

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1562

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati BOZZI e COSTA

Presentata il 23 giugno 1977

Nuove norme sui servizi di mensa nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la legge 5 giugno 1973, n. 348 è stato istituito, per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dalle imprese appaltatrici di lavori o servizi dell'Azienda medesima, il servizio di mense a prezzi sottocosto, seguendo l'indirizzo che era già generalmente attuato dalle imprese private.

Tale legge, però, in sede di applicazione ha creato ingiustificate differenze di trattamento fra i dipendenti. Alcune di queste differenze sono state eliminate dal legislatore con le norme contenute negli articoli 15 e 16 della legge 6 giugno 1975, n. 197. Altre, invece, e sono le più numerose, continuano a sussistere. Se ne elencano alcune a titolo esemplificativo:

— per legge le mense sono previste in funzione dell'impianto presso il quale vengono istituite. L'interpretazione che ne viene data è nel senso di escludere da esse i

dipendenti che appartengono ad impianti diversi, anche se posti nella medesima località, salvo alcune eccezioni previste nell'ultimo comma dell'articolo 1 della citata legge n. 348 del 1973. Si verifica pertanto che dipendenti di un impianto situato in una città non possono recarsi a consumare il pasto nella mensa istituita nella stessa città ma al servizio di un altro impianto, con evidente svantaggio economico;

— l'istituzione di mense è giustificata solo quando è prevedibile un certo numero di pasti consumati: pertanto, rimangono esclusi dal beneficio i dipendenti che lavorano in piccoli impianti i quali non possono usufruire di un servizio mensa, nonostante che il livello della loro retribuzione sia uguale a quello dei colleghi che invece si giovano di tale servizio;

— il beneficio delle mense per gli appartenenti ad impianti diversi da quelli per i quali le mense stesse sono state istituite è subordinato alla impossibilità per

il dipendente di rientrare alla propria abitazione per consumare il pasto. Per dare attuazione a tale disposizione l'Azienda ha dovuto fissare dei criteri che il più delle volte sono discriminatori. Ad esempio, è stato stabilito che hanno diritto ad accedere alla mensa coloro che abitano ad almeno dieci chilometri di distanza dall'impianto di servizio. Chiaramente, il criterio della distanza dalla abitazione può risultare arbitrario perché potrebbe non avere nulla a che vedere con l'effettiva difficoltà di raggiungere l'abitazione medesima. Ne consegue che dipendenti che si trovano in situazioni di disagio, sono trattati diversamente, con ingiustificati riflessi sul trattamento economico. Invero, solo chi fruisce delle mense può godere del non indifferente vantaggio economico derivante dalla possibilità di consumare pasti con una spesa esigua.

La presente iniziativa legislativa vuole ovviare a siffatta disparità di trattamento. A tale scopo essa estende (articolo 1) il diritto di accedere alle mense a tutti i dipendenti in servizio e riconosce a chi non può o non vuole fruire delle mense stesse una somma di denaro per ogni giornata di presenza al lavoro.

L'estensione del servizio di mensa è previsto in modo da non gravare l'Azienda di ingenti costi. Infatti, nelle località dove l'Azienda stessa ritenga di non aprire mense viene consentito (articolo 2) un servizio sostitutivo da parte delle esistenti mense del Dopolavoro ferroviario e dei bar ristoratori delle stazioni. Questo servizio sostitutivo dovrà essere svolto, senza comportare proroga dell'orario di apertura, nelle ore di chiusura delle mense aziendali, facilitandone così il godimento da parte di un maggior numero di dipendenti e sostituendo in molti casi il meno valido servizio freddo istituito con l'articolo 16 della legge n. 197 del 1975. In tal modo l'Azienda verrebbe anche sgravata di molte gestioni passive.

Il provvedimento di legge prevede, inoltre (articolo 3), il diritto di ciascun dipendente dell'Azienda ad un contributo giornaliero come concorso spesa per il pasto per ogni giornata di effettiva presenza al lavoro. Se il dipendente fruisce del servizio mensa, ovvero del servizio sostitutivo, la somma corrispondente al contributo giornaliero verrà pagata dal dipendente al gestore della mensa o al concessionario del

bar ristoratore. In tali casi l'Azienda dovrà dedurre la somma dal contributo che essa deve pagare al gestore della mensa o al concessionario del bar ristoratore.

Oltre al contributo giornaliero, il dipendente che si avvale della mensa o del servizio sostitutivo di essa deve corrispondere una somma di denaro annualmente stabilita con decreto del Ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali.

Per consentire un automatico adeguamento del contributo giornaliero — fissato per ora nella misura di lire ottocento — al costo dei pasti è previsto l'aggiornamento secondo i medesimi criteri dell'indennità integrativa speciale.

Con la concessione del contributo giornaliero si realizza una situazione di parità tra tutti i dipendenti dall'Azienda in quanto coloro che non usufruiscono della mensa (ad esempio, per motivi connessi con l'orario di lavoro o perché impiegati in piccoli centri dove non sarebbe conveniente l'istituzione di una mensa o possibile la realizzazione di un servizio sostitutivo convenzionato) non vengano a perdere quel vantaggio economico che, invece, ha chi ne usufruisce.

La presente iniziativa non dovrebbe comportare nuovi oneri a carico del bilancio dell'Azienda. Questa, infatti, attualmente è esposta alla spesa per l'istituzione di numerose piccole mense (il limite minimo è di appena cinquanta pasti al giorno « prevedibili ») ed al disavanzo di gestione inevitabile per mense di così limitate dimensioni.

Con la nuova normativa proposta la Azienda, dovendo istituire il servizio mensa soltanto quando si abbia una consistenza di personale aziendale, quotidianamente al lavoro, di almeno 400 unità (attualmente 250) o sia prevista la presenza alla mensa di almeno cento unità (attualmente cinquanta), potrebbe scegliere fra l'istituzione di una sua mensa ed il servizio sostitutivo e, quindi, avere una possibilità maggiore di quella attuale di migliore adeguamento a situazioni locali, valutando la convenienza economica delle due alternative.

L'Azienda verrà così a risparmiare le spese per l'istituzione, gli oneri passivi ed il disavanzo di gestione delle piccole mense. Inoltre, consentendo l'uso di installazioni mensa già esistenti e spesso sottoutilizzate da parte di un maggior numero

di dipendenti, il costo di ogni singolo pasto, per la parte a carico dell'Azienda, sarà inferiore a quello attuale, in quanto i costi per locali e ristrutturazioni saranno ripartiti su un numero maggiore di presenze.

Infine, in virtù della normativa in vigore l'Azienda, dovendo accertare quali fra i dipendenti che abitano lontano dagli impianti hanno diritto di usufruire delle mense, è tenuta a svolgere una istruttoria e una raccolta di documenti con conseguente impiego di personale e di materiale e, quindi, con una spesa non indifferente. Infatti, in base alla circolare n. 12800 del 24 giugno 1975, l'Azienda deve accertare se il dipendente che richiede di accedere alla mensa abiti a più di dieci chilometri di distanza dall'impianto di servizio, in relazione sia al percorso più breve che al percorso di mezzi pubblici. E tali accertamenti devono essere ripetuti ogni volta che il dipendente cambia domicilio; anzi deve essere controllato periodicamente che il dipendente non abbia traslocato. Con la normativa che si propone tutti questi accertamenti non dovranno essere più eseguiti e le spese inerenti ad essi verranno, pertanto, risparmiate.

Passando, poi, a valutare la situazione esistente nelle località con pochi dipendenti, si ricorda che è diminuito l'interesse a gestire i bar ristoratori delle piccole stazioni. Tale situazione è destinata ad aggravarsi perché i costi, specie per il personale dipendente, tendono ad un continuo aumento e si può agevolmente prevedere che in breve tempo saranno numerosi gli esercizi che rimarranno chiusi alla scadenza della concessione, con sensibile perdita per l'Azienda.

Affidando ai concessionari di tali bar il servizio sostitutivo di mensa, come proposto con l'articolo 2 del presente progetto, essi potranno contare su una maggiore affluenza di clienti e su un certo numero di pasti che consenta loro una più agevole copertura delle spese e saranno invogliati ad ottenere la concessione dalla Azienda. Questa, d'altra parte, potrà recuperare, attraverso l'incasso del canone di concessione, che altrimenti andrebbe perduto, l'onere derivante dall'estensione del beneficio della mensa.

Infine, occorre tenere presente che con il sistema attuale il dipendente è in un certo senso costretto a recarsi in mensa anche per consumare un pasto ridotto, e magari non di suo gradimento, perché in qualunque altro modo egli pagherebbe una somma molto superiore a quella da lui pagata in mensa. A carico dell'Azienda rimane, però, l'obbligo di pagare al gestore della mensa stessa una onerosa integrazione che, attualmente, si può ritenere largamente superiore alle ottocento lire che con la presente iniziativa si vuole corrispondere ad ogni dipendente per ogni giornata di effettiva presenza al lavoro.

Invece, col sistema che si propone, che consente al dipendente la scelta fra la mensa ed altra soluzione a lui gradita, l'Azienda potrà beneficiare della differenza fra quanto versato al dipendente e l'effettivo costo del pasto.

Tale sistema non solo risulta il più semplice per ottenere gli scopi voluti, ma consente altresì un effetto indiretto di notevole interesse e cioè quello di incentivare la presenza dei dipendenti al loro posto di lavoro per non perdere il contributo giornaliero.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad istituire e, se istituite, a gestire, secondo le norme di cui all'articolo 5 della legge 5 giugno 1973, n. 348, servizi di mensa a finalità aziendali nelle località ove esistano impianti o gruppi di impianti od uffici, quando si abbia una consistenza di personale aziendale,

ovvero delle imprese appaltatrici, quotidianamente al lavoro di almeno 400 unità, oppure sia comunque prevedibile che fruiscano del servizio di mensa almeno 100 dipendenti. A tali mense possono accedere tutti i dipendenti in servizio.

Per le mense già istituite ed in funzione alla data di approvazione della presente legge si può prescindere dai limiti di cui al comma precedente.

ART. 2

Limitatamente alle ore di chiusura delle mense di cui al precedente articolo, ovvero nelle località nelle quali tali mense non sono state istituite, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad istituire servizi sostitutivi di mensa mediante apposite convenzioni con le gestioni delle mense del Dopolavoro ferroviario durante l'orario di apertura delle mense stesse.

Nelle località nelle quali mancano le mense aziendali e quelle del Dopolavoro ferroviario, ovvero nelle ore di chiusura delle stesse, il servizio sostitutivo di mensa può essere affidato ai bar ristoratori delle stazioni durante l'orario di apertura.

ART. 3.

I dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato hanno diritto alla somma di lire 800 per ogni giornata di effettiva presenza, a titolo di concorso spesa per il pasto. Tale somma viene automaticamente aggiornata con i medesimi criteri applicati all'indennità integrativa speciale.

I dipendenti che fruiscono dei servizi di mensa a finalità aziendali o del servizio sostitutivo devono corrispondere, oltre a quella prevista dal comma precedente, una somma stabilita annualmente con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali presenti nel Consiglio di amministrazione medesimo.

ART. 4.

E' abrogata ogni disposizione in contrasto con la presente legge.