

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 18 GIUGNO 1969

(21^a seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Rinvio del seguito della discussione:

« Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586):

PRESIDENTE	Pag. 256
CAVALLI	256
CROLLALANZA	256
SAMMARTINO, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	256

IN SEDE REDIGENTE

Discussione e rinvio:

« Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (655):

PRESIDENTE 257, 258, 272, 276, 277, 278, 279, 280	
AIMONI	257, 274, 280
ANDÒ	280
AVEZZANO COMES, relatore	258, 271, 273
CROLLALANZA	271, 274, 277, 278

FABRETTI	Pag. 257, 275, 279
GENCO	272
MADERCHI	278
MASSOBRIO	275
PICCOLO	257, 273
RAIA	271, 273, 274, 277
SAMMARTINO, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	257, 273, 279, 280

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Maderchi, Massobrio, Perri, Piccolo, Poerio, Raia, Spagnolli, Spasari, Togni, Venturi, Volgger.

Intervengono i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Lo Giudice e per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.

P I C C O L O , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE**Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano » (586)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia in regime di concessione Sondrio-Tirano ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, dopo la relazione svolta dal senatore Noè abbiamo rinviato la discussione di questo provvedimento in attesa che la 5^a Commissione rivedesse il proprio parere negativo, che, a nostro giudizio, è dovuto ad un equivoco piuttosto che ad una questione di sostanza.

SAMMARTINO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Desidero informare la Commissione che fin dal 27 maggio 1969 il Ministero che rappresento ha interessato il Dicastero del tesoro, chiarendo la portata di questo provvedimento e le ragioni per le quali il parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro andava riesaminato.

Come ricorderete, la 5^a Commissione aveva espresso parere contrario perchè non riteneva valida la copertura della spesa di 300 milioni per l'esercizio 1968 derivante dal provvedimento, in quanto, a suo giudizio, le entrate accertate nell'esercizio possono essere destinate solo alla copertura degli oneri finanziari sorgenti nell'ambito dello stesso esercizio finanziario. Il Tesoro non è d'accordo su questa tesi in quanto la legge 27 febbraio 1955, n. 64, stabilisce che le disponibilità di bilancio dello Stato destinate in ciascun esercizio alla copertura di oneri derivanti da provvedimenti legislativi non perfezionati al termine dell'esercizio finanziario in corso possono essere utilizzati per la copertura degli oneri medesimi nell'esercizio successivo.

La Commissione finanze e tesoro, peraltro, malgrado le nostre sollecitazioni ed i chiarimenti forniti dal Ministero dei trasporti, non ha ancora riesaminato il provvedimento. È necessario, quindi, rinviare ancora una volta la discussione in attesa del nuovo parere.

CAVALLI. Non si potrebbe chiedere la rimessione in Assemblea del provvedimento in questione in modo da superare questo ostacolo? Diversamente, perderemo inutilmente ancora molto tempo.

SAMMARTINO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo dichiara di non opporsi alle decisioni della Commissione.

PRESIDENTE. Il senatore Cavalli fa una richiesta formale in tal senso?

CAVALLI. Non faccio una richiesta formale; mi limito a porre il problema perchè, nonostante si dica che il provvedimento è urgente, siamo già in ritardo e si continua ancora a perdere del tempo.

PRESIDENTE. Del resto, senza che vi sia bisogno di una delibera formale, a norma degli articoli 26-*bis* e 31 del Regolamento, ove noi insistiamo nel voler esaminare questo disegno di legge, esso passa automaticamente in sede referente, stante il parere negativo della 5^a Commissione. Se volete adottare questa procedura, pertanto, non ho nulla in contrario.

CROLLALANZA. Proporrei di attendere ancora una settimana il parere della 5^a Commissione prima di adottare tale decisione.

PRESIDENTE. Mi sembra che la proposta del senatore Crollalanza possa essere accolta; se non si fanno osservazioni,

il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

IN SEDE REDIGENTE

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (655)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione, in sede redigente, del disegno di legge: « Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Desidero informare la Commissione che, mentre la 1^a e la 10^a Commissione non si sono espresse su tale provvedimento, per cui possiamo procedere senza il loro parere essendo largamente trascorsi i termini regolamentari, la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere negativo il cui testo però non è ancora a noi pervenuto.

S A M M A R T I N O , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ritengo che ancora una volta la Commissione finanze e tesoro — senza voler con questo mancare di riguardo agli insigni colleghi di quella Commissione — è caduta in errore non ritenendo, a quanto sembra, valida la copertura finanziaria del disegno di legge in esame, in quanto la stessa copertura sarebbe stata destinata a fronteggiare un altro provvedimento legislativo.

Chiarisco che per la copertura dell'onere di 3 miliardi e 200 milioni di lire per il 1969, è prevista l'utilizzazione di una parte della somma di 23,4 miliardi di lire accantonata sul fondo globale, per far fronte agli oneri derivanti dal disegno di legge relativo al rimborso da parte del Tesoro degli interessi e provvigioni sui depositi vincolati in conto corrente costituiti presso la Banca d'Italia; disegno di legge n. 624, recente-

mente approvato dal Senato. Lo stesso Ministero del tesoro, interessato tempestivamente dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, ha fatto presente che la copertura del disegno di legge sugli assuntori resta valida in quanto il provvedimento di cui ho parlato poc'anzi sarà operante solo nel 1970, dato il ritardo con cui esso è stato approvato. Quindi, è disponibile l'accantonamento sul fondo globale preordinato per l'anno 1969, che può essere senz'altro destinato per le finalità di questo disegno di legge.

Stando così le cose, la Commissione finanze e tesoro dovrà, a mio avviso, alla luce di queste delucidazioni del Ministero del tesoro, rivedere il suo parere.

P I C C O L O . Non dobbiamo dimenticare che a questo provvedimento sono collegati altri disegni di legge d'iniziativa parlamentare, relativi agli assuntori delle ferrovie in concessione.

A I M O N I . Noi abbiamo presentato il disegno di legge n. 583, concernente gli assuntori delle ferrovie dello Stato che è stato assegnato alla nostra Commissione in sede referente.

Al fine di non intralciare l'iter del disegno di legge in esame, comunico che non esprimeremo alcuna procedura intesa ad abbinare l'esame dei disegni di legge numeri 655 e 583, ma ci riserviamo di presentare un articolo aggiuntivo al provvedimento in discussione.

P R E S I D E N T E . In sede di discussione degli articoli ognuno dei senatori potrà presentare gli emendamenti che riterrà più opportuni.

F A B R E T T I . In considerazione dello stato di agitazione della categoria, che da anni attende una sistemazione, domando al signor Presidente se non sia il caso — superato l'ostacolo del parere espresso dalla 5^a Commissione — di richiedere al

Presidente del Senato che il provvedimento in esame venga assegnato alla nostra Commissione in sede deliberante per facilitarne il più possibile l'iter.

P R E S I D E N T E . Iniziamo intanto l'esame del provvedimento; quando la Commissione finanze e tesoro ci avrà fatto pervenire ufficialmente il suo parere — e sempre che tutti gli onorevoli senatori siano d'accordo — potremo tener presente l'eventualità prospettata dal senatore Fabretti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

A V E Z Z A N O C O M E S , relatore. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, facendo proprio un sistema in atto presso le vecchie società concessionarie prima del passaggio allo Stato delle ferrovie, ha sempre affidato ad estranei determinati servizi che, per ragioni tecniche, di opportunità e di convenienza, non ha ritenuto di espletare con propri agenti.

Così per la gestione di piccole stazioni che non comportano ingerenza nella circolazione dei treni, per la custodia e la manovra di passaggi a livello, per la vigilanza di punti speciali della linea, per la posa dei petardi e per altri servizi di limitata entità, la stessa Amministrazione ha fatto ricorso al contratto di assuntoria al fine di assicurare il servizio. Tale contratto è stato considerato, fino al 1959, rientrante nella forma giuridica della *locatio operis* nonostante che i servizi richiesti ad ogni singolo interessato comportassero esclusivamente prestazioni personali dell'assuntore, eventualmente coadiuvato da uno o più dipendenti.

Stante quest'impostazione giuridica di fondo, l'assuntore non poteva essere considerato un dipendente e, come tale, non era ammesso a beneficiare delle provvidenze di carattere economico e sociale stabilite dalla vigente legislazione in favore dei prestatori di opera subordinata. Questa situazione non aveva mancato di sollevare, fra gli interessati, un grave malcontento. Essa, caratterizzata appunto dalla qualificazione giuridica del contratto di appalto, data al

rapporto intercorrente tra azienda e assuntore, è durata fino al 1959, quando, con la legge 30 dicembre 1959, n. 1236, pur non configurandosi l'assuntore come un vero e proprio dipendente aziendale, gli fu tolta la caratteristica di appaltatore, dandogli quella di incaricato e quindi dipendente, con un rapporto speciale di lavoro subordinato, che gli veniva riconosciuto con un vero e proprio stato giuridico particolare ed un determinato trattamento economico.

L'assuntore ha assunto, con la citata legge, la figura di un pubblico dipendente, assimilabile ai dipendenti dell'azienda — dai quali si differenzia, tra l'altro, per la mancanza di uno sviluppo di carriera — che ha alle proprie dipendenze, in taluni casi, dei coadiutori. Questi ultimi non intrattengono rapporto di impiego con l'azienda, verso la quale risponde del loro operato direttamente l'assuntore. Comunque, sul rapporto di lavoro tra assuntore e coadiutori l'azienda esercita una intensa vigilanza.

Gli assuntori vengono reclutati seguendo la graduatoria di appositi albi compartimentali, ai quali sono iscritti, previo superamento di pubblico concorso per titoli ed esami.

In particolare, rientrano nella figura dell'assuntoria i seguenti servizi:

servizi di stazione;

servizi di fermata;

servizi di custodia di passaggi a livello presenziati;

servizi di vigilanza segnali e punti speciali della linea, con presenziamento.

Gli assuntori vengono utilizzati esclusivamente dal Servizio movimento e dal Servizio lavori e prestano la loro opera in periferia, alle dipendenze delle direzioni compartimentali.

Essi sono così costituiti:

assuntori	7.271
coadiutori	974
incaricati in assuntorie classificate	2.824
incaricati in assuntorie non classificate	2.153

Successivamente alla legge 30 dicembre 1959, n. 1236, è intervenuta la legge 6 gennaio 1963, n. 13, che ha migliorato le condizioni economiche degli assuntori: essi, peraltro, hanno sollecitato un'ulteriore revisione della loro posizione. In accoglimento di tali aspirazioni, la legge 27 luglio 1967, n. 668, ha previsto l'abolizione delle assuntorie e il conseguente passaggio degli assuntori nei ruoli ferroviari, demandando ad una legge successiva le modalità per tale passaggio.

Il disegno di legge n. 655 costituisce appunto il provvedimento legislativo preannunciato dalla citata legge n. 668 ed ha lo scopo preciso di determinare i gruppi e le qualifiche del personale da inquadrare con i relativi organici, di precisare le modalità e le condizioni dell'inquadramento ed il trattamento giuridico ed economico di tutti coloro che saranno inquadrati e di quelli che, invece, non lo saranno.

Passo ora ad illustrare i singoli articoli del provvedimento.

Articolo 1. — Con il presente articolo sono istituiti due nuovi gruppi di personale, che attenderanno ai servizi delle ex assuntorie di stazione e di fermata ed a quelli delle ex assuntorie di passaggio a livello.

La precedente legge del 26 marzo 1958 n. 425, articolo 1, allegato n. 3, ripartiva il personale in 13 gruppi: dirigenti delle stazioni, personale esecutivo delle stazioni, dirigenti dei depositi personale viaggiante e controllori viaggianti, personale dei treni, dirigente ed esecutivo, dirigenti dei depositi locomotive, personale di macchina, dirigente ed esecutivo, dirigenti della linea, personale esecutivo della linea, dirigenti tecnici, operai e verificatori, manovali, ufficiali delle navi traghetto e personale esecutivo di coperta e di macchina delle navi traghetto.

Le due nuove qualifiche saranno quelle di ausiliario, gestore, gestore di 1^a classe e gestore capo e le qualifiche di guardiano e di guardiano di 1^a classe.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile provvederà poi ad includere le predette qualifiche nel quadro di equiparazione

del personale, ai fini gerarchici, disciplinari e dei cambi di qualifica.

Articolo 2. — Con l'inserimento delle due nuove qualifiche, di cui al precedente articolo, ai nuovi gruppi di personale sono automaticamente applicabili le norme dello stato giuridico dei dipendenti delle ferrovie dello Stato.

Con il presente articolo quindi gli allegati della precedente legge 26 marzo 1958, n. 425, numeri 3, 4, 11, 12, 13 e 15, concernenti i quadri di classificazione del personale, le qualifiche iniziali del personale, le qualifiche iniziali di assunzione del personale in prova, le autorità competenti a compilare i rapporti informativi, ad attribuire le qualificazioni ed a decidere sui relativi ricorsi, il quadro degli avanzamenti, le qualifiche cui si accede per concorso interno per esami con graduatoria di promovibilità ad esaurimento ed infine i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo, sono integrati rispettivamente dagli allegati n. 1, 2, 3, 4, 5 e 6 di cui al presente provvedimento.

Articolo 3. — Con detto articolo si è inserita la qualifica di gestore fra quelle cui si accede con la licenza di scuola media e si è modificato il terzo comma dell'articolo 10 della citata legge 26 marzo 1958, n. 425, che recitava precisamente: « Per l'assunzione nelle qualifiche iniziali del personale esecutivo degli uffici e nelle qualifiche del personale esecutivo dell'esercizio di assistente di stazione, conduttore e aiuto macchinista, nonché nella qualifica di interprete, è prescritto il possesso di licenza di scuola media, scuola tecnica o di scuola secondaria di avviamento professionale o di altro titolo equipollente », con la seguente dizione: « Per l'assunzione nelle qualifiche iniziali del personale esecutivo degli uffici e nelle qualifiche del personale esecutivo dell'esercizio di assistente di stazione, gestore, conduttore e aiuto macchinista, nonché nella qualifica di interprete, e prescritto il possesso di licenza di scuola media o di altro titolo equipollente ».

Con la nuova disposizione si son voluti equiparare fra di loro quei titoli di studio

che, nell'abrogato ordinamento scolastico, corrispondevano ai diversi indirizzi professionali della scuola di istruzione secondaria di primo grado, in considerazione del fatto che dopo la riforma dell'ordinamento scolastico l'unico titolo a livello di istruzione media è quello di licenza di scuola media che non dà alcuna specializzazione professionale.

E ciò per evitare che l'azienda potesse continuare a fare delle discriminazioni in relazione alle mansioni connesse alla qualifica di assunzione.

Articolo 4. — Il presente articolo integra l'articolo 32 della legge 26 marzo 1958, n. 425, concernente le attribuzioni del personale esecutivo dell'esercizio, che recita: « Il personale esecutivo dell'esercizio è addetto all'espletamento delle varie mansioni interessanti l'esercizio, secondo gli appositi regolamenti emanati per la specialità cui è adibito; nonchè di quelle in aiuto al personale dirigente per la collaborazione nelle attribuzioni di quest'ultimo », con l'aggiunta: « I gestori di 1^a classe, i gestori e gli ausiliari, nonchè il personale di vigilanza sono addetti all'espletamento di tutti i servizi necessari, rispettivamente, nelle fermate e presso i passaggi a livello ».

Con quest'articolo, praticamente, il personale inquadrato continuerà ad espletare le mansioni promiscue elencate all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1962, n. 1418, nel quale si legge che « gli assuntori possono essere utilizzati per l'espletamento:

a) di tutti i servizi normalmente necessari nelle stazioni afferenti al trasporto delle persone e delle cose e di altri servizi di stazione, compresi la manovra di apparati centrali, di deviatori di passaggi a livello, di apparati di blocco, anche in piena linea, nonchè del servizio di pulizia;

b) di tutti i servizi necessari nelle fermate e cioè in quegli impianti in cui non si possono effettuare incroci e precedenze dei treni e che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni;

c) del servizio di custodia, di manovra anche a distanza e di eventuali servizi accessori ai passaggi a livello;

d) del servizio di accudienza e vigilanza di segnali, di vigilanza dei punti a tratti speciali della linea ferroviaria e di eventuali incarichi accessori ai detti servizi.

I servizi di cui al presente articolo, esclusa la vigilanza dei tratti della linea, debbono essere affidati ad incaricati anzichè ad assuntori, quando l'espletamento del servizio non comporti l'obbligo del presenza, durante gli intervalli tra le singole prestazioni effettive.

Gli assuntori non possono comunque essere utilizzati in mansioni di dirigenza nella circolazione dei treni ».

Articolo 5. — Con il presente articolo si fissa al 1° gennaio 1969 la data dell'inquadramento nelle qualifiche di gestore capo, gestore di 1^a classe e gestore:

a) degli assuntori di stazione e di fermata iscritti nel ruolo speciale alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668;

b) dei coadiutori amministrativi con orario di lavoro non inferiore alle 8 ore, in servizio alla stessa data;

c) degli incaricati che versano nelle condizioni di cui all'articolo 30, n. 3, della legge n. 668 del 27 luglio 1967 (gli incaricati che alla data del 1° maggio 1967 risultano convenzionati per i servizi indicati nell'articolo 1 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e che abbiano prestato alla data del 1° maggio 1967 almeno un anno di continuativo servizio o almeno 500 giornate di effettivo servizio nel triennio 1° maggio 1964-30 aprile 1967), convenzionati per i servizi di stazione e di fermata che siano iscritti negli albi compartimentali degli aspiranti assuntori.

Anche in considerazione delle giuste aspettative degli assuntori, l'inquadramento avrà decorrenza, ai soli effetti giuridici, dal 1° luglio 1968 per tutti gli assuntori che occuperanno i primi 400 posti nella graduatoria prevista dall'articolo seguente.

Articolo 6. — La presente norma individua, in primo luogo, lo strumento attraverso il quale in concreto verrà effettuato l'inquadramento dei soggetti di cui al precedente articolo 5. Si tratta cioè di una graduatoria nazionale da formare secondo norme che verranno emanate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e che terranno conto della posizione giuridica, dell'anzianità di servizio, delle mansioni svolte, del titolo di studio e dell'abilitazione possedute.

Per tale graduatoria il Direttore generale nominerà un'apposita Commissione comprendente anche i rappresentanti del personale con i criteri delle Commissioni di avanzamento.

La graduatoria preparata dalla predetta Commissione sarà approvata dal Direttore generale.

Le qualifiche di gestore capo, gestore di 1^a classe e gestore, verranno attribuite seguendo la graduatoria fino a concorrenza dei posti di organico al 1° gennaio 1969, stabiliti per ciascuna di esse dall'articolo 24 della presente legge.

Sono però esclusi dall'inquadramento nella qualifica di gestore capo tutti coloro che hanno svolto servizio esclusivamente in impianti di categoria *C* e *D* e dall'inquadramento nella qualifica di gestore di 1^a classe coloro che hanno svolto servizio esclusivamente in impianti di categoria *D*. Infine, gli incaricati che avranno maturato o completato l'anno di continuativo servizio o le 500 giornate previste dall'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, in assuntorie di posto di blocco intermedio, sono inquadrati nelle qualifiche di gestore e superiori, se risultano iscritti nelle sezioni I e II degli albi compartimentali degli aspiranti assuntori e nella qualifica di ausiliario negli altri casi.

Articolo 7. — Relativamente alla sola qualifica di gestore, si prevedono, in aderenza ai criteri di gradualità fissati dall'articolo 30 della legge n. 668 del 27 luglio 1967, ulteriori decorrenze di inquadramento.

Per cui, con decorrenza 1° luglio 1969, saranno inquadrati nell'ordine, a copertura dei posti di organico previsti per tale data, tutti

coloro che, già compresi nella graduatoria prevista dal precedente articolo 6, non hanno ottenuto l'inquadramento al 1° gennaio 1969.

Compiuti i predetti inquadramenti, nel caso risultino ancora delle disponibilità, verranno inquadrati con la medesima decorrenza del 1° luglio 1969 le seguenti categorie di soggetti:

a) gli aspiranti assuntori che entro il 31 dicembre 1969 abbiano maturato il titolo all'iscrizione nel ruolo speciale degli assuntori, in base alle norme previste in materia dalla legge 30 dicembre 1959, n. 1236;

b) gli incaricati di cui all'articolo 30, comma terzo, della legge 27 luglio 1967, numero 668, convenzionati per i servizi di stazione o di fermata;

c) i coadiutori amministrativi con impegno di orario inferiore a quello dell'assuntore ed i coadiutori promiscui, anche ad orario ridotto, che abbiano conseguito le abilitazioni cui il successivo articolo 8 subordina l'inquadramento nelle qualifiche di gestore e superiori.

Qualora, invece, al 1° luglio 1969 non residuino disponibilità, gli inquadramenti delle predette categorie avverranno con decorrenza 1° gennaio 1970, ferma naturalmente la precedenza nell'inquadramento per coloro che si trovino nelle condizioni previste dal primo comma.

Ulteriori vacanze fino al 31 dicembre 1970 saranno coperte mediante assunzione in prova degli aspiranti assuntori di 1^a o, in loro mancanza, di 2^a sezione dell'albo compartimentale, dando la precedenza in ogni caso a tutti coloro cui fosse stato già conferito l'incarico di assuntore ai sensi dell'articolo 7 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236.

Il servizio prestato dagli aspiranti assuntori, dopo il formale conferimento dell'incarico di assuntore, viene computato agli effetti del periodo di prova nella qualifica di assunzione.

Articolo 8. — Poichè nelle stesse qualifiche confluiranno soggetti utilizzati nelle assuntorie di stazione e soggetti adibiti ad

impianti di fermata — che possiedono naturalmente preparazione professionale diversa — e poichè dopo l'inquadramento costoro verranno utilizzati in maniera indiscriminata, il presente articolo subordina l'inquadramento al possesso o al conseguimento dell'idoneità o dell'abilitazione in « Nozioni sulle gestioni viaggiatori e bagagli », cioè al conseguimento di una certa preparazione professionale di base, ritenuta giustamente indispensabile per un buon adempimento dei compiti istituzionali delle qualifiche di inquadramento. Tali abilitazioni potranno essere conseguite entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Coloro i quali, invece, non le conseguiranno verranno inquadrati nella qualifica di ausiliario.

Articolo 9. — La presente norma prevede le decorrenze 1° gennaio 1970 e 30 giugno 1970 come date per l'inquadramento nella qualifica di ausiliario, nell'ordine, di coloro i quali non sono stati inquadrati nelle qualifiche di gestore e superiori, per difetto delle abilitazioni prescritte al precedente articolo 8 ovvero perchè trattasi di soggetti di cui all'ultimo comma dell'articolo 6, nonché dei coadiutori di fatica ad intero orario, di coloro cioè che nelle assuntorie espletano mansioni di manovalanza. Le vacanze eventualmente residue e quelle che si determineranno fino al 31 dicembre 1970 saranno coperte mediante assunzione in prova, nell'ordine, dei coadiutori di fatica ad orario ridotto, privi delle abilitazioni, e dei sostituti di coadiutore utilizzati in via permanente che, nell'anno precedente la data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668, abbiano espletato almeno 150 giornate di effettive prestazioni.

Questa norma sostituisce praticamente l'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, che escludeva dall'inquadramento i sostituti dei coadiutori, nel sottinteso presupposto che trattavasi di soggetti utilizzati solo occasionalmente, senza alcuna garanzia di stabilità.

Articolo 10. — L'inquadramento nella qualifica di ausiliario viene subordinato al possesso di una deguata preparazione profes-

sionale, che viene individuata nell'abilitazione a freni, scambi e manovre, in difetto della quale verrà meno il titolo all'inquadramento o, a maggior ragione, all'assunzione in prova, ai sensi del secondo comma dell'articolo 9.

Articolo 11. — Con il presente articolo si fissa la decorrenza del 1° gennaio 1969 quale data per l'inquadramento nella qualifiche di guardiano di 1^a classe e di guardiano, fino a concorrenza dei posti di organico previsti a tale data, per ciascuna di dette qualifiche, dal successivo articolo 24:

a) degli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza iscritti nel ruolo speciale alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668, ed i loro coadiutori;

b) degli incaricati, già previsti dal citato articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, convenzionati per i servizi di cui al punto precedente e che siano iscritti negli albi compartimentali degli aspiranti assuntori.

Tale inquadramento avrà decorrenza, ai soli effetti giuridici, dal 1° luglio 1968, per gli assuntori che occupano i primi 600 posti nella graduatoria degli aventi titolo all'inquadramento a guardiano di 1^a classe.

Articolo 12. — Tale norma disciplina le modalità di inquadramento del personale previsto dal precedente articolo II, stabilendo che ad esso si faccia luogo in relazione alla categoria dell'impianto di utilizzazione dell'avente titolo.

Per la precisione, gli assuntori, i coadiutori e gli incaricati di assuntorie di categoria A e B verranno inquadrati nella qualifica di guardiano di 1^a classe; tutti gli altri in quella di guardiano.

Per determinare la categoria di appartenenza dell'impianto si tiene presente la data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668, e, nel caso di sclassificazioni succedutesi nel tempo, in riferimento alla classificazione immediatamente precedente all'entrata in vigore della predetta legge numero 668, si tiene presente quella più favorevole.

Per gli assuntori ed incaricati « ruotanti » e « saltuari », che vengono utilizzati in vari impianti, la determinazione della categoria avviene avendo riguardo a quella di prevalente utilizzazione nell'anno antecedente la data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

Articolo 13. — In ottemperanza al principio di gradualità, sono previste dal presente articolo ulteriori decorrenze di inquadramento del personale delle assuntorie di passaggi a livello, limitatamente, però, alla qualifica di guardiano, in quanto la qualifica di guardiano di 1^a classe viene saturata fin dalla prima decorrenza.

Per la precisione, al 1° luglio 1969 sono sistemati, fino a concorrenza delle disponibilità di organico esistenti a tale data, gli assuntori, i coadiutori e gli incaricati che non abbiano conseguito la sistemazione al 1° gennaio 1969, per difetto di disponibilità.

Al 1° gennaio 1970 è prevista invece la sistemazione definitiva:

a) dei soggetti che non risultino ancora inquadrati, ai sensi del primo comma del presente articolo;

b) degli aspiranti assuntori che abbiano maturato il titolo all'iscrizione nel ruolo speciale degli assuntori;

c) degli incaricati, utilizzati in impianti classificati per completamento orario non inferiore alle otto ore giornaliere, nonché degli incaricati di passaggi a livello che versino nelle condizioni previste dall'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 668, ma che non siano iscritti negli albi compartimentali degli aspiranti assuntori.

Tutti i soggetti di cui al comma precedente, che non potranno conseguire l'inquadramento per mancanza di disponibilità, saranno invece inquadrati, nello stesso ordine, con decorrenza 30 giugno 1970, nel limite dell'organico previsto a tale data dall'articolo 24 della presente legge.

Le vacanze eventualmente residue saranno coperte mediante assunzione in prova, nell'ordine, degli aspiranti assuntori iscritti nella 3^a sezione degli albi compartimentali, dando la precedenza a quelli cui fosse stato

già conferito l'incarico, ai sensi dell'articolo 7 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e degli incaricati di cui al comma precedente, in servizio per completamento orario inferiore alle 8 ore giornaliere.

Le vacanze che si dovessero determinare fino al 31 dicembre 1970 saranno coperte con l'inquadramento di tutti coloro che, trovandosi nelle condizioni previste dal primo comma del presente articolo, non abbiano conseguito la sistemazione a ruolo per carenza di disponibilità, oppure, in loro mancanza, mediante assunzioni in prova ai sensi del comma precedente.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile disciplinerà con decreto le modalità dell'assunzione in prova degli aspiranti assuntori, nel caso di esaurimento dell'albo del compartimento in cui sussistono le vacanze.

Articolo 14. — Con la presente norma si vogliono favorire gli ex assuntori che entro il 31 dicembre 1968 siano entrati a far parte del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato per concorso interno od esterno: essi possono chiedere, con domanda da produrre a pena di decadenza entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, l'inquadramento di cui ai precedenti articoli, con decorrenza 30 giugno 1970.

Il servizio di ruolo svolto sarà considerato come reso nell'ultima posizione rivestita da assuntore.

Articolo 15. — La presente norma chiarisce che tutti gli inquadramenti previsti dalle norme precedenti sono effettuati sulla base di graduatorie nazionali formulate in base agli elementi di valutazione elencati nel precedente articolo 6.

Più precisamente, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su proposta del Direttore generale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, stabilirà i criteri per la formazione delle graduatorie di inquadramento degli ausiliari e del personale di vigilanza; stabilirà altresì i criteri per la determinazione dell'ordine con cui saranno disposte le assunzioni in prova previste negli articoli precedenti.

Articolo 16. — Un'altra condizione cui è subordinato il titolo all'inquadramento degli assuntori è che essi non abbiano superato il 65° anno di età alla data del 1° gennaio 1969.

In deroga a questo principio, nel presente articolo viene stabilita, per gli assuntori i quali superino tali limiti entro il 1° gennaio 1970, una proroga di sei mesi, purchè costoro non restino in servizio oltre il 65° anno di età. Nel presente articolo viene inoltre prevista la posizione di tutti coloro che sono cessati dal servizio nel corso del secondo semestre del 1968, per i quali si prevede l'inquadramento, che avverrà secondo quanto fissato dall'articolo 24.

Articolo 17. — L'inquadramento e le assunzioni previste dall'articolo 5 e seguenti non sono subordinati al titolo di studio, anche se coloro i quali non sono in possesso della licenza di scuola elementare dovranno superare un apposito esame di accertamento: sono però subordinati al possesso del requisito di idoneità fisica, da accertare con i criteri della revisione di cui al decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile 3 gennaio 1966, n. 12, integrato con le qualifiche istituite con la presente legge.

Viene fatta eccezione per quegli aspiranti assuntori che non sono stati mai immessi in incarico, nei cui confronti, pertanto, non ricorre alcuna ragione di effettuare l'accertamento fisico con i criteri della revisione, riferentisi ai dipendenti già in servizio: essi, perciò, verranno visitati con i criteri della assunzione.

Articolo 18. — Perchè si possa beneficiare dell'inquadramento è prescritta la presenza in servizio alla data del 26 agosto 1967, data dell'entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668: peraltro, non vengono considerate assenze preclusive dell'inquadramento quelle dovute al servizio militare ovvero a malattia tempestivamente segnalata dagli interessati e debitamente accertata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle forme regolamentari.

Ugualmente non può considerarsi assente l'assuntore che, alla data del 26 agosto 1967, si trovava fuori servizio per soppres-

sione del posto, poichè l'articolo 6 della legge 6 gennaio 1963, n. 13, non considera la chiusura di una linea o la soppressione del singolo servizio gestito in assuntoria come causa di cesazione dell'incarico dell'assuntore ed anzi impone all'azienda di fare in modo che questi continui ad espletare la propria opera in mansioni analoghe.

Sono naturalmente esclusi dall'inquadramento tutti coloro che, alla data del 26 agosto 1967, si trovavano fuori servizio per sanzioni disciplinari o per fatto volontario, cioè per qualsiasi comportamento soggettivo che produca ingiustificata interruzione della prestazione di lavoro, anche nel caso non sia stato emanato formale provvedimento di cessazione dell'incarico, cioè non sia stato ancora risolto il rapporto con l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Articolo 19. — La presente norma stabilisce che hanno titolo all'inquadramento ed all'assunzione in prova, secondo gli articoli precedenti, gli incaricati ed i coadiutori che, oltre alle altre condizioni, non abbiano superato, alla data di decorrenza dell'inquadramento, il 62° o il 60° anno di età, a seconda che siano inquadrati, rispettivamente, nelle qualifiche di gestore e superiori ovvero in quelle di ausiliario, guardiano e guardiano di I^a classe.

Poichè gli incaricati ed i coadiutori che abbiano oltrepassato il 50° anno di età alla data della decorrenza dell'inquadramento non sono iscritti al fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato, ma restano iscritti all'INPS, e poichè le norme che regolano la attività dell'Istituto non stabiliscono limiti di età per il collocamento in quiescenza degli iscritti, si è reso necessario individuare i limiti di 60 e di 62 anni, a seconda della qualifica di inquadramento, usando, in pratica, al personale di assuntoria, un trattamento analogo a quello praticato ai dipendenti delle imprese appaltatrici ed al personale a contratto di diritto privato con la azienda, versanti nelle stesse condizioni, rispettivamente previste dalle leggi 18 febbraio 1963, n. 804 (« Modifiche allo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, approvato con

legge 26 marzo 1958, n. 425 ») e 3 novembre 1963, n. 1443 (« Sistemazione nei ruoli del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato del personale assunto dall'Azienda medesima con contratto di diritto privato in base al decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192 »).

Articolo 20. — La presente norma afferma che, in deroga al quarto comma dell'articolo 158 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e fino al 31 dicembre 1970, il personale femminile, nubile, immesso nei ruoli ferroviari, può presentare le dimissioni con diritto al trattamento di pensione, qualora alla data di risoluzione del rapporto di impiego abbia conseguito almeno 15 anni di servizio valutabile ai fini della pensione.

Articolo 21. — Con il presente articolo si stabilisce la data di decorrenza del 1° gennaio 1969 per l'attribuzione ai due nuovi gruppi inquadrati (« gestori ed ausiliari » e « di vigilanza ») degli stipendi previsti dall'allegata tabella 7, che integra praticamente quella prevista per il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dal decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, avente per oggetto il conglobamento dell'assegno mensile e delle competenze analoghe negli stipendi, paghe e retribuzioni del personale statale, in applicazione dell'articolo 3 della legge 5 dicembre 1964, n. 1268.

Gli stipendi annui iniziali previsti nella tabella allegata 7 sono stati stabiliti in misura corrispondente a circa il 90 per cento di quella in atto per le qualifiche ferroviarie di equiparazione; e ciò in considerazione della natura particolare del lavoro negli impianti già gestiti in assuntoria che comporta periodi di semplice attesa e custodia, di maggiore durata di quelli che si riscontrano negli impianti in cui viene in atto utilizzato il personale di ruolo.

Qui di seguito è stata approntata una equiparazione che si basa, nei limiti del possibile, sull'analogia delle mansioni correlate:

Ex personale di assuntoria

gestore capo
gestore di I^a classe

gestore
ausiliario
guardiano di I^a classe
guardiano

Personale di ruolo

capo gestione
assistente principale di stazione
assistente di stazione
manovale
deviatore
cantoniere

Con la determinazione del trattamento economico per stipendio, così operata nei riguardi del personale delle ex assuntorie inquadrato nei ruoli, vengono naturalmente a cadere le ragioni per le quali era stato previsto, ai sensi dell'articolo 20 della legge 18 marzo 1968, n. 249, un assegno integrativo per il personale stesso.

L'articolo 20 della legge 18 marzo 1968, n. 249 così recitava: « Con decorrenza dal 12 marzo 1968 e fino alla data dalla quale avranno effetto le misure provvisorie degli stipendi, paghe e retribuzioni di cui all'ultimo comma dell'articolo 13, al personale in attività di servizio delle Amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, compreso quello di cui alla legge 24 maggio 1951, n. 392, e successive modificazioni, è concesso un assegno integrativo mensile non pensionabile, da corrisponderci anche con la tredicesima mensilità, in misura ragguagliata al 3 per cento dello stipendio paga o retribuzione mensile iniziale e comunque non superiore a lire 8.000, assicurando al personale a pieno impiego un minimo di lire 3.000, elevato a lire 5.000 per il personale di cui agli articoli 1 e 8 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e successive modificazioni.

L'assegno integrativo di cui al precedente comma viene ridotto nella stessa proporzione della riduzione dello stipendio, nei casi di aspettativa, di congedo straordinario o di altra posizione di stato che importi riduzione dello stipendio ed è sospeso in tutti i casi di sospensione del medesimo... ».

Naturalmente, dal 1° gennaio 1969 tale assegno integrativo è attribuito con le stes-

se modalità previste per il rimanente personale dell'Amministrazione dello Stato. Nel presente articolo si precisa inoltre che dal 1° gennaio 1969 gli stipendi del personale appartenente ai due gruppi di nuova istituzione saranno rideterminati in funzione di quelli che, in sede di riassetto delle retribuzioni dei dipendenti statali ai sensi degli articoli 10 e 13 della legge 18 marzo 1968, n. 249, saranno stabiliti per gli altri ferrovieri.

Per la precisione, l'articolo 10 della legge 18 marzo 1968, n. 249, così recita: « Il Governo della Repubblica e delegato ad emanare entro il 31 dicembre 1968 decreti aventi valore di legge ordinaria per il riordinamento delle carriere degli impiegati civili, amministrativi e tecnici e delle categorie degli operai della Amministrazioni dello Stato, comprese quelle ad ordinamento autonomo, e per il riassetto del trattamento economico dei dipendenti statali in attività di servizio ed in quiescenza, con l'osservanza dei principi e criteri direttivi stabiliti dai successivi articoli da 11 a 18 ».

A sua volta, l'articolo 13 della predetta legge n. 249 precisa che: « saranno determinati nuovi stipendi, paghe o retribuzioni per ogni funzione, grado, qualifica o classe da comprendere in una tabella unica.

Ai fini suddetti sarà stabilita una scala parimetrica nella quale, considerato 100 il valore da attribuire alla qualifica iniziale della carriera ausiliaria, il parametro iniziale e quello terminale delle varie carriere o gruppi di carriere o di categorie non potranno superare quelli indicati nella tabella allegata alla presente legge, salvo le differenziazioni che potranno essere ammesse in relazione alle diverse attribuzioni, per le carriere che iniziano o terminano attualmente con una delle qualifiche intermedie.

I parametri relativi ai singoli gradi o qualifiche saranno determinati, valutando le rispettive attribuzioni e responsabilità in modo che, a parità o equivalenza di mansioni, corrisponda uguale trattamento, qualunque sia l'amministrazione o l'azienda di appartenenza. Le nuove misure degli stipendi, paghe o retribuzioni determinate sulla base

dei parametri di cui ai precedenti commi e nei limiti di spesa consentiti dalla presente legge, avranno effetto da una data compresa entro il primo trimestre del 1970, da stabilirsi in relazione alle disponibilità finanziarie per l'esercizio 1970... ».

Inoltre, al personale inquadrato in base al provvedimento in esame sono applicabili le disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685 (modificazioni delle disposizioni alle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato) e successive modificazioni.

Poiché le singole disposizioni delle competenze accessorie non contemplano le qualifiche dei due gruppi di nuova istituzione, occorre stabilire per dette qualifiche quali competenze sono ad esse attribuite. A tal fine si stabilisce che con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, da emanare entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, saranno integrate le disposizioni della legge 31 luglio 1967, n. 685, e successive modificazioni, al fine di stabilire le misure dei compensi, premi ed indennità, da corrispondere al personale inquadrato, secondo il criterio della equiparazione gerarchica delle varie qualifiche e delle mansioni svolte.

Articolo 22. — Con il presente articolo si vuole dare una sistemazione organica al problema del riconoscimento, ai fini dell'attribuzione degli aumenti biennali di stipendio, dei servizi prestati in qualità di assunto, anteriormente al 1° marzo 1960, data di entrata in vigore della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, con la quale venne sancito lo stato giuridico della categoria, per il passaggio di essa da una posizione regolata su basi contrattuali ad una posizione di vera e propria dipendenza dall'Amministrazione dello Stato.

La normativa precedente, infatti, al colauo dell'esperienza pratica, si dimostrò non completamente informata ai principi di equità, considerato che non sempre a parità di condizioni c'è stata una parità di trattamento.

Per questi motivi, il presente articolo stabilisce che, nei riguardi del personale proveniente dalla posizione di assuntore, il servizio svolto in qualità di assuntore, in impianti classificati anteriormente al 1° marzo 1960, è valutato nella misura del 70 per cento.

Agli effetti di cui al comma precedente, le anzianità di servizio pari o inferiori a quattro anni non vengono prese in considerazione, mentre quelle superiori sono preventivamente ridotte di quattro anni:

a) per i dipendenti inquadrati nella qualifica di gestore capo che non provengono dalla posizione di assuntore titolare in assuntoria di categoria A;

b) per i dipendenti inquadrati nella qualifica di gestione di I^a classe che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non titolare in assuntoria di categoria inferiore alla B;

c) per i dipendenti inquadrati nella qualifica di gestione che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non titolare in assuntoria di categoria D;

d) per i dipendenti inquadrati nella qualifica di I^a classe che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non titolare in assuntoria di categoria B;

e) per i dipendenti inquadrati nella qualifica di guardiano che provengono dalla posizione di assuntore titolare e non titolare in assuntoria di categoria D.

L'anzianità maturata in impianti classificati successivamente al 1° marzo 1960 viene valutata per intero. Qualora, infine, il nuovo stipendio risulti inferiore a quello in godimento, la differenza è conservata a titolo di assegno personale, pensionabile, da riassorbire con i successivi aumenti di stipendio.

Articolo 23. — Con la presente norma si stabilisce, in deroga al quinto comma dell'articolo 34 della legge 26 marzo 1958, numero 425, e successive modificazioni, che al personale dei gruppi «gestori ed ausiliari» e «di vigilanza», possono essere applicati orari di lavoro settimanali di durata non superiore a 56 ore fino al 31 dicembre 1969 e a 48 ore fino al 31 dicembre 1970.

A decorrere dal 1° gennaio 1971 la durata della settimana lavorativa è regolata dalle norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433, e successive modificazioni.

Negli impianti attualmente gestiti in assuntoria, infatti, vengono osservati orari che variano fra le 48 e le 56 ore settimanali, sia per il servizio movimento che per il servizio lavori e costruzioni; ciò in quanto l'impegno effettivo di lavoro varia sensibilmente da impianto ad impianto, in relazione all'importanza dei centri urbani che essi servono o alla intensità della circolazione dei treni e stradale. Con l'inquadramento del personale delle assuntorie nei ruoli organici dovrebbe trovare automatica applicazione lo articolo 34 della legge 26 marzo 1958, n. 668, che fissa in un massimo di 48 ore la durata della settimana lavorativa e demanda a provvedimenti del Presidente della Repubblica di stabilire le norme di applicazione.

Queste norme sono in atto previste dal decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433, modificato con decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1967, n. 1513, che fissa in 48 ore o in 46 ore la durata settimanale del lavoro del personale dell'esercizio e stabilisce fra l'altro che si computa come lavoro effettivo «il tempo durante il quale il dipendente viene tenuto a disposizione dell'azienda». Ciò impedisce di poter valutare, ai fini della determinazione della durata effettiva del lavoro, i periodi di semplice attesa e custodia, come era, per la verità, previsto dal regio decreto-legge n. 1631 del 1923.

Per tutti questi motivi si è ritenuto opportuno, d'intesa con i rappresentanti del personale, introdurre nel testo dell'articolo 23 del presente disegno di legge una deroga alle disposizioni di cui all'articolo 34 della legge 26 marzo 1958, n. 425, nel senso di consentire transitoriamente l'applicazione, negli impianti già gestiti in assuntoria, di orari superiori a 48 ore settimanali, e precisamente fino ad un massimo di 56 ore fino al 31 dicembre 1969, che diverranno 48 dal 1° gennaio 1970. Dal 1° gennaio 1971 la durata massima di lavoro settimanale non potrà eccedere le 46 ore, così come previsto dalle

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)21^a SEDUTA (18 giugno 1969)

disposizioni vigenti per il restante personale dell'esercizio. Per gli impianti, infine, del servizio movimento e del servizio lavori, nei quali l'entità delle prestazioni di effettivo lavoro assume livelli così modesti da non giustificare l'impegno di personale a pieno orario, è prevista l'assunzione, ai sensi dell'articolo 30 del presente disegno di legge e dell'articolo 31 della legge n. 668 del 1967, di incaricati, con prestazioni e retribuzioni adeguate agli effettivi impegni di lavoro.

Articolo 24. — Dopo aver esaminato il problema della riduzione di orario lavorativo, non si poteva non affrontare il problema dell'organico, che viene aumentato fino ad un massimo di 4.150 unità per il gruppo « gestori ed ausiliari » e di 6.457 unità per il personale di vigilanza, cioè, in complesso, 10.607 unità, alla data del 30 giugno 1970, decorrenza degli ultimi inquadramenti.

Ma esaminiamo da vicino le piante organiche per le qualifiche previste negli articoli precedenti, piante che sono fissate come segue ad integrazione dei quantitativi previsti dalla legge 4 dicembre 1961, n. 1256, e successive modificazioni:

Dal 1° gennaio 1969

Gestori ed ausiliari

gestore capo	N.	348
gestore di I ^a classe	»	1.000
gestore	»	312
ausiliario	»	—

Personale di vigilanza

guardiano di I ^a classe	N.	2.494
guardiano	»	88
in complesso posti	»	4.242

Dal 1° luglio 1969

Gestori ed ausiliari

gestore capo	N.	348
gestore di I ^a classe	»	1.000
gestore	»	1.142
ausiliario	»	—

Personale di vigilanza

guardiano di I ^a classe	N.	2.494
guardiano	»	1.380
in complesso posti	»	6.364

Dal 1° gennaio 1970

Gestori ed ausiliari

gestore capo	N.	348
gestore di I ^a classe	»	1.000
gestore	»	2.012
ausiliario	»	375

Personale di vigilanza

guardiano di I ^a classe	N.	2.494
guardiano	»	3.316
in complesso posti	»	9.545

Dal 30 giugno 1970.

Gestori ed ausiliari

gestore capo	N.	348
gestore di I ^a classe	»	1.000
gestore	»	2.012
ausiliario	»	790

Personale di vigilanza

guardiano di I ^a classe	N.	2.494
guardiano	»	3.963
in complesso posti	»	10.607

Articolo 25. — Con il presente articolo si stabilisce che il personale di cui all'articolo 30 della legge 27 luglio 1967, n. 688, all'atto dell'inquadramento nei ruoli organici delle Ferrovie dello Stato, sia iscritto al fondo pensioni ed all'opera di previdenza, ai sensi dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 426; detto articolo stabilisce che il personale sia in prova che stabile viene iscritto, salvo quanto è disposto da speciali disposizioni, per gli agenti provenienti da altre Amministrazioni, al fondo pensione per il personale delle Ferrovie dello Stato, a norma del testo unico 22 aprile 1909, numero 299 e successive modificazioni. Lo stesso personale è altresì iscritto all'opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato ai sensi della legge 19 giugno 1943, n. 641, e successive modificazioni.

Dal predetto beneficio sono invece esclusi gli incaricati ed i coadiutori inquadrati nelle qualifiche di guardiano e di ausiliario, che, alla data dell'inquadramento abbiano superato il 50° anno di età; parimenti, sono esclusi i gestori e superiori che, alla data

dell'inquadramento, abbiano superato il 52° anno di età. E ciò per evitare che gli interessati, non avendo servizi pregressi da riscattare, non maturino, in qualche caso, il diritto al trattamento di quiescenza a carico del fondo pensioni, beneficio, invece, che potranno conseguire conservando la iscrizione all'INPS. Coloro che non fossero iscritti all'INPS saranno iscritti, mentre tutti coloro che, in base alla tabella allegato 15 dello stato giuridico del personale ferroviario previsto dalla legge 26 marzo 1958, n. 425, integrata dall'allegato n. 6 del presente disegno di legge, dovrebbero essere collocati in quiescenza al compimento del 58° anno di età, saranno trattenuti in servizio fino al 60° anno. All'atto di iscrizione al fondo pensione delle Ferrovie dello Stato, viene valutato per intero il periodo di iscrizione al fondo di previdenza degli assuntori nonché il servizio pregresso riconosciuto o ancora da riconoscere, secondo le norme previste dalla legge 31 dicembre 1959, n. 1236, e successive modificazioni. Il periodo di servizio pregresso, dietro domanda da presentare entro tre mesi dalla comunicazione dell'inquadramento, può essere riscattato ai fini della indennità di buona uscita, secondo le norme di cui all'articolo 4 della legge 6 dicembre 1965, n. 1368, (che recita: « Le disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge si applicano anche nei confronti dei dipendenti di ruolo in servizio dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, iscritti all'Opera di previdenza, istituita con la legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni »), considerando gli stipendi di cui alla tabella allegato n. 7 per il computo del contributo. A seguito dell'iscrizione all'Opera di previdenza, cessa per l'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato l'obbligo del pagamento dei premi per le polizze costituite in base alle convenzioni stipulate con l'INA e gli assuntori e gli incaricati potranno richiedere il riscatto anticipato della polizza o la prosecuzione in proprio del pagamento dei premi che, attualmente, è ripartito fra l'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato e gli iscritti.

Articolo 26. — Con la presente norma la ritenuta straordinaria, cioè la cosiddetta

«tassa di entrata» prevista dal paragrafo 1) dell'articolo 6 del testo unico n. 249 del 1909, viene limitata al decimo dello stipendio, trascurando i centesimi per ogni anno di età, oltre il 30°, per evitare che il personale inquadrato, specialmente quello più anziano, sia sottoposto ad un onere che inciderebbe molto gravosamente sullo stipendio di inquadramento.

Articolo 27. — In considerazione della particolare situazione del personale da inquadrare, la presente norma prevede per esso la possibilità di conseguire il diritto alla pensione purchè abbia raggiunto almeno 10 anni di servizio utile (9 anni 6 mesi ed 1 giorno) effettivamente prestato, includendo in esso il servizio militare, quello pregresso già riscattato o riscattabile, e qualsiasi altro servizio effettivamente reso, ricongiungibile o riscattabile ai fini della pensione.

Il secondo comma prevede, in particolare, il caso che al raggiungimento del limite di età l'interessato non abbia cumulato neppure i 10 anni: in quest'ipotesi il collocamento a riposo avverrà quando il predetto periodo lavorativo sarà compiuto, ma non oltre il 65° anno di età.

Articolo 28. — La presente disposizione ipotizza il caso di alcuni assuntori che abbiano prestato servizio come coadiutore del coniuge, prima di divenire assuntore.

Per assicurare a costoro, ai fini del trattamento di quiescenza a carico del fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, si considera riconoscibile il servizio pregresso da ricongiungere poi con quello ferroviario. La norma prevede il riconoscimento dietro presentazione della domanda da prodursi, a pena di decadenza, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, dei periodi di prestazioni rese a partire dal 1° marzo 1955.

Articolo 29. — Per tutti coloro che non saranno inquadrati per difetto dei requisiti di cui all'articolo 17, primo comma, (mancanza del titolo di studio prescritto per l'inquadramento) o per difetto dei requisiti di utilizzazione di cui all'articolo 30 n. 3 della legge 27 luglio 1967, n. 668 (anno continuativo di servizio; 500 giornate di ef-

fettiva utilizzazione), il rapporto intrattenuato con l'Azienda cesserà dalla data in cui la categoria dei soggetti nella quale essi sarebbero inseriti, se in possesso dei requisiti, verrà effettivamente inquadrata. Per costoro però viene riservato il seguente trattamento:

a) agli assuntori è concesso un aumento di servizio fino ad un massimo di 5 anni, da valere solo ai fini del computo del servizio utile per la liquidazione degli assegni a carico del fondo di previdenza degli assuntori, pari al numero di anni di servizio ancora da compiere fino al raggiungimento del limite di età di 65 anni;

b) per i coadiutori è prevista un'indennità pari a 5 giorni dell'ultimo compenso percepito, per ogni anno di anzianità di servizio maturato, oltre a quella prevista al paragrafo X, primo comma dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1962, n. 1418 (in pratica, i coadiutori avranno un'indennità di anzianità pari a 10-15 giorni dell'ultimo compenso percepito, per ogni anno di anzianità di servizio maturato);

c) agli incaricati è corrisposta l'indennità di cui all'articolo 19, quarto comma, del decreto del Ministro dei trasporti 24 ottobre 1962, n. 1432, maggiorata del 50 per cento e fino ad un massimo di 4 mensilità (in pratica, agli incaricati sarà corrisposta un'indennità del 75 per cento della retribuzione mensile in godimento per ogni semestre di tempo intercorrente fra la data di cessazione del rapporto con l'Azienda e quella di scadenza della convenzione, fermo restando il limite massimo delle quattro mensilità).

L'ultimo comma stabilisce che i servizi non classificabili per la minima importanza, che verranno determinati con decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile, saranno compresi fra quelli previsti dal primo comma dell'articolo 31 della legge 27 luglio 1967, n. 668, che precisa che « per i servizi richiedenti prestazioni d'opera personale e che non rientrano tra quelli previsti all'articolo 1 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, restano in vigore le

norme contenute nell'articolo 26 della medesima legge. Gli incarichi vengono affidati agli aspiranti assuntori che ne facciano richiesta, seguendo l'ordine di iscrizione nell'alzo attualmente esistente.

Uguale facoltà è data, nell'ordine, agli assuntori incaricati e coadiutori, in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, che non si trovino nelle condizioni previste dal precedente articolo 30 per essere inquadrati. In caso di concorrenza di richieste per lo stesso incarico la precedenza spetta agli assuntori, incaricati e coadiutori ».

Articolo 30. — Gli assuntori che non potranno ottenere il passaggio nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato rimarranno iscritti al fondo di previdenza per gli assuntori, istituito con legge 30 dicembre 1959, n. 1236, che continuerà ad erogare le sue prestazioni fino al 1° luglio 1971, data in cui la predetta legge n. 1236 sarà abrogata.

Articolo 31. — La norma prevede che la spesa derivante dall'applicazione della legge farà carico al bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per gli anni 1969 e 1970, il Ministero del tesoro è autorizzato a corrispondere alla predetta Azienda sovvenzioni straordinarie, rispettivamente, di lire 3.200 milioni e di lire 6.400 milioni.

Articolo 32. — La copertura della spesa prevista dall'articolo precedente sarà assicurata, per l'anno 1969, mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 6036 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno stesso, destinato alla copertura del provvedimento legislativo concernente « Rimborso da parte del Tesoro degli interessi e provvigioni sui depositi vincolati in conto corrente presso la banca d'Italia ». Il Ministro del tesoro, inoltre, viene autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

Onorevoli colleghi,

come avete potuto notare il disegno di legge è completo ed organico e risponde alle aspettative di migliaia di lavoratori i quali

da anni aspirano ad una sistemazione definitiva e riparatrice.

Sono pertanto favorevole all'approvazione, quanto più sollecita possibile, del disegno di legge in esame, ma nel contempo ho il dovere anche di illustrare a voi alcune perplessità, in merito alle quali chiedo il conforto della Commissione e la sensibile comprensione del Governo. Si tratta di alcune norme dell'articolo 12 e dell'articolo 21 che, a mio parere, vanno emendate.

L'articolo 12 prevede che i soggetti utilizzati in assuntorie di categoria A e B sono inquadrati nella qualifica di guardiani di prima classe, mentre i soggetti utilizzati in assuntorie di categoria C e D sono inquadrati nella qualifica di guardiani semplici.

Non posso non rilevare l'incongruenza di una tale norma, perchè si potrebbe arrivare all'assurdo che un assuntore di linee con tre anni di servizio sulla linea Foggia-Bari, ad esempio, diventa guardiano di prima classe, mentre un altro assuntore utilizzato sulla linea Bari-Brindisi, che è di categoria C o D, pure avendo venti anni di servizio, resta semplice guardiano. È evidente l'assurdità di un simile inquadramento, che del resto, nelle ferrovie dello Stato non ha precedenti: il cantoniere a Spinazola e il cantoniere a Sesto San Giovanni, infatti, hanno lo stesso stipendio e lo stesso inquadramento, così pure il capostazione di un piccolo paese e il capostazione di una grande città come Milano: solo le indennità sono diverse. Ora, se un simile inquadramento può essere previsto per l'altra qualifica aggiunta con questo disegno di legge a quelle già esistenti, cioè per i gestori, per i quali è richiesto un titolo di studio, una preparazione tecnica e professionale, per cui si ha una graduatoria (gestore capo, gestore di prima classe, gestore, ausiliario), non altrettanto può essere per gli assuntori, i quali possono diventare sia guardiani di prima classe che guardiani semplici. Questa valutazione, a mio avviso, deve essere rivista.

All'articolo 12 si parla anche degli « incaricati ruotanti » per i quali la determinazione della categoria è previsto che debba

essere fatta addirittura avendo riguardo a quella di prevalente utilizzazione nell'anno antecedente la data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668. Quindi, chi, nell'anno antecedente alla data di entrata in vigore della legge n. 668, ha avuto la fortuna di essere stato impiegato per la maggior parte dei mesi in impianti di categoria A e B, si trova guardiano di prima classe, e chi, per sua disgrazia, è stato utilizzato per 20-22 anni su una linea di categoria C e D rimane semplice guardiano.

Ora io ritengo che sia giusto che la determinazione della categoria venga fatta in base all'anzianità di servizio, indipendentemente dalla categoria degli impianti dove ha prestato la propria opera. Vorrà dire che a coloro che vengono utilizzati in impianti di categoria A e B sarà data una indennità, così come si fa per il capostazione di una stazione come Milano.

C R O L L A L A N Z A. Ma tutto questo non sposterà il finanziamento del disegno di legge? In caso positivo, occorrerà richiedere un nuovo parere alla 5^a Commissione permanente.

A V E Z Z A N O C O M E S, *relatore*. Non possiamo compiere un atto di ingiustizia nei riguardi di un uomo che per venti anni è stato in una assuntoria!

C R O L L A L A N Z A. Sono d'accordo, però il problema che porto alla vostra attenzione è in rapporto alla sollecitudine che lei prima invocava...

R A I A. Ma questo non significa che non dobbiamo discutere gli emendamenti.

A V E Z Z A N O C O M E S, *relatore*. L'osservazione che sto per fare ci indurrà maggiormente a rivedere in qualche punto il disegno di legge.

L'articolo 21 prevede l'equiparazione dell'ex personale di assuntoria a determinati gradi della gerarchia del personale già di ruolo nelle Ferrovie dello Stato, tenendo conto di una certa analogia delle mansioni

correlative: peraltro, mentre al manovale viene equiparato l'ausiliario, al deviatore il guardiano di 1ª classe, al cantoniere il guardiano, in realtà, quando si arriva allo stipendio, la norma stabilisce che per il personale inquadrato gli stipendi annui iniziali sono stabiliti in misura corrispondente a circa il 90 per cento di quella in atto per le qualifiche ferroviarie di equiparazione. Ciò è stato previsto in considerazione della natura particolare del lavoro negli impianti già gestiti in assuntoria, che comporta periodi di semplice attesa e custodia, di maggiore durata di quelli che si riscontrano negli impianti in cui viene in atto utilizzato il personale di ruolo. In parole povere si è voluto dire questo: poichè lavorano di meno, li paghiamo di meno. Questa, però, non è una norma che possiamo accettare, perchè allora dovremmo estenderla agli insegnanti elementari, ai professori di liceo, ai professori universitari. Se accettiamo un concetto di questo tipo, infatti, dovremmo dire al professore universitario: poichè insegna soltanto otto ore la settimana, devi percepire il 25 per cento di quanto riceve l'impiegato dello Stato che lavora 36 ore la settimana; e lo stesso dovremmo dire al pretore di un paese sperduto tra le montagne, il quale emette un numero di sentenze di gran lunga inferiore a quello di un pretore di una città come Milano.

Questo criterio, a mio giudizio, non è accettabile, anche in considerazione del fatto che tra cinque, sei anni, i passaggi a livello saranno aboliti del tutto. E allora che cosa avverrà? Che l'ausiliario che verrà a fare il manovale nelle stazioni si troverà a lavorare gomito a gomito con un altro manovale che, pur avendo la stessa qualifica, percepisce il 100 per cento dello stipendio. È evidente, dunque, che questo principio non può essere valido nè in via teorica nè in via pratica.

Ora io ritengo che possiamo ovviare a tale inconveniente stabilendo che questo personale di assuntoria percepirà il 90 per cento dello stipendio in atto per le qualifiche ferroviarie di equiparazione solo per un periodo massimo di cinque anni. Alla

scadenza del quinquennio costoro verranno equiparati in modo assoluto all'altro personale. Non vedo altra via d'uscita, anche perchè non è pensabile che costoro possano essere assorbiti con il 90 per cento. Comunque queste sono le due osservazioni che intendevo fare.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Avezzano Comes che ha svolto un'ampia relazione su un provvedimento della cui opportunità e del cui valore siamo tutti convinti, perchè non credo che vi sia tra di noi qualcuno non favorevole ai principi che lo ispirano. Cerchiamo, pertanto, di affrontare la discussione generale con serenità, senza abbandonarci a scrupolosità eccessive che potrebbero essere più di danno che di vantaggio.

G E N C O . Il mio non deve essere considerato un intervento in sede di discussione generale, ma solo una richiesta al relatore e al rappresentante del Governo di notizie più dettagliate in merito alle unità del personale di cui si prevede l'inquadramento.

Praticamente, questo disegno di legge inquadra 10.607 persone; pertanto, rimarrebbero esclusi dal beneficio — non ho fatto in tempo a fare i calcoli precisi, ma conosco il problema — circa 20.000 unità.

Infatti, secondo l'articolo 24, al 1º gennaio 1969 vengono coperti 4.242 posti dell'organico delle ferrovie dello Stato. Al primo luglio 1969 però non vengono inquadrate altre 6.364 persone. I posti coperti, che al 1º luglio diventeranno 6.364, comprendono i 4.242 del 1º gennaio 1969, e questo vale anche per le cifre complessive del 1º gennaio 1970 e del 30 giugno 1970, sicchè il totale non è la somma di queste cifre, ma è la somma riportata all'ultima riga dell'articolo in questione, cioè 10.647. Rimanono, dunque, 20.000 assuntori che non vengono inquadrati. Non si può dire che questo sia un provvedimento globale. Ma non è questo il punto che mi interessa, perchè devo pur sempre riconoscere che l'Amministrazione, inquadrando 10.000 persone,

affronta un notevole sforzo; vorrei piuttosto chiedere se una volta fatte le graduatorie e una volta che il personale viene inquadrato, man mano che si verificano le vacanze gli idonei vengono immessi.

S A M M A R T I N O , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi premurerò di darle una risposta esauriente la prossima volta, quando la Commissione tornerà a discutere il disegno di legge.

R A I A . Non desidero entrare nel merito del disegno di legge, almeno per il momento, anche perchè il mio gruppo prenderà posizione a seconda dell'*iter* che verrà seguito nella discussione.

Desidero conoscere il pensiero del relatore e dei gruppi, che hanno seguito da vicino questo disegno di legge, sugli emendamenti che hanno presentato i sindacati unitariamente. Lo strano è che si vuole affidare al Parlamento quella che avrebbe dovuto essere semplicemente una realizzazione di carattere tecnico, non politico. Il disegno di legge è pervenuto al Senato in un testo diverso da quello che era stato discusso e concordato tra i sindacati e la direzione delle ferrovie dello Stato.

A V E Z Z A N O C O M E S , *relatore*. Non posso ancora rispondere alla sua domanda, perchè solo questa mattina ha preso visione degli emendamenti di cui lei parla.

R A I A . Siamo preoccupati, e lo sono soprattutto i sindacati dei lavoratori, che il disegno di legge non sia ancora approvato e vogliamo quindi che diventi operante al più presto possibile, e perchè ciò avvenga il provvedimento dovrebbe essere positivo rispetto a quella che era la legge del 1967. Il nostro atteggiamento dipenderà da quella che sarà la risposta che ci perverrà sia dal Governo che dal relatore a proposito degli emendamenti proposti dai sindacati, che rispecchiano l'accordo di due anni fa, accordo che non trova più riscontro in questo disegno di legge. La situazione è grave perchè lo sciopero è in atto e la categoria

minaccia, se non sarà fatta giustizia, lo sciopero a oltranza.

Ripeto: desideriamo, prima di entrare nel merito del disegno di legge, una risposta precisa da parte del Governo. Siamo in sede redigente, abbiamo forme e mezzi per chiedere altre sedi; in relazione a quello che sarà il vostro atteggiamento noi ci comporteremo. Chiedo una precisa risposta.

P I C C O L O . Ricollegandomi a quanto detto dal senatore Raia, desidererei venisse chiarito, onorevole Sottosegretario, se le presenti norme siano state redatte tenendo conto delle istanze di tutte le categorie interessate.

Il senatore Avezzano-Comes ha svolto una relazione ampia ed esauriente ma, ciò nonostante, ritengo che per poter dare un giudizio preciso e consapevole sui vari articoli noi tutti dovremmo avere una esperienza dei problemi relativi alla posizione delle varie categorie, che, francamente, non so quanti di noi abbiano. Le questioni, infatti, sono tali e tante che, inevitabilmente, qualcosa potrebbe sfuggire al nostro esame; per cui ritengo che — nella stesura del provvedimento — sarebbe quanto mai opportuno tenere presente il parere dei rappresentanti delle categorie direttamente interessate.

Dico questo perchè lo stesso relatore ha rilevato alcune carenze e lacune del disegno di legge ed altre ancora ce ne potrebbero essere che sfuggono ad un esame globale delle norme stesse; non vorrei che, dopo aver tanto aspettato, questi lavoratori vedessero soddisfatte solo in parte le proprie esigenze, proprio perchè non è stata tenuta nel debito conto la loro opinione o non è stato sufficientemente considerato qualche aspetto rilevante del problema.

Non sarebbe la prima volta, del resto, che si verificherebbe una simile eventualità. Io stesso mi sono reso promotore di un disegno di legge a favore degli assuntori delle ferrovie concesse i quali, per l'appunto, malgrado leggi precedenti, versano tuttora in condizioni veramente difficili; basti pensare che, in base alle norme attuali, un coadiutore ha uno stipendio di 13.000-14.000 lire mensili e che gli assuntori per-

cepiscono 30.000-40.000 lire al mese dopo 20 anni di servizio!

Ecco perchè, nel mentre auspico che il disegno di legge al nostro esame venga approvato al più presto, dichiaro che il Governo deve usare tutti i mezzi per far sì che questa *locatio operis*, come giustamente l'ha definita il collega Avezzano Comes, che in realtà non rappresenta altro che una finzione giuridica, abbia finalmente fine per lasciare il posto ad una sistemazione di questo personale che sia soddisfacente e rispondente alle necessità e alle funzionalità del servizio.

È necessario arrivare ad una valutazione globale dei problemi del personale delle assuntorie, tenendo conto di tutti gli aspetti giuridici, morali ed umani che questo problema comporta: non si possono trattare in modo diverso persone che svolgono le stesse mansioni nella pubblica Amministrazione.

Mi auguro, pertanto, che della questione al nostro esame se ne discuta nel modo più ampio, non escludendo la possibilità — da parte del Governo — di colmare le lacune lamentate e di tener presenti le istanze delle categorie interessate nella maniera più congrua ed esauriente possibile.

A I M O N I . Accetto la raccomandazione prima fatta dal Presidente di non presentare emendamenti tali da rendere difficile e lungo l'*iter* di questo provvedimento; tuttavia non possiamo sottrarci al dovere di far presenti alcune questioni che ci sono state segnalate direttamente dagli interessati.

In primo luogo, come ha già detto il senatore Raia, desidero ribadire che le norme in esame non rispettano il contenuto di un accordo a suo tempo intervenuto tra Azienda ferroviaria e sindacati.

È stato detto che ci sono circa 11.000 unità lavorative che da lungo tempo stanno aspettando che si dia una precisa regolamentazione e si renda operante la legge 27 luglio 1967, n. 668; a questo punto ritengo sia bene precisare che questo ritardo non è certamente da ascrivere al Parlamento ma al Governo. Inoltre sarà il Governo, ripeto,

a rispondere di ciò che avverrà, qualora risultasse vero che il capitolo n. 6036 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1969 — di cui all'articolo 32 — manca delle disponibilità finanziarie necessarie all'attuazione delle presenti norme.

Si deve ricordare, onorevole Sottosegretario, che le categorie interessate premono fortemente perchè si arrivi ad una soddisfacente risoluzione del loro problema ed il Governo non può sottrarsi alle sue responsabilità; deve presentare al Parlamento un disegno di legge che risponda a tutte le esigenze di sistemazione giuridica ed economica prospettate dalle categorie di cui stiamo trattando.

C R O L L A L A N Z A . Mi associo in gran parte alle considerazioni svolte dal senatore Piccolo circa l'opportunità di approvare rapidamente questo provvedimento; non posso tuttavia ignorare alcune preplexità e riserve emerse nel corso del dibattito.

A cominciare dal relatore, senatore Avezzano Comes, è stato fatto presente che ci sono per lo meno due articoli che andrebbero modificati; il collega Raia ha poi dichiarato che il Governo, oltre ad aver presentato con notevole ritardo il provvedimento, lo ha unilateralmente modificato non rispettando un accordo a suo tempo assunto con i sindacati.

R A I A . Basta confrontare il testo di tale accordo con quello delle norme in esame per darmi ragione!

C R O L L A L A N Z A . Infine, ci troviamo in presenza del parere contrario della 5ª Commissione. Nel caso poi che il disegno di legge venisse modificato, ciò comporterebbe inevitabilmente un aumento dell'onere finanziario. Siamo in una situazione, dunque, in cui sembra piuttosto difficile prendere oggi una qualunque decisione.

Allo stato delle cose, nel contrasto tra il bisogno che tutti avvertiamo di approvare rapidamente il disegno di legge per soddisfare le esigenze dei lavoratori interessati e le necessità di evitare che il disegno stesso, approvato nell'attuale formulazione,

crei delusioni e motivi per nuove agitazioni avendo ignorato accordi che sembravano pacifici; stante tutto ciò mi domando se non sia il caso di nominare una sottocommissione incaricata di condurre un approfondito esame sul provvedimento.

Il nostro Presidente, avvalendosi delle nuove possibilità aperte dal Regolamento del Senato nel settore delle indagini conoscitive, potrebbe procedere alla costituzione di tale sottocommissione, alla quale dovrebbe partecipare il rappresentante del Governo, con il compito, sentiti gli esponenti delle organizzazioni sindacali, di fare il punto sulla situazione, onde accertare fino a che punto sia utile modificare il disegno di legge e se il Governo sia eventualmente disposto a far fronte a maggiori oneri finanziari.

Soltanto dopo che avremo acquisito questi elementi, a mio avviso, potremo procedere utilmente nell'esame analitico del disegno di legge ed approvarlo nel testo attuale o modificato.

M A S S O B R I O. Premesso che, anche da parte nostra, riteniamo doveroso portare avanti il più rapidamente possibile l'iter del provvedimento, non possiamo tuttavia non manifestare la nostra perplessità in ordine alle molte lacune che il disegno stesso presenta e che sono state evidenziate nel corso della discussione.

Effettivamente, non ci siamo resi conto forse che il problema al nostro esame è più vasto e complesso di quanto potrebbe apparire a prima vista ed è stato giustamente detto che non tutti siamo in condizione di esprimere un giudizio fondato e sereno su queste norme.

L'onorevole relatore ha indicato qualche punto che, a suo avviso, andrebbe modificato, ed è stato anche sollevato il problema della copertura finanziaria del provvedimento; per quanto riguarda la nostra parte dichiaro che non si possono ulteriormente ignorare le istanze delle categorie interessate che, insoddisfatte da lungo tempo, hanno manifestato un malcontento che si ripercuote su tutto l'andamento di questo importante e delicato servizio delle Ferrovie dello Stato.

È necessario che il Governo si adoperi affinché la questione venga risolta nel suo complesso perchè, una volta approvato questo disegno di legge, non si debba più ritornare sull'argomento. Mi associo pertanto ai voti espressi dagli oratori che mi hanno preceduto.

F A B R E T T I. La questione merita senza dubbio un approfondimento e, soprattutto, una precisa risposta da parte del Governo.

Ho ascoltato con attenzione la relazione del senatore Avezzano Comes al quale, tuttavia, è sfuggito un elemento: il relatore non ha infatti parlato di tutto ciò che sta a monte di questo disegno di legge, non ha fatto cenno all'accordo raggiunto tra organizzazioni sindacali ed Amministrazione delle ferrovie dello Stato in merito al contenuto di queste norme.

Questo è il punto, onorevoli senatori, che va tenuto presente innanzitutto, anche se sono d'accordo con il Presidente e l'onorevole Sottosegretario che vi è la massima urgenza che questo provvedimento venga approvato.

Si tratta, però, come è evidente, di un disegno di legge abbastanza complesso per il suo contenuto che è di estremo interesse, sotto l'aspetto sociale, per la categoria degli assuntori. Da tempo tale categoria è in agitazione e preannuncia una serie di scioperi, con tutte le conseguenze dannose ed i sacrifici che ne derivano.

Le rivendicazioni sono fondamentalmente due: si protesta contro il ritardo con cui si procede all'approvazione di questo provvedimento per cui, malgrado il problema sia maturo da anni, non si è ancora trovata una soluzione logica e adeguata ai contenuti della realtà sociale della categoria interessata; inoltre si protesta — e questa protesta è portata avanti da tutte le organizzazioni sindacali — perchè il disegno di legge presentato dal Governo elude profondamente ciò che era stato concordato tra gli stessi sindacati e l'Azienda delle ferrovie dello Stato. Questa è la realtà.

Siamo profondamente convinti, ripeto, che è necessario far presto e soddisfare le

legittime aspettative dei lavoratori e delle stesse organizzazioni sindacali che li affiancano, ma il nodo non possiamo scioglierlo noi, bensì il Governo, il quale deve chiarire se è intenzionato a far sì che questo disegno di legge contenga ciò che era stato stabilito nella trattativa condotta circa un paio di anni fa o se invece intende eluderla, così come sembra abbia fatto con il provvedimento in discussione. Se non si vuole tener conto dei risultati della trattativa, evidentemente non c'è volontà di far presto e di risolvere in modo adeguato il problema.

Non posso fare a meno di rilevare che ci troviamo di fronte ad una certa ritrosia del Ministro dei trasporti ad avere contatti con le organizzazioni sindacali, mentre ritengo che sia proprio questa la via più breve per arrivare ad una conclusione rapida. Il senatore Crollanza ha proposto di costituire una commissione composta di rappresentanti del Ministero, parlamentari e sindacalisti; non so come, con una commissione siffatta, si possa arrivare ad un accordo. Personalmente, come ho testè detto, ritengo che se il Ministro accettasse il contenuto della trattativa originaria e lo trasfondesse in questo provvedimento, accogliendo gli emendamenti che vengono proposti dalle organizzazioni sindacali, accelereremmo l'iter del disegno di legge e potremmo sciogliere la nostra riserva circa la richiesta della rimesione in Assemblea.

P R E S I D E N T E . Credo che una delle caratteristiche dei senatori — consentitemi di dirlo — sia quella di avere senso concreto e realistico delle cose e di cercare sempre la via più regolare, ma anche la più breve, per poter arrivare a delle conclusioni. Quando ci troviamo di fronte alla possibilità di intervento, è necessario che tale intervento sia svolto nel modo migliore, senza peraltro cercare la perfezione, che è sempre difficile, se non impossibile, raggiungere.

Nel caso specifico ci troviamo di fronte innanzitutto all'esigenza di procedere con una certa sollecitudine, (ed è inutile dire che siamo in ritardo, se poi si rinvia di settimane o di mesi la soluzione del problema:

del resto, chiunque, per la ricerca del perfetto o del meglio, concorra a rinviare provvedimenti di questo genere, assume la responsabilità conseguente) e, in secondo luogo, ci troviamo di fronte ad un provvedimento che prevede una spesa che ha suscitato le perplessità della 5ª Commissione. La conseguente difficoltà — come mi sembra abbia detto anche il senatore Crollanza — aumenterà in proporzione ad ogni eventuale aumento di spesa, perchè qualsiasi variazione in questo senso richiederebbe il ricorso alla defatigante procedura della richiesta del parere da parte della Commissione finanze e tesoro. Questi sono i due punti obbligati che dobbiamo tener presenti.

Ho parlato anche con i rappresentanti sindacali interessati, i quali mi hanno consegnato richieste di emendamento che ritengo giuste e che possono essere esaminate, così come se ne possono esaminare altre. Da ogni parte d'Italia, però, giungono numerosissimi telegrammi nei quali si chiede di approvare il provvedimento così com'è, purchè lo si faccia rapidamente. Ora, se il disegno di legge può essere perfezionato, facciamolo pure; tuttavia non dimentichiamo che quando ci sono situazioni di questo genere c'è un po' la gara a chi chiede ed ottiene di più; cosa che può anche essere giustificata, ma bisogna vedere fino a che punto questa gara delle « buone intenzioni », chiamiamola così, serve alla causa degli interessati.

D'altra parte ritengo che il rappresentante del Governo non sia in condizione di prendere una decisione, anche perchè non è stato formulato nulla di preciso, essendosi fatto un generico richiamo all'accordo di due anni fa, che sarà legittimo — non discuto — ma che, in ogni modo, non ha nulla a che fare con il provvedimento in questione. Può darsi che ad altri risulti che i sindacati abbiano fatto un'esplicita richiesta in tal senso; a me non risulta. Non può neppure essere accolta, a mio giudizio, la generosa proposta del senatore Crollanza, cioè quella di costituire una commissione formata da rappresentanti del Governo, dei sindacati e della Commissione, perchè così

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)21^a SEDUTA (18 giugno 1969)

facendo abdicheremmo a quella che è una fondamentale potestà del Parlamento: i sindacati, infatti, possono in vario modo far sentire la propria voce, ma sarebbe un'innovazione strana quella di metterci a discutere su un piano di parità con essi. Ogni senatore ha il diritto e il dovere di sostenere le cause che ritiene giuste e lecite: ognuno di voi prepari quindi i suoi emendamenti e li faccia pervenire entro i prossimi giorni all'Ufficio di segreteria che provvederà a trasmetterli al Governo, il quale deve pur esser messo in condizione di prendere con cognizione di causa le sue decisioni.

Potremo così discutere sia sul piano generale che su quello specifico degli emendamenti, più approfonditamente, perchè, mentre il nostro bravo e appassionato relatore ha proposto solo qualche emendamento di portata limitata, altri hanno parlato di cose che possono essere anche giustissime, ma genericamente. Le leggi non sono idee o programmi, sono sintesi di idee e devono essere precise e circostanziate.

Preghero il Ministro di intervenire alla prossima seduta, insieme al sottosegretario Sammartino, che segue con tanta passione le cose del suo Ministero, per esporre il suo punto di vista su quello che gli è stato richiesto o gli verrà richiesto.

C R O L L A L A N Z A . Avevo fatto una proposta e mi sembra che lei, signor Presidente, ne abbia travisato la portata, affermando che non possiamo permettere che i sindacati vengano qui a discutere con noi. Io ho proposto la nomina di una sottocommissione che abbia il compito, presente il Governo, tenuto conto del parere della 5^a Commissione, di esaminare gli emendamenti che saranno presentati e le eventuali modifiche al disegno di legge dal punto di vista finanziario, sentendo, a titolo conoscitivo, i sindacati. Non ho detto di trattare con i sindacati, il che è una cosa ben diversa. Le modifiche apportate al Regolamento del Senato danno alle Commissioni — come le è noto — la possibilità di interpellare a titolo conoscitivo qualsiasi ente, funzionario, esperto o organizzazione.

Vi è da aggiungere poi, che anche se i sindacati non hanno ancora un riconoscimento giuridico, già su determinate riforme o problemi trattano con il Governo. Io ho proposto di interpellarli, per sapere fino a che punto questo disegno di legge è diverso, e fino a che punto è diverso dagli accordi che, si sostiene da alcuni colleghi, sarebbero stati presi a suo tempo.

P R E S I D E N T E . Avevo compreso le sue intenzioni e, forse, nel sintetizzare, involontariamente ho alterato il suo pensiero.

R A I A . Probabilmente, signor Presidente, ella non ha ricevuto la lettera, che io ho qui con me, dei sindacati che in sede nazionale rappresentano tutta la categoria. In questa lettera, con data 9 giugno 1969, si fanno due rilievi: uno, che riguarda il ritardo con cui questo provvedimento è venuto alla discussione del Parlamento (ritardo la cui responsabilità va addebitata in primo luogo al Governo, perchè non si tiene per due anni una categoria nelle condizioni in cui si è tenuta); l'altro, relativo al fatto che, unilateralmente, il Ministero ha modificato il testo dell'accordo che era intervenuto tra i sindacati e il Ministero stesso. Ho qui con me questo testo e il testo degli emendamenti che è nostra intenzione presentare. Certamente non pensiamo che il Senato sia chiamato ad approvare quanto era stato stabilito in quell'accordo, ma le modifiche apportate giustificano la nostra preoccupazione e quella, anche maggiore, dei sindacati.

È stato spesso richiesto al Ministro di discutere questo problema, ma fino ad oggi non è stato possibile farlo se non con il Capo dell'ufficio legislativo.

Per quanto ci riguarda, la questione si risolve, però, nella richiesta di arrivare al più presto, senza aspettare la trafila degli emendamenti, ad una discussione che ponga il problema in termini definitivi. Per ottenere questo (e, certamente, non per incidere sulla competenza del Senato), perchè i sindacati non vengono ricevuti dal Ministro per definire, una volta per tutte, la questione, dal momento che, poi, il discorso

non investirebbe lo stanziamento previsto dall'articolo 32 del disegno di legge?

P R E S I D E N T E . È inutile che discutiamo di cose che non ci riguardano. Non possiamo invitare il Governo a fare delle trattative; è il Governo che trovandosi in difetto, ove in difetto si trovi, deve decidere quale comportamento tenere. Condivido alcune considerazioni da lei fatte; vi è un ritardo di due anni ed ognuno di noi farà su ciò i suoi apprezzamenti, ma dal momento che ci è stata affidata la discussione del provvedimento è nostro dovere affrontarla e portarla a termine perchè non vogliamo essere causa di ulteriore ritardo. Siamo legislatori e possiamo accettare, respingere o modificare il disegno di legge. Tutto questo richiede l'impegno personale di ognuno di noi, e ognuno di noi, se vuole, può consultare i sindacati, ed è giusto che lo faccia se è convinto che sia bene farlo. Ecco la conclusione alla quale sono arrivato, e credo che voi la condividiate. Il Governo, una volta che avrà preso visione degli emendamenti, dovrà venire, nella persona del Ministro dei trasporti, a comunicare alla Commissione le sue decisioni. È questo un dovere che ha nei nostri confronti.

M A D E R C H I . Signor Presidente, vorrei far notare che la precisa proposta avanzata dal collega Crollanza non doveva essere messa in discussione dal solo Presidente, ma dalla Commissione tutta.

P R E S I D E N T E . È una richiesta improponibile.

M A D E R C H I . Ma lei, signor Presidente, non lo ha dichiarato e non poteva fare il discorso che ha fatto. I disegni di legge devono essere discussi dalla Commissione nel modo in cui la stessa Commissione ritiene più opportuno. Il suo compito, signor Presidente, è quello di dirigere i lavori facendo rispettare il Regolamento e non di inserirsi nella discussione, come ha voluto fare questa volta, con un intervento che ha anche avuto, se mi è consen-

tito usare questa espressione, un sapore in qualche modo ricattatorio quando ha detto che chi non approva il rinvio della discussione si assume gravissime responsabilità. Noi stiamo facendo il nostro dovere, se non vi sono tutti gli elementi necessari per poterlo svolgere rapidamente, bisogna farne carico a chi non ci mette in condizioni di lavorare, ma non a chi vuol arrivare ad approvare i disegni di legge nel modo migliore possibile.

P R E S I D E N T E . Quanto io ho detto non impedisce a coloro che vogliono approfondire la materia di approfondirla.

M A D E R C H I . Lei deve lasciare piena libertà a ciascun componente di dire quello che vuole, pur sempre nell'ambito del Regolamento, ma il suo tono perentorio e il suo modo di intervenire così pesantemente non favoriscono la discussione, nè rendono sereno l'ambiente nel quale lavoriamo; noi non ci troviamo in difficoltà per questi toni che non ci mettono paura, però essi tendono a farlo, ed io respingo questo metodo, non lo accetto e, l'avverto signor Presidente, tutte le volte che si dovesse verificare una situazione di questo genere ripeterò le cose che ho detto ora.

P R E S I D E N T E . Io dirò quello che è necessario dire, perchè qui si sta portando in lungo una questione pregiudiziale che è già stata superata nei termini nei quali è stata posta e che io ritengo non può essere che ricondotta al cento per cento al Regolamento.

Mi sembra di avere indicato la via giusta anche per quanto riguarda la proposta Crollanza.

C R O L L A L A N Z A . Che però non è improponibile.

P R E S I D E N T E . Potremo discutere con maggiore cognizione la prossima volta, quando avremo il quadro degli emendamenti e degli orientamenti dei vari componenti la Commissione. Può darsi benissimo che dopo la discussione di oggi venga-

no proposti emendamenti sui quali noi e il Governo possiamo essere d'accordo. Se, invece, questi emendamenti risulteranno inaccettabili potremo seguire la stessa via adottata quando abbiamo discusso il provvedimento relativo ai terremotati siciliani.

F A B R E T T I . Noi abbiamo chiesto un chiarimento preciso all'onorevole Sottosegretario e lei, signor Presidente — mi consenta —, con la sua esuberanza oratoria, il suo modo di intervenire, ha impedito all'onorevole Sottosegretario di esprimere il suo parere.

La richiesta precisa che è stata fatta al rappresentante del Governo — e per riflesso al relatore — è la seguente: il Governo è intenzionato a colmare le lacune esistenti tra il disegno di legge d'iniziativa governativa e l'accordo a suo tempo assunto con le organizzazioni sindacali?

Inoltre, il senatore Crollalanza ha fatto una certa proposta per facilitare la discussione, ma lei, signor Presidente, l'ha definita improponibile.

Ora io vorrei che lei ci permettesse di conoscere il pensiero dell'onorevole Sottosegretario su questi problemi.

P R E S I D E N T E . Lei ha ripetuto cose già dette da altri ed io, d'accordo con il rappresentante del Governo, ho risposto che il Sottosegretario non poteva, allo stato delle cose, dare una risposta, non solo perchè la questione posta è di interesse e di valore politico notevole, ma anche perchè è chiaro che, non avendo egli avuto contatti a questo proposito con il Ministro, non è in grado di dire qual è l'orientamento del Ministro. Del resto la stessa formulazione della domanda: « se il Ministro è disposto o meno a mantenere. . . » già di per sé impone una valutazione politica ed è solo il Ministro che può rispondere.

Avete troppo rispetto per l'onorevole Sottosegretario per poter pensare che egli possa dare affidamenti che potrebbero metterlo domani in difficoltà nel suo ministero: perciò, non è simpatico (permettetemi di usare questo termine) rivolgergli una domanda di questo genere perchè non può

che rispondervi come io stesso mi sono permesso di rispondere per sua preghiera.

La volta prossima interverrà il Ministro e risponderà alla vostra domanda. L'onorevole Sottosegretario, del resto, al tempo in cui fu assunto quell'impegno, non faceva parte del Governo e quindi non sa di quale genere di impegno si tratti.

F A B R E T T I . È evidente che questa mattina non ci comprendiamo! Noi siamo qui a discutere in sede redigente un disegno di legge presentato dal Governo. Abbiamo qui il rappresentante del Governo nella persona del Sottosegretario. Se avessimo presentato gli emendamenti, avremmo potuto discuterli questa mattina. Ora io domando: l'onorevole Sottosegretario che cosa rappresenta? Rappresenta o no il Ministero?

Non possiamo accettare certe considerazioni. Lasci che le faccia il Sottosegretario e che ne assuma la responsabilità.

P R E S I D E N T E . Non avremmo potuto discutere gli emendamenti perchè manca il parere su di essi della Commissione finanze e tesoro. Abbiamo iniziato la discussione del provvedimento per guadagnare tempo, ma non avremmo potuto affrontarne il merito.

S A M M A R T I N O , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, mi si lasci esprimere, naturalmente limitatamente ai poteri che sono insiti nel mio ruolo di rappresentante del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'ampia discussione di questa mattina non è stata affatto inutile, perchè ci permette di guadagnare tempo nell'esame di un provvedimento sulla cui necessità e urgenza siamo tutti d'accordo.

Voglio pensare che quando il Presidente ha detto di voler vedere approvato rapidamente questo disegno di legge, intendeva esprimere l'auspicio che ciò avvenisse, auspicio che anche il Governo condivide. Il Governo desidera, però, che gli emendamenti che la Commissione intende proporre — alcuni emendamenti sono stati adombrati

dallo stesso relatore, che io ringrazio profondamente e cordialmente per la chiarezza della sua relazione, sulla quale penso ed auspico ci sia l'accordo della maggioranza — vengano presentati prima della prossima riunione in modo che il Governo possa esaminarli.

Ora io vorrei rivolgere una preghiera al Presidente. Poichè è stato annunciato che, a partire dalla prossima settimana, il Parlamento resterà chiuso per quindici giorni...

A I M O N I. Potremmo ugualmente convocarci per la prossima settimana.

P R E S I D E N T E. Sono d'accordo. Potremo fissare la prossima seduta per martedì o mercoledì. Comunque, dato che non è stato ancora stabilito niente di definitivo, se siete d'accordo, sia o no aperto il Senato, restiamo d'intesa che la prossima seduta avrà luogo nella prossima settimana.

S A M M A R T I N O, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Stavo dicendo che intendevo rivolgere una preghiera al Presidente e cioè di convocare la Commissione la prossima settimana, malgrado il Parlamento sia chiuso, per procedere all'esame di questo provvedimento, la cui urgenza è da tutti avvertita.

Invito tutti i colleghi a presentare al più presto gli emendamenti sui quali sarà posta, da parte del Governo, tutta l'attenzione, responsabile e cosciente. È evidente che, dato il parere contrario della Commissione finanze e tesoro, gli emendamenti dovranno essere contenuti, per quanto riguarda la spesa, nei limiti di cui al parere medesimo. La proposta del senatore Crollalanza potrà essere esaminata solo quando saremo di fronte agli emendamenti. Se questi emendamenti saranno tali da richiedere un esame più particolare, è chiaro che in quel caso sarò io stesso il primo ad approvare la proposta di costituire una sottocommissione che proceda a questo esame specifico.

Per quanto riguarda la presenza del Ministro alla discussione di questo provvedi-

mento, mi premurerò di far presente il voto espresso da questa Commissione.

P R E S I D E N T E. Per quanto riguarda la domanda « se il Ministro è disposto a mantenere... »?

S A M M A R T I N O, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non posso dare io questa risposta. Comunicherò al Ministro questa preghiera.

P R E S I D E N T E. Allora restiamo d'intesa che la Commissione si riunirà mercoledì prossimo.

A N D O'. Dobbiamo tenere presente che il termine ultimo per la presentazione degli emendamenti è stato fissato per martedì. Comunque, per quanto riguarda la data della prossima convocazione, mi permetto di pregarvi di non fissarla adesso, ma di lasciare al Presidente questa facoltà in relazione agli impegni del Ministro, che non conosciamo. Non vorrei che facessimo poi una seduta a vuoto perchè il Ministro non è disponibile in quel giorno che noi adesso vogliamo fissare.

Inoltre ritengo che dovremmo stabilire anche un certo criterio nel fissare un programma di lavoro: numerosi rappresentanti del mio Gruppo dovranno trovarsi a Roma nella giornata di venerdì, quindi dovrebbero venire a Roma mercoledì e poi di nuovo venerdì. Vi pregherei di seguire una certa continuità, che del resto va a tutto vantaggio del nostro lavoro.

P R E S I D E N T E. Poichè non si fanno altre osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta, che si terrà nella prossima settimana, con l'invito, a chi avesse in animo di proporre emendamenti, di presentarli entro dopodomani, venerdì, 20 giugno.

La seduta termina alle ore 12,40.