

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

## 13.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 GIUGNO 1969

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GATTO

INDI

DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1449) . . . . .	85
PRESIDENTE . . . . .	85, 86, 89, 91
AZIMONTI . . . . .	88, 89
BELCI . . . . .	89
BIANCHI GERARDO . . . . .	89
BRIZIOLI, <i>Relatore</i> . . . . .	86, 89
DEGLI ESPOSTI . . . . .	87, 89, 90, 91
MANCINI ANTONIO . . . . .	86
MARIOTTI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	89, 90
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	92

---

La seduta comincia alle 9,35.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1449).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

La V Commissione ha espresso parere favorevole. Non è ancora giunto, invece, il parere della I Commissione, la quale, però, ha il provvedimento all'ordine del giorno della sua riunione odierna e dovrebbe, quindi, potersi esprimere in tempo per la nostra discussione. Propongo di ascoltare intanto la relazione dell'onorevole relatore.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Comunico che il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo 5-bis:

« Le facoltà concesse al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile dal secondo e terzo comma dell'articolo unico della legge 12 novembre 1968, n. 1203, possono essere

esercitate fino a tutto il 31 dicembre 1972 con riferimento anche ai concorsi banditi successivamente alla data di entrata in vigore della legge stessa ».

I deputati Degli Esposti, Guglielmino e Gatto, a loro volta, propongono — oltre ad un articolo aggiuntivo del tutto analogo a quello governativo — un altro articolo aggiuntivo, in due formulazioni alternative tra loro. La prima formulazione è del seguente tenore:

« Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto avente valore di legge ordinaria per la rideterminazione delle piante organiche del personale delle ferrovie dello Stato con legge 4 dicembre 1961, n. 1256 ».

La formulazione alternativa è del seguente tenore:

« Con decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro dei trasporti e della aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro, saranno rideterminate le piante organiche del personale delle ferrovie dello Stato fissate con legge 4 dicembre 1961, n. 1256 ».

I medesimi deputati, infine, propongono la soppressione degli articoli 2 e 5.

**BRIZIOLI, Relatore.** Il disegno di legge presentato dal ministro dei trasporti corrisponde alle aspirazioni del personale della azienda delle ferrovie dello Stato, ripetutamente espresse dalle organizzazioni sindacali, ed a precise disposizioni di legge.

La legge 18 marzo 1968, n. 249, nel concedere la delega al Governo ad emanare le norme necessarie per il riordinamento dell'amministrazione dello Stato, per il decentramento delle funzioni e per il riassetto delle carriere e delle retribuzioni dei dipendenti statali, prevede all'articolo 28 che, con appositi provvedimenti legislativi, saranno dettate norme per la graduale revisione degli orari di lavoro dei settori di attività che attualmente comportano una durata superiore alle 40 ore settimanali.

Tale esigenza è particolarmente urgente per il personale delle ferrovie dello Stato, che, in base a precedenti specifiche disposizioni di legge, osserva un orario di lavoro di 48 o 46 ore settimanali.

A tal fine è stato predisposto, d'accordo con le organizzazioni sindacali, il presente disegno di legge, il quale prevede, all'artico-

lo 1, che la durata settimanale del lavoro ordinario del personale sarà portata, attraverso una graduale riduzione dell'orario vigente, a 44 ore dal primo maggio 1969, a 42 ore dal primo agosto 1970 e a 40 ore dal primo gennaio 1972.

L'orario è ulteriormente ridotto per il personale di macchina che è privo dell'aiuto macchinista. In questo caso, la settimana lavorativa non può superare le 40 ore dal primo agosto 1970 e le 38 ore dal primo gennaio 1972.

All'articolo 2 si prevede che il turno settimanale, possa arrivare a 48 o 46 ore, sempre che nel turno settimanale successivo sia adeguatamente ridotto l'orario, in modo da compensare questa estensione e non superare gli orari stabiliti dalla presente legge.

All'articolo 3 si prevede l'estensione dell'orario ridotto al personale direttivo e degli uffici.

L'articolo 5 ha suscitato qualche perplessità. Si prevede che, nella fase di adeguamento degli organici ai maggiori fabbisogni di personale determinato dal presente provvedimento, limitatamente ai gruppi di personale per cui sia necessario un aumento di organico, gli orari di lavoro possono essere stabiliti secondo le norme precedentemente in vigore. In tal caso, qualora gli orari comportino un lavoro settimanale di durata superiore ai limiti stabiliti dall'articolo 1, sarà corrisposto il compenso per lavoro straordinario.

L'articolo 6 riguarda il finanziamento della presente legge, che, per quanto riguarda il 1969, è previsto in 10 miliardi, a cui l'Azienda farà fronte con le disposizioni previste dall'articolo 71 della legge 28 febbraio 1969, n. 21, che, come è noto, autorizza l'Azienda ad emettere delle azioni a copertura del disavanzo di gestione.

A conclusione della mia breve relazione vorrei aggiungere una parola sugli emendamenti presentati.

Sono favorevole all'emendamento del Governo, mentre sono contrario agli emendamenti presentati da deputati del PCI e del PSIUP.

Pertanto, prego gli onorevoli colleghi di voler approvare il disegno di legge in esame, insieme all'articolo 5-bis, proposto dal Governo.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**MANCINI ANTONIO.** Io penso che il disegno di legge in discussione meriti di venir approvato rapidamente.

Infatti, ritengo che sia una sciagura per talune aziende statali l'aver dei turni di lavoro che non corrispondono, né ai turni previsti ed attuati negli altri enti pubblici, né a quelli previsti nelle aziende private.

Tale fenomeno si spiega col fatto che talune amministrazioni pubbliche devono garantire dei turni di servizio nell'arco delle 24 ore giornaliere, per cui è apparso opportuno prevedere tre turni di otto ore ciascuno. Da tale divisione è conseguito l'orario di 48 ore settimanali, oggi vigente.

Nel momento in cui, obiettivamente ed effettivamente, i turni dei pubblici dipendenti non superano le 36 o 42 ore settimanali, per quanto riguarda il personale subalterno, mantenere ancora in vigore un orario più gravoso per il personale impiegatizio mi sembra molto iniquo.

Pertanto, mi pare che taluni temperamenti, previsti nel disegno di legge in esame, siano indispensabili.

Là dove, per coprire l'arco delle 24 ore, debba essere applicato l'orario di servizio di 8 ore al giorno per i tre turni, si deve seguire, evidentemente, una delle due vie seguenti: o indennizzare, in forma diretta o indiretta, il dipendente che è costretto a lavorare per otto ore, per esempio, mediante un compenso per le ore straordinarie; oppure, mediante la compensazione nelle successive settimane.

Io ritengo che la seconda forma dovrebbe essere seguita con una certa larghezza. Per esempio, se i turni di lavoro sono stati di 48 ore per una settimana, essi dovranno essere ridotti a 32 ore nella settimana successiva, in modo da creare una specie di ponte tra le eventuali festività infrasettimanali alle quali il personale ha diritto. In tal modo, come a volte accade, il pubblico dipendente può trovare conveniente lavorare alcune ore in più per una o due settimane, allo scopo di ottenere due o tre, e forse anche quattro, giornate completamente libere, da dedicare agli svaghi cui, ha diritto.

Non sono, invece, favorevole all'emendamento proposto, secondo cui si verrebbe a costruire, sulle basi molto ristrette di questo provvedimento, che ha carattere specifico e carattere riparatorio, un edificio molto più largo di quello che la base non consente.

Il problema degli organici delle ferrovie è un grosso problema, enormemente più vasto del ridimensionamento dei turni di servizio, anche se questo ridimensionamento comporta necessariamente delle variazioni successive nell'organico. A me sembrerebbe che noi andremmo a sforzare il carattere del-

la legge, a trasformarlo completamente ove accedessimo a queste proposte, che, per altro, possono essere formulate a parte, per costituire un provvedimento di legge a sé.

Io non so se al momento attuale sia necessario rivedere gli organici; però, se è necessario farlo, lo si deve fare con un provvedimento che nasca per raggiungere questo scopo ed abbia una documentazione sufficientemente ampia per indurci a dare il nostro voto favorevole.

DEGLI ESPOSTI. Sento il bisogno di esprimere un apprezzamento per la diligenza con la quale il Presidente della Commissione si è adoperato perché fosse celermente messo all'ordine del giorno questo disegno di legge. È implicito anche l'apprezzamento positivo per l'opera del ministro per accelerarne l'iter. Mi pare, d'altra parte, che il fatto che il Parlamento si trovi di fronte ad un provvedimento già elaborato con l'assenso dei sindacati, sia da apprezzare, perché facilita il lavoro del Parlamento ed aiuta anche a collocare il movimento sindacale in una giusta posizione di partecipazione attiva all'elaborazione di provvedimenti che riguardano il personale o, comunque, di carattere sociale.

Per quanto riguarda il contenuto del provvedimento, mi permetto di esprimere la opportunità di vedere se non sia il caso di abolire gli articoli 2 e 5 del provvedimento stesso.

Questo provvedimento tiene conto della situazione di fatto e quindi si premura di fornire al Ministero personale a sufficienza per la sua piena applicazione.

Però, mi pare che queste disposizioni transitorie, fissandole nella legge stessa, possano in futuro dar luogo ad interpretazioni non utili, tanto più che è previsto anche che, con un decreto del Presidente della Repubblica, saranno emanate le norme di attuazione della legge.

Nell'articolo 2 si dice che, in certe condizioni, si possono superare le 48 ore. Ora non è necessario fissare tale norma nella legge, perché nello stesso decreto presidenziale, che il ministro ha già disposto per la sua elaborazione, si precisa questa facoltà.

Tra l'altro, i sindacati si sono premurati di fornire ai vari gruppi parlamentari le motivazioni che portano a giustificare l'opportunità dell'abrogazione dell'articolo 2.

Così dicasi anche per l'articolo 5, che prevede la corresponsione del compenso per lavoro straordinario.

Si dice: se si fanno delle ore di lavoro in più di quelle prescritte dalla legge, si compensano come lavoro straordinario. Ma tale fatto, a mio avviso, non ha bisogno di una norma legislativa *ad hoc*, poiché si tratta di una consuetudine ben precisa.

La richiesta di soppressione dell'articolo 5 parte anche da una preoccupazione, che ora espongo. Come sapete, nell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, il relativo personale effettua delle ore straordinarie superiori a quelle prescritte dalla legge vigente.

Io non credo che tale esempio debba essere imitato anche dalle altre Amministrazioni pubbliche.

Ora, inserire una norma apposita, per sancire che le ore, oltre le 40 o 44 normali, vengono considerate straordinarie, mi sembra un incitamento alla azienda ferroviaria a non avvertire tempestivamente l'opportunità di assumere nuovo personale, in rapporto all'effettivo fabbisogno.

Chiedo, quindi, formalmente, anche a nome dei colleghi Guglielmino e Gatto, la soppressione degli articoli 2 e 5 del disegno di legge in discussione.

Per quanto riguarda il nostro particolare emendamento aggiuntivo, esso parte dalla seguente preoccupazione.

Com'è noto, il rapporto di impiego del personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato è regolato tutto per legge. Per certi aspetti, non vi è dubbio, la norma sulla stabilità di impiego, con i tempi che corrono in Italia, è un'ottima garanzia. Però, la suddetta legge presenta anche degli elementi negativi. Infatti, ogni qual volta occorre cambiare una virgola nel rapporto di impiego del personale, è necessario l'intervento del Parlamento, con tutte le implicazioni che ne conseguono.

Ricordo, in proposito, che, nonostante l'impegno da parte del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, prima di pervenire alla formulazione e presentazione del provvedimento in esame, sono occorsi due mesi; prima che esso riporti l'approvazione della Camera, e speriamo anche del Senato, con tutta la buona volontà possibile, passeranno altri mesi.

Da tale constatazione parte la nostra richiesta di inserire nel disegno di legge in discussione la facoltà al Governo, cioè al ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro, di modificare le piante organiche del personale ferroviario, nel momento in cui se ne avverta la necessità in conseguenza della

progressiva riduzione dell'orario di lavoro da 48 ore a 44, a 40, a 38 ore.

Diversamente, ci ritroveremo a discutere un nuovo disegno di legge, che certamente il ministro dovrà presentare in un prossimo futuro al Parlamento, per l'aumento dei macchinisti o dei capitreno, per esempio, con un aggravio per i nostri lavori ed un pericoloso ritardo per quelli della azienda ferroviaria.

Allo scopo, abbiamo proposto le due soluzioni alternative, di cui ha dato lettura il Presidente: o la delega al Governo, o il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Concludendo, le nostre proposte sono: soppressione degli articoli 2 e 5; inserimento della facoltà, per l'esecutivo, di aggiornare gli organici nel caso risultasse necessario, senza dover ricorrere ad una legge; approvazione dell'emendamento aggiuntivo proposto dall'onorevole ministro.

AZIMONTI. Non sono affatto d'accordo nella soppressione dell'articolo 2, anche se hanno un fondamento le preoccupazioni sollevate dall'onorevole Degli Esposti. Chi è pratico di lavoro a turno, sa benissimo che sempre ci sarà la possibilità di modificare qualche determinato turno e determinati orari, con la possibilità di recupero da parte del lavoratore. Basta pensare alle improvvise assenze dal lavoro per malattia. L'organico, per altro, non può essere adeguato a queste particolari esigenze. L'articolo 2 trova, quindi, logica collocazione nella legge, date le caratteristiche specifiche del lavoro a turno.

Non sono d'accordo neanche per la soppressione dell'articolo 5.

Invece, vorrei che fosse affermato il principio, sia all'articolo 2 che all'articolo 5, che ogni turno non può superare un certo limite di ore. Si parla di lavoro settimanale e il meccanismo che fa scattare l'eventuale compenso per lavoro straordinario è riferito alla quantità di ore prestate settimanalmente. Ora, però, 40 ore si possono fare anche in due giorni. Da qui la necessità di inserire il principio che il turno non può superare un certo numero di ore.

Sono, invece, perfettamente d'accordo sull'inserimento dell'articolo 5-bis proposto dal Governo.

Circa l'inserimento in questa legge di un dispositivo che attribuisca al Governo la potestà di adeguare gli organici mediante decreti, sono molto perplesso e condivido le preoccupazioni espresse dall'onorevole Mancini. Bisognerebbe innanzi tutto stabilire che

la graduale determinazione dei nuovi turni comporta effettivamente un adeguamento di organico. D'altra parte, se consideriamo bene l'articolo 5, vi è già implicito il mandato alla autorità governativa perché gli organici debbano essere adeguati in relazione alle nuove esigenze.

**DEGLI ESPOSTI.** L'adeguamento dell'organico è un fatto già acquisito: il provvedimento prevede una spesa di più di 70 miliardi di lire! Ma proprio per questo, perché sottoporre al Parlamento questo adeguamento e non darne invece la facoltà al ministro ed al Governo?

**AZIMONTI.** Ritengo che una delega così esplicita a procedere, attraverso decreti, sia troppo liberatoria. In questa fase di graduale applicazione della legge può essere fatto uno studio circa gli adeguamenti degli organici e quindi poi si provvederà attraverso le vie normali.

Con queste precisazioni, sono favorevole alla approvazione sollecitata del provvedimento che è un tardivo allineamento, da parte dello Stato, a posizioni già raggiunte in alcuni settori dell'industria privata.

**BELCI.** Credo che sia difficile non accogliere le tesi dell'onorevole Degli Esposti: adeguamento degli organici; semplificazione dei procedimenti per provvedere a questi adeguamenti e, quindi, facoltà al Governo di ritoccare la situazione organica dell'azienda ferroviaria.

Su tale piano di principio mi pare che non ci possano essere obiezioni.

Io, però, ho una preoccupazione di ordine costituzionale: una delega al Governo, non può non comportare la rimessione della discussione del provvedimento in Aula.

Dobbiamo, quindi, stare attenti nella formulazione degli emendamenti. Per esempio, la passata legislatura, in occasione del provvedimento sulle pensioni marinare, abbiamo fatto ricorso ad una finzione giuridica, allo scopo di evitare l'istituto della delega.

**BIANCHI GERARDO.** Le osservazioni dell'onorevole Belci mi trovano consenziente. Quindi, sono favorevole al disegno di legge in esame così com'è formulato.

Anche per quanto riguarda l'emendamento aggiuntivo proposto dal Governo, che proroga la legge 12 novembre 1968, n. 1203, fino al 31 dicembre 1972 e la rende applicabile anche ai concorsi banditi successivamente alla data di entrata in vigore della legge stes-

sa, sono d'accordo. Sappiamo tutti, purtroppo, che quando si fa un concorso nella pubblica Amministrazione è un disastro, dal punto di vista della lentezza della procedura. A volte, occorrono tre o quattro anni, prima di arrivare alla conclusione, e credo di non esagerare.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**BRIZIOLI, Relatore.** Faccio presente che il provvedimento in esame corrisponde a chiare e precise indicazioni legislative e ad esigenze del personale dell'Azienda ferrovie dello Stato.

L'onorevole Degli Esposti ha proposto la soppressione degli articoli 2 e 5. Non sono d'accordo, anche per le considerazioni fatte da altri colleghi.

In particolare, per quanto riguarda l'articolo 2, non si può certo vietare all'azienda, o al lavoratore, per necessità contingenti, di recuperare le ore di lavoro, eventualmente non effettuate in un turno settimanale, nel turno successivo, purché non venga superato il limite delle 48 ore.

Per quanto riguarda l'articolo 5, anche se la sua formulazione non è, a mio avviso, molto soddisfacente, ha la sua ragion d'essere. In proposito, raccomanderei vivamente e fermamente che, nell'autorizzare il lavoro straordinario a determinati gruppi di dipendenti, si cerchi di evitare al massimo eventuali spequazioni tra il personale.

Confermo il mio parere favorevole all'accoglimento del disegno di legge nel testo formulato, integrato dall'articolo aggiuntivo 5-bis, proposto dal Governo.

**MARIOTTI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Ringrazio, anzitutto, tutti gli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione, e non soltanto per contraccambiare un cortese sentimento.

Come ha detto l'onorevole Degli Esposti, l'accordo sul disegno di legge in esame raggiunto con i sindacati, per la sua portata, ha richiesto mesi di lavoro.

Devo dare atto alle organizzazioni sindacali, nessuna eccettuata, di aver avuto comprensione anche per le esigenze di carattere generale e di aver permesso, quindi, una felice sintesi, capace di contemperare gli interessi dei lavoratori e, nello stesso tempo, quelli dell'azienda ferroviaria.

Per quanto riguarda gli articoli aggiuntivi proposti dagli onorevoli Degli Esposti, Gu-

gielmino e Galto, le osservazioni fatte da taluni colleghi intervenuti sono pienamente valide: poiché parlano chiaramente di una delega, richiederebbero il rinvio della discussione in Aula. In tal caso, il provvedimento in esame sarebbe proiettato in un futuro chissà quanto lontano.

Per altro, tali articoli aggiuntivi possono trovare accoglimento, quanto meno felice collocazione, nella riforma dell'azienda in elaborazione. Entro giugno, al massimo luglio, tutta una serie di decreti saranno emanati dal ministro; sono previsti anche tre o quattro provvedimenti di legge che riguardano il decentramento dei compartimenti e la ristrutturazione dell'azienda, sulle direttrici tracciate a suo tempo dall'apposita Commissione presieduta dall'allora Vicepresidente del Consiglio, Nenni.

È in elaborazione, insomma, una riforma che rispecchia le esigenze di una azienda moderna, che ha di fronte a sé problemi assai importanti, nel momento in cui si ha la netta sensazione che ormai il trasporto è una componente estremamente importante dello sviluppo economico del paese. Ora, non si può non pensare che gli organici sono direttamente legati al tipo di riforma aziendale che si intende fare.

Per quanto riguarda gli articoli 2 e 5 mi sembra che le considerazioni positive qui fatte siano giuste.

Colgo l'occasione per fare edotta la Commissione che è intendimento del Ministero di assumere con nuove modalità di concorso — semplice colloquio o semplice capolavoro — tutti i giovani che sono negli appalti, i quali hanno dato prova di saper fare forse meglio degli stessi ferrovieri.

Per altro, non possiamo lasciare le officine delle ferrovie dello Stato nella situazione in cui si trovano. Ho già richiesto un riammodernamento delle officine delle ferrovie dello Stato, disseminate nel territorio nazionale e anche in questo settore, al momento della ristrutturazione, ci sarà un'ondata di giovani presi dagli appalti e inseriti in queste officine.

Ritornando al provvedimento in esame, pregherei gli onorevoli colleghi di approvare la legge così com'è, con l'inserimento dell'articolo aggiuntivo 5-bis, in modo che io possa sopperire a delle esigenze immediate. Aggiungo che desidererei che venisse approvata celermente, ripromettendomi, per altro, di affrettarne al massimo la discussione anche al Senato.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
GUERRINI GIORGIO

DEGLI ESPOSTI. Mi consenta, signor Presidente, un chiarimento.

Finché il Parlamento ritiene di dover assolvere alla sua funzione, interessandosi di questioni, per le quali, non ha né l'attrezzatura né la possibilità di formarsi un giudizio obiettivo di merito, secondo me, esso perde tempo, che potrebbe più utilmente indirizzare verso altre direzioni.

Mi spiego. Presumere che il Parlamento sia in condizione di sapere che i verificatori, per esempio, in Italia, sono 4.500, mentre dovrebbero essere 4.560, significa partire da un presupposto che io non condivido. Oltretutto, ogni qualvolta si affrontano provvedimenti di questo genere, emergono pressioni, influenze dei vari gruppi politici, che non aiutano certo il Parlamento, né l'azienda pubblica, né, tanto meno, i sindacati.

L'onorevole Ministro afferma di voler affrontare talune questioni soltanto nel quadro di una futura riforma.

A parte il mio pessimismo in proposito, non comprendo i motivi di tale rinvio *sine die*.

In realtà, si tratta di problemi non grandi, la cui soluzione appare chiara e possibile fin da oggi.

Comprendo, invece, le perplessità sull'emendamento riguardante la delega al Governo. In alternativa, però, avevo proposto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Tuttavia, ascoltate le posizioni del relatore e quelle del Ministro, poiché presumo di essere sufficientemente realista, arrivo, alla conclusione che non vi è nulla da fare per i miei emendamenti, per cui li ritiro.

Per quanto concerne l'articolo 5, ossia lo straordinario, faccio notare che questo si paga quando manca personale. Ma pagare ore straordinarie, invece di assumere altro personale, significa spendere il doppio, e anche di più, delle normali previsioni. Guardiamo, per esempio, il personale delle poste: si spendono miliardi per ore di straordinario.

MARIOTTI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi permetta una interruzione, onorevole Degli Esposti.

Il compenso delle ore di straordinario, in realtà, non ha, così come è formulato l'articolo 5, una dimensione monetaria tale da poter spingere alla assunzione di nuovo personale!

Piuttosto suggerirei di dire ai vostri rappresentanti: non fate più straordinario, così l'azienda sarà costretta ad assumere nuovo personale!

E anche nel settore delle poste, i sindacalisti cerchino di ricondurre ad una maggiore coscienza i loro seguaci, facendo rifiutare loro di svolgere lavoro straordinario, al fine di aprire le porte a nuove assunzioni!

Se vi fossero delle resistenze, anche sott'acqua, certe posizioni naturalmente mutebbero.

**DEGLI ESPOSTI.** Purtroppo l'appetito viene mangiando.

Io mi sforzo di convincere il lavoratore a non sottoporsi ad un superlavoro, ma ricerco anche, dal punto di vista legislativo, delle forme che non stimolino l'azienda ad allettarsi dell'ipotesi di far fare ore straordinarie, rallentando in tal modo il processo di assunzione di nuovo personale.

Comunque, ripeto, vista l'intransigenza delle posizioni assunte dal Ministro Mariotti, ritiriamo tutti gli emendamenti da noi presentati e facciamo nostro l'articolo aggiuntivo proposto dal Governo.

**PRESIDENTE.** In questo momento è giunto il parere favorevole della I Commissione. Ne do lettura:

« Parere favorevole, richiamando l'attenzione della Commissione di merito sulla opportunità che per rendere operante la legge, senza ripercussioni sulla funzionalità della amministrazione, si proceda all'adeguamento delle relative piante organiche e si proroghi, per almeno un anno, il disposto della legge 12 aprile 1968, n. 1203, in tema di assunzione di idonei dei concorsi già svolti ».

Passiamo agli articoli. Non essendovi emendamenti, do lettura e pongo successivamente in votazione i primi cinque articoli:

#### ART. 1.

La durata settimanale del lavoro ordinario del personale dell'esercizio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è stabilita in 44 ore dal 1° maggio 1969, in 42 ore dal 1° agosto 1970 e in 40 ore dal 1° gennaio 1972.

Per il personale di macchina utilizzato alle manovre con agente unico la durata della settimana lavorativa non può superare le 40 ore dal 1° agosto 1970 e le 38 ore dal 1° gennaio 1972.

(È approvato).

#### ART. 2.

Nella formazione degli orari e dei turni di lavoro i limiti di cui all'articolo precedente possono essere superati sino ad un massimo di 48 ore a condizione che le maggiori prestazioni cumulate in più settimane siano compensate accordando in una delle successive settimane un corrispondente recupero, in prolungamento del riposo settimanale.

(È approvato).

#### ART. 3.

Per il personale direttivo e degli uffici la durata settimanale del lavoro ordinario non può essere superiore a quella stabilita dal primo comma dell'articolo 1 per il personale dell'esercizio.

(È approvato).

#### ART. 4.

Con decreto del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 34 della legge 26 marzo 1958, n. 425, saranno emanate le norme di attuazione della presente legge.

(È approvato).

#### ART. 5.

Nella fase di adeguamento degli organici ai maggiori fabbisogni di personale determinati dal presente provvedimento, limitatamente ai gruppi di personale per cui sia necessario un aumento di organico, gli orari di lavoro possono essere stabiliti secondo le norme precedentemente in vigore. In tal caso, qualora gli orari comportino un lavoro settimanale di durata superiore ai limiti stabiliti dall'articolo 1, sarà corrisposto agli interessati il compenso per lavoro straordinario.

(È approvato).

Il Governo propone il seguente articolo aggiuntivo 5-bis:

« Le facoltà concesse al ministro per i trasporti e l'aviazione civile dal secondo e terzo comma dell'articolo unico della legge 12 novembre 1968, n. 1203, possono essere esercitate fino a tutto il 31 dicembre 1972 con riferimento anche ai concorsi banditi successivamente alla data di entrata in vigore della legge stessa ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura e, non essendovi emendamenti, pongo in votazione l'articolo 6:

« L'onere derivante dalla presente legge, valutato in dieci miliardi per il 1969, in venti miliardi per il 1970, in ventotto miliardi per il 1971 e in quarantacinque miliardi per il 1972 e per gli anni successivi, sarà iscritto nello stato di previsione della spesa della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per i rispettivi esercizi.

L'onere relativo all'anno 1969 sarà portato in aumento dell'importo del disavanzo di gestione dell'Azienda per lo stesso anno e alla sua copertura si provvede con le operazioni di prestito previste dall'articolo 71 della legge 28 febbraio 1969, n. 21.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio ».

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### **Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge oggi esaminato.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1449):

Presenti e votanti . . . . .	25
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Azimonti, Ballarin, Battistella, Belci, Bianchi Gerardo, Brizioli, Canestrari, Cebrelli, Dagnino, Damico, Degli Esposti, Gatto, Guerrini Giorgio, Guglielmino, Mancini Antonio, Marocco, Merli, Monaco, Pirastu, Querci, Russo Ferdinando, Skerk, Squicciarini, Tripodi Girolamo.

**La seduta termina alle 11,35.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO