

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

30.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	285
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Determinazione degli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2121)	285
PRESIDENTE	285, 286, 287
BELCI	287
DAMICO	286
QUERCI, <i>Relatore</i>	285

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Amodio e Dagnino.

Discussione del disegno di legge: Determinazione degli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2121).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Determinazione degli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ». Il provvedimento è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 10 dicembre 1969.

L'onorevole Querci ha facoltà di svolgere la relazione.

QUERCI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame reca la determinazione degli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

dello Stato. La precedente pianta degli organici delle ferrovie dello Stato era stata compilata con la legge 4 dicembre 1961, n. 1256. Il personale era diviso in tre gruppi: il personale direttivo, quello di concetto, esecutivo ed ausiliario e quello dell'esercizio, per un totale di 182 mila unità circa. Successivamente, a questi organici furono apportate alcune varianti: con la legge n. 304, per esempio, che riguardava il personale delle navi traghetto.

Nel dicembre del 1961, il totale degli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato era di 182.085 unità.

Le prestazioni del personale erano regolate con decreto del Presidente della Repubblica n. 433 del 2 aprile 1960, che, nelle disposizioni generali, fissava per il personale direttivo e degli uffici la durata della settimana lavorativa in un numero di ore uguali a quelle prestate dal personale delle altre amministrazioni dello Stato, mentre per il personale dell'esercizio, cioè la grande maggioranza, la durata era fissata in parte in 48 ore e in parte in 46 ore.

Dobbiamo tener presente che le condizioni generali dal 1961 ad oggi sono notevolmente mutate; è infatti mutato il volume dei servizi svolti dalle ferrovie dello Stato e, naturalmente, è mutata, aumentando, anche la produttività. Per quanto riguarda il dato concernente la tonnellata-chilometro, noi abbiamo avuto un incremento costante ogni anno, salvo nel periodo 1963-1964 in cui si verificò una recessione.

Su questo mutamento delle condizioni vi sono alcune osservazioni da fare. Intanto, teniamo presente che la riduzione dell'orario di lavoro alle 46 ore settimanali è stata pressoché generalizzata. Un successivo decreto del Presidente della Repubblica n. 1513 del 31 dicembre 1967, modificava ancora per il personale di macchina (39 mila unità circa) l'orario di lavoro, riducendolo.

La legge 13 agosto 1969, n. 591, riguardante il personale di esercizio (circa 160 unità), ha ridotto ulteriormente l'orario di lavoro dal 1° maggio 1969, portandolo a 44 ore settimanali. Da ciò il fatto che si hanno 300 mila ore lavorative in meno che corrispondono a 6.500 unità mancanti di personale. Inoltre, sappiamo che con il 1° agosto 1969 l'orario è sceso a 42 ore e che con il 1° gennaio 1972 esso arriverà alle 40 ore settimanali, sempre permanendo quella carenza di ore lavorative a cui ho accennato prima. Quindi con questa riduzione dell'orario di lavoro, abbiamo praticamente

ventimila unità in meno. Abbiamo inoltre avuto ulteriori varianti che riguardano l'intero esercizio. L'esercizio, infatti, non è rimasto lo stesso, essendosi attuato un certo processo di rinnovamento.

In funzione di questi dati appare chiaro che questo disegno di legge è inteso a sanare la situazione verificatasi, che, come ho detto, comporta una riduzione di ventimila unità ed il provvedimento, che porta le unità dalle 182 mila del 1961 alle 200 mila future, riesce a colmare il vuoto che si è verificato per effetto delle riduzioni a cui abbiamo accennato.

L'articolo 1 fissa il nuovo organico e lo fissa praticamente in base ai criteri della vecchia legge del 1961 inserendo gli incrementi nelle varie qualifiche fino ad arrivare ai 200 mila posti.

Mentre la pianta organica del 1961 stabiliva i contingenti da aggiungere alle singole qualifiche, con l'articolo 2 la distribuzione viene fatta per i tre gruppi principali.

L'articolo 3 riguarda gli oneri finanziari di questa legge. Si precisa che la legge stessa non comporta oneri finanziari perché mentre la legge n. 1256 del 1961 prevedeva l'impiego di 182 mila unità, la legge n. 591 del 1969, quella che riguarda le riduzioni degli orari di lavoro, aveva già all'articolo 7 valutato i maggiori oneri e li valutava per il 1969 in 10 miliardi, per il 1971, in 28 miliardi e per il 1972 in 45 miliardi. Gli oneri derivanti dal provvedimento in esame sono quindi già coperti.

L'articolo 4 deriva da un emendamento del senatore Venturi e riguarda il disposto della legge n. 1203, relativa all'assunzione mediante concorsi per titoli ed esami indetti dall'Azienda delle ferrovie dello Stato: la norma precisa che il disposto è applicabile ai concorsi per cantonieri e assistenti di stazione per le necessità, rispettivamente, delle qualifiche di guardiano e di gestore.

Naturalmente la legge trova la più ampia giustificazione nella obiettiva necessità di provvedere a nuove assunzioni, anche se resta aperto il problema della ristrutturazione organica nel quadro generale del riassetto.

Concludo sollecitando la rapida approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DAMICO. Il gruppo comunista non ha nulla da aggiungere a quanto ha detto il rela-

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1969

tore. L'unica osservazione che facciamo riguarda l'articolo 2, perché si definiscano meglio i problemi relativi alle qualifiche in maniera da non perdere altro tempo.

BELCI. A nome del gruppo della Democrazia cristiana preannuncio il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Poiché la Commissione affari costituzionali non ha ancora espresso il prescritto pa-

rere, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,25.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO