

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(GASPARI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO EMILIO)

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(CARON)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 NOVEMBRE 1969

Determinazione degli organici del personale
dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — Gli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di cui alla legge 4 dicembre 1961, n. 1256, e successive modificazioni, risultano attualmente stabiliti in complessivi 181.608, così ripartiti:

personale direttivo	2.093
personale degli uffici	19.912
personale dell'esercizio	159.603
	<hr/>
Totale	181.608

Tali organici sono stati determinati sulla base dei fabbisogni riferiti alle condizioni

di traffico rilevate nel 1960 ed alla disciplina degli orari e dei turni di servizio previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 433 del 2 aprile 1960, che stabiliva la durata settimanale del lavoro del personale dell'esercizio in un minimo di 46 ore ed in un massimo di 48 ore. Di fatto gli orari di 48 ore, applicati inizialmente ad una percentuale limitata di personale, sono stati gradualmente eliminati.

Attualmente però i presupposti sulla base dei quali gli organici stessi erano stati impostati risultano notevolmente modificati sia in conseguenza dell'aumentato volume dei servizi prodotti sia per effetto delle di-

verse situazioni di utilizzazione del personale, riferite alla presente condizione politica e sociale del Paese.

Per quanto riguarda il traffico, l'andamento dal 1960 in poi delle tonnellate-chilometro trasportate denuncia un sensibile aumento di traffico, costante nel tempo, fatta eccezione per una certa flessione in corrispondenza della recessione economica del 1963-1964.

Nello stesso periodo si sono avute le seguenti consistenze di personale di ruolo, delle assuntorie e addetto ai servizi appaltati:

	Personale di ruolo	Personale assuntorie e appalti	Totale
1960	164.217	24.892	189.109
1969	161.288	24.378	185.666

Riferendo l'entità dei servizi prodotti, espressi in tonnellate-chilometro, alle quantità del personale utilizzato, i valori della produttività tecnica per unità lavorativa impiegata che si ottengono presentano anch'essi andamento crescente.

In definitiva, quindi, attraverso una razionale organizzazione dell'attività aziendale è stato possibile, senza alcun apprezzabile aumento delle assunzioni, fronteggiare le esigenze connesse all'aumento del traffico — che per la natura dei fattori che caratterizzano l'attività ferroviaria ha diretti riflessi sui fabbisogni di personale — mantenendo altresì i quantitativi delle unità impiegate su valori inferiori ai limiti consentiti dagli organici vigenti. E tutto ciò malgrado anche la circostanza che nello stesso periodo si è aggiunta alla normale attività di esercizio quella relativa alla realizzazione degli impegnativi piani di potenziamento e riclassamento della rete, le cui finalità essenziali sono quelle di recuperare l'arretrato dei rinnovamenti non operati, od operati in misura irrilevante nel dopoguerra e di creare le premesse perchè le ferrovie possano soddisfare le esigenze di una economia in rapidissimo sviluppo sia per quanto ri-

guarda i traffici interni che quelli internazionali.

Peraltro, per quanto concerne le condizioni di utilizzazione del personale, si è inserita, a partire dal 1967, una serie di iniziative che, iniziate con la revisione della normativa degli orari e dei turni di servizio del personale di condotta e di scorta dei treni, realizzata con il decreto del Presidente della Repubblica n. 1513 del 31 dicembre 1967, si è successivamente ampliata per una graduale riduzione della durata del lavoro settimanale del personale dell'esercizio, fino a raggiungere dal 1° gennaio 1972, il limite di 40 ore settimanali distribuite, di regola, su 5 giornate.

Quest'ultima richiesta ha trovato accoglimento con legge 13 agosto 1969, n. 591.

La gradualità di detto provvedimento è prevista nei seguenti termini:

- 44 ore settimanali dal 1° maggio 1969;
- 42 ore settimanali dal 1° agosto 1970;
- 40 ore settimanali dal 1° gennaio 1972.

Considerato che per effetto dei provvedimenti organizzativi adottati l'effettiva consistenza del personale in servizio nel periodo 1969-68 è stata sempre sensibilmente al disotto del limite stabilito dagli organici, si propone di fissare il nuovo organico del personale di ruolo in complessivi 200.000 posti, con un incremento di 18.000 unità circa.

L'incremento proposto è pari al 10 per cento dell'organico complessivo.

La pianta che si propone non tiene conto di quella prevista dalla recente legge 7 ottobre 1969, n. 747, per l'inquadramento in ruolo del personale addetto ai servizi delle assuntorie e degli incrementi che si avranno in conseguenza dell'estensione al personale stesso del nuovo orario di lavoro.

La proiezione nel tempo è stata limitata al 1972, anno nel quale si verificherà per intero il maggior impegno di personale connesso alla nuova normativa sugli orari e turni di servizio.

È evidente che nella situazione che verrà a determinarsi in regime di nuovo organico dipendente dal nuovo orario di lavoro si avrà, nell'indice di produttività, una inevitabile flessione che potrà essere recuperata proseguendo nell'azione intrapresa di razionalizzazione dei processi di produttività.

Diversamente da quanto previsto dalla legge n. 1256 del 1961 e successive modificazioni, la dotazione organica dell'Azienda viene stabilita non per le qualifiche ma per le tre categorie previste dall'articolo 1 dello stato giuridico del personale ferroviario (legge 26 marzo 1958, n. 425). Ciò in quanto le trasformazioni — anche fondamentali — che si stanno realizzando sul piano tecnico e le modificazioni che dipendono dall'orientamento del traffico comportano adeguamenti che vanno valutati mano a mano che le varie situazioni si concretano.

Ed appunto, nell'articolo 2 del disegno di legge, viene stabilito che nella prima attuazione della legge i contingenti da aggiungere alla dotazione delle singole qualifiche saran-

no stabiliti con motivato decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Tale procedura, stabilita in vista delle notevoli ed immediate esigenze di un'azienda industriale come quella ferroviaria, corrisponde ai fini di semplicità e correttezza che si rendono necessari nel settore.

Dal provvedimento che si propone non deriveranno maggiori oneri finanziari rispetto a quanto non sia già previsto dalle leggi approvate, in quanto la spesa annua massima complessiva che potrà essere sostenuta sarà quella risultante dalla spesa già autorizzata dalla legge n. 1256 del 1961 e successive modificazioni, corrispondente all'impiego di 181.608 unità e dal maggior onere conseguente all'incremento d'organico connesso alla nuova disciplina degli orari e turni di servizio, disposta con la legge 13 agosto 1969, n. 591, nella quale sono specificati gli oneri relativi.

In tal senso è stato predisposto l'articolo 3 del disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

L'organico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è stabilito in 200.000 posti, così ripartiti:

personale direttivo	2.093
personale degli uffici	20.600
personale dell'esercizio	177.307

Art. 2.

In sede di prima attuazione della presente legge i contingenti da aggiungere alla dotazione delle singole qualifiche quali risultano dagli attuali organici saranno stabiliti con motivato decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Art. 3.

I posti in aumento alle varie qualifiche, di cui al precedente articolo 2, possono essere coperti entro i limiti di spesa e nei tempi previsti dall'articolo 7 della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente riduzione dell'orario di lavoro del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.