

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(FORMICA)

di concerto con il Ministro del Tesoro

(ANDREATTA)

NELLA SEDUTA DEL 10 MARZO 1981

Norme di integrazione e modifica al trattamento normativo del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — La recente legge 6 febbraio 1979, n. 42, ha introdotto modifiche di fondo allo stato giuridico del personale ferroviario, recependo, su base istituzionale, le linee qualificanti e più avanzate del moderno modello del lavoro sociale, dirette alla realizzazione di una figura più responsabile del pubblico dipendente, attraverso il concetto di professionalità, che si muove su nuovi e precisi schemi organizzativi e strutturali.

Sono state quindi poste le basi di un più evolutivo assetto giuridico della professione ferroviaria attraverso un nuovo ordinamento, che ha ristrutturato, in modo radicale, le ex carriere del personale ferroviario — già distinte in tre categorie d'impiego, suddivise in oltre cento qualifiche istituzionali, con 67 parametri retributivi — nelle attuali sette categorie di classificazione ed in profi-

li professionali all'interno di ciascuna categoria, con conseguenti criteri di disciplina del trattamento economico.

Il passaggio dal precedente al nuovo assetto istituzionale del personale ferroviario, compreso nei tradizionali e necessari settori operativi dell'esercizio e degli uffici, ma entro i limiti della ridotta classificazione in sette categorie di impiego e 75 profili professionali, ha portato ad una prima, difficile considerazione normativa dei fatti giuridici e delle conseguenti posizioni retributive.

Tali posizioni risultano oggi ristrette nei margini dell'originario «quadro di riferimento» politico ed economico entro il quale dovevano muoversi i rinnovi contrattuali da informare al principio della chiarezza, quadro ancorato però ai precisi limiti imposti dal rigido «ventaglio retributivo», com-

prendente tutte le posizioni funzionali operative da realizzare, in prospettiva, con un sistema di perequazione, nel settore del pubblico impiego.

Siffatto nuovo meccanismo di composizione riduttiva ha però prodotto, nell'area ferroviaria, effetti incidenti sull'assetto delle posizioni giuridiche ed economiche, condizionate nei limiti del ristretto numero di categorie di classificazione, non adeguate al riconosciuto grado di professionalità più responsabile attribuito a ciascuna categoria, e con l'inevitabile squilibrio di valori stipendiali, risultati ravvicinati nelle categorie intermedie dove, in realtà, resta classificato ed è attivo proprio il maggior contingente di personale ferroviario, diversamente da quanto si verifica nelle strutturazioni delle altre amministrazioni dello Stato.

Il presente disegno di legge, il cui contenuto è il risultato di un lungo confronto con le organizzazioni sindacali confederali del personale ferroviario, tende ad assicurare non solo il principio del giusto riconoscimento del maturato economico, ma anche le posizioni residuali di diritto non valutate nel primo ed immediato inquadramento stipendiale, disposto con effetto dal 1° ottobre 1978. Inoltre mira a risolvere taluni fondamentali problemi di personale che non hanno trovato, nell'immediatezza dell'originaria legge 6 febbraio 1979, n. 42, una precisa previsione normativa, ora necessaria per introdurre elementi di aggiornamento e di raccordo tra le norme del nuovo sistema, nonché di continuità giuridica nei confronti di validi istituti del precedente ordinamento.

In particolare, con l'articolo 1 viene abrogato il settimo comma dell'articolo 2 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, e successive modificazioni ed integrazioni, in considerazione che la norma stessa è divenuta di palese inutilità a seguito dell'estensione al personale ferroviario rivestito di qualifica dirigenziale di talune competenze accessorie.

La norma dell'articolo 2 tende, nei primi due commi, a risolvere situazioni di squilibrio retributivo tra vincitori di pubblici concorsi e dipendenti sistemati a seguito di con-

corsi interni previsti dal precedente ordinamento o per cambiamento di profilo od a seguito di accertamento in altro profilo professionale della stessa categoria.

Con l'ultimo comma viene disciplinata una fattispecie non regolata dalla stessa legge 6 febbraio 1979, n. 42, garantendo in tal modo la conservazione della posizione economica già maturata dagli interessati prima di effettuare i passaggi di profilo.

Analoga esenzione è stabilita per contributi associativi alle organizzazioni sindacali.

Con l'articolo 3 vengono sanate situazioni giuridiche di svantaggio, conseguenti alla inesatta convinzione del dipendente sul titolo giuridico al riconoscimento, a domanda, entro i prescritti termini, dei pregressi periodi di servizio, di ruolo e non di ruolo, presso altre amministrazioni dello Stato e di quelli di ruolo presso le Ferrovie dello Stato agli effetti della integrazione del maturato economico con l'importo delle lire 800 annue previsto dall'articolo 15, primo e secondo comma, della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

L'articolo 4 è norma di regime per la formazione dei bandi e di organizzazione quanto alla disciplina delle procedure, dei criteri e delle modalità di espletamento dei pubblici concorsi, nonché per l'assegnazione e la destinazione dei vincitori e degli idonei rispettivamente ai singoli servizi e nei ruoli di specializzazione professionale o nelle rispettive sezioni di mestiere.

Vengono inoltre regolate, con precisi termini, le assunzioni in impiego e le immissioni in servizio degli aventi titolo, anche con riferimento a quelle già disposte, per effetto dell'entrata in vigore della nuova legge 6 febbraio 1979, n. 42, sulla base di graduatorie compartimentali, nazionali od uniche, degli idonei in concorsi banditi per diverse sedi compartimentali.

La norma consente inoltre di ovviare a nuove, lunghe ed onerose procedure concorsuali e di far fronte ad immediate esigenze del servizio ferroviario mediante copertura di posti di organico ancora vacanti con l'assunzione di idonei dei concorsi banditi per

altri profili della stessa categoria professionale.

È inoltre prevista la possibilità, sempre nel quadro delle determinazioni volte ad assicurare una più dinamica azione di contingente intervento, di fronte ad esigenze del servizio ferroviario, di mettere a concorso, nella loro globalità, anche se appartenenti a distinti ruoli, i posti relativi a profili professionali comuni a più servizi, e di stabilire comunque programmi di esame differenziati in relazione alle esigenze dell'Azienda con possibilità di formulare distinte graduatorie per ciascun programma di esame.

La norma si chiude precisando la competenza dell'autorità centrale e compartimentale quanto all'assegnazione dei vincitori e degli idonei ed alle destinazioni degli stessi nei singoli ruoli o sezioni di mestiere, in relazione alle vacanze ed alle necessità aziendali.

Con l'articolo 5 vengono precisati i titoli ed i requisiti che saranno richiesti nei bandi di concorso successivi alla data di entrata in vigore del presente disegno di legge per l'assunzione in determinati profili di categoria del personale delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato: ufficiale di macchina, ufficiale marconista e carpentiere, in sostituzione di quelli previsti dalla legge 6 febbraio 1979, n. 42, e ciò per un necessario adeguamento alla nuova realtà, dimensione e riqualificazione assunta dalle unità e dalle professioni marittime.

L'articolo 6 attua un diverso e puntuale assetto organizzativo dei ruoli organici ai fini di una proficua e decentrata attività di governo del personale, vicina alle esigenze delle unità operative centrali e periferiche dell'Azienda, tenuto conto altresì del dato di fatto della residenza amministrativa e quindi di servizio del dipendente e della esigenza di distinguere in più sezioni i ruoli dei profili delle categorie di personale ivi indicate, qualora il rispettivo settore di impiego lo richieda.

Con l'articolo 7 è demandata al decreto ministeriale, nei limiti, nei termini e con i criteri fissati dalla norma stessa, la ripar-

tazione per ciascun compartimento, per servizio od unità equiparata delle dotazioni organiche stabilite per il personale ferroviario. Tale norma, che trae presupposto obiettivo dal generale provvedimento ministeriale adottato per la prima determinazione delle dotazioni organiche con effetto dal 1° ottobre 1978, a termini dell'articolo 6 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, per ciascuna categoria e relativi profili professionali e per la ripartizione dei contingenti di posti per un medesimo profilo professionale, attua quindi con continuità di fase provvedimento una necessaria, decentrata autonomia di gestione delle dotazioni organiche già fissate, nella loro globalità, a termini della citata legge.

L'articolo 8 è norma che completa e risolve, nei primi quattro commi, la condizione di diritto transitorio posta dall'articolo 10, quart'ultimo comma, della ripetuta legge 6 febbraio 1979, n. 42, per i vincitori e gli idonei dei concorsi interni banditi entro il 30 settembre 1978, data di riferimento e limite per gli inquadramenti nei nuovi profili professionali istituiti dalla ripetuta legge. Trovando applicazione anche per le immissioni per accertamento professionale disposte in applicazione dello stesso articolo 10, estende pertanto il suo vigore al periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1981 e fissa un preciso, comune sistema di decorrenza per le immissioni riferite al primo giorno del semestre entro il quale si sono verificate o si verifichino le vacanze relative ai posti di organico.

Con il quinto comma, viene in particolare ampliata la previsione normativa di cui al quarto comma dell'articolo 10 della citata legge organica — di tipo limitativo quanto al calcolo delle anzianità minime previste ai fini dei passaggi di categoria — operando, con un più ampio criterio, l'integrale recupero dell'anzianità pregressa maturata prima dell'entrata in vigore della ripetuta legge agli effetti del primo inquadramento del personale.

Analogo recupero viene previsto al successivo sesto comma ai fini dell'ammissione all'accertamento professionale per il profilo

di ispettore capo aggiunto della settima categoria computando l'anzianità maturata nei profili di ispettore e di ispettore principale.

Il settimo comma, seguendo lo stesso criterio, sana una incongruenza della ripetuta legge n. 42 del 1979. Infatti, secondo il sistema da essa previsto, i dipendenti appartenenti alla quarta categoria possono accedere al profilo professionale di ispettore, quinta categoria, con 5 anni di anzianità e conseguire, quindi, automaticamente, il profilo di ispettore principale, sesta categoria, dopo un altro anno, cioè complessivamente, dopo 6 anni. I dipendenti, invece, che siano pervenuti alla quinta categoria in profili professionali diversi da quello di ispettore con una anzianità minima di quattro anni debbono attendere altri 5 anni per poter accedere al profilo professionale di ispettore principale, cumulando così, complessivamente, 9 anni di anzianità.

L'articolo regola, inoltre, all'ottavo comma, gli accertamenti professionali di cui agli articoli 8 e 10 della ripetuta legge organica, prevedendone l'effettuazione nell'ambito di singole circoscrizioni compartimentali, con graduatorie di impianto e per compartimento.

Con il nono comma, viene fatto rinvio al decreto ministeriale per stabilire norme di disciplina con carattere di generalità e criteri relativi alla composizione delle commissioni chiamate ad esprimere il giudizio di professionalità ai fini dei passaggi di categoria.

È, infine, prevista la possibilità di bandire accertamenti professionali per i profili di ispettore capo aggiunto, ispettore principale ed ispettore distintamente per servizio e per specializzazione professionale e di inserire, nei bandi di tali ultimi due profili, programmi di esame differenziati, in relazione alle esigenze aziendali.

L'articolo 9 raccorda il sistema del precedente ordinamento e di cui all'articolo 49 della legge 26 marzo 1958, n. 425, con quello introdotto, con un nuovo regime di *status* in funzione delle categorie professionali, dal-

la recente legge 6 febbraio 1979, n. 42, assicurando, con una preminenza di carattere sociale, con i criteri ed i limiti all'uopo previsti, il mantenimento in servizio dei dipendenti ferroviari che, per i vari motivi, ivi illustrati (infortunio, malattie professionali, per cause di servizio, di guerra e comuni), divengono fisicamente inidonei alle mansioni del profilo di appartenenza, ma possiedono l'idoneità fisica ad attività di altro profilo professionale anche di categoria inferiore, in diverso settore di utilizzazione, salvo restando, in quest'ultimo caso, il trattamento economico acquisito da corrispondersi in base alla categoria di originaria appartenenza.

L'articolo 10, recependo un'attuale e generale linea di interventi a salvaguardia del rapporto di lavoro dei dipendenti che rifluiscono dagli enti soppressi, provvede, con le modalità e condizioni previste nella stessa norma, alla sistemazione nei ruoli organici ferroviari del personale già dipendente dall'Ente italiano di servizio sociale, che ha prestato la propria opera, in regime di convenzione, presso gli organi centrali e periferici dell'Azienda per l'assolvimento di compiti e di attività di contenuto sociale.

Con l'articolo 11 viene attribuito alla specifica competenza degli organi sanitari periferici dell'Azienda l'accertamento dell'entità delle lesioni nonchè della loro connessione con le infermità riscontrate dipendenti da cause di servizio ferroviario, assicurando in tal modo una più diretta ed immediata definizione delle relative posizioni giuridiche.

Allo stesso scopo si è ritenuto di escludere il parere obbligatorio del Comitato per le pensioni privilegiate ordinarie, nella cui competenza peraltro non è mai rientrata la materia pensionistica ferroviaria.

Al fine poi di ovviare ai non lievi inconvenienti registrati nella definizione di posizioni di equo indennizzo, è stabilita nella norma una moratoria di sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente disegno di legge, allo scopo di consentire a tutti gli aven-

ti titolo la presentazione della domanda e di salvaguardare i rispettivi diritti acquisiti.

Viene, infine, previsto che i necessari provvedimenti di applicazione per l'attuazione delle disposizioni contenute nella norma vengano emanati con decreto del Ministro dei trasporti e ciò allo scopo di recuperare al più diretto sistema di corresponsione dell'equo indennizzo i correttivi indispensabili per l'adeguamento del regolamento generale, di cui al decreto del Presidente della Repub-

blica 3 maggio 1957, n. 686, alla atipica struttura dell'Azienda ferroviaria.

L'articolo 12, mediante l'abrogazione delle preesistenti norme di cui agli articoli 15 e 16 della legge 6 giugno 1975, n. 197, precisa che è consentita l'ammissione alle mense aziendali anche del personale di condotta e scorta treni in sosta di servizio, nonché di quello addetto ai turni rotativi, per consentirne la piena utilizzazione, sia nelle giornate festive che negli orari serali.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Il settimo comma dell'articolo 2 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, e successive modificazioni, è abrogato.

Art. 2.

Con effetto dal 1° ottobre 1978, il penultimo e l'ultimo comma dell'articolo 16 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, sono sostituiti dai seguenti:

« All'atto dell'assunzione, ai vincitori di concorsi pubblici provenienti da altre amministrazioni dello Stato è attribuita la classe di stipendio uguale o immediatamente superiore allo stipendio in godimento.

Nei casi di passaggio nell'ambito della stessa categoria per cambio di profilo, per accertamento professionale e per vincita di concorso interno di cui all'articolo 10 della presente legge, nonché ai vincitori di concorsi pubblici provenienti da altri profili professionali della stessa categoria, istituiti con la presente legge, del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, si conserva lo stipendio in godimento e l'eventuale assegno personale attribuito ai sensi del terzo comma del precedente articolo 15, e l'anzianità maturata nella categoria medesima è utile ai fini dell'ulteriore progressione economica.

All'atto dell'assunzione, ai vincitori di concorsi pubblici provenienti da profili professionali di categorie superiori, istituite con la presente legge, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è attribuita la classe di stipendio d'importo pari o immediatamente inferiore allo stipendio in godimento, maggiorato dell'eventuale assegno personale attribuito ai sensi del terzo comma dell'articolo 15 della presente legge. L'eventuale differenza è corri-

sposta sotto forma di assegno personale, utile ai fini della tredicesima mensilità, della pensione e della buonuscita, ed è riasorbibile soltanto in caso di passaggio di categoria. L'anzianità maturata nella categoria superiore è utile ai fini dell'ulteriore progressione economica ».

Art. 3.

Il personale ferroviario che non abbia fruito, per decorrenza del termine, dell'attribuzione dell'importo di lire 800 annue, di cui all'articolo 15, primo e secondo comma, della legge 6 febbraio 1979, n. 42, per i servizi di ruolo e non di ruolo resi presso altre amministrazioni dello Stato e per quelli non di ruolo resi presso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, è ammesso a fruire di tali benefici subordinatamente alla presentazione della domanda entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, corredata della relativa documentazione, ove quest'ultima non sia già acquisita agli atti dell'Azienda.

Art. 4.

Fermi restando i requisiti generali per l'ammissione in impiego e le modalità di assunzione stabiliti dagli articoli 3 e 6 dello stato giuridico del personale approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, le procedure, i criteri e le modalità per l'espletamento dei concorsi sono determinati con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale.

La partecipazione alle commissioni esaminatrici di membri esterni all'Azienda ferroviaria resta stabilita per i concorsi al profilo professionale di ispettore; per i concorsi ai rimanenti profili professionali, per i quali è prevista la partecipazione di membri esterni, questa può essere esclusa in caso di particolare necessità ed urgenza connessa con l'esercizio ferroviario.

L'assunzione in impiego dei vincitori dei pubblici concorsi e degli idonei che ne hanno diritto è subordinata all'accertamento del possesso dei requisiti fisici previsti dalla normativa vigente in materia ed alla presentazione del certificato di nascita ai fini dell'iscrizione nei ruoli matricolari.

Salvo giustificati motivi, nei 60 giorni successivi alla data di presentazione in servizio, i soggetti immessi in impiego sono tenuti, a pena di decadenza dalla nomina, a produrre la documentazione di rito richiesta per la partecipazione al concorso.

Le norme di cui ai precedenti commi trovano applicazione, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge 6 febbraio 1979, n. 42, anche nei confronti delle assunzioni disposte sulla base di graduatorie compartimentali, di graduatorie nazionali e di graduatorie uniche formulate con i candidati risultati idonei in diversi compartimenti.

Dalla stessa data, qualora esigenze immediate di servizio ferroviario abbiano reso necessario coprire con urgenza posti di organico vacanti, il Ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale e previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, può autorizzare l'assunzione in impiego di idonei in concorsi relativi a profili diversi da quelli per i quali è stato bandito il concorso, purchè della stessa categoria e sempre che posseggano i requisiti fisici richiesti per il profilo di assunzione.

Nei bandi di concorso nazionali e compartimentali per profili professionali comuni a più servizi, i posti relativi possono essere messi a concorso globalmente anche se appartenenti a distinti ruoli. Possono, comunque, essere stabiliti programmi di esame differenziati in relazione alle esigenze aziendali e potranno essere formulate graduatorie distinte per ciascun programma.

L'assegnazione dei vincitori e degli idonei ai singoli servizi e la loro destinazione nei singoli ruoli di specializzazione o nelle sezioni di mestiere dei ruoli stessi saranno effettuate, in relazione alle vacanze da ricoprire ed alle necessità aziendali, con delibera del direttore del servizio del personale

per i concorsi nazionali e con delibera del direttore compartimentale per i concorsi compartimentali.

Art. 5.

I titoli professionali ed i requisiti prescritti nei commi quarto e quinto dell'articolo 4 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, per l'assunzione nei profili di ufficiale di macchina, di ufficiale marconista e di carpentiere sono sostituiti dai seguenti:

Ufficiale di macchina: il titolo professionale di capitano di macchina;

Ufficiale marconista: il certificato di prima classe radiotelegrafista per navi, l'immatricolazione nella gente di mare di prima categoria e non meno di un anno di navigazione effettiva con la qualifica di marconista;

Carpentiere: l'immatricolazione nella gente di mare di prima categoria con la qualifica di carpentiere o l'abilitazione all'esercizio della professione di maestro d'ascia prevista dall'articolo 280 del regolamento del codice della navigazione.

Restano invariati i titoli e i requisiti professionali stabiliti per l'accesso nei profili professionali sopra indicati dai bandi di concorso già pubblicati alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 6.

Il personale delle prime cinque categorie, con esclusione del profilo di ispettore, è iscritto nei ruoli compartimentali, distintamente per servizi od unità equiparate, relativi alla circoscrizione compartimentale in cui è sito l'impianto o l'ufficio in cui esso ha la residenza amministrativa alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il personale dirigente e quello appartenente alle altre categorie e profili continua ad essere iscritto nei ruoli dei singoli servizi della direzione generale, secondo la specializzazione professionale di appartenenza. È altresì iscritto nei ruoli dei singoli servizi

il personale degli altri profili in servizio negli uffici della direzione generale.

Con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, qualora il settore d'impiego relativo ai singoli profili lo richieda, i ruoli dei profili delle prime sei categorie, esclusi quelli di ispettore principale ed ispettore, possono essere distinti in più sezioni, ai fini anche della priorità per il conferimento delle funzioni superiori, a termini dell'articolo 12 della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

Ai fini della determinazione dell'anzianità restano applicabili le norme previste dall'articolo 63 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, e dal decreto del Ministro dei trasporti 8 novembre 1979, n. 2538.

Per i trasferimenti da uno ad altro ruolo compartimentale o di servizio, la competenza ad adottare i relativi provvedimenti è del direttore del servizio del personale per quello delle categorie inferiori alla sesta.

Art. 7.

Le dotazioni organiche di cui al quarto comma dell'articolo 6 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, stabilite con decorrenza 1° ottobre 1978 distintamente per servizio e per profilo professionale con decreto del Ministro dei trasporti 3 aprile 1980, n. 864, ed i posti di oltre organico consentiti in base all'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, così come integrato dall'articolo 8 della legge 6 giugno 1975, n. 197, prorogato fino al 31 dicembre 1985 dall'articolo 7 della legge 1° agosto 1978, n. 448, saranno ripartiti con la medesima decorrenza per ciascun compartimento, servizio od unità equiparata, con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale.

Le consistenze di personale relative a tutti i profili ad esaurimento graveranno su quelle dei profili della categoria iniziale dello stesso settore nei limiti dell'organico integrato dei posti attribuiti in base all'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 8.

Salve le più favorevoli decorrenze già disposte in base alle norme di legge vigenti, le immissioni nei singoli profili professionali, attribuite a far tempo dal 1° gennaio 1979 e che saranno attribuite fino al 31 dicembre 1981 in favore dei vincitori e degli idonei dei concorsi interni di cui al quart'ultimo comma dell'articolo 10 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, sono riportate, sia agli effetti economici che giuridici, al 1° gennaio o al 1° luglio dello stesso anno o dell'anno successivo, secondo che la relativa vacanza si sia verificata o si verifichi entro il secondo semestre dell'anno precedente o il primo semestre dello stesso anno.

Tale disposizione si applica anche a coloro che abbiano superato o supereranno gli accertamenti professionali, relativi allo stesso periodo, previsti dall'articolo 10 della stessa legge 6 febbraio 1979, n. 42.

L'applicazione delle disposizioni di cui ai due commi precedenti è subordinata al possesso, da parte degli interessati, alla data di decorrenza dell'immissione nel nuovo profilo professionale, dei requisiti previsti per l'ammissione al concorso interno o all'accertamento professionale.

A parità di decorrenza sono applicabili le norme previste dall'articolo 63 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, e dal decreto del Ministro dei trasporti 8 novembre 1979, n. 2538.

Ai fini della valutazione delle anzianità previste per i passaggi di categoria mediante accertamento professionale sono utili le anzianità maturate nelle qualifiche che, ai sensi dell'articolo 1 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, hanno dato titolo all'inquadramento in profili della stessa categoria non-

chè quelle maturate in profili corrispondenti della stessa categoria. Per l'effetto è soppresso il primo periodo del quarto comma dell'articolo 10 della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

Con effetto dal 1° gennaio 1980, sono ammessi all'accertamento per il profilo di ispettore capo aggiunto anche coloro che hanno comunque maturato cinque anni di anzianità nei profili di ispettore e ispettore principale.

Con effetto dal 1° gennaio 1980, sono ammessi all'accertamento professionale per il passaggio al profilo di ispettore principale anche i dipendenti appartenenti ai profili professionali della quinta categoria, previsti dal quadro n. 5, annesso alla legge 6 febbraio 1979, n. 42, i quali posseggano sei anni di anzianità di carriera, ivi compresa quella maturata nei corrispondenti profili della quarta categoria.

Gli accertamenti professionali previsti dall'articolo 10 della citata legge 6 febbraio 1979, n. 42, e gli inquadramenti nel profilo di tecnico previsti dall'articolo 8 della legge stessa sono effettuati nell'ambito delle singole circoscrizioni compartimentali, con graduatorie di impianto e con graduatorie compartimentali, secondo quanto stabilito nei singoli decreti ministeriali con i quali, ai sensi del citato articolo 10, sono banditi gli accertamenti stessi o sono state fissate le modalità di inquadramento al profilo di tecnico.

Le modalità per la composizione delle commissioni chiamate ad esprimere il giudizio di professionalità ai fini del passaggio di categoria previsto dall'articolo 10 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale.

Gli accertamenti professionali per i profili di ispettore, ispettore principale e ispettore capo aggiunto sono banditi distintamente per servizio e specializzazione professionale. Per i profili di ispettore ed ispettore principale, ove esigenze aziendali lo giustificano, per ciascuna specializzazione potranno

no essere stabiliti, nel bando di concorso, programmi di esame differenziati a scelta del candidato, previa deliberazione del consiglio d'amministrazione, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale.

Art. 9.

Il personale riconosciuto fisicamente inidoneo alle mansioni del profilo di appartenenza per infortunio dovuto a causa di servizio o per malattia professionale o per infermità comunque dipendente da cause di servizio o per aggravamento di inabilità per causa di guerra riconosciuta da pensione, semprechè non abbia raggiunto i limiti di età e di servizio stabiliti nella tabella allegata 15 allo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato e dal decreto del Ministro dei trasporti 8 novembre 1979, n. 2541, viene mantenuto d'ufficio in servizio con cambio di profilo professionale della stessa categoria di appartenenza anche di nuova istituzione, per il quale possieda la completa idoneità fisica ed ove sussista disponibilità di organico, integrato, per i profili iniziali, dall'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni ed integrazioni.

Tale disposizione si applica anche al personale riconosciuto fisicamente inidoneo per cause comuni alle mansioni del profilo di appartenenza, qualora sussista disponibilità di organico nei singoli profili dopo la destinazione degli inidonei di cui al precedente comma.

Il personale di cui sopra, nonchè i mutilati ed invalidi di guerra, possono essere ammessi a sostenere gli accertamenti professionali per i profili della categoria superiore per i quali possiedano la relativa idoneità fisica, subordinatamente all'esistenza di posti di organico vacanti e con le modalità e alle condizioni previste per tutti i dipendenti idonei che hanno titolo a sostenere gli stessi accertamenti professionali.

Ove non sussista disponibilità di organico in altro profilo professionale della medesima

categoria, il personale di cui ai precedenti commi, ferma restando la categoria ed il profilo di appartenenza, può essere utilizzato temporaneamente in mansioni di diverso profilo di categoria inferiore per il quale sia riconosciuto idoneo, occupando il posto di organico della categoria iniziale nel settore di impiego, integrato dei posti consentiti dall'articolo 2 della citata legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni ed integrazioni, finchè non sarà possibile utilizzarlo in un posto di organico di altro profilo professionale della stessa categoria di appartenenza, per il quale è idoneo.

I provvedimenti di destinazione o di utilizzazione ad altro profilo, previsti dalla presente disposizione, sono adottati dai direttori compartimentali competenti per il personale dei ruoli compartimentali e dal direttore del servizio per il personale dei ruoli della direzione generale.

Per l'eventuale istituzione di nuovi profili professionali si seguono le norme previste dall'articolo 2 della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

Sono abrogate le norme previste dall'articolo 49, dall'articolo 100, primo comma, nella parte in cui si riferisce al citato articolo 49, ed il quarto comma dell'articolo 165 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, nonchè tutte le altre disposizioni incompatibili con la presente norma.

Art. 10.

Gli assistenti sociali, dipendenti dall'Ente italiano di servizio sociale (EISS), che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risultino assegnati, ai sensi dell'articolo 4 della convenzione stipulata il 1° gennaio 1968 e successivi rinnovi, a svolgere la propria attività presso gli organi centrali e periferici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per la trattazione specializzata di particolari problemi dei ferrovieri e che siano già in possesso del diploma di

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

assistente sociale, sono inquadrati, su domanda, nei ruoli organici del personale ferroviario nel profilo professionale di segretario della quarta categoria, di cui alla legge 6 febbraio 1979, n. 42.

Le domande di inquadramento dovranno essere presentate entro trenta giorni dalla entrata in vigore della presente legge.

L'inquadramento è subordinato al possesso degli altri requisiti prescritti per l'ammissione in impiego ferroviario, ad eccezione del limite di età che non può essere superiore a sessantadue anni.

L'inquadramento ha effetti giuridici dalla data di entrata in vigore della presente legge ed economici dalla data di assunzione in servizio.

Art. 11.

Per il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la competenza a concedere e liquidare l'equo indennizzo è attribuita al Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sulla base del verbale emesso dall'ufficio sanitario compartimentale o dalla sezione sanitaria competente per territorio.

Le domande prodotte dagli interessati o dai loro aventi causa anteriormente all'entrata in vigore della presente legge, ovvero nel semestre successivo alla data in questione, sono considerate ammissibili semprechè le infermità o le lesioni si siano manifestate posteriormente al 30 giugno 1956.

Il Ministro dei trasporti potrà emanare con propri provvedimenti, previo parere del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, le norme di applicazione necessarie per l'attuazione delle disposizioni contenute nei commi precedenti. Le norme stesse potranno consentire che i provvedimenti negativi siano emessi prescindendo dall'esame di merito degli organi sanitari dell'Azienda, qualora manchino i presupposti giuridici per la concessione dell'equo indennizzo.

Art. 12.

Gli articoli 15 e 16 della legge 6 giugno 1975, n. 197, sono abrogati.

Ai sensi del primo comma dell'articolo 1 della legge 5 giugno 1973, n. 348, per « il dipendente personale » deve intendersi anche il personale di condotta e scorta treni in sosta di servizio.

Tutto il personale addetto all'esercizio e alla manutenzione degli impianti è ammesso alle mense aziendali nelle giornate in cui presta servizio.