

## COMMISSIONI RIUNITE

### INTERNI (I) - TRASPORTI (VIII)

#### II.

### SEDUTA DI GIOVEDÌ 23 OTTOBRE 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA VIII COMMISSIONE **ANGELINI**

#### INDICE

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	5
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Sistemazione a ruolo del personale straordinario delle ferrovie dello Stato. (2792)	5
PRESIDENTE . . . . .	5, 8, 10, 11, 12, 14
NUMEROSO, <i>Relatore per la Commissione interni</i> . . . . .	5, 7, 8, 10, 11, 13
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore per la Commissione trasporti</i> . . . . .	7, 8, 10, 11, 12, 13
PETRUCCI . . . . .	8
LOMBARDI RICCARDO . . . . .	9
IMPERIALE . . . . .	9, 12, 14
COLASANTO . . . . .	10, 13
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	10, 11, 14
MONTICELLI . . . . .	10, 11, 12, 13
TOMBA . . . . .	12
SPOLETI . . . . .	12
CAPACCHIONE . . . . .	13
BALDASSARI . . . . .	14

**Discussione del disegno di legge: Sistemazione a ruolo del personale straordinario delle ferrovie dello Stato. (2792).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione a ruolo del personale straordinario delle ferrovie dello Stato ».

Gli onorevoli Numeroso e Jervolino Angelo Raffaele, relatori, hanno facoltà di svolgere le loro relazioni.

NUMEROSO, *Relatore per la Commissione interni*. Onorevoli colleghi, con diversi provvedimenti legislativi, tra cui ultimo in ordine di tempo la legge 5 giugno 1951, n. 376, sono state emanate disposizioni particolari per la posizione giuridica ed economica del personale straordinario delle pubbliche Amministrazioni, le quali durante la guerra e nel dopoguerra videro così sensibilmente aumentato il numero dei propri dipendenti. Queste norme, che prevedero anche i ruoli speciali transitori e disciplinarono l'inquadramento in essi del personale straordinario, furono estese anche alle amministrazioni a carattere autonomo, come le ferrovie dello Stato.

Senonché, il Ministero dei trasporti ha ritenuto e ritiene che le norme suddette, valide ed operanti per il personale straordinario delle altre Amministrazioni statali, non lo siano per il personale straordinario delle ferrovie, o lo siano soltanto nei riguardi di una molto limitata aliquota di straordinari con qualifiche a carattere impiegatizio. Così si legge nella relazione che accompagna il disegno di legge.

**La seduta comincia alle 9.**

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo l'onorevole Riva, della I Commissione.

COMMISSIONI RIUNITE (INTERNI - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1952

Senza soffermarmi su tale carattere discriminatorio che si vorrebbe attribuire soltanto agli impiegati d'ufficio, bisogna riconoscere che il personale ferroviario di tutte le categorie e qualifiche ha, fin dal 1925 e maggiormente prima di tale data, uno stato giuridico a sé stante, diverso da quello degli altri dipendenti statali, e che altre categorie di personale ferroviario non di ruolo sono state recentemente sistemate direttamente nei ruoli organici. Le categorie sistemate direttamente nei ruoli organici sono quella del personale sussidiario e quella dei contrattisti. Ma la relazione ministeriale non accenna ai motivi e alle modalità con cui vennero sistemate le due categorie suddette, ed è bene invece che la Commissione conosca questi motivi e queste modalità.

Sia la categoria del personale sussidiario, sia quella dei contrattisti, vennero entrambe soppresse con i decreti legislativi 12 aprile 1946, n. 292, e 9 luglio 1947, n. 667. Di qui la necessità della sistemazione in ruolo degli appartenenti alle due categorie, che evidentemente non potevano essere licenziati e messi sul lastrico. Di più: la categoria dei contrattisti venne sistemata mediante concorsi interni che l'Amministrazione ferroviaria venne autorizzata a bandire ogni anno e fino all'esaurimento della categoria.

Comunque, allo stato attuale bisogna esaminare favorevolmente il disegno di legge, non tanto (si intende, secondo il mio modo di valutare e di sentire questioni del genere) non tanto, dicevo, per le motivazioni riportate nella relazione, quanto perché si affronta e si risolve in maniera più radicale, organica e definitiva un problema di carattere soprattutto sociale quale è quello degli straordinari, derivante, come tanti altri problemi, dalla guerra e dalla disfatta e dalle tristi conseguenze dell'una e dell'altra. Si arriva, dicevo, a una soluzione più organica, radicale e definitiva, che dovrebbe però essere accompagnata e seguita da un'azione altrettanto organica, radicale e coraggiosa di vigilanza e di controllo tesa ad eliminare inesorabilmente, anche dopo la sistemazione in ruolo, la categoria degli impiegati nulla facenti, che purtroppo esistono non solo nella categoria degli straordinari delle ferrovie dello Stato, ma in linea generale in tutte le categorie dei pubblici dipendenti.

Ma mentre affermo questo, non so e non posso nascondere il grave disagio che sento di fronte alle evidenti e gravi diversità di trattamento che la nostra legislazione fa alle diverse categorie di straordinari delle Amministrazioni statali, giacché la giustizia — la giustizia distri-

butiva che sola dovrebbe essere la fonte del diritto obiettivo in questa materia — richiederebbe uguaglianza di trattamento per chiunque presti la propria attività nell'interesse della società e derivi la propria situazione dalle conseguenze della guerra. D'altra parte, se l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fosse stata sempre e veramente convinta delle peculiari caratteristiche funzionali dell'Azienda autonoma ferroviaria, che non consentirebbe l'applicazione dei ruoli transitori e delle norme relative ai nove decimi del personale straordinario da essa dipendente — così è scritto nella relazione — avrebbe dovuto intervenire a tempo opportuno con una di queste due richieste: o non far comprendere le ferrovie statali tra le Amministrazioni ed Enti per cui erano emanate dette norme, o richiedere disposizioni diverse e particolari per il proprio personale. Questo mi sembra elementare ed evidente. Del resto, non è la prima volta, e credo che non sarà neppure l'ultima, che in questa delicata materia si verificano disuguaglianze come queste. E oggi noi assistiamo a questo fatto: mentre il personale statale ha i ruoli transitori, mentre per il personale straordinario delle ferrovie ci accingiamo ad approvarne la sistemazione nei ruoli ordinari, i dipendenti straordinari degli Enti locali si vedono negati anche i ruoli transitori. L'argomento, come i colleghi comprendono, è importante e delicato e non è il caso di aggiungere altro in questa sede.

Il disegno di legge, come la Commissione sa, prevede la sistemazione in pianta stabile, anche in eccedenza alle disponibilità di pianta; evidentemente, però, con gli accantonamenti previsti dagli ultimi due comma dell'articolo 7, rimane fermo il principio che i posti di organico, le piante organiche delle singole categorie di personale, sono in via definitiva quelle attuali, quelle, cioè, vigenti prima della sistemazione del personale straordinario. Intendo dire — e penso che sia questo il pensiero anche di chi ha formulato il disegno di legge — che gli organici delle ferrovie non vengono aumentati in via permanente e definitiva.

Sempre in merito al primo articolo, ritengo che nel personale da sistemare debba essere compreso quello in servizio presso « La Provvida », per il semplice fatto che nel decreto legge 15 marzo 1945, n. 160, è sancito specificamente che: « La gestione viveri « La Provvida » costituisce un servizio dell'Amministrazione ferroviaria ». Aggiungo che, a quanto mi si dice, pare trattarsi di sole 110 unità.

COMMISSIONI RIUNITE (INTERNI - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1952

Due altre osservazioni di carattere generale debbo aggiungere. Sono state manifestate alcune preoccupazioni circa la decorrenza della sistemazione a ruolo del personale straordinario, fissata al 1° gennaio 1951, in quanto tale decorrenza potrebbe danneggiare eventualmente i vincitori dei concorsi effettuati nel 1951 e 1952, e cioè coloro che in seguito a pubblico concorso si trovano già in pianta organica. In proposito sarebbe conveniente che il rappresentante del Governo desse gli opportuni chiarimenti.

Richiamo poi l'attenzione della Commissione sull'articolo 15 del disegno di legge, e in proposito leggo quanto è scritto nella relazione ministeriale: « Il disegno di legge, infine, in quanto esclude l'istituzione di ruoli speciali transitori nelle ferrovie dello Stato, ha in sostanza funzione sostitutiva, per il personale ferroviario, delle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 262 del 1948 ed alla legge n. 376 del 1951, relative alla istituzione dei ruoli transitori, alle condizioni per accedervi e al trattamento del personale in essi collocato. Risultano anche inammissibili quelle speciali disposizioni dei provvedimenti stessi che, sul presupposto dell'esistenza dei ruoli transitori, prevedono particolari benefici in favore di determinate categorie di dipendenti (articolo 13, escluso il sesto comma, e articolo 14 della legge n. 376 del 1951). Resta pertanto salva l'applicabilità al personale ferroviario di quelle sole disposizioni che non presentano una diretta connessione col sistema dei ruoli transitori e che, soltanto eccezionalmente, hanno sede nei citati provvedimenti legislativi (articoli 9, 10, 11, 12, e 13 del decreto n. 262 del 1948 e articolo 13, sesto comma, 17 e 18 della legge n. 376 del 1951) ».

Debbo far notare agli onorevoli Colleghi che in alcune di queste disposizioni richiamate e che dovrebbero essere — e, per me, ritengo che possano essere — applicate al personale straordinario delle Ferrovie, vi sono dei termini. Nell'articolo 10, per esempio, del decreto legislativo n. 262 del 1948 è detto che i dipendenti civili di ruolo delle amministrazioni dello Stato, anche se con ordinamento autonomo, possono, entro un anno dalla data del presente decreto, qualunque sia la loro anzianità, chiedere il collocamento a riposo. Mi pare che se queste disposizioni debbono essere applicate, come io penso che sia opportuno applicare, al personale straordinario delle Ferrovie, bisognerebbe modificare i termini, e dire che queste disposizioni hanno decorrenza dalla data di entrata in vigore della nuova legge.

Questi nuovi termini, sia per questa norma, sia per quelle altre norme che si ritengono applicabili al personale straordinario delle Ferrovie dello Stato, dovrebbero essere specificatamente indicati nella nuova legge, e la decorrenza dovrebbe essere fissata dall'entrata in vigore della legge stessa.

Non voglio aggiungere altro. Desidero solo fare una considerazione di carattere generale circa la procedura usata per l'immissione nei ruoli effettivi del personale straordinario, relativamente cioè alla costituzione delle commissioni compartimentali o di servizio, come si chiamano. Data la urgenza di approvare il disegno di legge, e tenuto conto anche che analogamente si fece nei riguardi dei contrattisti per i concorsi interni che l'Amministrazione ferroviaria venne autorizzata a bandire, forse conviene lasciare la procedura proposta. Ma penso che, in linea generale, questa procedura sia un po' lunga e dispendiosa. Forse converrebbe accettare la procedura stabilita dalla legge del 1951, n. 376, per cui si stabilì che l'immissione nei ruoli transitori era fatta dagli uffici del personale, con l'obbligo, da parte del Ministro, di emanare poi un proprio decreto; e contro il decreto del Ministro era previsto il ricorso a una speciale commissione centrale.

Comunque, su questo non faccio una proposta specifica; è solo una osservazione che mi permetto di fare, perché penso che, nell'interesse dello stesso personale e per la soluzione più sollecita e pratica del problema, sarebbe meglio cambiare sistema e affidare agli uffici del personale l'esame delle singole pratiche, salvo ricorso contro la decisione del Ministro.

Concludo esprimendo parere favorevole per il passaggio alla discussione degli articoli del disegno di legge.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore per la Commissione trasporti*. Dato il nuovo orientamento della Commissione Interni che, come ha concluso l'onorevole Numeroso, è favorevole all'accoglimento del disegno di legge, e data anche l'analitica relazione fatta dall'onorevole Numeroso, mi limiterò a fare tre osservazioni.

NUMEROSO, *Relatore per la I Commissione*. Da parte mia, la volta scorsa, c'è stata la richiesta di un puro e semplice rinvio. Nel merito, non manifestai alcuna opinione. Tengo a chiarire questo, perché anche fuori di qui, sulla stampa, si è cercato di attribuirmi, a torto, una certa avversione a questo disegno di legge.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore per la Commissione trasporti*. Ho parlato

di un nuovo orientamento della Commissione, perché mi era parso, l'altra volta, che la Commissione non fosse favorevole.

NUMEROSO, *Relatore per la Commissione interni*. Dichiaro che la Commissione interni non si è occupata comunque di questo disegno di legge e che nell'ultima seduta si votò esclusivamente quella proposta di rinvio.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore per la Commissione trasporti*. Mi limiterò, dicevo, a fare tre osservazioni di carattere generale.

Per tre ordini di considerazioni io ritengo che dobbiamo senz'altro approvare il disegno di legge: una considerazione di ordine di giustizia, una considerazione di ordine economico ed una di ordine politico.

La considerazione di ordine di giustizia è questa. A parte la sistemazione che già è avvenuta, come ha ricordato l'onorevole Numeroso, degli impiegati ed agenti sussidiari e contrattisti, non possiamo non tener presente che per le leggi del 1947 e 1948 e quindi con l'applicazione della legge del giugno 1951 c'è stata una sistemazione di carattere generale di tutti gli impiegati straordinari, o avventizi che dir si voglia, di tutte le Amministrazioni dello Stato. Sarebbe stato non giusto che queste provvidenze così opportune non venissero usate, si capisce con le debite cautele, anche nei confronti degli impiegati delle Ferrovie dello Stato. Tanto più che, come è detto nella relazione, le disposizioni di legge da me richiamate poco fa avrebbero avvantaggiato semplicemente una parte degli agenti delle ferrovie dello Stato, non tutti. Nella relazione si parla addirittura di un decimo degli impiegati o agenti straordinari. Per questa ragione di giustizia mi sembrava assolutamente necessario che noi accogliamo senz'altro il disegno di legge. È stato ricordato che l'attuale disegno di legge vuole essere sostitutivo e non esecutivo di quelle disposizioni, nel senso che, mentre in virtù delle disposizioni di legge da me richiamate, gli impiegati straordinari furono collocati in ruoli speciali transitori, questi agenti, con le provvidenze che ci accingiamo a discutere ed approvare, vengono collocati nei ruoli organici, come è avvenuto per le categorie dei sussidiari e dei contrattisti.

Vi è poi una ragione di economia di spesa, che pure va messa in rilievo, e che è precisata nell'ultima parte della relazione. La sistemazione del personale straordinario, si dice nella relazione, eliminerà l'onere gravante sull'Amministrazione ferroviaria per contributi relativi alle assicurazioni sociali valutati

in lire 426 milioni annui. Di fronte a questa economia reale e immediata, verrà sostenuta una duplice spesa: di 46 milioni per maggiori indennità di funzione, e di 61 milioni per contributi all'Opera di previdenza. 46 milioni più 61 milioni danno la cifra complessiva di 107 milioni. Se si detraggono dai 426 milioni, si realizza ogni anno una economia di 319 milioni. È vero che nella seconda parte si parla di un'altra spesa di 203 milioni relativa agli agenti straordinari che verranno sistemati a ruolo in eccedenza alle disponibilità delle piante organiche delle rispettive qualifiche. Ma, anche tenuto conto di questa spesa — che è transitoria perché tale onere andrà gradatamente diminuendo di anno in anno fino ad annullarsi per l'assorbimento di questi straordinari nelle piante organiche — verrà comunque realizzata una economia di 116 milioni. Quindi, allo stato attuale, c'è una netta economia di 116 milioni, salvo a realizzare, come ho detto, una economia maggiore negli anni successivi per la scomparsa dell'onere dei 203 milioni.

La terza considerazione di ordine politico è che sempre, da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei Ministri succedutisi nell'Amministrazione dei trasporti, è stata promessa a queste determinate categorie una sistemazione definitiva. Non leggerò le sollecitazioni, gli ordini del giorno, le premure, i richiami a queste promesse, venuti da tutte le parti. Anche per esperienza personale ricordo che, quando ero al Ministero dei trasporti, furono presi impegni al riguardo. Quindi, dobbiamo ringraziare il Signore che finalmente questi impegni diventano realtà.

Per ora non vorrei aggiungere altro.

Mi riservo di fare altre osservazioni quando esamineremo i singoli articoli.

Confido che le Commissioni riunite, e per le ragioni esposte dall'onorevole Numeroso e per queste mie succinte considerazioni, vorranno accogliere il disegno di legge e approvarlo definitivamente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PETRUCCHI. Sono lieto che ambedue i relatori siano favorevoli all'approvazione del disegno di legge perché c'è una grande attesa tra tutti coloro che beneficieranno di questo provvedimento. In verità, i compiti che svolge il personale straordinario maschile e femminile delle ferrovie dello Stato, sono di notevole importanza, e quindi è essenziale assicurare ad esso la continuità e la regolarità del servizio. Io penso che quando un

impiegato è di ruolo, è maggiormente tranquillo, e quindi lavora con maggior rendimento. Sono in generale contrario a che le Amministrazioni statali tengano del personale avventizio o giornaliero o cottimista. A mio giudizio, le Amministrazioni dello Stato dovrebbero avere tutto personale di ruolo, inquadrato in modo che si possa attribuire a ciascuno una responsabilità netta e chiara. Sono, pertanto, favorevole a questo inquadramento.

Per quanto riguarda la proposta dell'onorevole Numeroso di attribuire agli uffici centrali del personale il compito della sistemazione in ruolo, debbo dire che, per mia esperienza, è più facile localmente avere tutti gli elementi necessari; infatti, dato che a volte, per quanto concerne il passaggio in ruolo, vi possono essere delle difficoltà, si può anche interpellare direttamente il personale. In altre parole, le amministrazioni periferiche potranno fare tutto per rendere meno difficoltoso il lavoro al centro. Attribuire alle commissioni compartimentali il compito di stabilire se c'è la possibilità della sistemazione, se si hanno tutti i requisiti richiesti, significa semplificare il lavoro. Esprimo, pertanto, il parere che si mantengano in funzione le commissioni compartimentali, perché in tal modo si arriverà più presto alla sistemazione di questo personale che attende da tanto tempo.

LOMBARDI RICCARDO. Noi dichiariamo il nostro pieno consenso, non soltanto per le ragioni probanti che hanno esposto i relatori e l'onorevole Petrucci, ma anche perché riteniamo che nell'Amministrazione ferroviaria, indipendentemente dal criterio generale che deve regolare le pubbliche amministrazioni, l'impiego a carattere provvisorio e di avventiziato non sia tecnicamente ed economicamente compatibile con il complesso di leggi che regolano i rapporti tra personale e Azienda delle ferrovie, rapporti che sono stati studiati non soltanto nell'interesse del personale, ma nell'interesse dell'Amministrazione e del pubblico che è il terzo presente. La concordia attuale delle due Commissioni varrà a sanare una situazione che si trascinava da tempo e che era causa di rivendicazioni, ritenute ormai universalmente legittime, da parte del personale.

Voglio poi raccomandare ai colleghi l'accoglimento del criterio contenuto in numerosi emendamenti proposti da diverse parti, cioè l'ammissibilità alla sistemazione secondo il criterio non del merito, ma del non demerito. Per quanto possa sembrare a un primo esame

stravagante questa dizione, tuttavia essa risponde a un profondo criterio di giustizia. Malgrado le difficoltà evidenti di accogliere questo criterio tuttavia esso fu applicato fin dal 1946, all'epoca della immissione nei ruoli ordinari dei contrattisti, e ha dato buoni risultati.

Sono d'accordo con il relatore Numeroso circa la necessità di definire la data di decorrenza della sistemazione, ed è stato presentato un emendamento a tal fine.

Esprimo la mia approvazione al disegno di legge, con la speranza che anche le mende di esso siano rettificcate con l'adozione degli emendamenti.

IMPERIALE. Mi associo alle considerazioni che finora sono state fatte per la sistemazione del personale straordinario. Desidero aggiungere qualche altra cosa per chiarire la situazione ai colleghi.

Il personale ferroviario è stato diviso sempre in tre grandi categorie; stabile, in prova, avventizio.

Nel 1938 poi c'è stata una disposizione per cui il personale avventizio fu diviso a sua volta in tre categorie: avventizio straordinario, contrattisti e sussidiari. Ora, con due leggi abbiamo già provveduto alla sistemazione sia dei contrattisti che dei sussidiari. Sarebbe ingiusto non provvedere alla sistemazione anche del personale straordinario. Noi quindi approveremo questo disegno di legge. Desidero aggiungere qualche altra cosa a quello che è stato detto da coloro che mi hanno preceduto. Gli straordinari della Amministrazione ferroviaria sono 14 mila. Se non erro, in questo momento le unità dell'Amministrazione ferroviaria sono 175 o 176 mila. Quindi 14 mila agenti straordinari rappresentano quasi il 10 per cento del personale che è attualmente in servizio. Bisogna aggiungere che in questa categoria degli straordinari ci sono ingegneri, capitecnici, operai, manovali, scrivane, ecc. Molti di questi straordinari occupano posti importantissimi. Vi sono ingegneri con la qualifica di straordinari che hanno la funzione di allievi ispettori e reggono oggi, per esempio, l'Officina veicoli di Foggia, che è un importantissimo impianto dell'Amministrazione ferroviaria.

Per queste considerazioni noi desideriamo e invochiamo dai colleghi che il disegno di legge venga approvato.

Abbiamo presentato alcuni emendamenti. Questi emendamenti, mentre sotto certi aspetti possono sembrare di sostanza, in effetti sono soltanto di forma, in quanto mirano

## COMMISSIONI RIUNITE (INTERNI - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1952

soltanto a creare una condizione di parità tra questa legge e le altre relative ai contrattisti e ai sussidiari.

Concludo, pregando i colleghi di voler approvare questo disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Il personale straordinario maschile e femminile delle ferrovie dello Stato in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, verrà nominato stabile, anche in eccedenza alla disponibilità delle piante organiche delle rispettive qualifiche, purché:

a) abbia compiuto almeno 600 giornate di effettiva presenza;

b) abbia conseguito le abilitazioni eventualmente prescritte per la qualifica con cui dovrà essere sistemato, salvo le eccezioni previste nel successivo articolo;

c) sia riconosciuto meritevole per il servizio prestato e la condotta serbata;

d) risulti in possesso di tutti i requisiti generali, ad eccezione del limite massimo di età, prescritti per l'ammissione nel personale di ruolo ferroviario, e di cui agli articoli 27 e 28 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato.

A cominciare dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge sono stabiliti accantonamenti annuali per l'assorbimento graduale della eccedenza verificatasi in conseguenza della sistemazione a ruolo degli straordinari, nella misura del 15 per cento per ciascuno dei primi due anni e del 25 per cento per ciascuno degli anni successivi.

Le aliquote del 15 per cento e del 25 per cento saranno calcolate sui residui posti disponibili, dopo detratti i posti riservati alle sistemazioni da effettuarsi in applicazione del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 633, ratificato con modificazioni con legge 1° dicembre 1951, n. 1309, e della legge 15 dicembre 1949, n. 966, nonché dei passaggi agli uffici degli agenti del ramo esecutivo, da effettuarsi in dipendenza di autorizzazioni già accordate alla data di entrata in vigore della presente legge ».

A questo articolo sono stati presentati degli emendamenti dagli onorevoli Colasanto, Cappugi, Monticelli e Imperiale.

Il primo emendamento è quello dell'onorevole Colasanto che suona in questi termini:

« *Al primo comma, dopo le parole:* Il personale straordinario maschile e femminile

delle ferrovie dello Stato, *aggiungere le altre:* anche se assunti e tuttora dipendenti dalla gestione viveri " La Provvida " ».

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE**, *Relatore per la Commissione trasporti.* Modificherei l'emendamento senza alterarne la sostanza, nel modo seguente: « anche se dipendenti, ecc. ». Ci potrebbe essere infatti qualche altra categoria che altrimenti viene ad essere esclusa.

**COLASANTO.** Accetto questa modificazione al mio emendamento.

**NUMEROSO**, *Relatore per la Commissione interni.* Sono favorevole all'emendamento.

**MATTARELLA**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo accetta l'emendamento Colasanto modificato secondo la proposta del relatore Jervolino.

**PRESIDENTE.** Pertanto, l'emendamento Colasanto, modificato secondo la proposta dell'onorevole Jervolino, suona in questi termini: « anche se dipendenti dalla gestione viveri « La Provvida » ».

Mi è pervenuto ora un articolo aggiuntivo dell'onorevole Monticelli, che si sostituisce all'emendamento Colasanto. Esso è del seguente tenore:

« Le disposizioni contenute nella presente legge si applicano anche al personale dipendente dalla gestione speciale viveri « La Provvida », purché all'atto dell'assunzione si trovasse in possesso di tutti i requisiti richiesti per l'assunzione presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ad eccezione del limite massimo di età, in analogia a quanto previsto dal punto d), comma primo, del precedente articolo 1 ».

Do la parola all'onorevole Monticelli perché illustri il suo emendamento.

**MONTICELLI.** In sostanza si tratta soltanto di una differenza di forma; ma la forma ha la sua importanza. Infatti il decreto-legge 15 marzo 1945 sancisce che la gestione speciale viveri « La Provvida » costituisce un servizio delle ferrovie dello Stato, e si fa presente che l'Amministrazione ferroviaria, con le disposizioni emanate con circolare 27 marzo 1946, inquadra il personale de « la Provvida » nel personale non di ruolo delle ferrovie dello Stato, secondo precise condizioni. In tal modo vennero esclusi dall'inquadramento coloro che avevano superato il limite di età per l'assunzione nelle ferrovie dello Stato, e coloro che vennero assunti da « la Provvida » in data posteriore all'8 agosto 1945. Siccome il disegno di legge che esaminiamo prevede l'immis-

COMMISSIONI RIUNITE (INTERNI - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1952

sione nei ruoli ordinari di tutti gli straordinari che alla data di entrata in vigore della presente legge abbiano almeno 600 giornate di effettiva presenza, prescindendo dal limite di età, bisogna riprendere in esame la posizione di quegli agenti de « La Provvida » che a loro tempo vennero esclusi dal ruolo perché non avevano il limite di età, e provvedere per la loro sistemazione in ruolo. Si tratta di riparare una ingiustizia e di evitare che domani la norma sia adoperata in senso equivoco. Abbiamo un determinato numero di persone che furono escluse perché non avevano il limite di età, mentre oggi, con la nuova legge, il limite di età non viene calcolato.

**PRESIDENTE.** Una volta che nel testo è detto: « anche se dipendenti dalla gestione viveri « La Provvida », è evidente che il comma *d*) dell'articolo 1 va applicato anche a costoro.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Ritengo che sarebbe più opportuno, dal punto di vista della sistematica legislativa e della logica valutazione del carattere della gestione « La Provvida », che venisse accolto l'emendamento Colasanto, anche perché, se « La Provvida » è definita un servizio dell'Amministrazione ferroviaria — come appunto è —, logicamente la sistemazione del suo personale non deve essere posta in un articolo aggiuntivo, come se si trattasse di un personale dipendente da una gestione diversa. A rigore, la precisazione non sarebbe neppure necessaria. Comunque, includiamola per evitare equivoci; ma includendola, bisogna tener presente, che si tratta di un servizio dell'Amministrazione ferroviaria. La inclusione della specifica all'articolo 1 mette il personale de « La Provvida » nella condizione di non avere niente di più, ma neppure niente di meno dell'altro personale.

**MONTICELLI.** Dopo le precisazioni dell'onorevole Sottosegretario, ritiro il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** In ogni caso le dichiarazioni del rappresentante del Governo sono a verbale, quindi chiariscono tutto.

Pongo in votazione l'emendamento Colasanto modificato secondo la proposta dell'onorevole Jervolino.

(È approvato).

Sempre all'articolo 1, gli onorevoli Cap-pugi e Monticelli hanno presentato il seguente emendamento:

« Al primo comma, dopo le parole: presente legge, aggiungere le parole: o che venga riam-

messo in servizio successivamente a tale data per avvenuta cessazione dei motivi che ne determinarono l'allontanamento dal servizio ».

Do la parola all'onorevole Monticelli perché illustri l'emendamento.

**MONTICELLI.** L'emendamento si rende necessario perché, disponendo il testo dell'articolo la sistemazione del personale straordinario in servizio alla data di entrata in vigore della legge, rimarrebbero esclusi quegli agenti non di ruolo che abbandonarono il servizio, per esempio, per adempiere agli obblighi di leva, o che furono allontanati per provvedimento disciplinare o penale poi definito favorevolmente. La stessa Amministrazione ferroviaria non è stata contraria a questo emendamento, onde ovviare ad una ingiustizia che si verrebbe a perpetuare nei confronti di un sia pure limitato numero di agenti, che sono meritevoli della sistemazione in ruolo.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore per la Commissione trasporti.** Per la nostra Costituzione, il servizio militare non interrompe il rapporto d'impiego. Non vorrei che con questo emendamento ci venissimo a trovare in conflitto con l'articolo 15 del regolamento del personale delle ferrovie, nel quale è detto che il personale colpito da punizioni o allontanato non può beneficiare di determinate norme di legge.

**MONTICELLI.** Ci può essere anche un procedimento disciplinare o penale.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore per la Commissione trasporti.** Questi procedimenti non interrompono il rapporto di impiego. L'emendamento rappresenta, quindi, una ipotesi assurda o quanto meno formula una ipotesi che modifica sostanzialmente l'articolo 15 dell'attuale regolamento del personale. Prego l'onorevole Monticelli di dirci quale altra ipotesi si possa verificare oltre quella dei militari e dei sottoposti a procedimento disciplinare.

**NUMEROSO, Relatore per la Commissione interni.** Anche io prego il collega Monticelli di non insistere nell'emendamento, perché esso è superfluo. Gli impiegati che si trovano sottoposti a procedimento disciplinare o penale conservano lo stato giuridico e la soluzione del rapporto giuridico avviene solo dopo il compimento definitivo della relativa procedura, nel caso che questa sia contraria all'impiegato. Non so a quale altro caso potrebbe applicarsi questo emendamento.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** L'emendamento aggiuntivo

Monticelli è o inutile o pericoloso. Due sono i casi: o siamo di fronte a una sospensiva del rapporto, e allora l'emendamento non è necessario, perché, venuta meno la ragione della sospensione, la legge va applicata; o siamo di fronte ad una risoluzione del rapporto d'impiego e allora la legge stessa non lo deve far rivivere.

MONTICELLI. Dopo queste dichiarazioni, non insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Vi sono poi due emendamenti, uno degli onorevoli Cappugi e Monticelli, l'altro dell'onorevole Imperiale, che tendono ambedue a sostituire, alla lettera c), la parola « meritevole » con « non demeritevole ».

IMPERIALE. La legge 12 aprile 1946, relativa alla sistemazione del personale sussidiario, all'articolo 3, parla di agenti che non siano ritenuti demeritevoli. Anche quando si è trattato della sistemazione del personale contrattista, la legge del 9 luglio 1947, n. 667, ha parlato di agenti che non siano ritenuti demeritevoli.

Noi abbiamo detto che il personale straordinario appartiene sempre alla categoria dell'avventiziato dell'amministrazione ferroviaria. Siccome agli altri avventizi — contrattisti e sussidiari — è stato usato un certo trattamento, non ci spieghiamo perché un trattamento diverso dovrebbe oggi essere fatto al personale avventizio straordinario.

Si tratta, in altri termini, di uniformare questa legge alle leggi precedenti che hanno regolato i rapporti tra amministrazione ferroviaria e avventizi.

PRESIDENTE. Si tratterebbe dunque di un richiamo legislativo: siccome ci sono delle norme che trattano presso a poco la stessa materia, il disegno di legge in esame dovrebbe riprodurre quelle norme.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore per la Commissione trasporti*. Quale è la differenza che passa tra « meritevole » e « non demeritevole » ?

MONTICELLI. Potrebbe sembrare a prima vista che i due termini siano una sfumatura dello stesso concetto; ma, in effetti, la differenza ha un'importanza sostanziale.

In base al disposto dell'articolo 9 del disegno di legge, il riconoscimento del titolo alla sistemazione a ruolo è demandato a una speciale commissione compartimentale o di servizio, nominata dal Ministero.

Questa commissione necessariamente dovrà attingere le notizie sul merito dei vari candidati dai rapporti informativi dei superiori diretti. Ogni giudizio di questo genere

è sempre soggettivo e viene ad essere influenzato da simpatie o antipatie. L'amministrazione ferroviaria potrebbe, quando si tratti di applicare la legge, disporre delle norme regolamentari restrittive anche su questo argomento, a danno dei sistemandi.

Aggiungo che dalla seconda guerra mondiale a oggi tutte le volte — non solo nei casi ricordati dal collega Imperiale — tutte le volte che si è voluto usare un termine di questo genere, non si è mai usato il termine « meritevole », bensì il termine « non demeritevole ». Basta vedere il decreto legge 12 aprile 1946, che sistemò in ruolo il personale sussidiario delle Ferrovie dello Stato e la legge 9 luglio 1947, n. 677, che sistemò in ruolo il personale contrattista; il presente disegno di legge, che, approvato dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in un primo tempo portava la dizione « non demeritevole », oggi nel testo governativo porta invece la parola « meritevole ».

Per queste considerazioni, mi pare che non ci sia nessun motivo per innovare, ma che dobbiamo attenerci alla terminologia adottata da altre leggi, le quali hanno trattato la stessa materia o almeno materia simile.

TOMBA. Sembrerebbe che non ci fosse nessuna differenza nel giudizio di « meritevole » o di « non demeritevole ». Una differenza, invece, c'è. Il personale, secondo il giudizio di alcuni superiori o di molti superiori, è diviso in tre specie: quello che fa esattamente il suo dovere; quello che fa qualche cosa di più; quello che fa qualche cosa di meno. Il secondo è meritevole, il terzo è demeritevole.

Ora noi non vogliamo certamente che i demeritevoli debbano essere sistemati; ma i non demeritevoli, cioè coloro che fanno niente di più, ma niente di meno del loro dovere, debbono essere sistemati.

Del resto, se si ritiene che tra un termine e l'altro non ci sia differenza, non vedo perché non dobbiamo adottare il termine « non demeritevole » invece del termine « meritevole », tanto più che il primo è stato già adottato da altre leggi riguardanti materia analoga.

SPOLETI. Potrebbe anche darsi, come ha detto l'onorevole Tomba, che la differenza non ci sia. Ma la stabiliremmo noi, derogando a una formula usata in tutte le altre leggi, se oggi dicessimo cosa diversa da quella che altrove è stata detta.

Inoltre, è indubbiamente più facile un giudizio negativo che un giudizio positivo. Men-

COMMISSIONI RIUNITE (INTERNI - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1952

tre facilmente potremmo affermare che un individuo non demerita, ci troveremmo forse impacciati e in disagio ad enumerare quali siano le qualità precise perché egli sia meritevole.

Comunque, non vedo la ragione per cui si debba uscire dalla prassi adottata nelle altre leggi, accogliendo un'altra dizione, che potrebbe anche significare deroga al criterio già usato.

NUMEROSO, *Relatore per la Commissione interni*. Desidero fare qualche osservazione circa i cosiddetti « precedenti ». I precedenti sono due soli: quelli riguardanti i contrattisti e il personale sussidiario. Non vi sono altri precedenti in materia, né per impiegati ferroviari né per altre categorie di impiegati. Quando si è trattato di sistemare il personale straordinario nei ruoli transitori o quando si tratta della promozione o dell'anzianità, non si fa riferimento in linea generale al merito o al non demerito, ma si fa riferimento alle note caratteristiche riportate negli anni precedenti. Forse, sarebbe stato opportuno che anche qui — poiché penso che anche per il personale straordinario delle Ferrovie si facciano le note caratteristiche — si fosse fatto riferimento a quest'ultime.

Invocare quei due precedenti che riguardano i contrattisti e il personale sussidiario, mi sembra fuori posto. Tanto più che per i contrattisti e i sussidiari, come ho già detto nella mia relazione, si trattava di sistemazione in seguito a soppressione delle due categorie e, di conseguenza, della necessità di far passare questo personale nei ruoli ordinari. Ma un'altra differenza vi fu: per il personale contrattista non fu disposto l'inquadramento *sic et simpliciter* nei ruoli, ma fu disposto invece il concorso interno. L'Amministrazione ferroviaria fu autorizzata a bandire per diversi anni consecutivi concorsi interni e in queste condizioni si poteva spiegare quella deroga. Ma tale deroga, fatta esclusivamente nei due casi suddetti, e che non esiste per nessun'altra categoria di personale ordinario o straordinario dello Stato, non credo che possa essere invocata qui.

Mi sembra, d'altra parte, che si tratti di una cosa molto pericolosa, perché c'è una grande differenza tra « meritevole » e « non demeritevole ». È vero che è molto più facile arrivare ad un giudizio negativo, che non ad un giudizio positivo; ma teniamo presente che qui si tratta di mettere in ruolo effettivo il personale straordinario delle Ferrovie dello Stato, ed io ritengo che un minimo di requisiti favorevoli sia necessario.

COLASANTO. Nell'Amministrazione ferroviaria le note caratteristiche, alle quali ha accennato l'onorevole Numeroso, cominciano da mediocre e arrivano a buono, distinto, ottimo. Il « buono » nella concezione generale dell'Amministrazione ferroviaria, è quello che sta a zero, che cioè non è né meritevole né demeritevole. Ora, giustamente ha detto l'onorevole Monticelli che potrebbero venir fuori delle disposizioni restrittive in esecuzione della legge e potremmo trovarci anche di fronte a preconcetti o a situazioni che potrebbero danneggiare un numero, sia pur limitato, di agenti, che invece non debbono essere danneggiati. Tanto più che l'amministrazione ha tante altre armi per mettere fuori quelli che non fanno il loro dovere.

CAPACCHIONE. Mi pare che quello che ha detto l'onorevole Numeroso abbia spostato la questione. Finora sembrava che non vi fossero differenze tra i due termini, il che determinava la tendenza del Governo e della Commissione a non fare innovazioni. Si è parlato di differenze formali, ma non si è espressa la volontà o la preoccupazione della Commissione di innovare rispetto ai precedenti legislativi.

Adesso, l'intervento dell'onorevole Numeroso pone una questione di sostanza, perché egli dice che la differenza c'è e che il nuovo testo legislativo intende sottolinearla, per differenziarsi dai precedenti, ponendo in rilievo le nuove esigenze di una valutazione positiva, la quale vada oltre i criteri che sono stati seguiti dai testi legislativi precedenti.

Se questo è l'orientamento nuovo della Commissione, io, per conto mio, non posso che associarmi a quello che hanno detto gli onorevoli Imperiale, Monticelli e Tomba. Non vi è infatti nessuna ragione per fare a questo personale straordinario un trattamento diverso, profondamente e sostanzialmente diverso, da quello fatto ai contrattisti e ai sussidiari.

MONTICELLI. L'onorevole Numeroso ha detto che sono due sole le leggi. Osservo che sono due sole le leggi, perché solo due volte si è avuta occasione di provvedere a questo personale.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore per la Commissione trasporti*. Per una ragione formale sono contrario ad accettare la proposta di emendamento. Ho sott'occhio il regolamento del personale, il quale distingue tra non meritevoli, meritevoli e più meritevoli. Il non meritevole è il personale qualificato cattivo o mediocre; il meritevole

## COMMISSIONI RIUNITE (INTERNI - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1952

è il buono o il distinto; il più meritevole è l'ottimo.

Qui ci troviamo di fronte ad una qualifica che non può non equivalere a quella di buono o distinto. Non credo che si possa immettere nell'Amministrazione dello Stato, a carattere permanente, del personale cattivo o mediocre. È una questione anche di dignità. Avete citato un precedente, ma vi siete dimenticati di una cosa importantissima: per quelle altre categorie c'è stato un concorso. E allora si spiega la classifica di non demeritevole, perché quel personale, per diventare effettivo, doveva sottoporsi a un regolare concorso. E questa mi pare una condizione ben diversa da quella attuale. Poiché col disegno di legge che approviamo oggi, immettiamo in ruolo definitivamente, senza concorso, un personale che deve dare almeno un minimo di garanzia, quella di essere considerato meritevole.

Che non ci siano altri precedenti diversi è pure una cosa inesatta, perché ci sono le leggi dal 1944 in poi, relative agli esonerati politici, le quali dicono tassativamente che, oltre al requisito di essere stati esonerati per ragioni politiche durante l'infelice regime fascista, essi debbono essere considerati meritevoli.

Per queste considerazioni, pregherei di non insistere sull'emendamento.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io attribuisco una scarsa importanza sostanziale alla differenza tra la formula positiva e quella negativa. Nel fatto, si tratterebbe soltanto di sfumature.

In un primo tempo, come l'onorevole Monticelli ha ricordato, l'Amministrazione si era orientata verso la dizione negativa. Ma è giunta ad avviso contrario, se non ricordo male, proprio in seguito a dei rilievi del Consiglio di Stato.

È vero che ci sono i due precedenti della sistemazione del personale sussidiario e di quello contrattista. Ma la situazione era diversa.

Comunque io, per coerenza non solo con la dizione attuale del disegno di legge, ma anche con quanto, durante la discussione delle precedenti leggi, ho sostenuto, insisto nella formula del testo governativo, per la dizione, cioè, positiva, la quale, non può dare adito a nessun pericolo e non espone il personale straordinario ad alcun rischio.

Non mi sembra inutile sottolineare un'altra cosa: siamo di fronte ad un provvedimento

di eccezionale favore nei confronti del personale straordinario. Mentre i contrattisti e i sussidiari hanno dovuto fare un concorso, sia pure per titoli, mentre il personale delle altre amministrazioni statali viene incluso soltanto in ruoli transitori, che hanno delle precarietà anche in ordine agli sviluppi di carriera, questo personale viene immesso con pienezza di diritti e con pienezza di possibilità di sviluppo di carriera, come se avesse superato un concorso. Per lo meno deve trattarsi di personale considerato meritevole positivamente.

Questo, anche per rispetto alla dignità del personale medesimo. Esso non deve essere soltanto in posizione negativa di non demerito, ma in una posizione positiva di merito.

PRESIDENTE. Passeremo ora alla votazione dell'emendamento che vuole sostituire alla parola « meritevole » le altre « non demeritevole », intendendosi che se approvato, la modificazione verrà apportata in tutti i punti del disegno di legge in cui ricorre l'indicazione di questa qualifica.

BALDASSARI. Voterò a favore dell'emendamento, perché penso che tutti coloro che hanno la qualifica di « cattivi » non dovrebbero essere in servizio. Trattandosi di personale straordinario, l'Amministrazione avrebbe avuto la possibilità di disfarsene.

D'altra parte, la dizione del disegno di legge può dare anche luogo a dei favoritismi.

IMPERIALE. Chiedo che la votazione sull'emendamento si svolga per appello nominale.

PRESIDENTE. Chiedo se la domanda sia appoggiata.

(È appoggiata).

Procediamo allora alla votazione per appello nominale.

(Segue la votazione).

Poiché le Commissioni non risultano in numero per deliberare, dichiaro sciolta la seduta. Le Commissioni sono riconvocate per domani mattina alla stessa ora e con lo stesso ordine del giorno.

Hanno preso parte alla votazione:

Per la I Commissione (Interni):

Amadeo, Amicone, Audisio, Di Donato, Marazza, Maruscelli, Numeroso, Paganelli,

---

COMMISSIONI RIUNITE (INTERNI - TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1952

---

Poletto, Quintieri, Reali, Sailis, Tozzi Condivi, Turchi.

*Per l'VIII Commissione (Trasporti):*

Angelini, Baldassari, Capacchione, Cara, Caroniti, Colasanto, De Martino Alberto, Ducci, Farinet, Giannini Olga, Giavi, Imperiale, Momoli, Monterisi, Monticelli, Olivero,

Petrucci, Sala, Salerno, Semeraro Santo, Simonini, Spoleti, Suraci, Tomba.

*È in congedo (per la I Commissione):*  
Riva.

**La seduta termina alle 10,30.**