COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

36.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 GIUGNO 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso (2272) 301

PRESIDENTE 301, 307, 308, 310, 311, 312

CASALINO 304

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 305, 308, 310, 311

FORTE 311

GATTO 305

GUASSO, *Relatore* . . . 302, 305, 308, 310, 311

MARZOTTO CAOTORTA 304

Votazione segreta:

PRESIDENTE 312

La seduta comincia alle 12.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso (2272).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso ».

Comunico che sono pervenuti i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio. Il parere della Commissione affari costituzionali è favorevole; il parere della Commissione bilancio è favorevole « con la raccomandazione di valutare l'opportunità di collegare la proroga delle assunzioni extra-organico ad un termine più ravvicinato rispetto a quello del 1985, nonché alla riforma dell'azienda, e di correlare l'aumento prevedibile del premio di produzione

alla percentuale dell'accertato aumento di produttività di cui all'articolo 2 ».

L'onorevole Guasso ha facoltà di svolgere la relazione.

GUASSO, *Relatore*. Non credo sia necessaria una lunga relazione per illustrare i contenuti e gli obiettivi che sono alla base del disegno di legge n. 2272, con il quale si sta per concludere un aspetto di una lunga vicenda, che dura ormai da troppo tempo. La vicenda è nota a tutti. Essa è data dalle condizioni salariali e normative che regolano il rapporto di lavoro del personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, un trattamento salariale e retributivo che è stato spesso oggetto di vertenze sindacali anche aspre, di continue agitazioni, di scioperi che hanno interessato tutta la categoria; vertenze, d'altra parte, che non sono ancora concluse e che vedono aperti altri importanti problemi, quali quello del rinnovo del contratto di lavoro e quello della riforma dell'Azienda. Vi è quindi una situazione di disagio per la categoria (una categoria che, va detto, pur tra tante difficoltà, ha comunque il merito di aver fatto andare avanti e funzionare l'Azienda) nonché di disagi per l'utenza, che si ripercuotono anche sulla situazione economica del nostro paese.

Voglio però ancora aggiungere che il permanere di trattamenti salariali di basso livello rispetto alle medie in atto, di norme vecchie e superate soprattutto in materia di pensionabilità e quindi di qualifiche, di disorganizzazione del lavoro e dei servizi, di cattivo utilizzo del personale e dei mezzi, è stato, ed è ancora oggi, fonte di spinte rivendicative di tipo corporativo, per l'affermarsi di richieste spesso inaccettabili, fuori della realtà sindacale, e per l'estendersi di forme di lotta, che non sono patrimonio della vasta esperienza espressa dal movimento sindacale del nostro paese.

In secondo luogo, certi ritardi di trattamento non sono certo un incentivo ad un aumento e ad un recupero della produttività e dell'efficienza aziendale. E dico questo avendo ben presente il fatto che i problemi del recupero e dell'aumento della produttività e dell'efficienza di un'azienda, e in particolare dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non possono mai essere risolti con il solo incentivo salariale; al contrario, produttività ed efficienza, nello specifico, hanno anche e soprattutto altri nomi, ben definiti, e cioè: strutture, mezzi, tecnologie, organizzazione del lavoro, organici, produttività, eccetera. È in questo contesto che va considerata anche la rivalutazione della capacità individuale dei lavoratori, ed è appunto questo che il disegno di legge al nostro esame si propone di fare.

L'importanza, quindi, del disegno di legge in discussione, che segna un passo avanti sulla strada di una nuova organizzazione del lavoro, sta proprio nel fatto che esso introduce nuovi livelli di produttività dell'azienda senza introdurre un aumento generico di ore straordinarie o di cottimi (come in altri settori a noi noti). Esso può e deve essere considerato come il primo di un complesso di provvedimenti che – ripeto – si chiamano: rinnovo del contratto di lavoro, riforma dell'Azienda, finanziamento per l'acquisto di materiale rotabile, finanziamento del piano integrativo e piano di sviluppo delle ferrovie dello Stato.

Si tratta, quindi, di fornire una risposta adeguata ai problemi che vengono posti dall'Azienda, dalle categorie, dagli utenti e, infine, dal rapporto, che si sta facendo sempre più stretto, tra lo sviluppo del trasporto ferroviario e lo sviluppo economico e sociale del paese.

Ho compiuto questa lunga premessa – di cui chiedo scusa ai colleghi – in quanto mi sembrava necessario inquadrare il problema nella sua ottica complessiva. Ora, giunto al merito, non mi dilungherò ad illustrare il significato dei singoli articoli, ma indicherò quei nodi che con il disegno di legge – che è frutto di un accordo con le organizzazioni sindacali – si intendono sciogliere. Dico nodi perché non ci troviamo di fronte ad un problema solo, ma ad un vero e proprio gruppo di problemi, seppure omogeneo.

In primo luogo, viene istituito un premio di produzione per il personale dell'Azienda, finalizzato all'accrescimento della produttività della stessa. Esso, infatti – si vedano gli articoli 1, 2, 3 e 4 – ha come parametri, da un lato, la produttività dell'Azienda e, dall'altro, l'effettiva presenza sul posto di lavoro. Per il 1978 la somma destinata alla copertura di questa nuova voce – che è stata definita normativa più che salariale – è stata calcolata in 80 miliardi e 500 milioni di lire: si tratta, quindi, di un aumento medio di 30 mila lire mensili. L'aspetto più interessante è costituito dal fatto che solo il 75 per cento di quegli 80 miliardi e 500 milioni deve provenire da denaro fresco, mentre il restante 25 per cento deve essere rappresentanto dal frutto di un effettivo aumento di produttività aziendale. È la prima volta che si introduce questo criterio e che, in sostanza, si collega il premio ad un effettivo concorso della categoria all'aumento della produttività.

Dal 1979 il compenso può anche variare, in aumento, purché nel rapporto tra unità di traffico e consistenza numerica del personale – si veda l'articolo 2 del disegno di legge in discussione – avvengano delle variazioni rispetto al 1977. Al riguardo vorrei, però, osservare – e in questo mi collego al parere espresso dalla V Commissione bilancio – che la dizione usata dall'articolo 2 per la definizione dei parametri con cui calcolare le eventuali variazioni in aumento del premio, dal 1979 in poi, è alquanto generica. Questa genericità può aprire problemi anche in altri settori e, quindi, dovrebbe essere evitata. Chiare sono, invece, le disposizioni relative alle modalità di attribuzione del premio e quelle che pongono la effettiva presenza sul lavoro come condizione necessaria. Al riguardo, però, sia pure incidentalmente, vorrei dire che tra i ferrovieri il tasso di assenteismo è molto basso: ecco un altro elemento di valutazione del grado di responsabilità della categoria.

Secondo problema: il disegno di legge migliora, rendendole anche più organiche, le norme che regolano l'istituto della reperibilità. Questo vuol dire, in primo luogo, ridurre e rendere organiche le aree e le unità operative che hanno l'obbligo della reperibilità, sulla scorta di quanto prospettato dalle organizzazioni sindacali; in secondo luogo, vuol dire erogare al personale soggetto a quest'obbligo un compenso tale da essere considerato equivalente – o quasi – rispetto all'impegno richiesto. A questo proposito va anche rilevato che la ristrutturazione delle singole reperibilità è condizione essenziale per una migliore utilizzazione del personale, tale anche da evitare dispersioni nell'utilizzazione dei fondi di bilancio.

Terzo problema: il disegno di legge coglie, nella sua terza parte, una questione assai importante e delicata. Mi riferisco alla proroga dei termini di scadenza dell'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, che consentirà all'Azienda di ampliare i livelli di organico fissati nella legge stessa.

Nell'articolo 7 tali termini sono prorogati al 31 dicembre 1985. Ritengo che in tal modo si metterà in movimento una sorta di volano che consentirà – oltre al fatto di coprire il *turn over* – di porre in essere quegli interventi straordinari che saranno richiesti dalla introduzione di nuove tecnologie. Non nascondo, però, che si tratta di questione delicata. Le osservazioni della V Commissione bilancio sono valide. Ritengo, in ogni caso, che il problema della pianta organica sia strettamente connesso con quello, più vasto, della ristrutturazione dell'Azienda.

Infine, sempre in questa materia, vorrei far rilevare che l'articolo 9 del disegno di legge in esame chiarisce quale interpretazione si debba dare circa la possibilità dell'Azienda di superare l'organico, cioè fissa i modi e le forme in cui questo volano può essere utilizzato e la relativa casistica. La portata di tale articolo è rilevante in quanto, fissando la casistica di intervento, consente di lavorare per una migliore ristrutturazione del lavoro e dei servizi; inoltre esso apre un nuovo processo di sviluppo delle qualifiche e delle mansioni, avendo presente la esigenza di ridurre la « forbice » esistente

in questa materia tra il personale della Azienda delle ferrovie dello Stato. Infine, l'articolo 9 in questione modifica sostanzialmente la legge n. 425 sullo stato giuridico dei ferrovieri.

Con i successivi articoli 10, 11 e 12 il disegno di legge completa un'opera di equità retributiva e di perequazione economica e normativa per i comandanti e direttori di macchina delle navi-traghetto delle ferrovie dello Stato e del personale delle navi-traghetto di collegamento con la Sicilia e con la Sardegna. Con tali articoli in sostanza si tende a sanare talune disparità di trattamento sia in materia di competenze accessorie (premio giornaliero e aliquote di straordinario) sia in materia di trattamento complessivo. Sono questioni che occorreva sanare con urgenza.

Sono dunque questi i contenuti del disegno di legge, che ha per oggetto fondamentalmente - lo ripeto - quattro grandi questioni: una normativa nuova relativa all'istituzione del premio di produzione, il miglioramento dell'istituto della reperibilità, la riconferma di un volano in materia di pianta organica e di sviluppo delle qualifiche e delle mansioni, una sanatoria delle disparità di trattamento del personale delle navi-traghetto. Per questo motivo, trattandosi di questioni valide ed importanti, raccomando alla Commissione una sollecita approvazione di questo disegno di legge, molto atteso dalla categoria.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MARZOTTO CAOTORTA. Il disegno di legge in esame rappresenta un passo avanti nel sistema retributivo del personale delle ferrovie e viene accolto con molto favore da questa Commissione in quanto, anziché provvedere come al solito con provvedimenti « a pioggia » che aumentano in linea percentuale o con cifre fisse la retribuzione, tiene conto del rapporto tra numero del personale e risultati aziendali, cioè della produttività. Su tale questione ci siamo più volte intrattenuti nel corso dell'esame dei bilanci del Ministero dei trasporti. Siamo lieti di constatare che è stato accolto da parte del Governo il nostro invito ad un collegamento tra retribuzione e produttività.

Il sistema messo in atto forse richiede un ulteriore chiarimento. L'articolo 2 destina la somma di 80 miliardi per il 1978, cui si aggiungono 17 miliardi con l'articolo 13. Non è ben chiaro se si tratti di due premi di produzione che si sommano o se si tratti dello stesso premio di produzione che può essere integrato.

Così pure, per quanto riguarda la copertura dell'onere finanziario, si fa riferimento ad una serie di fondi che saranno reperiti con i proventi del traffico. Vorrei sapere se si prevede un aumento superiore rispetto al bilancio preventivo o se si tratta di un sistema diverso per fare fronte alla spesa, cioè mi chiedo a quale contabilità si faccia riferimento per tale copertura.

Detto questo, ritengo che il disegno di legge sia senz'altro da approvare, anche se non posso non sottolineare - come già altre volte abbiamo fatto - che esso richiede in partenza una serie di minuti particolari, soprattutto all'articolo 12 per quanto riguarda le competenze accessorie; sarebbe stato forse più utile ricorrere a provvedimenti amministrativi, che consentono una maggiore elasticità, che non alla legge, che costringe poi a modifiche di articoli estremamente difficili, in cui solo pochi esperti riescono ad orientarsi. La formulazione di tali articoli attraverso regolamenti o disposizioni amministrative consentirebbe di aumentare la snellezza e l'autonomia organizzativa interna dell'amministrazione ferroviaria.

CASALINO. Credo, signor presidente, colleghi, che questo provvedimento si renda quanto mai necessario, perché i lavoratori delle ferrovie sono allarmati e preoccupati circa la reale attuazione della giustizia retributiva. Inoltre, essi mostrano scontento per la sperequazione esistente tra personale delle ferrovie dello Stato e dipendenti delle ferrovie in concessione. Penso quindi che, proprio in vista della riforma dell'Azienda, dovremmo

tendere innanzitutto a riqualificare ed a rivalutare il lavoro di questa categoria. Possiamo adottare qualunque tecnologia moderna nell'azienda dei trasporti, ma se non trattiamo adeguatamente il personale e non ricorriamo ad incentivi non riusciremo a raggiungere lo scopo di avere trasporti moderni e funzionali. Il premio di produzione quindi ha una sua validità, e si può dire che esso sia stato ripristinato perché già in passato era stato previsto.

Inoltre, è giusto tendere ad una maggiore reperibilità, perché in qualunque momento può sorgere la necessità di trovare il personale per garantire la funzionalità del servizio.

Il disegno di legge pone anche fine ad una ingiusta sperequazione esistente tra il personale delle navi-traghetto.

In vista della riforma dell'Azienda occorre anche cercare di eliminare le sperequazioni retributive esistenti rispetto al personale dipendente da ferrovie in concessione. Poiché il disegno di legge getta le basi di una perequazione in questo senso, mi dichiaro favorevole alla sua approvazione.

GATTO. Sono favorevole al provvedimento oggi al nostro esame in quanto esso si rende indispensabile ed urgente al fine di evitare tutte quelle difficoltà che - nell'imminenza del periodo festivo - si potrebbero addensare nel settore ferroviario. Questo disegno di legge - indipendentemente dall'*iter* più o meno lento che potrà avere - consente di sbloccare una situazione di estrema gravità e rappresenta una soluzione seria anche perché introduce dei criteri legati alla produttività e alla reperibilità.

Questo provvedimento non può essere posto in relazione alla situazione interna dell'Azienda ferroviaria, anche perché sarei contrario a rapportare l'idea di riforma dell'Azienda all'idea del riassetto salariale: si tratta di due questioni diverse, entrambe molto importanti. Il riassetto dell'Azienda è un'esigenza di produttività e di sviluppo economico del paese - è importante guardare questo settore sotto un aspetto più generale - mentre la questione salariale dei ferrovieri attiene ad un altro ordine di problemi, che riguardano la giustizia retributiva. Tale questione, se non risolta, potrebbe comportare un ulteriore aggravio della situazione in ordine a problemi sia di produzione sia sociali.

Dobbiamo preoccuparci di perequare in modo giusto una gestione generale del sistema retributivo italiano. Sono queste le ragioni urgenti che ci inducono a dare il nostro voto favorevole al provvedimento oggi in discussione.

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

GUASSO, *Relatore*. Non ho molto da aggiungere. Per quanto riguarda la questione sollevata dall'onorevole Marzotto Caotorta, relativamente all'articolo 13 del disegno di legge, se ho ben compreso si tratta di coprire un'anticipazione già effettuata nel 1977. Sulla seconda questione, attinente alle tariffe, occorre fare un discorso più chiaro sull'apporto di denaro fresco quantificabile ai fini della copertura finanziaria; pe rtali ragioni auspichiamo - come in passato abbiamo più volte chiesto - un incontro con il ministro pro prio per discutere la politica tariffaria.

L'ultima questione sollevata attiene al problema del premio di produzione. Esso si inserisce in un più ampio contesto di scelte politiche e si inquadra in un momento in cui si affrontano importanti temi sia normativi sia salariali. Ovviamente, non si tratta qui di portare avanti un discorso di scelte corporative, che non possono esservi nelle varie categorie, ma di incentivare e premiare quei lavoratori che apportano un valido contributo alla Azienda ferroviaria di Stato.

Concludendo, si può affermare che il disegno di legge al nostro esame si inquadra in un contesto di iniziative che si stanno sviluppando attorno al tema della riforma della Azienda ferroviaria.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio l'onorevole Guasso per

la sua relazione puntuale e dettagliata, che ha posto in evidenza non solo gli aspetti tecnici del provvedimento ma anche quelli politici.

La questione relativa al premio di produzione va avanti da circa un anno, cioè da quando vi fu un confronto tra Azienda ferroviaria, Governo e sindacati di categoria per il rinnovo contrattuale. Il ritardo nel rinnovo del contratto - per altro scaduto il 1° luglio 1976 - non riguarda solo i dipendenti delle ferrovie bensì tutti i dipendenti del pubblico impiego. È anche vero, però, che le difficoltà di natura politica, che si erano addensate in passato, si stanno risolvendo attraverso una serie di successivi accordi, che hanno dato luogo ad alcuni sensibili miglioramenti retributivi per i dipendenti pubblici. Mi riferisco principalmente alle indennità di trasferta e al lavoro straordinario, che rappresentano due voci importanti nello stipendio.

Si vuole porre l'Azienda ferroviaria in un'ottica più moderna, in un contesto produttivo più omogeneo. L'Azienda, infatti, dovrà gestire il servizio con criteri sempre più industriali e con tassi di economicità sempre più elevati. Già in passato l'Azienda aveva un suo « premio di produzione », che si chiamava « premio incentivante »; poi, secondo un piano generale del sindacato, tutti questi meccanismi di incentivazione economica erano stati tralasciati e si era proceduto ad una contrattazione che tendeva a rendere omogenei i salari ed a ridurre, sostanzialmente, le differenze fra i livelli retributivi all'interno della stessa Azienda ferroviaria.

Avendo tutti assieme valutato che ciò risponderà a certi criteri di giustizia, anche se non compiutamente rispetto alla possibilità di prestazioni identiche da parte del personale, è sorta la richiesta - accolta dal Governo - di dar vita ad un premio di produzione finalizzato all'aumento della produttività.

È, questo, il frutto di un dibattito che si è fatto sempre più serrato. Abbiamo avuto lunghi confronti con le organizzazioni sindacali, con la manifesta intenzione, da parte del Governo, di far sì che, già fin dal suo nascere, all'istituto corrispondesse un reale aumento di produttività. Dall'altra parte questa intenzione era stata intesa proprio in senso contrario, promettendo cioè produttività per l'avvenire senza impegnarsi su recuperi di produttività a livello aziendale da conseguire contestualmente all'introduzione del premio. Si è trovato poi il punto di equilibrio in un autofinanziamento di questo premio di produzione nella misura del 25 per cento dell'importo necessario a coprire il 1978. A questo proposito, voglio rispondere ad un'osservazione dell'onorevole Marzotto Caotorta, che chiede in che modo si sia giunti alla formulazione dell'articolo 13 del presente provvedimento, quando si era indicato che il premio di produzione sarebbe entrato in vigore dall'autunno 1977, mentre la trattativa ha portato la discussione molto più avanti. Lo scopo dell'articolo 13 è quello di stabilire una forfettizzazione del periodo pregresso prevedendo una forma di pagamento unica per gli aumenti di produttività che si sono verificati in questo periodo: è, in sostanza, un'*una tantum*.

Con l'articolo 2 si prevede, invece, in maniera rigorosa, che per l'avvenire la variazione del premio di produzione sia collegata con il miglioramento della produttività in senso stretto, in ragione del miglioramento del rapporto tra unità di traffico prodotto e consistenza numerica del personale.

Va anche detto, a conforto dei colleghi che possono essere in qualche misura, com'è giusto, preoccupati, che questo premio di produzione non corrisponde ad una prestazione sufficientemente approfondita da parte del personale e che già oggi l'Azienda ferroviaria ha un numero di dipendenti che è notevolmente (di circa il 5 per cento) sottoorganico, per cui in questo momento l'Azienda ferroviaria chiede ai propri dipendenti prestazioni straordinarie e rinunce al riposo compensativo piuttosto consistenti, tant'è che esiste una certa conflittualità all'interno dell'Azienda soprattutto in quei compartimenti dove la deficienza di personale rispetto alle tabelle di organico è più marcata.

Va detto inoltre che l'articolo 2 non fa riferimento all'organico, ma alla consistenza del personale nel 1977, che è - come abbiamo visto - del 5 per cento inferiore alla pianta organica. Questo si collega al discorso della proroga all'anno 1985, delle assunzioni extra-organico, problema sollevato dalla Commissione bilancio, per il quale essa suggerisce di collegarsi all'*iter* di riforma dell'Azienda.

Come dichiarazione di volontà politica, il suggerimento della V Commissione può anche andar bene. Sappiamo tutti, però, che simili dichiarazioni di volontà politica nelle leggi non hanno un grosso significato concreto. È ovvio, d'altra parte, che, nella misura in cui l'Azienda ferroviaria tende a riformarsi, anche questo discorso potrà essere ripreso e le opportune modifiche potranno essere apportate.

Debbono essere tenute presenti anche le giuste preoccupazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta, secondo il quale troppi provvedimenti riguardanti l'Azienda ferroviaria vengono approvati con legge. Va rilevato, però, che queste materie potranno essere sottratte alla competenza legislativa proprio quando la riforma dell'Azienda ferroviaria potrà essere varata.

Altro tema è quello riguardante la reperibilità. Anche questa è una vicenda annosa, che da più parti è stata sottolineata e che ha assunto un maggior risalto proprio dopo che sono state aumentate l'indennità di trasferta e l'indennità di straordinario. Si è sottolineata, cioè, la evidente sproporzione tra l'indennità di reperibilità, che è rimasta a livelli molto bassi, e queste ultime, che hanno avuto notevoli aumenti. Si è pensato pertanto di procedere ad un riesame di questa normativa anche attraverso una serie di investimenti che migliorino la gestione aziendale e consentano di ridurre queste richieste di impegno del personale dipendente dall'Azienda ferroviaria.

Circa la richiesta, avanzata dall'onorevole Marzotto Caotorta, di chiarimenti sulla copertura dei nuovi impegni cui l'Azienda ferroviaria deve far fronte, devo dire che la copertura fa riferimento per una parte (pari al 25 per cento) a quell'aumento di produttività che è stato concordato con le organizzazioni sindacali e per il resto al nuovo aumento delle tariffe ferroviarie, che entrerà in vigore con il 16 luglio di quest'anno e che costituirà un importante elemento di copertura per il 1978.

Gli onorevoli Casalino e Gatto hanno poi posto il problema della giungla retributiva nell'ambito dei trasporti ferroviari. È un problema che indubbiamente esiste. Per la verità, il clima attuale favorisce la possibilità di arrivare ad un graduale componimento dei problemi posti dalle conclusioni della Commissione Coppo. Mi siano consentite, però, due osservazioni: la prima è che non compete soltanto al Governo, ma all'intera società eliminare la giungla retributiva, la seconda è che il problema riguarda altri comparti oltre a quello dei trasporti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché ai primi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a corrispondere al proprio personale, ivi compreso quello rivestito di qualifica dirigenziale, a decorrere dal 1° gennaio 1978, un compenso mensile denominato « premio di produzione » al fine di accrescere la produttività dell'Azienda.

Il compenso di cui al precedente comma è esteso agli incaricati ed ai loro dipendenti utilizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'espletamento di servizi in base agli articoli 26 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236; 31 della legge 27 luglio 1967, n. 668, e 29 della legge 7 ottobre 1969, n. 747.

(*È approvato*).

ART. 2.

Per il 1979 e per gli anni successivi la somma di lire 80,5 miliardi, destinata nel 1978 alla corresponsione del premio

di produzione potrà essere aumentata in funzione delle variazioni che, rispetto al 1977, saranno accertate nel rapporto tra unità di traffico e consistenza numerica del personale relativa all'anno cui il premio si riferisce.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 3.

La valutazione dei rapporti di produttività, l'entità dell'importo dovuto al personale, nonché i criteri e le modalità per l'attribuzione del premio, saranno stabiliti entro il 28 febbraio di ciascun anno sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, previo parere del Consiglio di amministrazione, con decreto del Ministro dei trasporti.

Con il medesimo decreto verranno altresì determinati ai fini dell'attribuzione del premio di produzione:

1) i settori di raggruppamento delle diverse qualifiche del personale ferroviario;

2) il numero delle fasce nelle quali viene ripartito il premio di produzione;

3) le modalità di corresponsione del premio stesso.

L'onorevole Forte ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: il 28, *con le seguenti*: il mese di.

GUASSO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole a tale emendamento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per la verità, è facile immaginare che il mese di febbraio ogni 4 anni ha 29 giorni. Comunque, il Governo esprime parere favorevole a tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Forte, accolto dal relatore e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso, con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi 7 articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Il premio di produzione è corrisposto in base alle giornate di presenza in servizio.

Nel computo sono comprese le giornate di congedo ordinario e quelle di assenza per infortunio sul lavoro, malattia professionale o contratta per causa unica e diretta di servizio.

Dalla corresponsione del premio di produzione è escluso il personale ferroviario comandato presso altre Amministrazioni statali o presso enti pubblici.

(*È approvato*).

ART. 5.

Il comma quarto dell'articolo 29 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:

« I turni di reperibilità sono articolati per unità operative dei vari servizi. La definizione delle unità operative e la durata dei turni stessi saranno determinate sentite le Organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative. In tale occasione verrà provveduto ad un opportuno ridimensionamento dei settori interessati alla reperibilità.

L'istituzione dei turni di reperibilità non deve comportare aumento di posti di organico nel complesso di impianti omogenei ».

(*È approvato*).

ART. 6.

L'articolo 30 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la

legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Al personale che viene incluso in turno di reperibilità è corrisposto il seguente compenso:

1) indennità di reperibilità per ogni giornata di turno: dirigenti lire 6.000; altro personale lire 2.700;

2) indennità per ogni chiamata lire 4.500.

Il personale che per qualsiasi motivo non è assoggettato all'obbligo della reperibilità, ed è eccezionalmente chiamato per inconvenienti di esercizio, ha titolo ad una indennità pari a quella di chiamata.

Al personale chiamato ad intervenire per le esigenze dell'esercizio ferroviario, ai sensi delle disposizioni del presente articolo, spetta il compenso orario per lavoro straordinario previsto, per la qualifica rivestita, nei limiti e con le modalità stabilite dalle vigenti disposizioni ».

Le indennità fissate nelle suddette misure per compenso di reperibilità e di chiamata vanno corrisposte dalla data del 1° luglio 1978. Con provvedimento del direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si provvederà a dare attuazione alla nuova organizzazione dell'istituto della reperibilità entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 7.

La facoltà di cui all'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, così come integrata dall'articolo 8 della legge 6 giugno 1975, n. 197, può essere esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato fino al 31 dicembre 1985.

(*È approvato*).

ART. 8.

Correlativamente alla facoltà di cui al precedente articolo sono prorogati fino alla stessa data il disposto dell'articolo 3 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, dell'articolo 11 della legge 17 agosto 1974, n. 396, e dell'articolo 9 della legge 6 giugno 1975, n. 197.

(*È approvato*).

ART. 9.

L'articolo 12 della legge 17 agosto 1974, n. 396, deve essere interpretato come conferimento all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dalla data di entrata in vigore della stessa legge 17 agosto 1974, n. 396, della possibilità di superare l'organico previsto dall'articolo 1 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni e integrazioni, per i seguenti provvedimenti:

1) bandi di concorso interni alle qualifiche iniziali delle diverse carriere del personale ferroviario;

2) immissione dei vincitori dei concorsi interni a posti prestabiliti per qualifiche iniziali delle diverse carriere ferroviarie;

3) immissione dei vincitori e degli idonei dei concorsi interni per qualifiche iniziali delle diverse carriere ferroviarie di cui al terzo comma dell'articolo 82 della legge 26 marzo 1958, n. 425;

4) cambio di qualifica a qualifiche iniziali ex articoli 48 e 49 della legge 26 marzo 1958, n. 425;

5) riammissione a qualifiche iniziali di cui all'articolo 161 della legge 26 marzo 1958, n. 425;

6) assunzione di ex militari tecnici specialisti e di ex allievi di scuole professionali o di apprendistato, assunti dal Ministero dei trasporti, di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 6 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

(*È approvato*).

ART. 10.

Le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge 9 gennaio 1978, n. 7, hanno decorrenza dal 1° luglio 1977.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

L'articolo 52, lettera *b*) « Premio orario di presenza a bordo » delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, è sostituito dal seguente:

« b) *Premio orario di presenza a bordo.*

Per ogni ora di presenza a bordo viene corrisposto un premio nelle seguenti misure:

	Lire
Comandante Direttore di macchina Primo ufficiale navale Primo ufficiale di macchina Primo ufficiale marconista	580
Ufficiale navale Ufficiale di macchina Ufficiale marconista	425
Nostromo Capo motorista Capo elettricista	425
Carpentiere Motorista Elettricista	425
Marinaio Ingrassatore	425
Carbonaio	425 ».

È soppresso l'ultimo comma dell'articolo 52, lettera *c*), delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la citata legge 11 febbraio 1970, n. 34.

L'onorevole Forte ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma, dopo le parole: n. 34, *aggiungere le seguenti*: e successive modificazioni.

GUASSO, *Relatore*. Esprimo parere favorevole a tale emendamento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Forte, accolto dal relatore e dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 11 nel suo complesso, con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12.

L'articolo 55 delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni e integrazioni, è sostituito dal seguente:

« Il personale di equipaggio delle navi traghetto, quando eccede il limite di prestazioni mensili di 156 ore ha titolo ad una indennità ragguagliata ad un sessantesimo della misura ordinaria feriale diurna del compenso per lavoro straordinario di cui all'articolo 32 per ogni minuto eccedente il limite di prestazione, secondo quanto previsto dai turni di servizio.

I periodi di tempo che danno luogo alla corresponsione dell'indennità non sono validi ai fini del computo del lavoro straordinario di cui all'articolo 32 ».

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano dal mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, salva, per il personale appartenente alla sede di navigazione di Messina, la remunerazione delle prestazioni straordi-

narie relative alle manutenzioni effettuate dal 1° luglio 1977 alla data di entrata in vigore della presente legge, non compensate in relazione a quanto previsto dalle precedenti norme in materia.

L'onorevole Forte ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma, dopo le parole: si applicano dal, *aggiungere le seguenti*: primo giorno del.

GUASSO, *Relatore*. Mi rimetto alla Commissione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per la verità, il trattamento cui si riferisce l'articolo 12 ha carattere mensile e non può essere spezzato giorno per giorno: l'emendamento, pertanto, appare pleonastico. Il Governo, tuttavia, si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Forte, per il quale relatore e Governo si sono rimessi alla Commissione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 12 nel suo complesso, con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Poiché agli ultimi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 13.

Per la remunerazione dell'aumento della produttività del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, verificatosi nel 1977, è posta a disposizione dell'Azienda stessa la somma di lire 17.600 milioni, da attribuire al personale secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, sentite le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

(*È approvato*).

ART. 14.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, complessivamente valutato per l'anno 1978 in lire 104.170 milioni, si farà fronte: quanto a lire 15.350 milioni con le disponibilità recate dal capitolo 116 « Indennità e competenze accessorie diverse al personale », per milioni 4.110, e dal capitolo 1011 « Stipendi, retribuzioni ed altri assegni fissi al personale » per milioni 11.240, iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1978; quanto a lire 10.750 milioni con riduzione da apportare agli stanziamenti dei capitoli: 101 « Stipendi, retribuzioni ed altri assegni fissi al personale. », per milioni 5.000; 106 « Onere, a carico dell'Azienda per contributi ai fondi pensioni per il personale ferroviario », per milioni 2.100; 107 « Onere a carico dell'Azienda per contributi all'Opera di previdenza ed assistenza per i ferrovieri dello Stato » per milioni 650, e 113 « Compensi al personale per lavoro straordinario e a cottimo » per milioni 3.000, iscritti nello stato di previsione della spesa della stessa Azienda per il predetto anno finanziario e, quanto a lire 78.070 milioni con i prodotti del traffico.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Passiamo alle dichiarazione di voto.

FORTE. La relazione dell'onorevole Guasso, ampia e articolata, ha messo bene in evidenza l'importanza del disegno di legge che ci apprestiamo a votare. Esso è stato voluto dalle organizzazioni sindacali dei ferrovieri, che, per ottenerlo, hanno più volte chiamato la categoria alla mobilitazione e, ultimamente, anche allo sciopero nazionale di 24 ore.

Il gruppo comunista ritiene di votare a favore del disegno di legge soprattutto perché esso apre la strada ad un discorso di riorganizzazione del lavoro dei fer-

rovieri che, attualmente, viene svolto in forme davvero precarie.

Assai positivo è il fatto che si introducano, anche se in modo parziale, alcuni concetti nuovi. Il premio che viene introdotto, infatti, costituisce un nuovo modo di retribuzione: esso non è egualitario, ma diversificato, non è vincolato a meccanismi burocratici, ma al ciclo produttivo dell'azienda.

Con piacere registriamo anche che all'articolo 9 si affronta un grosso nodo, che in passato ha spesso condizionato il funzionamento normale delle diverse agevolazioni per l'accesso alle qualifiche superiori, con grave danno per l'economia nazionale. In effetti, si introduce la possibilità di una mobilità verticale dei lavoratori, che è necessaria nelle ferrovie dello Stato. Tutta la materia riguardante l'immissione dei vincitori di concorsi interni nelle qualifiche immediatamente superiori viene regolamentata in modo più produttivo, e quindi non più gerarchico e soffocante come avveniva con l'articolo 82 della legge n. 425. La stessa considerazione vale in tema di mutamenti di qualifica, soprattutto per quelli previsti dall'articolo 49 della legge n. 425. In sostanza, si dà la possibilità concreta di evitare le non sempre giuste interpretazioni della Corte dei conti, secondo cui, ad esempio, i concorsi interni non si sarebbero più dovuti fare.

Inoltre, riteniamo di dover esprimere voto favorevole anche perché finalmente si pone la premessa per una prospettiva concreta di riorganizzare un istituto fondamentale del lavoro dei ferrovieri. Mi riferisco al problema posto con gli articoli 5 e 6, che di fatto modificano totalmente gli articoli 29 e 30 della legge n. 34, che istituiva la normativa dell'istituto della reperibilità. Ciò è positivo soprattutto per i lavoratori degli impianti elettrici, per gli addetti ai carri e per gli stessi dirigenti aziendali.

Per questi motivi e per le altre considerazioni esposte dal relatore, dichiaro a nome del gruppo comunista che voteremo a favore di questo disegno di legge, raccomandando al Governo che tutta la materia riguardante il contratto di lavoro venga definita nel più breve tempo possibile e che si arrivi al più presto alla riforma dell'Azienda, per dare una dimensione nuova e diversa ai lavoratori da essa dipendenti.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Istituzione del premio di produzione per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed altri provvedimenti relativi al personale stesso » (2272):

Presenti	28
Votanti	27
Astenuti	1
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Belci, Bocchi, Calaminici, Casalino, Del Castillo, Federico, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Mastella, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Pezzati, Russo Ferdinando, Salomone, Tamburini.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 13,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO