idonee ad assolvere a quelle mansioni.

Inoltre, quando si può verificare un intralcio nell'adozione delle percentuali a favore delle categorie protette? Porto un esempio: vi può essere un concorso, al quale queste categorie possono partecipare con titolo preferenziale ai fini delle graduatorie, a cui però gli invalidi si presentano in numero superiore o inferiore a quanto stabilito dalla legge così che, alla fine, i posti possono essere o troppo pochi o esuberanti rispetto alla richiesta, dando luogo, in ogni caso, a situazioni di malcontento; e ciò senza considerare il caso limite del concorso al quale nessun invalido partecipi per cui nessun

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35^a SEDUTA (10 dicembre 1969)

posto viene occupato a favore di appartenenti a questa categoria.

Data questa situazione rivolgo al Ministro l'invito a compiere uno studio analitico e serio non solo in rapporto alla graduatoria da riservare agli invalidi ma anche all'incidenza che, in ogni concorso, hanno i posti occupati da costoro, al fine di tutelare al massimo i loro diritti.

Un'ultima questione. L'onorevole Ministro deve avere la bontà di sciogliere la riserva a suo tempo fatta a proposito degli assuntori delle ferrovie in concessione: vorremmo infatti che quanto prima il relativo disegno di legge fosse discusso.

P R E S I D E N T E . Forse lei era assente, senatore Abenante, quando il Ministro ha dato una risposta su questo argomento; comunque, io stesso mi sono premurato di scrivere una lettera al Presidente della Commissione lavoro per stabilire una riunione congiunta delle nostre due Commissioni onde decidere su questo disegno di legge.

G A S P A R I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Dico subito che, in merito alle questioni sollevate, mi procurerò uno stralcio del verbale della seduta odierna che passerò senz'altro al Direttore generale dell'Azienda ferroviaria; come saprete, infatti, i problemi attinenti questioni del personale sono di competenza della Direzione generale per cui il Ministro finisce con l'essere, praticamente, fuori causa.

Desidero tuttavia dire alla Commissione che mi sono sempre state date assicurazioni sul rispetto delle percentuali di assunzioni a favore delle categorie protette; comunque, per quel che mi sarà possibile, cercherò di rendermi conto della situazione direttamente, ma ripeto che, nel settore delle Ferrovie dello Stato, i poteri del Ministro dei trasporti sono limitati e, in ultima analisi, è forse bene che sia così.

G E N C O , *f.f. relatore.* Mi associo a quanto detto dal senatore Abenante anche perchè, proprio due mesi fa, mi è capitato un caso singolare che sottopongo all'atten-

zione del Ministro e, tramite suo, al Direttore generale delle Ferrovie dello Stato.

Un mio concittadino, di cognome Pinto, lavorando come contadino ha perduto metà del dito indice della mano sinistra, per cui ha avuto una pensione di lire 2.000 mensili come invalido del lavoro. A suo tempo è stato richiamato sotto le armi e ritenuto idoneo al servizio militare; servizio che ha prestato per tutto il periodo prescritto. Nel frattempo ha partecipato ad un concorso delle Ferrovie dello Stato raggiungendo un buon posto nella graduatoria, ma chiamato per la visita medica gli è stato detto che era inabile. Ha fatto ricorso all'Ispettorato sanitario delle Ferrovie, ma gli è stato ripetuto che era condizione indispensabile per l'idoneità avere entrambe le mani sane.

Ora, onorevole Ministro, dal momento che si assumono invalidi di guerra con menomazioni ben più rilevanti, io le chiedo come mai non si può assumere un invalido del lavoro, che per di più ha fatto anche il servizio militare, al quale manca solo metà del dito indice della mano sinistra. Le sottopongo questo caso, signor Ministro, perchè ne parli in Consiglio d'amministrazione, avendo io consigliato a questo ragazzo di fare un esposto, peraltro rimasto fino a questo momento senza risposta.

D E R I U . Desidero anzitutto esprimere il mio apprezzamento al signor Ministro per il fatto che egli risponde di volta in volta alle singole domande che gli rivolgiamo, dimostrando così non solo la sua preparazione specifica ma anche il rispetto che egli sente per il Parlamento ed i suoi singoli membri.

Per quanto riguarda il tema che stiamo trattando, è la legge generale, quella cioè che prevede il collocamento obbligatorio, che è fatta male e andrebbe modificata. Ogni Amministrazione dello Stato ha il dovere, in rapporto al numero delle unità impiegate, di riservare una percentuale di posti per ogni singola categoria di invalidi, per cui può avvenire, ad esempio, che nella categoria degli orfani di guerra vi sono parecchi posti vacanti, dal momento che di orfani

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 35^a SEDUTA (10 dicembre 1969)

di guerra non ve ne sono più o ve ne sono ben pochi, mentre in altre categorie...

A B E N A N T E. Non è esatto perchè l'orfano di guerra è collocabile fino al cinquantacinquesimo anno di età.

D E R I U. Tuttavia, per fortuna, la guerra è finita da molto tempo.

P R E S I D E N T E. Gli orfani di guerra, trattandosi di persone sane, sono tutti assorbiti.

D E R I U. Stavo dicendo che invece in altri settori più disgraziati c'è minore possibilità di collocazione. Purtroppo però il Ministro non ha neppure la facoltà di coprire i posti vacanti di una categoria con unità appartenenti ad altre categorie, mentre ciò sarebbe auspicabile.

P R E S I D E N T E. Questo è già previsto.

G A S P A R I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È esatto.

D E R I U. Passando all'ultima considerazione che desideravo fare devo convenire, pur senza scendere nella casistica, con quanto detto dal senatore Genco. Trattandosi di invalidi è evidente che non possono essere sottoposti a visita medica di idoneità come tutti gli altri lavoratori; essi devono essere adibiti ad attività per le quali risultano idonei. L'onorevole Ministro, quindi, dovrebbe dare disposizioni in questo senso all'Amministrazione del suo Dicastero.

Inoltre, signor Ministro, mi permetterei — come uomo politico — di respingere quanto lei ha detto, compiendo forse un atto di umiltà, a proposito dei compiti del Direttore generale dell'Azienda ferroviaria.

È il Ministro, infatti, il capo del Dicastero dei trasporti, è il Ministro che dà le direttive e di fronte ad esse non c'è Direttore generale che possa operare diversamente!

Se non bastasse, il Ministro dei trasporti è il Presidente del Consiglio di amministrazione dell'Azienda ferroviaria ed ha pertanto

tutti i poteri decisionali in merito all'andamento dell'Azienda stessa, della quale deve rispondere di fronte al Parlamento.

Non c'è Direttore generale che possa prescindere dalle direttive del Ministro, il quale, a sua volta, non può che uniformarsi a quanto stabilito dalle leggi.

G A S P A R I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Evidentemente, mi sono riferito non alle responsabilità politiche (perchè il responsabile politico sono io) ma ai compiti amministrativi che, per quanto concerne l'Amministrazione ferroviaria, hanno sfere di competenza diverse da quelle di altri Ministeri od aziende autonome.

Ciò non significa, senatore Deriu, che io non mi senta responsabile di tutto ciò che avviene nell'ambito del suo Dicastero, ma è evidente che per quanto riguarda compiti amministrativi mi debba rifare a ciò che mi dice il Direttore generale dell'Azienda ferroviaria anche se, nei confronti dei due rami del Parlamento, ripeto, rispondo sempre io delle direttive date al Ministero dei trasporti.

P R E S I D E N T E. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 3 presentato dal ministro Gaspari.

(È approvato).

V E N T U R I. Siamo favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge; vorremmo solo che l'onorevole Ministro desse una risposta in merito ad un problema che da queste norme può nascere.

È prevista una serie di concorsi esterni per l'inserimento di nuovi quadri di personale nell'Azienda ferroviaria ma, internamente a questa, non c'è un rapporto tra concorso esterno e concorso interno.

Porto un esempio: è necessaria l'assunzione di 1.000 conduttori, ma non è prevista alcuna norma che stabilisca che, su 1.000 conduttori, una certa percentuale debba essere coperta da personale che partecipi ad un concorso interno e che abbia la qualifica, per esempio, di frenatore.

Mi pare che questo rapporto, onorevole Ministro, dovrebbe essere tenuto presente e rispettato.

G E N C O , *f.f. relatore*. Queste percentuali sono previste dal regolamento delle Ferrovie.

V E N T U R I . Rimane il fatto che per l'ultimo concorso interno per conduttore si è rispettata la percentuale del 26 per cento su 1.000 posti, ma sono poi state assunte 4.000 persone fuori concorso e, in questo caso, la proporzione non è stata rispettata.

Ritengo che il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dovrebbe rispettare il principio che anche nei concorsi interni vi sia una graduatoria come per quelli esterni.

G A S P A R I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi pare che l'osservazione fatta sia fondata perchè se il personale venisse attinto unicamente dai concorsi esterni si verrebbero a determinare sprequazioni ai danni dei lavoratori già impiegati.

Credo comunque che questo principio venga rispettato, e se veramente si fosse verificato quanto ha detto il senatore Venturi ne accerterò le cause.

Però debbo precisare che in genere il meccanismo è il seguente: i dirigenti ed i sindacati si accordano sul numero degli assumendi nel rispetto delle norme di legge che stabiliscono le riserve dei posti in favore dei concorsi interni o di categorie protette. Questa ripartizione, come lei sa, avviene alla Direzione generale, dove viene fatto un promemoria per il Ministro, il quale non può che consentire, trattandosi di cose dovute per legge e concordate.

Sarà mia cura ora, dal momento che lei ha richiamato la mia attenzione su questo fatto, ricordare agli uffici competenti che devono essere osservate determinate disposizioni.

P R E S I D E N T E . È stato poi presentato dai senatori Venturi, Aimoni, Raia ed altri il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 4.

Il disposto della legge 12 novembre 1968, n. 1203, è applicabile ai concorsi per cantonieri ed assistenti di stazione per le necessità, rispettivamente, delle qualifiche di guardiano e di gestore.

G A S P A R I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo è d'accordo sull'opportunità di accogliere questo emendamento, che ci consente di attingere personale dai concorsi precedenti senza dover far ricorso a nuovi concorsi, il cui espletamento, trattandosi di concorsi molto affollati, richiederebbe circa tre anni.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12.