

(N. 1567)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori MASSINI, BITOSSI, FERRARI.

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 MARZO 1951

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

ONOREVOLI SENATORI. — È fin troppo noto quale difetto rappresenti per l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato il sistema degli appalti dei più vari servizi a ditte private; e quale sfruttamento ne derivi per i lavoratori che servono le ferrovie dello Stato tramite le ditte appaltatrici.

Il sistema di appaltare i servizi ferroviari è antico perchè 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 e mantenne il sistema degli appalti che — però — aveva allora un ambito assai limitato e riguardava soltanto i lavori di carico e scarico del carbone e delle merci pesanti.

Con l'avvento del fascismo, il sistema degli appalti assunse ben altra ampiezza e sviluppo. L'allora Ministro dei trasporti fu messo in grado, dal decreto 28 gennaio 1923, n. 153, di licenziare dalle Ferrovie alcune decine di migliaia di avventizi (in gran parte i licenziamenti colpirono gli antifascisti) mentre le ditte appaltatrici aumentarono paurosamente di numero e di mole e continuarono ad aumentare negli anni successivi fino a raggiungere il numero attuale di circa 300 su un numero di 800 appalti che assorbono circa 16.000 lavoratori.

Gli appalti, oggi, vertono sui più vari e delicatissimi servizi di carattere strettamente ferroviario: meccanica specializzata, smistamento delle merci, loro accettazione e svincolo; servizio di carica degli accumulatori; armamento, revisione e risanamento binari; servizi di linea e sorveglianza di alcuni tratti di essa; pulizia delle vetture e delle stazioni, frenature dei treni, ecc. Nella esecuzione di tali mansioni, i lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici non si distinguono dagli agenti delle ferrovie dello Stato con i quali lavorano gomito a gomito; ed è questa la prima grave incongruenza che deriva dal sistema.

La funzione delle ditte appaltatrici non potrebbe essere poi più inutile e parassitaria di quella che, in effetto, si rivela.

In linea generale, un appaltatore è un industriale il quale immette nell'esercizio dell'appalto, oltre che la sua organizzazione, anche capitali ingenti che possono eventualmente correre il rischio di serie falciidie.

Gli appaltatori ferroviari non hanno neppure questo disturbo perchè si limitano a fornire alle ferrovie *la sola mano d'opera* che pagano con le somme che la stessa amministrazione mette a loro disposizione, sicchè — nella realtà — tali ditte hanno nè più nè meno che la figura

di *mercanti di mano d'opera* che traggono un luero dalla differenza fra quanto percepiscono e quanto pagano ai lavoratori e ciò senza il minimo rischio, senza il minimo esborso di capitale.

È evidente che questo metodo reca con sé il più grave sfruttamento dei lavoratori, dato che l'utile della gestione dipende, in totale, dal risparmio che gli appaltatori riescono a fare sul salario che pagano ai loro dipendenti.

A tal fine, le imprese ingaggiano — di regola — i lavoratori nelle campagne 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 sistematica che tali ditte praticano rispetto agli oneri della previdenza sociale.

Calcoli diligenti ed attendibili dimostrano che, quale differenza fra il riscosso ed il pagato, circa 2 miliardi ogni anno finiscono nelle casse di tali imprenditori, per il solo servizio di mediazione che essi — in pratica — esercitano: denari che potrebbero essere risparmiati dall'Amministrazione ferroviaria o — quanto meno — devoluti a chi lavora e non a chi si limita a sfruttare il lavoro degli altri.

È anche evidente quale altro seguito di frodi, di lucri illeciti e di corruzione rechi con sé questo nefasto sistema che il fascismo proprio a tal fine volle amplificare; ed è veramente ora che il legislatore ponga termine al danno ed allo scandalo, rompendo energicamente e senza riguardi gli innumeri legami di interessi e di complicità che si sono formati sulla base di questo deplorabile 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 né umano che due lavoratori i quali hanno la stessa competenza tecnica, che esercitano le stesse mansioni, che servono — in sostanza — la stessa Amministrazione abbiano un trattamento difforme secondo che fra l'Amministrazione ed essi si fra ponga — o meno — il diaframma di una ditta mediatrice.

Lavoratori che hanno, alle volte oltre venti e persino trenta anni di anzianità presso le ditte

appaltatrici non debbono essere lasciati, al termine della loro vita di lavoro e di sacrificio al servizio delle ferrovie, alla mercè delle miserevoli provvidenze generali quando hanno svolto, in sostanza, il medesimo compito degli agenti ferroviari.

Essi debbono — con la cessazione degli appalti — venire assunti dall'Amministrazione ferroviaria nella posizione di agenti non di ruolo e con lo stato giuridico di tali agenti, anche agli effetti della futura sistemazione in ruolo: solo in questo modo sarà sanata questa deplorabile ingiustizia.

Il disegno di legge che vi proponiamo si ispira alle intenzioni ed ai principi più sopra riassunti.

L'articolo 1 segna la fine degli appalti ferroviari, con la loro scadenza e la conseguente assunzione dei relativi servizi da parte dell'Amministrazione.

L'articolo 2 provvede all'assunzione dei lavoratori dipendenti dalle cessanti appaltatrici presso l'Amministrazione delle Ferrovie, in qualità di agenti non di ruolo ed a condizione che posseggano i requisiti di legge, meno quello dell'età, come è ovvio, e come — del resto — è stato già attuato per la sistemazione dei sussidiari e dei contrattisti (decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 292 e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 9 luglio 1947, n. 667) ed è previsto per la sistemazione degli « straordinari », con provvedimento in corso di studio.

L'articolo 3 si preoccupa dell'inquadramento degli attuali dipendenti delle aziende appaltatrici, secondo le loro attuali mansioni e specialità, nelle categorie degli agenti delle Ferrovie; mentre l'articolo 4 deferisce alla Commissione nazionale di avanzamento, di cui agli articoli dal 53 al 56 del decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, le eventuali contestazioni che potessero sorgere in ordine all'inquadramento previsto dall'articolo 3.

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

OOREVOLI SENATORI. — Dando il vostro suffragio al disegno di legge che proponiamo, compierete — nell'ambito della gestione ferroviaria — opera di risanamento morale, giuridico, finanziario e tecnico di notevole importanza. Non è questa certamente la sola piaga da sanare perchè quella degli « straordinari » — di cui più sopra si è fatto cenno equella dei cosiddetti « assuntori »; sono ugualmente gravi; e se non andranno a buon fine le trattative che, in sede sindacale si stanno svolgendo col Governo per sistemare le anzi-

dette due bistrattate categorie e per sanare anche il pregiudizio che ne deriva al servizio ferroviario, occorrerà provvedere anche a questo riguardo nelle vie dell'iniziativa parlamentare. Frattanto è urgente decidere la sistemazione del settore degli appalti, non solo ai fini più sopra indicati ma anche per eliminare uno dei casi più gravi ed ingiustificati di sfruttamento del lavoro altrui che si nota nel quadro pur desolante che presenta, al riguardo, il nostro Paese.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

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

I servizi stessi saranno direttamente assunti dall'Amministrazione ferroviaria a mano a mano che verranno a scadere i capitolati d'appalto.

Art. 2.

I lavoratori dipendenti dalle ditte che, in virtù dell'articolo precedente, verranno a cessare il loro rapporto di appalto con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato saranno assunti dall'Amministrazione ferroviaria nella posizione di agenti non di ruolo, purchè siano in possesso dei requisiti richiesti dall'articolo 27 del regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405 e successive modifiche, per l'assunzione degli agenti ferroviari, eccezione fatta per il limite massimo di età.

Art. 3.

I lavoratori assunti in virtù dell'articolo precedente, verranno inquadrati nelle qualifiche appresso indicate, a seconda delle mansioni esercitate presso le ditte private appaltatrici:

a) addetti alla sorveglianza della linea, alla posa dei petardi, alla sorveglianza dei pas-

saggi a livello, ecc., da inquadrarsi quali cantonieri;

b) addetti al carico e scarico delle merci in genere e del carbone, copertenisti, piombatori, vagonieri e carristi, addetti alla pulizia dei gabinetti, stazioni officine, uffici, ecc., addetti alla pulizia delle vetture, locomotive e locomotori ed al rifornimento di queste, di acqua e sabbia, scarichini e trasbordatori, accudienti locomotive, staffisti, addetti alle piattaforme per la manovra delle vetture in genere, manovratori non abilitati, addetti al noleggio dei cuscini, porta bagagli, fattorini addetti ai bagagli registrati, addetti alla pulizia delle tubiere, dei generatori e camere a fumo, addetti alla pulizia dei gazometri, addetti alla spaccatura e segatura delle traverse, addetti ai magazzini attrezzi, aiuto operai, addetti alla manovra degli scambi, addetti al trasporto dei materiali di officina con mezzi meccanici, addetti alla gru di officina, addetti alle vasche lavaggio dei materiali, addetti ai lavori di facchinaggio in genere ed altri lavori di manovalenza, da inquadrarsi quali manovali;

c) instradatori, capi-squadra, guardia-merci, addetti all'accettazione e consegna delle merci in genere ed alle riserve, conduttori di carrelli elettrici ed a combustione, macchinisti locomotive, primi manovratori montavagonisti, aiuto-macchinisti e secondi manovratori, manovratori abilitati, collaudatori, tornitori fresatori, trapanisti, aggiustatori, fucinatori, calderai, fonditori, mollai, falegnami, tappezzieri, saldatori elettrici e autogeni, nichelatori e cromatori, tracciatori, lattonieri, battilamiera, motoristi, ramai, calderai, attrezzisti, modellisti, addetti ai forni fusori ed a nafta,

vetrai, stagnini, elettricisti, segantini, ecc. da inquadrarsi quali operai;

d) addetti ai freni in genere, da inquadrarsi quali frenatori;

e) addetti a lavori di ufficio, scritturali; da inquadrarsi quali alunni d'ordine.

Art. 4.

Le eventuali contestazioni che potessero insorgere in sede di applicazione dell'inquadramento disposto dall'articolo precedente, saranno risolte dalla Commissione nazionale di avanzamento di cui agli articoli 53 al 56 del decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, e con le modalità in atto.

Art. 5.

Gli agenti provenienti da ditte appaltatrici, assunti dall'Amministrazione ferroviaria in base all'articolo 2 della presente legge, verranno sistemati a ruolo con gli stessi criteri che saranno adottati per il rimanente personale non di ruolo delle Ferrovie dello Stato; assegnandosi agli stessi la decorrenza dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di decorrenza della nomina in pianta stabile degli agenti non di ruolo anzidetti.

Il minimo di servizio effettivamente prestato, richiesto per la sistemazione a ruolo, dovrà calcolarsi comprendendovi il servizio di natura ferroviaria prestato dall'agente alle dipendenze della ditta appaltatrice di provenienza.