

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## 9.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 MARZO 1973

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Servizi di mensa-bar nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1513) . . . . .	113
PRESIDENTE . . . . .	113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> ) . . . . .	116, 117, 118, 119, 120, 121
GUGLIELMINO . . . . .	114, 115, 117, 118
MANCINI ANTONIO . . . . .	114, 115
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . . .	113, 114, 117, 118, 119, 120
POLI . . . . .	115, 118, 121
VENTURINI . . . . .	114
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni (1514) . . . . .	121
PRESIDENTE . . . . .	121, 122, 123
ALESSANDRINI . . . . .	123
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> ) . . . . .	116, 118, 119, 120, 121
MANCINI ANTONIO . . . . .	122, 123
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	123
PANI . . . . .	122
POLI, <i>Relatore</i> . . . . .	121, 123
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	123

La seduta comincia alle 9,30.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Servizi di mensa-bar nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1513).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Servizi di mensa-bar nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Marzotto-Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Questo disegno di legge è stato predisposto per venire incontro ad una necessità dei lavoratori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In altri settori industriali questa esigenza è soddisfatta con la creazione di mense all'interno delle fabbriche; invece i lavoratori delle ferrovie hanno dovuto, fino a questo momento, usufruire di mense date in appalto o addirittura di mense ubicate al di fuori del posto di lavoro.

Con questo provvedimento si prevede la istituzione di servizi di mensa a finalità aziendali quando vi sia una consistenza di personale, quotidianamente al lavoro negli impianti, di almeno 250 unità, oppure quando

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 MARZO 1973

possano fruire del servizio di mensa almeno 50 dipendenti. La spesa prevista per il funzionamento e la gestione di queste mense aziendali rimane stabilita per tutto l'anno finanziario 1972 nei limiti di quella impegnata a valere sulle disponibilità del capitolo n. 210 « Spese per i dormitori, le mense, eccetera », dello statuto di previsione della spesa della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In considerazione del fatto che si tratta di un disegno di legge che viene incontro a determinate necessità dei lavoratori delle ferrovie, mi dichiaro a favore dell'approvazione del provvedimento.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**VENTURINI.** Ritengo che ci sia ben poco da dire su questo provvedimento; soltanto, ho alcuni dubbi su quanto si stabilisce all'articolo 5 sul quale mi soffermerò più approfonditamente al momento del suo esame. Dobbiamo tener presente, infatti, che una delle maggiori conquiste dei lavoratori, in questi ultimi tempi, è stata quella della progressiva eliminazione degli appalti. Ora, invece, nell'articolo 5 si prevede che la gestione di questi servizi di mensa possa essere data in appalto; ritengo che in questo modo si torni indietro, verso una formula che ha già dimostrato di non essere rispondente agli interessi dei lavoratori. Per quale motivo l'Azienda o gli stessi lavoratori non possono gestire la mensa?

Una delle modifiche da apportare per rendere il disegno di legge accettabile potrebbe essere quella di stabilire o la gestione diretta da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato o la gestione tramite il dopolavoro ferroviario, che ha sempre dimostrato di essere all'altezza dei compiti affidatigli.

**GUGLIELMINO.** Il gruppo comunista è d'accordo su questo provvedimento, che si muove nel quadro della rivendicazione di tutti i lavoratori italiani di avere mense a carico del datore di lavoro, che, nel caso in esame, è rappresentato dall'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Dal progetto attuale sono però esclusi i lavoratori in appalto: proporremo quindi un emendamento perché sia consentito agli attuali dipendenti da ditte appaltatrici che lavorano nell'ambito delle ferrovie dello Stato di usufruire dei benefici previsti. Proporrò ancora che sia abbassato il limite di 50 di-

pendenti di cui all'articolo 1, per evitare che laddove il numero dei dipendenti sia inferiore a 50 unità la mensa non venga istituita. Proporremo altresì la soppressione dell'ultima parte dell'articolo 3 perché prevedere l'autosufficienza economica nella gestione è come non volere l'attuazione del servizio ridotto al bar. Dev'essere rilevato infine che all'articolo 5 si riapre la possibilità di affidare la gestione del servizio in appalto a privati (ipotesi che a nostro avviso non andrebbe prevista), mentre lo spirito del provvedimento è quello di tentare di avere un servizio di mensa gestito direttamente dall'Azienda ferroviaria o affidato ad una sezione del dopolavoro ferroviario.

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** La limitazione a 50 unità di cui all'articolo 1 mi pare dettata da una ragione logica perché è chiaro che non si può istituire una mensa dove vi sono soltanto pochi dipendenti. Siamo costretti in ogni caso a porre un limite e qualsiasi limite potrebbe sembrare ingiusto. Se anche abbassassimo il limite a 30 unità si potrebbe dire: perché non 29? Seguendo questo ragionamento dovremmo, al limite, istituire mense anche per un solo dipendente. Credo pertanto che il limite di 50 dipendenti possa ritenersi ragionevole.

Per quanto riguarda l'ultima parte dell'articolo 3 della quale si vorrebbe chiedere la soppressione, il discorso dell'autosufficienza economica è dettato dalla necessità di contenere l'onere in limiti accettabili, altrimenti « salta » la previsione di spesa di cui all'articolo 8. Se dobbiamo istituire bar in netta perdita il discorso è diverso.

Quanto alla questione degli appalti, pur non avendo simpatia per questa soluzione, riconosco che nell'amministrazione ferroviaria occorre una certa elasticità, piuttosto che rimandare la possibilità di organizzare le mense dove sia più agevole e sbrigativo. Infatti vi sono lavori periodici, per i quali è opportuno affidarsi a ristoranti vicini.

Quanto alla proposta intesa a fare usufruire della mensa anche i lavoratori degli appalti adibiti agli impianti stessi, sono d'accordo, per evitare differenziazioni.

**MANCINI ANTONIO.** Il provvedimento in esame presenta caratteristiche a mio avviso preoccupanti, perché gli impiegati degli enti pubblici dello Stato sono numerosissimi, e se ci avviamo su questa strada non vedo perché lo stesso principio non debba essere applicato per le altre categorie di lavoratori.

GUGLIELMINO. Questo è appunto il nostro desiderio.

MANCINI ANTONIO. Anch'io farei la stessa proposta, se non mi preoccupassi del lato economico e dell'appesantimento dei servizi. L'impiego pubblico è stato sempre caratterizzato da alcune circostanze positive e da altre meno positive: l'assoluta stabilità dell'impiego, la possibilità di carriera riconosciuta e garantita sono le ragioni di una non estensione completa di tutto quanto invece è necessario ad altri lavoratori nell'ambito di una specie di cassa di compensazione dei benefici; se seguissimo tutte le iniziative private nel campo del pubblico impiego, romperemmo un equilibrio già esistente.

Queste sono ragioni di invito alla prudenza sia per il Governo sia per la Commissione.

Quanto all'emendamento che vorrebbe ammettere alla mensa anche i lavoratori degli appalti, si tratta di una proposta in contraddizione con una precedente. I colleghi comunisti infatti chiedono da un lato che non sia garantita l'autosufficienza economica, l'autarchia di queste mense, e dall'altro che siano ammessi alle mense stesse anche coloro che non sono dipendenti dell'amministrazione ferroviaria, ma di ditte appaltatrici. Quando un servizio di questo genere viene fatto da un dopolavoro come gestione propria, penso che in complesso si possa arrivare ad una compensazione, e non credo che i lavoratori protesteranno se pagheranno qualche lira di più. Ma ammettere il principio che tale compensazione non avvenga in ogni caso diventa pericoloso per la costituzione di un precedente. Non mi oppongo, ma invito la Commissione a meditare su questo fatto. La cosa si allargherà, perché molti altri dipendenti si troveranno in condizioni analoghe. Si tratta di una strada pericolosa.

POLI. Ritengo che da parte mia sia doveroso sottolineare alcuni aspetti di questo provvedimento che giustamente il Ministero dei trasporti ha deciso di presentare all'approvazione del Parlamento. Infatti, noi ci troviamo in un settore — e con questo vorrei rispondere anche al collega Mancini Antonio che ha visto nel provvedimento una specie di favoritismo nei confronti della categoria dei ferrovieri — che già in passato è sempre stato all'avanguardia per le rivendicazioni di carattere sociale. I ferrovieri, già all'epoca fascista (1934-1935) avevano una organizzazione di mense aziendali che, successivamente, fu trasferita

ad un organismo che, *grosso modo*, aveva una certa tendenza di carattere sindacale.

In sostanza, i ferrovieri italiani, che potranno riallacciarsi a quelle che sono le esperienze fatte negli altri paesi della Comunità europea, in questo settore sono stati sempre all'avanguardia; pertanto, ritengo che si possa approvare con tutta tranquillità un provvedimento di questo genere, e se necessario anche migliorarlo per meglio adattarlo alla realtà del momento. Se nel passato i ferrovieri italiani sono stati sempre all'avanguardia, oggi essi non sono riusciti ad adeguarsi allo sviluppo sociale, per cui il provvedimento risulta giusto, e bene ha fatto l'Amministrazione a presentarlo.

Due sono i tipi di mensa aziendale previsti. Uno di mensa aziendale vera e propria (articolo 1) e l'altro di mensa che potremmo definire impropria. Ciò è giustificato dal fatto che nell'ambito delle ferrovie dello Stato vi sono degli impianti che sono delle vere e proprie officine (impianti elettrici, riparazione veicoli, squadre rialzo) che hanno una certa organizzazione sul piano tecnico e una forte concentrazione di personale operaio e tecnico. Vi è quindi una piena giustificazione nella istituzione di una mensa aziendale che possa consentire a tutto questo personale una refezione piuttosto comoda. È giustificato anche il fatto che si abbia un'organizzazione di queste mense a carattere nazionale, e bene ha fatto il provvedimento a prevedere e disciplinare sia il prezzo sia il modo di organizzazione del servizio. L'altro tipo di mensa, che è previsto, riguarda probabilmente la maggior parte degli impianti ferroviari, e cioè i grossi agglomerati ferroviari che si riscontrano in concomitanza con i nodi ferroviari del paese. Si tratta di luoghi dove non esistono delle grosse concentrazioni di personale di una stessa categoria, ma vi è un numero notevole di persone facenti parte di più categorie. Tutto questo si verifica nella maggior parte dei centri ferroviari del nostro paese, ed era quindi opportuno creare un'organizzazione che consentisse di venire incontro alle esigenze di questo personale in modo differente, considerando cioè il tipo di lavoro e l'orario osservato.

Dove mi sembra, invece, che il provvedimento sia un po' carente è nella parte concernente il potenziamento e il riordinamento degli impianti esistenti. Noi ci troviamo ad operare in un settore dove vi è già un numero rilevante di mense aziendali, e, secondo lo spirito della legge, l'Amministrazione si è proposta di adeguarlo ai tempi. A questo pro-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 MARZO 1973

posito, ritengo estremamente opportuno un incontro tra i sindacati e i rappresentanti della Amministrazione al fine di ricercare in materia una normativa accettabile che vada incontro alle legittime aspettative di questo personale.

Debbo dire, quindi, che ci troviamo di fronte ad uno stanziamento insufficiente a far fronte alle esigenze di questo servizio. È prevista la spesa di 600 milioni in tre anni ed io, sapendo come sono gestiti e mantenuti oggi gli impianti dei servizi di mensa utilizzati dal personale ferroviario, ritengo che questa cifra non sia sufficiente a dare una adeguata assistenza a questo settore, nel quale, a mio parere, si devono operare profonde trasformazioni.

Nella relazione al disegno di legge è stato fatto presente che si tratta di richieste avanzate dai ferrovieri, i quali, pur essendo stati pionieri in questo settore, si sono resi conto che, dal punto di vista qualitativo, il trattamento che viene fatto nelle mense di altre imprese pubbliche e private è nettamente superiore. Dal confronto è nata quindi la legittima richiesta del personale di avere delle mense aziendali che non siano refettori di cattivo gusto, come oggi purtroppo accade.

Conoscendo la situazione del settore, mi permetto di sottolineare al rappresentante del Governo che probabilmente gli stanziamenti previsti non sono sufficienti per far fronte alle necessità della categoria. Mi rendo conto che il provvedimento deve essere sollecitamente approvato e non vorrei che una variazione della spesa ci costringesse a chiedere un nuovo parere alla V Commissione bilancio.

Preannuncio perlanto che presenterò un ordine del giorno inteso a far sì che in ogni mensa siano assicurati pasti confezionati con prodotti di prima qualità e che le mense stesse siano gestite nel rispetto dell'igiene e del decoro. È una richiesta, onorevole sottosegretario che desidera andare incontro ad una legittima aspettativa del personale ferroviario. Tutti riconosciamo infatti che nell'intervallo fra il primo ed il secondo turno i lavoratori non hanno il tempo di tornare a casa per cui è necessario assicurare a questo personale un servizio di mensa dove sia possibile ritemperare le forze; ma è opportuno, anche sul piano psicologico, garantire che si tratta di un'assistenza dovuta dall'Azienda. Ho di fronte agli occhi certi locali dove purtroppo in passato il personale era costretto a consumare i pasti senza il rispetto di certe norme di igiene e di pulizia, situazione oggi non più accettabile. Mi auguro che la sensibilità del

rappresentante del Governo tenga conto di questa mia richiesta e possa assicurare il suo interessamento al fine di ottenere che l'Amministrazione ferroviaria faccia il proprio dovere, poiché non si può derogare ai principi che intendo richiamare nell'ordine del giorno, senza mancare a quelle norme che una società civile deve rispettare.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio gli onorevoli colleghi per il consenso manifestato al disegno di legge, ma non dobbiamo nasconderci le preoccupazioni sollevate dall'onorevole Antonio Mancini. L'Amministrazione delle ferrovie da tempo ha creato delle mense aziendali che, accanto alle mense del dopolavoro, hanno dato un aiuto notevole ai dipendenti, soprattutto nell'alleviare le difficoltà (derivanti dall'orario dei turni) che incontrano i lavoratori per recarsi a consumare il pasto nella propria abitazione e tornare quindi in tempo al lavoro. Tutto questo è stato attuato attraverso una serie di « ripianamenti » ufficiosi che hanno finito con il sollevare dei rilievi da parte della Corte dei conti. Un anno fa, nel momento in cui da parte dei sindacati fu avanzata la richiesta di una piattaforma di rivendicazioni, si chiese la sistemazione del problema delle mense aziendali per stabilire un prezzo dei pasti. Nel mese di giugno il ministro Scalfaro, nel chiudere la vertenza in termini globali, accettò questa indicazione di massima da parte delle organizzazioni sindacali, ma per tradurla in termini legislativi ci volle tempo e buona volontà poiché si sono incontrate notevolissime difficoltà.

Al disegno di legge si possono apportare, a mio avviso, pochissime modifiche, per non dire nessuna, perché è molto vincolato in taluni suoi particolari. Esso ha anche un suo carattere sperimentale per una serie di situazioni che stanno venendo via via alla luce, fra cui una resistenza notevole da parte del dopolavoro ferroviario a continuare la gestione di talune mense per motivi economici. La situazione si è inoltre aggravata perché i prezzi dei pasti e i limiti di cui avevamo parlato 10 mesi fa, oggi sembrano irrisonanti. Ma il Ministero intende tenere fede all'impegno assunto, che ha una sua retrodatazione: già dal 1° ottobre del 1972 infatti si pratica quello che può definirsi un prezzo politico dei pasti. Siamo quindi vincolati all'approvazione di

questo disegno di legge per poter continuare in tale attività e sistemarla.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Per « prezzo politico » si intende il 50 per cento rispetto al costo?

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il prezzo varia in dipendenza delle presenze. Infatti là dove si consumano molte migliaia di pasti al giorno, il costo si riduce; dove invece si deve preparare una mensa per 30 o 40 persone il costo è destinato ad aumentare. Si deve tener conto quindi anche di questa incidenza.

La questione dei bar è di notevole importanza, poiché un conto è il « ripianamento » per i pasti, di cui si riconosce l'assoluta indispensabilità, altro conto è il « ripianamento » per i bar, in ordine ai quali non viene riconosciuta tale esigenza; ecco perché la presenza del bar è prevista solo se sia economicamente autosufficiente.

Quanto agli altri aspetti del disegno di legge, quello più importante è già emerso nel corso della discussione e riguarda i lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici. Si tratta di una questione che deve farci riflettere attentamente. Ad esempio, ci riferiamo ai lavoratori dipendenti per certi tipi di appalto, come quello della pulizia delle vetture, oppure ai lavoratori dipendenti da imprese che hanno appalti per lavori di manutenzione in brevi tratti della linea ferrata? Penso che approvando l'emendamento apriremo una maglia il cui costo è oggi incalcolabile.

GUGLIELMINO. Questo equivoco non può sorgere, perché all'articolo 1, primo comma, si parla di « personale adibito agli impianti stessi ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Comunque non vi è dubbio che andremo incontro ad un ulteriore onere, anche perché, mentre per il 1973 è indicata una copertura, per i successivi esercizi finanziari l'onere finanziario andrà ad aumentare il deficit dell'Azienda ferroviaria.

Quanto alla proposta soppressiva della gestione per appalto, essa non è accettabile perché l'Azienda deve poter essere libera di adottare uno dei tre sistemi (quello della gestione diretta a mezzo incaricati, quello della gestione tramite il dopolavoro ferroviario e quello della gestione dei servizi eventualmente in appalto) per avere la possibilità di studiare

la forma più economica. Questo problema sta diventando di grande rilievo in un'Azienda che ha aumentato il suo personale fino a 220 mila unità circa.

Vorrei pregare pertanto la Commissione di approvare il disegno di legge nel testo proposto dal Governo, per evitare di doverlo rinviare alla V Commissione bilancio, che ci ha chiesto notizie precise sull'incidenza dei costi, ed anche per mantenere questo tipo di esperimento in un ambito che ci consenta di fare al più presto un certo consuntivo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

#### ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad istituire e, se istituite, a gestire, secondo le norme di cui al successivo articolo 5, per uno o più impianti e per il dipendente personale adibito agli impianti stessi, servizi di mensa a finalità aziendali, e cioè quando sussistano congiuntamente le seguenti condizioni:

a) se abbia una consistenza di personale quotidianamente al lavoro negli impianti di almeno 250 unità, oppure sia comunque prevedibile che fruiscono del servizio di mensa almeno 50 dipendenti in servizio negli impianti medesimi;

b) che l'intervallo di tempo assegnato, in base alle norme sulla disciplina dell'orario di lavoro, per la refezione tra il primo ed il secondo periodo del turno fisso giornaliero di lavoro del personale degli impianti, non sia superiore alle due ore e non consenta altresì l'allontanamento dagli impianti, in relazione all'importanza del centro abitato ed alla distanza fra questo e gli impianti medesimi.

Per le mense di cui al presente articolo, istituite e in funzione alla data di approvazione della presente legge, si può prescindere dai limiti di cui al punto a).

La partecipazione alle predette mense può essere ammessa anche per il personale di altri impianti il quale, in relazione all'orario dei turni di servizio e alla distanza della propria abitazione, non sia in grado di rientrare per consumare il pasto nell'abitazione stessa.

Gli onorevoli Guglielmino, Pani, Korach, Ciacci, Carri e Venturini hanno presentato il seguente emendamento:

*Al primo comma, dopo le parole « per il dipendente personale » sostituire la parola*

« adibito » con le altre « nonché per quello dipendente dalle imprese appaltatrici adibiti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Guglielmino, Pani, Korack, Ciacci, Carri e Venturini hanno presentato il seguente emendamento:

*Sostituire, al secondo comma, le parole « almeno 50 dipendenti » con le parole « almeno 30 dipendenti ».*

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Ritengo che l'esigenza manifestata dall'onorevole Guglielmino e da altri colleghi sia soddisfatta con il disposto dell'articolo 2, che precisa che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può essere autorizzata ad istituire e gestire mense a finalità aziendale-assistenziale.

POLI. Le cose sono diverse. Il disposto dell'articolo 2 riguarda le mense situate al di fuori degli impianti. Comunque, non ritengo giusto accogliere l'emendamento Guglielmino, in quanto, in realtà, nei luoghi dove vengono istituite le mense aziendali non vi sono mai unità di lavoro inferiori a 50 elementi.

GUGLIELMINO. Il concetto esposto nell'articolo 2 è completamente diverso da quello del mio emendamento. Abbiamo chiesto che il numero sia ridotto perché, tanto per fare un esempio, nei centri del Mezzogiorno rischiamo di non avere mense aziendali se consideriamo l'esigenza di avere 50 dipendenti che fruiscano del servizio di mensa. Quando avremo anche in quelle zone degli impianti delle dimensioni di quelli della Lombardia e della Toscana allora il problema non sussisterà più.

POLI. Non esistono impianti ferroviari quali officine e squadre rialzo, eccetera che abbiano un numero di addetti che sia inferiore a 50 unità.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma al secondo comma dell'articolo 1 è stabilito che per le mense già istituite ed in funzione alla data di approvazione della presente legge si può prescindere dai limiti di cui al punto a). Quindi le mense già esistenti non si chiudono.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Si dice « nelle località », e località possono essere anche gli impianti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo Guglielmino ed altri.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso che, dopo la modifica testé apportata, risulta del seguente tenore:

#### ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad istituire e, se istituite, a gestire, secondo le norme di cui al successivo articolo 5, per uno o più impianti e per il dipendente personale, nonché per quello dipendente dalle imprese appaltatrici, adibiti agli impianti stessi, servizi di mensa a finalità aziendali, e cioè quando sussistano congiuntamente le seguenti condizioni:

a) si abbia una consistenza di personale quotidianamente al lavoro negli impianti di almeno 250 unità, oppure sia comunque prevedibile che fruiscano del servizio di mensa almeno 50 dipendenti in servizio negli impianti medesimi;

b) che l'intervallo di tempo assegnato, in base alle norme sulla disciplina dell'orario di lavoro, per la refezione tra il primo ed il secondo periodo del turno fisso giornaliero di lavoro del personale degli impianti, non sia superiore alle due ore e non consenta altresì l'allontanamento dagli impianti, in relazione alla importanza del centro abitato ed alla distanza fra questo e gli impianti medesimi.

Per le mense di cui al presente articolo, istituite e in funzione alla data di approvazione della presente legge, si può prescindere dai limiti di cui al punto a).

La partecipazione alle predette mense può essere ammessa anche per il personale di altri impianti il quale, in relazione all'orario dei turni di servizio e alla distanza della propria abitazione, non sia in grado di rientrare per consumare il pasto nell'abitazione stessa.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne data lettura:

#### ART. 2.

Nelle località ove risulti giustificata dalla concentrazione del dipendente personale ivi utilizzato, dalle caratteristiche dei turni giornalieri di lavoro e dalle particolari esigenze di servizio, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può essere autorizzata con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione ci-

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 MARZO 1973

vile ad istituire e gestire mense a finalità aziendale-assistenziali.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 3.

Nelle mense di cui ai precedenti articoli può essere attuato servizio ridotto di bar, purché sia assicurata l'autosufficienza economica della gestione del servizio stesso.

L'onorevole Guglielmino e altri hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere le parole* « purché sia assicurata l'autosufficienza economica della gestione del servizio-stesso ».

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Guglielmino.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Da lettura dell'articolo successivo:

## ART. 4.

La composizione e il prezzo del pasto tipo per le mense di cui all'articolo 1 sono stabiliti con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative ed il consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. L'Azienda stessa è autorizzata ad assumere a carico del proprio bilancio l'onere derivante da eventuali *deficit* di gestione delle mense stesse.

Nelle mense di cui all'articolo 2 il prezzo dei pasti è stabilito con provvedimento del direttore compartimentale competente per territorio, sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative. Detto prezzo dovrà assicurare la copertura dei costi di gestione ad eccezione di quelli relativi ai

lavori di manutenzione, miglioria e rinnovo dei locali, delle attrezzature fisse e dei mobili, nonché di quelli per la fornitura di acqua, combustibili ed energia elettrica.

Per assicurare l'equilibrio della gestione il direttore compartimentale provvederà all'adeguamento del prezzo in relazione alle eventuali variazioni nei costi.

L'onorevole Venturini ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire il secondo comma con il seguente:*

« Nelle mense di cui all'articolo 2 il prezzo è fissato in lire 500 ».

Gli onorevoli Guglielmino, Korack, Giacci e Carri hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere al secondo comma il periodo che inizia con le parole:* « Detto prezzo ».

L'onorevole Guglielmino ed altri hanno altresì proposto di sopprimere il terzo comma.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono contrario a tutti gli emendamenti.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo Venturini.

(È respinto).

Pongo in votazione il primo emendamento soppressivo Guglielmino.

(È respinto).

Pongo in votazione il secondo emendamento soppressivo Guglielmino.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 5.

Alla gestione dei servizi di mensa citati ai precedenti articoli 1 e 2 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può provvedere con concessione del servizio in appalto, o diretta-

mente a mezzo incaricati, oppure con affidamento del servizio stesso alle sezioni del dopolavoro ferroviario.

Tra i servizi richiedenti prestazioni di opera personale che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può svolgere tramite incaricati, ai sensi dell'articolo 26 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, sono da considerare compresi anche quelli occorrenti per le mense di cui alla presente legge.

L'onorevole Guglielmino. Korack, Ciacci e Carri hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere al primo comma le parole « con concessione del servizio in appalto ».*

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, al primo comma dell'articolo 5, la frase di cui il deputato Guglielmino ha chiesto la soppressione.

*(È approvata).*

L'emendamento Guglielmino è pertanto precluso.

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo del disegno di legge.

*(È approvato).*

Poiché agli articoli successivi non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 6.

I criteri di gestione delle mense, l'ordinamento contabile e i relativi controlli, gli organ i predisposti alla loro vigilanza ed al loro funzionamento sono stabiliti dal direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative.

*(È approvato).*

#### ART. 7.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a comprendere nei propri

programmi di investimenti patrimoniali i lavori e le provviste di materiale di esercizio occorrenti per l'impianto, l'ammodernamento e la sistemazione dei servizi di mensa di cui ai precedenti articoli.

Per gli anni finanziari 1973, 1974 e 1975, la somma da destinare all'esecuzione dei lavori e delle provviste di cui al comma precedente, è stabilita nell'importo complessivo di lire 600 milioni e sarà imputata, in ragione di lire 200 milioni per ognuno degli anni suddetti, agli stanziamenti iscritti fra le spese in conto capitale del bilancio dell'azienda stessa.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 8.

La spesa per il funzionamento e la gestione delle mense aziendali, di cui alla presente legge, rimane stabilita, a tutto l'anno finanziario 1972, nei limiti di quella impegnata a valere sulle disponibilità del capitolo n. 210 « Spese per i dormitori, le mense, eccetera », dello stato di previsione della spesa della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Alla spesa predetta, per l'anno finanziario 1973, valutata in complessive lire 1.500 milioni, l'Azienda provvederà a valere sulle disponibilità recate dai capitoli nn. 110 « Spese per gli incaricati, eccetera », per lire 1.000 milioni, e 210 « Spese per i dormitori, le mense, eccetera », per lire 500 milioni.

Per gli anni finanziari successivi l'Azienda stessa provvederà con i normali stanziamenti di bilancio.

Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato il seguente emendamento conformemente alle indicazioni espresse dalla V Commissione bilancio:

*Al secondo comma aggiungere le parole: « dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario medesimo ».*

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Concordo con l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta.

*(È approvato).*



Pongo in votazione l'articolo 8 nel suo complesso che, dopo la modifica testé apporata, risulta del seguente tenore:

ART. 8.

La spesa per il funzionamento e la gestione delle mense aziendali, di cui alla presente legge, rimane stabilita, a tutto l'anno finanziario 1972, nei limiti di quella impegnata a valere sulle disponibilità del capitolo n. 210 « Spese per i dormitori, le mense, eccetera », dello stato di previsione della spesa della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Alla spesa predetta, per l'anno finanziario 1973, valutata in complessive lire 1.500 milioni, l'Azienda provvederà a valere sulle disponibilità recate dai capitoli nn. 110 « Spese per gli incaricati, eccetera », per lire 1.000 milioni, e 210 « Spese per i dormitori, le mense, eccetera », per lire 500 milioni dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario medesimo.

Per gli anni finanziari successivi l'Azienda stessa provvederà con i normali stanziamenti di bilancio.

Gli onorevoli Poli e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

presa visione delle norme di cui all'articolo 7 del disegno di legge n. 1513 che impone obblighi all'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'impianto l'ammodernamento e la sistemazione dei servizi di mensa aziendali,

impegna il Governo

alla massima vigilanza affinché tutte le mense aziendali siano gestite nel rispetto della dignità, dell'igiene e del decoro ».

(0/1513/1/10)

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione.

POLI, Non insistiamo per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per la illuminazione dei treni (1514).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Inquadramento nei ruoli ferroviari dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per la illuminazione dei treni ».

L'onorevole Poli ha facoltà di svolgere la relazione.

POLI, *Relatore*. Il presente provvedimento di legge si inserisce nel quadro di precedenti analoghe provvidenze intese ad attuare gli accordi intervenuti tra l'Azienda delle ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali ed aventi per scopo l'assorbimento, da parte dell'Azienda stessa, dei servizi ferroviari da tempo gestiti da imprese appaltatrici e l'inquadramento nei ruoli ferroviari dei relativi lavoratori.

Con i precedenti provvedimenti legislativi hanno trovato sistemazione nei ruoli delle ferrovie dello Stato, in epoche diverse, contingenti di lavoratori già dipendenti da ditte appaltatrici di servizi ferroviari, e più precisamente: 5.900 dipendenti inquadrati in varie qualifiche ferroviarie, in applicazione della legge 26 marzo 1958, n. 425; 530 dipendenti in attuazione della legge 18 febbraio 1963, n. 304; 1.346 dipendenti in base alla legge 3 novembre 1963, n. 1443. Attualmente sono in fase di espletamento i concorsi speciali, per un totale di 2.247 posti, riservati ai dipendenti da imprese appaltatrici che hanno titolo a fruire dei benefici di cui alla legge 29 ottobre 1971, n. 880. Al termine di detti concorsi speciali il totale dei lavoratori, già alle dipendenze di ditte appaltatrici, che avranno trovato sistemazione nei ruoli ferroviari, ammonteranno a 10.023 unità.

Il presente disegno di legge per l'assorbimento in gestione diretta del servizio di manipolazione, carica e manutenzione degli accumulatori per l'illuminazione dei treni rappresenta un'ulteriore tappa del cammino diretto alla soluzione del problema di rilevante importanza sociale. Per la sistemazione di questo personale sono seguiti gli stessi criteri informativi degli analoghi precedenti provvedimenti di legge.

Infatti, l'assunzione di detti lavoratori avviene mediante concorsi speciali; per l'accretamento dei requisiti fisici dei concorrenti vengono adottati i criteri previsti per le visite di revisione dei dipendenti dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, anziché quelli per le visite di assunzione molto più selettivi; il limite di età massimo per l'assunzione mediante concorsi speciali è fissato a 50 anni, elevato a 55 in caso di anzianità di servizio presso le imprese appaltatrici superiore a 7 anni; l'inquadramento a ruolo avviene mediante assunzioni in prova nella qualifica iniziale nel gruppo di personale di ruolo corrispondente alle mansioni prevalentemente espletate dai lavoratori nel periodo 1° marzo-31 agosto 1972; il collocamento in quiescenza del personale inquadrato ha luogo al raggiungimento dei limiti di età previsti dal quadro 9 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, ed il diritto alla corresponsione della pensione si matura con solo 10 anni di servizio utile; per coloro i quali compiono il limite di età per il collocamento in quiescenza senza aver raggiunto il minimo utile a pensione (dieci anni) è previsto il loro mantenimento in servizio fino al raggiungimento di tale anzianità, ed in ogni caso non oltre il 65° anno di età; il personale inquadrato che all'atto dell'entrata in vigore della legge abbia superato il 50° anno di età viene assicurato all'INPS anziché iscritto al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato.

In particolare va notato che, in conseguenza dell'inquadramento nella suddetta qualifica iniziale, il trattamento economico per competenze fisse viene corrisposto con riferimento alla qualifica di assunzione (parametro iniziale). Vengono inoltre corrisposte le normali competenze accessorie previste per il personale delle ferrovie dello Stato. In complesso, viene assicurata una retribuzione non inferiore a quella in atto percepita dagli interessati.

Sono a conoscenza della richiesta che anche le organizzazioni sindacali hanno fatto, tendente ad ottenere l'assegnazione di classi di stipendio, nonché di aumenti periodici, in relazione all'anzianità maturata nelle qualifiche di utilizzazione presso le ditte appaltatrici. L'accoglimento di tale richiesta avrebbe l'effetto, peraltro, di considerare il servizio prestato alle dipendenze di imprese private come servizio di ruolo alle dipendenze dello Stato. Il che, obiettivamente, non è accettabile, tanto più che noi dobbiamo tener conto che nei casi precedenti non è stata usata questa procedura, per cui si verrebbero ad usare

due pesi e due misure. Ciò sarebbe, indubbiamente, al di fuori di ogni concetto di equità che dobbiamo tener presente. Ritengo, quindi, che questa richiesta non possa essere accolta perché, anche se a prima vista può sembrare giusta per le categorie interessate, essa in definitiva costituirebbe un danno per tutti quei lavoratori di ditte appaltatrici che sono stati in precedenza assunti nelle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda gli articoli, ritengo che essi seguano una certa logica funzionalità che non può essere contestata. Mi sembra che l'Amministrazione in questo caso, del resto era ammaestrata dai vari precedenti, abbia cercato di tener presente determinati criteri e di raggiungere una rispondenza con la realtà della situazione, che del resto è stata esaminata con obiettività, con ocularità ed anche, direi, con umanità.

Pertanto, prego gli onorevoli colleghi di voler esprimere voto favorevole al disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**MANCINI ANTONIO.** La mia preoccupazione si incentra sul disposto dell'articolo 3, nel quale si precisa che l'inquadramento in ruolo avverrà tenendo presente la mansione precedentemente svolta.

Dobbiamo infatti tener presente che in queste imprese appaltatrici, oltre ad esservi persone con mansioni di operaio o di tecnico, vi sono anche delle persone che svolgono delle funzioni amministrative, relative alla gestione e alla amministrazione del servizio. La mia domanda è questa: si intende inquadrare anche questo personale, e fino a quale livello? Un precedente di questo genere sarebbe molto grave; non dimentichiamo che l'assunzione di personale delle categorie, che potremmo chiamare di gruppo A e di gruppo B, avviene mediante concorso pubblico, e che non si è mai proceduto altrimenti.

È chiaro che se si assumono delle persone nel ruolo di impiegato, questo deve avvenire a livello di impiegati d'ordine, al fine di evitare che si vengano a creare delle situazioni di sperequazione.

**PANI.** Farò soltanto delle brevi considerazioni. Complessivamente, nella sostanza, noi siamo d'accordo con quanto è stabilito nel provvedimento; tuttavia non possiamo non rilevare l'enorme ritardo con cui questo dise-

gno di legge è stato presentato. Si è detto che si tratta di un processo a tappe, ma dobbiamo dire che queste tappe sono piuttosto distanti una dall'altra. È necessario procedere con maggiore rapidità nell'assorbimento dei dipendenti da ditte appaltatrici delle ferrovie dello Stato, secondo gli accordi intervenuti tra l'Azienda e le organizzazioni sindacali.

Riteniamo, inoltre, che al provvedimento possano essere apportate alcune modifiche. Al riguardo preannuncio che presenteremo un emendamento all'articolo 1 per quanto riguarda la data di assunzione. Ritengo che si debba fissare un periodo a partire dal quale possano essere assunti tutti coloro che possono beneficiare di questo provvedimento. Ritengo altresì non utile stabilire dei limiti di età precisi in quanto potrebbero esservi dei casi in cui per pochi mesi alcune persone potrebbero essere escluse. Ritengo che possa essere ugualmente utile stabilire un limite diverso, per quanto riguarda il titolo di studio nel senso che si possa acquisirlo entro 6 mesi dalla data di assunzione.

Se vogliamo dare una soluzione completa e tale da accogliere tutte le esigenze avanzate dai sindacati, i criteri per l'idoneità fisica devono essere ampliati e comunque modificati. Ci pare ingiusto, trattandosi di una categoria che ha espletato il suo servizio per tanti anni, che questo personale debba essere sottoposto ad una prova qualificata come si stabilisce all'articolo 3. Per aprire la strada ad una soluzione completa dal problema mi auguro che queste norme restrittive siano superate. Preannuncio pertanto che presenteremo un emendamento aggiuntivo all'articolo 3 contenente criteri migliorativi per la valutazione del servizio svolto nelle imprese appaltatrici.

ALESSANDRINI. Pur aderendo al disegno di legge, noto che spesso la parola « appalto » provoca una certa allergia. È un'entità operativa che il settore dei trasporti ha riconosciuto valida per tutti i servizi per i quali occorra una particolare specializzazione. Non vorrei che approvando questo disegno di legge si giungesse ad una eliminazione degli appalti, troncando una delle attività primarie necessarie alla economia nazionale. Naturalmente se « appalto » significasse sfruttamento dei lavoratori saremmo d'accordo sulla sua eliminazione. È evidente che è necessario un controllo dato che lo sfruttamento può verificarsi in tutte le imprese: violazioni della legge possono verificarsi ovunque.

L'osservazione dell'onorevole Mancini sarebbe esatta se gli impiegati ed i funzionari di queste imprese non avessero particolari qualifiche e responsabilità.

MANCINI ANTONIO. Non vorremmo costituire un precedente. Si mortificherebbero le aspirazioni di coloro che già operano nell'azienda. Chi è diventato dirigente tecnico delle ferrovie ha seguito una trafila pesantissima e lunghissima. Per la carriera superiore a quella d'ordine si richiede un concorso e non possiamo fare un concorso solo per titoli, e limitarci ad un inquadramento automatico.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei manifestare una preoccupazione. Si dice che per l'inquadramento è necessaria la licenza elementare e non vorrei che qualche povero manuale che non sia riuscito a conseguirla si trovasse ad essere escluso e non fosse assunto.

POLI, *Relatore*. Le preoccupazioni del collega Alessandrini richiedono un chiarimento.

Pur senza arrivare a parlare di sfruttamento, è evidente che sussiste una certa differenza di trattamento del personale dipendente da imprese appaltatrici rispetto al personale delle ferrovie dello Stato. Il più delle volte i servizi sono espletati da personale promiscuo, cioè appartenente in parte alle ferrovie e in parte alle imprese appaltatrici. Quindi, ai fini di una gestione equa, occorre arrivare ad una regolamentazione di questi servizi. In questo caso si sta verificando quello che accadde all'inizio della gestione ferroviaria, quando si manifestò sempre più evidente la necessità di arrivare alla nazionalizzazione dei servizi. Tali servizi infatti si incorporano piano piano nella gestione aziendale ferroviaria, per cui ad un certo momento l'assorbimento diventa un fatto naturale.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 MARZO 1973

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Servizi di mensabar nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1513).

Presenti e votanti . . . .	27
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarin, Bargellini, Bogi, Carri, Catella, Ceravolo,

Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Foscarini, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta Merli, Pani, Piccinelli, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk e Venturini.

La seduta termina alle 11,30.

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO