

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

10.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 APRILE 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Unificazione del regime contributivo e pensionistico del personale iscritto al fondo pensioni e sussidi dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1531)	125
PRESIDENTE	125, 127
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	127
KORACH	127
PICCINELLI	127
POLI, <i>Relatore</i>	125, 127

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Unificazione del regime contributivo e pensionistico del personale iscritto al fondo pensioni e sussidi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1531).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Unificazione del regime contributivo e pensionistico del personale iscritto al fondo pensioni e sussidi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha espresso il seguente parere: « Parere favorevole richiamando l'attenzione della Commissione di merito sull'esigenza di valutare le conseguenze della pura e semplice parificazione, ai fini dell'anticipato pensionamento, di tutto il personale amministrativo al personale di esercizio ».

Comunico altresì che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole senza osservazioni.

L'onorevole Poli ha facoltà di svolgere la relazione.

POLI, *Relatore*. La disciplina del collocamento a riposo del personale ferroviario e del relativo trattamento pensionistico presenta caratteristiche di autonomia rispetto alla legislazione generale dei dipendenti dello Stato. Essa si distingue sotto un duplice profilo: per i limiti di età più bassi previsti per il collocamento a riposo e per il raggiungimento del servizio pensionabile (che dà diritto alla pensione massima dell'80 per cento) che è fissato in trentasette anni utili.

Tale autonoma disciplina ha, come fondamento, il peculiare carattere dell'attività svolta dal personale ferroviario, attività che comporta disagi, rischi e responsabilità connessi all'esercizio ferroviario. Il lavoro svolto dalle varie categorie del personale ferroviario non trova riscontro nell'attività del restante personale statale: e ciò vale non solo per le categorie addette all'esercizio in senso stretto

(macchinisti, capistazione, eccetera), ma anche per le categorie che, pur qualificandosi come categorie di ufficio e direttive risentono, indubbiamente, gli effetti del particolare tipo di attività connessa all'esercizio ferroviario. Basti pensare, a titolo di esemplificazione, al lavoro svolto dai funzionari dei reparti di esercizio e delle divisioni, al lavoro degli addetti alle biglietterie, all'amministrazione del personale, così vario e composito, dell'azienda ferroviaria.

Le particolari caratteristiche di tale attività, evidenziate nella relazione al disegno di legge laddove si pone in luce la maggiore usura cui va incontro il personale tutto delle ferrovie dello Stato a causa dei disagi per orari, clima, rischi e responsabilità con conseguenti *stress* fisici e psichici, hanno indotto il legislatore a concedere un aumento della pensione, sotto forma dell'aumento del servizio effettivo e di una somma ragguagliata alle varie indennità ferroviarie. Tale beneficio, peraltro, è stato finora limitato a poche categorie del personale dell'esercizio (macchinisti, eccetera), con esclusione della grande maggioranza del restante personale.

La complessità del servizio ferroviario in genere, la quale richiede che tutte le componenti del personale dedichino tutte le loro energie alla regolarità e alla sicurezza dell'esercizio, ha indotto il Governo, su istanza delle organizzazioni sindacali del personale ferroviario, a riconoscere il miglior trattamento pensionistico alle altre categorie di personale, consistente appunto nell'aumento di un decimo della base pensionabile, costituita dallo stipendio e dagli altri assegni pensionabili.

A questo fine risponde il disegno di legge ora al nostro esame, che prevede, innanzi tutto, l'aumento dal 6 al 6,60 per cento della ritenuta per il fondo pensioni (articolo 1) e, conseguentemente, l'aumento di un decimo della base pensionabile.

La norma dell'articolo 2, secondo comma, sulla proporzionalità del beneficio al periodo di tempo in cui il personale è stato sottoposto alla maggiore trattenuta del 6,60 per cento (in relazione ad eventuali passaggi da una categoria all'altra di personale) sottolinea appunto la stretta relazione tra l'aumento della ritenuta a favore del fondo pensioni e l'aumento del trattamento pensionistico.

Tale relazione è ancora evidente nelle norme di cui all'articolo 3 che, riferendosi al personale attualmente in servizio, consente una sorta di « riscattabilità » del migliore trattamento pensionistico, attraverso l'assoggettamento per tutto il servizio di ruolo e non di

ruolo — durante il quale la ritenuta per il fondo pensioni è stata inferiore alla maggiore aliquota del 6,60 per cento — a tale nuova maggiore ritenuta.

Non sarà inopportuno, a questo punto, precisare che l'assoggettamento alla maggiore trattenuta — sia per i servizi di ruolo che per quelli non di ruolo — è limitata soltanto ai periodi di prestazioni rese presso l'azienda ferroviaria, con esclusione quindi di altri tipi di servizio (militare, governativo, studi superiori, eccetera) e ciò per aderire alla *ratio* della norma che deriva, appunto, la sua logica dal peculiare aspetto del servizio ferroviario. Nell'occasione non poteva essere trascurata la posizione dei pensionati, nei cui confronti viene disposta una rivalutazione forfettaria non essendo opportuno né pratico effettuare una riliquidazione generale di tutte le pensioni ferroviarie. Per ragioni di equità anche i pensionati sono sottoposti ad una trattenuta pari all'1 per cento della loro pensione.

Vorrei rilevare che su questo provvedimento di notevole importanza e che merita di essere valutato con molta attenzione dalla Commissione, la V Commissione, nel dare il suo parere favorevole, non ha espresso osservazioni, mentre la I Commissione affari costituzionali, esprimendo parere favorevole, ha messo in risalto l'opportunità di valutare le conseguenze della pura e semplice parificazione, ai fini dell'anticipato pensionamento, di tutto il personale amministrativo al personale di esercizio.

Non mi soffermerò su questo punto, poiché sono note ai membri della Commissione le caratteristiche del servizio ferroviario, ma vorrei sottolineare che nell'amministrazione ferroviaria vi sono due categorie di personale: quello addetto all'esercizio e quello addetto ai servizi amministrativi. Il primo personale deve avere requisiti fisici quasi perfetti, tanto che per alcune categorie sono previste periodiche visite di controllo al fine di accertare la esistenza di questi requisiti per il mantenimento in servizio, mentre ad altre categorie, come quella del personale addetto ai servizi amministrativi, per i minori impegni fisici non vengono richieste le stesse condizioni di perfetta salute. A parte le indubbie conseguenze che si potrebbero ripercuotere su altre categorie di personale, dobbiamo tenere conto di questo aspetto, che mi sembra non sia stato sufficientemente valutato nel momento in cui è stato predisposto il disegno di legge, altrimenti si potrebbero verificare degli scompensi nel servizio ferroviario. Sono convinto, quindi, che in questa sede dovrebbe essere

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 APRILE 1973

svolto un approfondito dibattito a questo riguardo, anche al fine di adottare soluzioni tali da fugare le perplessità espresse dalla prima Commissione nel suo parere.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PICCINELLI. L'esame del testo all'ordine del giorno ha suscitato nel nostro gruppo alcune perplessità che si sono accresciute dopo la lettura del parere inviato dalla I Commissione. Pertanto, allo scopo di esaminare con calma alcuni aspetti particolari del provvedimento, chiediamo un rinvio della discussione.

KORACH. Il nostro gruppo condivide la proposta dell'onorevole Piccinelli.

POLI, Relatore. A mio avviso un solo aspetto del provvedimento deve essere esaminato con molta attenzione: quello relativo alla parificazione, a fini pensionistici, del personale tecnico e del personale amministrativo. Si tratta, infatti, di due categorie che svolgono funzioni del tutto differenti e non paragonabili. In particolare, il personale tecnico deve possedere requisiti psico-fisici perfetti. Questo aspetto quindi, come ripeto, deve essere preso in attenta considerazione, per cui concordo con il collega Piccinelli sulla necessità di un rinvio dell'esame del provvedimento.

GIGLIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Il Governo è impegnato a sostenere il disegno di legge e in sede di discussione sulle linee generali io fornirò tutti gli elementi che saranno richiesti, tenendo naturalmente conto della posizione atipica

del personale ferroviario e del carattere di piattaforma rivendicativa di tipo sindacale che ha assunto il disegno di legge. Per quanto riguarda il personale amministrativo, desidero porre in rilievo che, in tale ambito, è indispensabile operare una distinzione tra i vari uffici: infatti, esiste una categoria di personale che, pur prestando servizio in seno agli uffici, è però interessata ugualmente ad operazioni di carattere tecnico. Inoltre, da una statistica in atto, risulta che oltre il 50 per cento degli applicati che per dichiarazione di inidoneità passano da un ruolo ad un altro conservano integralmente la posizione relativa alla loro situazione originaria. Ciò può costituire indubbiamente un vantaggio, però non dobbiamo dimenticare che molti dipendenti dell'amministrazione delle ferrovie spesso, per dichiarazione di parziale inidoneità, perdono qualsiasi possibilità di avanzamento nella loro carriera, mentre una simile situazione non si riscontra in alcun'altra amministrazione. Comunque, in sede di discussione più particolare potremo affrontare questo problema più diffusamente.

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

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 9,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO