

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

35.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 NOVEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e rinvio):	
Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato e modifiche allo stato normativo dello stesso personale postelegrafonico (Approvato dal Senato) (2095) . . . . .	393
PRESIDENTE . . . . .	393, 395
BOCCHI . . . . .	394
BOGI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni</i> . . . . .	395
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e rinvio):	
Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dal Senato) (2096) . . . . .	395
PRESIDENTE . . . . .	295, 397
FIORI GIOVANNINO, <i>Relatore</i> . . . . .	395

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato e modifiche allo stato normativo dello stesso personale postelegrafonico (Approvato dal Senato) (2095).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura finanziaria dei decreti del Pre-

sidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato e modifiche allo stato normativo dello stesso personale postelegrafonico», già approvato dal Senato nella seduta del 6 novembre 1980.

Mentre la I Commissione affari costituzionali non ci ha ancora fatto pervenire il suo parere, la V Commissione bilancio ha espresso sul disegno di legge parere favorevole, a condizione che sia modificato il penultimo comma dell'articolo 17, che reca — per un errore materiale — una valutazione non corretta dell'onere derivante per l'anno finanziario 1981.

Su questo disegno di legge riferirò io stesso, sostituendomi al relatore, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

Desidero, quindi, sottolineare l'urgenza di questo provvedimento di legge, che consente la copertura finanziaria di accordi intervenuti il 24 luglio scorso tra il Governo ed i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, e copre sia l'anno 1979 sia l'anno 1980, che è ormai alla fine: si tratta, praticamente, di arretrati da distribuire con la necessaria sollecitudine.

Il testo del disegno di legge non fa che riprodurre gli accordi di cui ho detto. Ci sono degli aumenti del premio industriale, minori per il 1979 e maggiori per il 1980; vi è la riduzione dell'orario di lavoro di un'ora settimanale, senza oneri per l'Azienda (almeno in base a quanto si dichiara); vi sono, poi, altri aumenti, riguardanti i premi di produttività, ed altri tipi di erogazioni; è stabilita, infine, la data del 31 dicembre 1981 quale limite di tempo entro il quale il ministro delle poste e delle telecomunicazioni dovrà procedere, con proprio decreto, alla ristrutturazione delle direzioni compartimentali.

In conclusione, il Parlamento è chiamato a ratificare — e non è la prima volta — legislativamente il contenuto di un contratto collettivo di lavoro. Cogliendo l'occasione di questo disegno di legge, mi sembra comunque di poter dire che è ormai maturo il tempo (come si è già evidenziato

negli anni scorsi, e non soltanto con riguardo al servizio postale) di procedere ad una riforma di quest'Azienda, in modo da renderla veramente autonoma, e far sì che possa gestire completamente questi accordi tra le parti, assumendosene la responsabilità nell'ambito di un finanziamento cui, ovviamente, deve provvedere lo Stato. In altri termini, si dovrebbe eliminare questa rincorsa alla sanzione, da parte del Parlamento, di accordi ai quali il Parlamento stesso non può naturalmente partecipare. Le Camere devono invece limitarsi a stabilire quali somme, a carico della collettività, devono essere riconosciute all'Azienda per l'espletamento di un importante servizio pubblico.

Ciò posto, tocca poi al Tesoro erogare le somme nei modi e nei tempi stabiliti dal Parlamento, e all'Azienda che gestisce il servizio amministrare tali somme, ottenendo il massimo della produttività nell'espletamento dei compiti di cui è incaricata. Diversamente, il Parlamento continuerebbe ad esercitare una funzione di ratifica, il che esula dai suoi compiti e dalla sua responsabilità.

Per quanto riguarda le osservazioni sull'articolato, ritengo opportuno rinviarle a quando ci sarà pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali. Anticipo che, come già accennato, la cifra di lire 339 miliardi, 80 milioni e 500 mila lire, di cui all'articolo 17, andrà corretta nella cifra di 297 miliardi, 790 milioni e 500 mila lire, il che richiederà il rinvio al Senato del disegno di legge.

Desidero ora sapere se i colleghi e lo onorevole sottosegretario intendono intervenire sul complesso del provvedimento di legge.

BOCCHI. Tenendo anche presente il modo con cui è stato formulato il calendario dei lavori, abbastanza all'improvviso, e senza che nemmeno disponessimo dei testi in discussione, il gruppo comunista ritiene più opportuno, dopo aver ascoltato la relazione, rinviare i propri interventi ad altra seduta, quando potrà fare con più cognizione di causa un discorso sul merito dell'articolato.

BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Anche il Governo preferisce intervenire in altra seduta.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane pertanto stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

**Discussione del disegno di legge: Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dal Senato) (2096).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dal Senato nella seduta del 6 novembre 1980.

L'onorevole Giovannino Fiori ha facoltà di svolgere la relazione.

FIORI GIOVANNINO, *Relatore*. Vorrei fare un'osservazione preliminare, del resto già fatta in occasione della discussione al Senato, sul fatto che il disegno di legge in esame è stato presentato direttamente al Parlamento fuori da ogni procedura prevista dall'articolo 9 della legge n. 382, il quale prevede che gli accordi tra sindacati e Governo si traducano in una delibera del Consiglio dei ministri e questa successivamente in decreto del Presidente della Repubblica.

Come è stato in altra sede sottolineato, si è inteso stipulare un contratto-ponte fra il primo contratto, approvato con la legge n. 42, ed il secondo, in modo da eliminare, dal punto di vista dello stipendio base e del trattamento accessorio, certe spequazioni che si sono manifestate nel settore ferroviario per effetto dell'inquadramento dei nuovi livelli categoriali.

È bene, comunque, che questa mia impostazione sia convalidata dalle motivazioni che esporrà il rappresentante del Governo.

Passando ad esaminare il merito del provvedimento, si devono senza dubbio considerare valide le varie proposte di incremento di stipendio e delle competenze accessorie, perché effettivamente nel settore ferroviario, attraverso l'attuazione della legge n. 42, fra quella miriade di posizioni giuridiche di carriera esistenti al suo interno si è verificato un certo appiattimento dal punto di vista retributivo e, nel contempo, si sono svalutate quelle indennità che servivano a compensare attività con componenti più o meno elevate di rischio, disagio e responsabilità.

Il disegno di legge, pertanto, tende a realizzare un riequilibrio sia sulla base stipendiale, sia sulle competenze accessorie; riguardo alla base stipendiale si procede sulla base di una tabella allegata al disegno di legge stesso, la quale differenzia le varie posizioni rispetto alle vecchie tabelle allegata alla legge n. 42, con un incremento che oscilla tra il 2,90 e il 5,50 per cento. Inoltre, la base stipendiale indistintamente per tutte le categorie viene rivalutata nella misura di 20 mila lire dal 1° luglio al 31 dicembre 1979.

Sulla nuova base stipendiale si inserisce un provvedimento innovativo che ha grande rilevanza non solo per il settore ferroviario, ma anche per tutti gli altri settori del pubblico impiego, il quale prevede che una parte notevole dell'indennità integrativa speciale venga assorbita nello stipendio base.

La somma detratta è di 90.152 lire mensili, misura uguale per tutte le categorie, con un assorbimento nello stipendio di 93.132 lire mensili.

La nuova base stipendiale riguarda anche il lavoro straordinario, il trattamento di quiescenza, l'indennità di buona uscita e, quindi, l'indennizzo per invalidità.

Tale meccanismo di assorbimento di una quota parte dell'indennità integrativa opera anche sul trattamento di pensione per coloro che sono stati collocati a riposo.

so dal 1° luglio 1979. Per i pensionati, dunque, vi è questo nuovo computo e, ovviamente, vi è una riduzione dell'indennità integrativa goduta nella misura uguale per tutti di 72.122 lire.

Il provvedimento in questione opera anche per le pensioni di reversibilità, per coloro che sono deceduti dopo il collocamento a riposo, se questo è avvenuto successivamente alla data del 30 giugno 1979, mentre non si occupa del personale con qualifiche dirigenziali, perché per questo si dovrà ricorrere ad un provvedimento *ad hoc*.

Gli effetti perequativi di rivalutazione delle singole retribuzioni globali sono perseguiti attraverso l'adeguamento di tutte le indennità di cui il personale ferroviario gode, anche perché queste rappresentano un incentivo ad una maggiore produttività del lavoro, oltre ad avere un'alta componente di rischio, responsabilità e disagio rispetto ad altri settori delle imprese pubbliche e dei dipendenti pubblici più in generale.

Così è previsto un adeguamento delle indennità che si riferiscono a mansioni e funzioni di particolare disagio, come il « soprassoldo » per coloro che sono chiamati a prestare servizio la domenica. In tale caso la quota giornaliera dall'attuale misura di 2.700 lire giornaliera a partire dal 1° luglio 1979 è stata elevata a 5.400 lire e dal 1° luglio 1980 a 7.000 lire giornaliere.

Sulla base dello stesso principio è stato elevato il compenso per assenza dalle sedi: l'indennità di trasferta è passata dall'attuale 80 per cento al 120 per cento. Va, comunque, rilevato che questa particolare indennità riguarda essenzialmente il personale dei compartimenti di Torino e Verona che è costretto, per motivi di servizio, a soggiornare nelle località di confine (Modane e Innsbruck), dove il costo della vita è elevatissimo.

È prevista, inoltre, un'indennità di pernottamento che passa dalle attuali 400 lire a 1.100 lire a partire dal 1° luglio 1980.

Vi sono poi altre indennità che attengono a particolari responsabilità di rischio che il personale incontra nello svolgimento del servizio; in particolare, l'articolo 9

fissa le norme per il personale addetto ai lavori in galleria. Si tratta di cinque misure diverse di indennità che modificano l'attuale trattamento costituito da due sole misure, le quali variano in relazione ai tratti di linea coperta su cui tale personale opera.

Ugualmente è prevista un'indennità di 200 lire per il personale costretto a lavorare sostanze nocive; mentre l'articolo 11 prevede nuove norme per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trasporto con una variazione notevole rispetto alle misure attualmente previste graduate a seconda del tipo di locomotore cui il personale veniva adibito.

Nel complesso, si può affermare che il disegno di legge n. 2096 fissa i livelli retributivi globali adeguati alla diversità delle mansioni, delle responsabilità, dei disagi e dei rischi che il personale affronta, diversità che hanno una loro logica anche se le qualifiche sono state comprese in una stessa categoria per effetto del nuovo ordinamento che è entrato in vigore per il settore ferroviario con la legge n. 42 del primo gennaio 1979.

Penso, quindi, che non si possa non approvare il contenuto degli accordi stipulati dalle organizzazioni sindacali con il Governo; si potranno eventualmente fare solo delle osservazioni per quel che riguarda la copertura finanziaria del provvedimento, sulla quale, per altro, la V Commissione bilancio ha già espresso il suo parere favorevole.

Vorrei poi sottolineare come, a mio avviso, sia giunto il momento di approvare la legge-quadro in materia, onde evitare che il Parlamento si trovi costantemente — è accaduto anche questa mattina — a dover ratificare accordi che sono stati stipulati al di fuori di esso.

È da rilevare anche l'innovazione introdotta all'articolo 3 del disegno di legge in esame relativamente alle modalità di corresponsione del premio industriale che prefigurano, in un certo senso, il meccanismo ipotizzato per la riforma della Azienda delle ferrovie dello Stato. Ritengo che un'innovazione di tal genere gioverà sicuramente, in particolare nei momenti in

---

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1980

---

cui si svolgeranno le vertenze sindacali che, grazie a tale disposizione, avranno carattere di minore asprezza.

Detto questo, non posso far altro che raccomandare alla Commissione di esprimere il suo voto favorevole sul provvedimento in discussione.

**PRESIDENTE.** In attesa del prescritto parere, il seguito della discussione del di-

segno di legge n. 2096 è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 10,25.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO