

(N. 507)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori BITOSSI, MASSINI, PORCELLINI e SCHIAVI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 APRILE 1954

Cessazione degli appalti ferroviari interni concessi a ditte private e sistemazione del personale da queste dipendente.

ONOREVOLI SENATORI. — Nel marzo del 1951 è stato presentato un disegno di legge inteso ad eliminare il sistema della concessione di lavori e servizi ferroviari ad appaltatori privati, ed a provvedere al passaggio alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato dei lavoratori oggi in servizio ferroviario attraverso le imprese. Purtroppo, il disegno di legge non venne discusso nel corso della passata legislatura.

Tuttavia, poichè i problemi che il disegno di legge anzidetto voleva risolvere permangono insoluti ed hanno nel tempo assunta maggiore gravità, si rende necessario presentare il presente disegno di legge che ha le stesse finalità e propone gli stessi provvedimenti di quello presentato nel 1951.

È a voi noto quale piaga rappresenti per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il sistema degli appalti dei più vari servizi e lavori a ditte private; e quale inumano sfruttamento viene esercitato verso i lavoratori che servono le Ferrovie dello Stato tramite le ditte appaltatrici.

Il sistema di appaltare i servizi ferroviari è antico, risale all'epoca in cui le Ferrovie del nostro Paese erano gestite da società private.

Quando, nel 1905, le ferrovie vennero nazionalizzate, la gestione statale ereditò il sistema degli appalti, che — però — aveva allora sviluppi assai modesti e riguardava soltanto lavori di carico e scarico del carbone e delle merci pesanti.

Con l'avvento del fascismo, però, il sistema degli appalti assunse ben altre ampiezze e sviluppo.

Il decreto 28 gennaio 1923, n. 153, autorizzava il Ministro dell'epoca a licenziare dalle Ferrovie alcune decine di migliaia di ferrovieri (in gran parte i licenziamenti colpirono gli antifascisti) aumentando enormemente, nel numero e nella natura del lavoro, le imprese private.

Esse in breve volgere di tempo hanno raggiunto il numero di circa 300, alle quali sono affidati quasi 800 appalti assorbenti oltre 20.000 lavoratori con rapporto di lavoro fisso e continuativo senza contare i lavoratori con prestazioni periodiche intorno agli otto mesi per anno.

Così gli appalti sono stati estesi ai più vari e delicati servizi di carattere strettamente ferroviario; meccanica specializzata,

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

smistamento delle merci e loro accettazione e svincolo; servizio di carico degli accumulatori; armamento, revisione e risanamento dei binari; servizi di linea e sorveglianza di alcuni tratti di essa; pulizia delle vetture e delle stazioni; frenatura dei treni; scambi e manovre; manovali viaggianti, accudienza alle locomotive, ecc.

La stessa Amministrazione ferroviaria ha dovuto rilevare la grave anomalia tecnico-giuridica, venutasi a determinare e pur giustificando lo stato di cose imposte dalla urgenza di sopperire ai vuoti lasciati dal personale ferroviario collocato in quiescenza, si è indirizzata verso il ritorno di tali servizi ai ferrovieri propriamente detti.

È evidente che in questa « normalizzazione » la convenienza della Amministrazione sta obiettivamente nel modificare la posizione del lavoratore già specializzato; assumere questo anzichè sostituirlo con un nuovo assunto che vede la ferrovia ed il servizio per la prima volta.

Si aggiunge inoltre che la funzione delle ditte appaltatrici è del tutto inutile e parassitaria.

In linea generale, l'appaltatore nell'esercizio dell'appalto non impegna capitali e attrezzi, ma si limita ad ingaggiare ed amministrare per conto delle Ferrovie *la sola mano d'opera*, pagata sulla base uomo-giornata dalla stessa Amministrazione, suo tramite. Sicché — nella realtà — tali ditte hanno nè più nè meno che la figura di *mercanti di mano d'opera* che traggono un lucro dalla differenza fra quanto percepiscono e quanto pagano ai lavoratori e ciò senza il minimo rischio, senza alcun esborso di capitale.

È evidente che questo metodo reca con sè un largo sfruttamento dei lavoratori, dato che l'utile per l'appaltatore aumenta col risparmio ch'egli riesce a fare sul lavoro dei dipendenti.

A tal fine, le imprese ingaggiano — di regola — i lavoratori nelle zone dove la fame e la disoccupazione si fanno più sentire; li compensano con salari inferiori a quelli dei contratti collettivi, li defraudano in modo ancora più grave nei lavori a cottimo, a misura ed a corpo; e ciò senza contare l'evasione cui tali ditte spesso ricorrono sulle varie forme di previdenze sociali.

Il solo aggio per uomo-giornata, fissato nella misura del 1,5 per cento del compenso lordo per ogni lavoratore si calcola ammontante a circa 2 miliardi l'anno. Questa somma costituisce l'utile di tali imprenditori, per il solo servizio di mediazione che essi esercitano senza contare quello non calcolabile realizzato con lo sfruttamento come è detto innanzi.

Si può facilmente immaginare, poi, quale altro seguito di lucri e di corruzione rechi con sè questo sistema che il fascismo, proprio a tale fine, volle applicare; ed è veramente ora che il legislatore ponga termine al danno ed alla immoralità rompendo energicamente e senza indugi gli innumerei legami di interessi e di complicità che si sono formati sulla base di questo sistema.

I servizi ferroviari debbono tornare alle Ferrovie, i lavoratori degli appalti, che esercitano mansioni di carattere ferroviario debbono passare alle dipendenze delle Ferrovie non essendo logico nè umano che due lavoratori i quali hanno la stessa competenza tecnica, che esercitano le medesime mansioni, che servono — in sostanza — la stessa Amministrazione, abbiano un trattamento differente secondo che fra l'Amministrazione ed essi si frapponga — o meno — il diaframma di una ditta mediatrice.

Questi lavoratori debbono — con la cessazione degli appalti — venire assunti dalla Amministrazione ferroviaria nella posizione di ferrovieri, solo in questo modo sarà sanata questa deplorevole ingiustizia.

Il disegno di legge che si propone si ispira alle intenzioni ed ai principi più sopra riasunti.

Esso assume notevole importanza specialmente oggi che il sistema degli appalti nelle Ferrovie ha preso così vaste proporzioni.

L'articolo 1 obbliga la cessazione degli appalti ferroviari, con la loro scadenza e la conseguente assunzione dei relativi servizi da parte della Amministrazione.

L'articolo 2 provvede all'assunzione dei lavoratori dipendenti dalle cessanti ditte appaltatrici presso l'Amministrazione delle ferrovie, in qualità di agenti non di ruolo ed a condizione che possiedano i requisiti di legge, meno quello dell'età, com'è ovvio, e come — del resto è stato già attuato per la sistemazione

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dei sussidiari, dei contrattisti e degli straordinari.

L'articolo 3 fissa le norme e le qualifiche ferroviarie d'inquadramento degli attuali dipendenti dalle aziende appaltatrici in relazione alle loro attuali qualificazioni definite dal Contratto collettivo nazionale di lavoro.

L'articolo 4 stabilisce, seguendo il criterio della legge 30 novembre 1952, n. 1844, l'istanza collegiale chiamata ad esaminare il possesso dei requisiti per l'assunzione e la qualifica da attribuire al lavoratore.

L'articolo 5, infine, regola la futura sistemazione del personale assunto in base all'articolo 2, nei ruoli del personale ferroviario; sta-

bilisce la decorrenza della sistemazione e comprende nel periodo minimo di servizio occorrente per la stessa, il servizio di natura ferroviaria già prestato dall'agente presso la ditta appaltatrice.

Onorevoli Senatori,

dando il vostro suffragio al disegno di legge che si sottopone alla vostra approvazione compirete opera di risanamento morale, giuridico-finanziario e tecnico di notevole importanza ed eliminarrete anche uno dei casi più gravi di sfruttamento a danno di molte migliaia di onesti lavoratori.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

All'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è fatto obbligo di non rinnovare i capitolati d'appalto concessi a ditte private per l'esecuzione dei servizi di natura ferroviaria.

I servizi stessi saranno direttamente svolti dall'Amministrazione ferroviaria a mano a mano che verranno a scadere i capitolati di appalto in corso.

Art. 2.

I lavoratori dipendenti dalle ditte che in virtù dell'articolo precedente verranno a cessare il loro rapporto d'appalto con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, saranno assunti dall'Amministrazione ferroviaria nella posizione di agenti straordinari.

Art. 3.

I lavoratori previsti dal precedente articolo verranno assunti nelle qualifiche approssimative indicate, a seconda delle mansioni esercitate presso le ditte appaltatrici:

a) guardasala — se addetti ai servizi di gestione (accettazione, consegna e spedizione merci);

b) operai — se addetti alla lavorazione nelle officine, depositi e squadre rialzo;

c) frenatori — se addetti al servizio dei freni, scambi e manovra;

d) cantonieri — se addetti ai servizi di linea (sorveglianza della linea, posa dei pellardi, manutenzione e revisione armamento ferroviario, ecc.);

e) manovali — se addetti ai servizi di manovalanza nelle stazioni, depositi, squadre rialzo, officine e magazzini approvvigionamenti.

Art. 4.

Per l'accertamento dei requisiti di assunzione e l'attribuzione della qualifica, come dai precedenti articoli, saranno costituite apposite Commissioni compartmentali ed una Commissione centrale secondo i criteri di cui all'articolo 8 della legge 30 novembre 1952, n. 1844.

Art. 5.

Agli agenti provenienti da ditte appaltatrici assunti dall'Amministrazione ferroviaria in base all'articolo 2 della presente legge, è applicabile la legge 30 novembre 1952, n. 1844 per la sistemazione a ruolo trascorso un anno di effettive prestazioni alla dipendenza dell'Amministrazione ferroviaria.

Il minimo di servizio richiesto per la sistemazione a ruolo, dovrà calcolarsi comprendendosi il servizio ferroviario prestato alle dipendenze della ditta appaltatrice. La decorrenza della nomina a ruolo in ogni caso non potrà essere antecedente al 1° gennaio dell'anno successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge.