

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 51° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 APRILE 1990

(Antimeridiana)

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

#### INDICE

##### **Disegni di legge in sede deliberante**

«Criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'ente "Ferrovie dello Stato"»  
**(2202)**, approvato dalla Camera dei deputati  
**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 4  
JANNIELLO (DC), *relatore alla Commissione* . 2

*I lavori hanno inizio alle ore 9,45.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'ente "Ferrovie dello Stato"» (2202), approvato dalla Camera dei deputati**

(Discussione e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'ente "Ferrovie dello Stato"», già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Ianniello di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**IANNIELLO, relatore alla Commissione.** Signor Presidente, sarò estremamente breve, riservandomi di fornire, dopo la discussione, eventuali ulteriori chiarimenti ai colleghi. Il provvedimento in oggetto, come si sa, è stato già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Con accordo del 30 giugno 1989 tra le Ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali confederali, ratificato e recepito negli accordi con le organizzazioni sindacali di settore rispettivamente del 5 e 18 luglio 1989, è stato definito un programma di prepensionamento di una quota del personale delle Ferrovie dello Stato, quale condizione indispensabile per l'attuazione del piano di ristrutturazione e di risanamento dell'Ente e per la stipula del nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro per il 1990-1992.

Da questa intesa è scaturito il disegno di legge in esame che si propone di attivare, attraverso apposita disciplina legislativa, un processo di prepensionamento del personale delle Ferrovie dello Stato, che tiene conto da un lato del particolare sistema previdenziale e pensionistico proprio dei ferrovieri e, dall'altro, della speciale natura giuridica (parapubblica) del rapporto di lavoro della categoria - vedi la legge 1° maggio 1985, n. 210 - che impedisce il ricorso ai tradizionali ammortizzatori sociali esistenti nel settore privato, come la cassa integrazione guadagni ed il prepensionamento.

È noto che l'Ente soffre di forti eccedenze di personale, distribuito, peraltro, in modo squilibrato sul territorio e rispetto alle esigenze di servizio. Se si considera, poi, la consistente «categoria» del personale retribuito e non utilizzato, composta da circa 13.000 dipendenti dichiarati non idonei a svolgere attività lavorativa negli impianti ferroviari, si ha un quadro assai eloquente delle ragioni che appesantiscono, in modo vistoso, il disavanzo economico e finanziario dell'Ente e il basso livello di produttività del lavoro.

In queste condizioni non si potranno, evidentemente, realizzare «piani di recupero di produttività» capaci di portare ad un effettivo risanamento il nostro servizio ferroviario.

Certo, l'onere costituito dalle spese per il personale non rappresenta il solo fattore di impedimento per un efficace rilancio della organizzazione e della produzione del nostro servizio ferroviario.

Concordo, perciò, con i rilievi sollevati nell'altro ramo del Parlamento in ordine al problema di fondo del radicale riordino e della rapida ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato.

Tuttavia l'auspicato ridimensionamento degli esuberi rappresenta, indubbiamente, un provvedimento in grado di agevolare e di accelerare la definizione del progetto più ampio ed organico di riforma.

Non a caso il «piano di prepensionamento» ha ottenuto, come detto, il consenso di tutte le organizzazioni sindacali del settore e si colloca in perfetta aderenza alla direttiva CEE n. 327 del 1975 che impegna i paesi membri a realizzare obiettivi di risanamento delle aziende ferroviarie.

Si tenga conto che nell'ultimo ventennio, a fronte di un recupero di produttività, nel settore, del 74,5 per cento delle ferrovie britanniche, del 46,7 per cento delle ferrovie francesi, del 46,5 per cento delle ferrovie tedesche, le ferrovie italiane hanno fatto registrare il modesto tasso di recupero di appena il 13,1 per cento.

Alla luce delle sommarie considerazioni esposte, appare evidente che, pur con i limiti e la parzialità sottolineata, il provvedimento merita il nostro consenso, se abbiamo veramente a cuore il rilancio della funzione del trasporto pubblico su rotaie, anche per arginare il pauroso sovraccollamento del trasporto su gomma e per offrire un servizio alternativo e concorrenziale rispetto allo stesso trasporto aereo (vedi il progetto di alta velocità).

Nel merito, il testo, ulteriormente perfezionato dall'altro ramo del Parlamento, consta di un articolo unico composto da undici commi, che rappresentano il naturale sviluppo delle misure finora in essere per eliminare in modo non traumatico le eccedenze occupazionali.

Con il blocco dei *turn-over*, infatti, e l'attuazione della «mobilità» verso altre amministrazioni o verso lavori a *part-time* si sono registrati alcuni risultati, anche se modesti e insufficienti.

L'introduzione del prepensionamento volontario, nel quadro del sistema previdenziale e pensionistico proprio dei ferrovieri, per quanto doloroso, appare inevitabile se si vuole perseguire l'obiettivo di un concreto e funzionale ridimensionamento del personale.

Nel comma 1 si individua, in un quinquennio, l'arco temporale per attuare il programma di prepensionamento, con aggiornamento annuale e con effetti benefici immediati sull'attuale onerosità di gestione, dovendo il piano andare in esecuzione il 1° luglio prossimo.

Con il comma 2 si stabilisce la «volontarietà» del prepensionamento con l'indicazione dei soggetti destinatari del provvedimento e la determinazione delle condizioni e dei requisiti necessari per usufruire del beneficio.

Il comma 3 fissa i criteri per il computo del servizio effettivo ai fini dell'acquisizione del diritto alla buonuscita e alla pensione.

Viene poi, al comma 4, stabilito il limite massimo di anzianità virtuale riconosciuta, che è di 7 anni, e al comma 5 vengono posti a carico dell'Ente anche gli oneri contributivi dovuti dagli interessati.

Il comma 6 esonera dall'obbligo delle assunzioni delle categorie protette con due limiti specifici: uno temporale collegato ai tempi di attuazione del programma ed uno settoriale, circoscrivendo l'esonero al solo «esercizio».

Vengono comunque fatte salve le assunzioni ai sensi dell'articolo 22 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, come modificato dall'articolo 4 della legge 10 luglio 1984, n. 292 (congiunti dei ferrovieri deceduti) e si stabilisce la verifica del rispetto dell'obbligo di cui alla legge 2 aprile 1968, n. 482 alla data di entrata in vigore del provvedimento.

Al comma 7 viene introdotto il divieto di cumulo tra pensione e retribuzione da lavoro dipendente per evitare che i beneficiari possano sottrarre opportunità di occupazione ai giovani iscritti nelle liste di collocamento.

Il comma 8 fissa i criteri per la formazione delle graduatorie compartimentali e nazionali degli aspiranti al prepensionamento (rispettivamente per il personale dipendente e per i dirigenti), riconoscendo la precedenza agli inidonei, totali o parziali, e al personale più anziano di età.

Nei successivi commi 9 e 10 sono indicate le direttive di massima ed il termine per l'emanazione del decreto interministeriale di attuazione del provvedimento in ordine alla raccolta delle domande nel quadro delle eccedenze accertate e ai termini per l'approvazione dei programmi annuali.

L'ultimo comma individua il costo del programma ed imputa gli oneri corrispondenti.

Il provvedimento, pur essendo limitato e parziale in quanto il costo del personale non rappresenta l'unico fattore critico per una efficace gestione dell'ente, è indispensabile al rilancio della funzione del trasporto pubblico su rotaia.

Questo è quanto ho ritenuto necessario e utile sottoporre ai colleghi della Commissione riservandomi, come ho detto all'inizio del mio intervento, di fornire tutti i chiarimenti che mi venissero richiesti nel corso della discussione; intanto, come relatore, ne auspico una sollecita approvazione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il relatore Ianniello per l'ampia ed approfondita relazione.

Propongo di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

*I lavori terminano alle ore 10.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

**DOTT. ETTORE LAURENZANO**