

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 NOVEMBRE 1949

PRÉSIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	208	
Comunicazione del Presidente:		
PRESIDENTE	208	
Disegni di legge (Rinvio della discussione):		
Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle Ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza. (751). (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)	208	
PRESIDENTE	208	
Istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. (800)	208	
PRESIDENTE	208	
FIRRAO, <i>Relatore</i>	208	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 600 milioni per la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie Calabria-lucane. (846)	208	
PRESIDENTE	208, 209	
MAROTTA, <i>Relatore</i>	208	
CORBINO	209	
Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della « Gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato. (843)	209	
PRESIDENTE	209, 210	
GORINI, <i>Relatore</i>	209	
LOMBARDI RICCARDO	210	
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	210	
		Disegno di legge (Discussione e rinvio):
		Sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici. (845)
		210
		PRESIDENTE
		210, 211, 214, 218, 219
		TOMBA, <i>Relatore</i>
		210, 213
		IMPERIALE
		210, 214, 216
		CAPPUGI
		211, 212, 214, 218
		LOMBARDI RICCARDO
		211, 217, 219
		MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>
		211, 215, 216, 217, 218
		SPOLETI
		212, 215
		SURACI
		212
		VIOLA
		212
		COLASANTO
		213
		CERABONA
		213
		BALDASSARI
		213
		PETRUCCI
		213
		CARONITI
		213, 215
		DE MARTINO ALBERTO
		214, 216, 217
		MAROTTA
		214
		ORLANDO
		218
		CAPACCHIONE
		218, 219
		SEMERARO SANTO
		219
		CORBINO
		219
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE
		219
		La seduta comincia alle 9,50.
		SEMERARO SANTO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della precedente seduta.
		(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Cara, Farinet e Veronesi.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che per la discussione del disegno di legge: Sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici (845), l'onorevole Borsellino è sostituito dall'onorevole Cappugi.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle Ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (751).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di temporanea franchigia ad alcuni trasporti effettuati sulle Ferrovie dello Stato dalla Commissione pontificia di assistenza.

Comunico che il relatore, onorevole Monticelli, impossibilitato a partecipare alla odierna riunione, mi ha pregato di invitare la Commissione a voler rinviare la discussione di questo disegno di legge. Se non vi sono osservazioni, resta così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Rinvio della discussione del disegno di legge: Istituzione del Consiglio superiore dei trasporti. (800).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Istituzione del Consiglio superiore dei trasporti.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Firrao.

FIRRAO, *Relatore*. I colleghi si rendono conto della particolare importanza di questo provvedimento, per il quale sto raccogliendo i dati, anche di legislazione comparata, allo scopo di avere maggiori elementi di giudizio e di studio. Per questo motivo, prego la Commissione di rinviarne la discussione ad una prossima seduta.

PRESIDENTE. Ho posto all'ordine del giorno questo disegno di legge unicamente per impostare il problema davanti a noi, perché si tratta di un problema di notevole vastità, sul quale l'attenzione del pubblico è vigile e desta. La Commissione quindi dovrà

elaborarlo con molta attenzione e con tutta la coscienza che ha sempre dimostrato di avere.

Pregherei pertanto vivamente gli onorevoli colleghi di appassionarsi a questo problema del Consiglio superiore dei trasporti, in modo da portare ciascuno il proprio contributo di scienza, di esperienza e di tecnica, facendo tutto ciò che è possibile perché questo provvedimento assolvà alle necessità del coordinamento dei trasporti.

Credo perciò che non vi sia alcuna difficoltà ad accettare la proposta dell'onorevole Firrao di rinviarne la discussione.

Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 600 milioni per la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane. (846).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 600 milioni per la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane.

Avverto che per l'esame di questo disegno di legge la Commissione è integrata dall'apposita Sottocommissione finanze e tesoro.

L'onorevole Marotta, relatore, ha facoltà di riferire.

MAROTTA, *Relatore*. I precedenti del disegno di legge in esame sono noti. Dal 1904, fra le altre provvidenze a favore delle regioni calabro-lucane, si stabilì, attraverso alcune leggi speciali, la costruzione di una rete ferroviaria a scartamento ridotto. Questa rete si cominciò a costruire; i lavori furono rallentati durante la prima guerra mondiale; nel 1919 vi fu una modificazione della prima convenzione pattuita con la Società Mediterranea che era la concessionaria di questa rete; nel 1921 vi fu una nuova modificazione della convenzione; nel 1926 fu varata la convenzione attualmente in vigore, in base alla quale molti dei lavori inizialmente previsti vennero scartati, mentre per altri ne veniva disposta la prosecuzione: fra questi ultimi rientra la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore. Nel 1946 si stanziarono all'uopo 500 milioni; successivamente altri 430 milioni, e i lavori attualmente sono in corso. Questa somma di 930

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

milioni è stata spesa integralmente, salvo 95 milioni trattenuti per l'eventuale revisione dei prezzi. I lavori, come dicevo, sono proseguiti, e una parte di questi 600 milioni dei quali ora stiamo discutendo — e precisamente 150 milioni — sono già stati spesi, dato che era stata autorizzata la costruzione integrale del tronco.

Non ci resta quindi che approvare questa spesa, che del resto non permetterà nemmeno il completamento del tronco, perché occorrono ancora 1400 milioni. La linea è senza dubbio necessaria, in quanto attraversa una zona di grande importanza dal punto di vista turistico ed anche dal punto di vista delle bonifiche, e unisce paesi che altrimenti sarebbero privi di qualsiasi collegamento. Parte di questo tronco è già stata costruita, e precisamente si è cominciato dai due estremi, per cui non è neppure possibile sospendere i lavori, ché si avrebbero due tronconi.

Non credo quindi che si possa muovere alcuna obiezione a questa ulteriore spesa.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CORBINO. Come membro della Commissione finanze e tesoro, esprimo parere favorevole a questo disegno di legge, che raccomando alla Commissione di approvare. Ricordo che il primo stanziamento a favore del tronco, lo disposi io, e si trattò di 1300 milioni; poi si è perduto del tempo, e i 1300 milioni furono ridotti a 500.

Dati i 1300 milioni preventivati nel 1946, la cifra che ci viene ora chiesta a parziale completamento dei lavori si mantiene al di sotto delle previsioni. Ecco perché do parere favorevole.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dei singoli articoli, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Per la costruzione del tronco ferroviario Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane, prevista dall'articolo 5 della convenzione 10 luglio 1926, n. 1450, è autorizzata la spesa di lire 600.000.000 in aggiunta a quella di lire 500.000.000 autorizzata con l'articolo 5 del decreto legislativo 29 novembre 1946, n. 457 ed alla somma di lire 430.000.000 stanziata nel capitolo 51-*quinquies* dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per

l'esercizio finanziario 1947-48, in base al riparto della spesa autorizzata con l'articolo 10 del decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 121.

(È approvato).

ART. 2.

La somma di lire 600.000.000 di cui al precedente articolo sarà stanziata in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, per far fronte a tale maggiore onere è ridotto di uguale importo lo stanziamento del capitolo 47 dello stato di previsione anzidetto.

(È approvato).

ART. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della « Gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato ». (843).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della « Gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Gorini ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GORINI, Relatore. Mi rimetto alla relazione ministeriale, abbastanza esauriente e che illustra sufficientemente il disegno di legge. Con questo provvedimento si potranno accogliere un maggior numero di domande di mutui del personale delle ferrovie, specie in questi momenti in cui esso è assillato da bisogni contingenti, e il « Fondo pensioni e sussidi », di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641, potrà ritornare a quello che era il suo scopo iniziale.

A tal fine, si propone che le attività patrimoniali liquide del Fondo pensioni e sussidi del personale ferroviario, provenienti annualmente dai rimborsi di titoli e di mutui, siano reinvestite in prestiti alla « Gestione dei mutui al personale ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

Invito, quindi, gli onorevoli colleghi ad approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Mi pare che il provvedimento sia già sufficientemente chiaro. Si tratta di integrare i fondi da mettere a disposizione del Fondo pensioni e sussidi.

Dichiaro aperta la discussione generale.

LOMBARDI RICCARDO. Faccio notare che da un fondo iniziale di 190 milioni esistente nel 1913, con tutta la svalutazione che c'è stata, si chiede ora un'integrazione solo fino a 400 milioni per costituire il fondo di garanzia. C'è insomma rispetto al 1913 un rapporto di 2 a 1, che mi sembra assolutamente insufficiente.

PRESIDENTE. La stessa relazione ministeriale sottolinea che si tratta di un miglioramento solo parziale.

MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Voglio chiarire che non si tratta di somme occorrenti solo per costituire un fondo di garanzia, ma si tratta di somme che debbono essere anche erogate. In passato il Fondo aveva avuto una sua consistenza che ora ha completamente perduto; sono somme che vanno recuperate dall'Amministrazione, ma che l'Amministrazione però deve avere disponibili. Non si tratta quindi soltanto di un problema di garanzia, ma anche di disponibilità di questi fondi. Sono anche d'accordo con l'onorevole Lombardi che sia opportuno esaminare la possibilità di aumentare la disponibilità in relazione alla svalutazione.

PRESIDENTE. In sostanza l'onorevole Lombardi auspica un'ulteriore integrazione del Fondo, perché esso possa meglio assolvere ai suoi fini di carattere sociale.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

A completamento della somma di lire 190.361.068,13, investita in base alla legge 19 giugno 1913, n. 641, in mutui al personale, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad investire nei predetti mutui l'ulteriore importo di lire 209.638.931,87, da prelevare dalle disponibilità liquide del patrimonio del « Fondo pensioni e sussidi » del personale ferroviario.

Su quest'ultima somma verrà corrisposto dalla « Gestione dei mutui al personale »

l'interesse annuo del 5 per cento, da accreditare a favore della « Gestione del fondo pensioni e sussidi ».

(È approvato).

ART. 2.

Il limite fino al quale, ai sensi del regio decreto-legge 28 agosto 1930, n. 1314, il « Fondo garanzia per le cessioni » può investire gli avanzi di gestione in graduale sostituzione dei capitali mutuati dal « Fondo pensioni e sussidi » alla « Gestione dei mutui al personale », viene elevato a lire 200 milioni.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici. (845).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Sistemazione del personale del ramo esecutivo dei gradi inferiori al 10° delle ferrovie dello Stato distaccato agli uffici.

L'onorevole Tomba ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TOMBA, Relatore. Questo disegno di legge si riferisce a quegli agenti del ramo esecutivo i quali, per necessità di servizio, sono stati utilizzati nel lavoro degli uffici, dimostrando la capacità e l'attitudine necessarie al disimpegno di tali nuove attribuzioni.

Si tratta ora di sistemare questi elementi nel grado che loro compete. A ciò provvede il disegno di legge in esame, che credo non abbia bisogno di ulteriore illustrazione.

Io avrei soltanto da proporre due emendamenti all'articolo 1: il primo tende a considerare il servizio prestato da costoro negli uffici come un esame pratico. Proporrei cioè, dopo le parole « concorso interno », di sopprimere le parole: « per esami e ». La dizione sarebbe quindi: « concorso interno per titoli ».

Con il secondo emendamento, allo stesso articolo 1, propongo di sostituire alla data del 31 dicembre 1947 quella del 31 marzo 1948.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

IMPERIALE. Nel mio modesto intervento sul bilancio dei trasporti di quest'anno io ho avuto occasione di chiarire il pensiero del gruppo comunista sulle promozioni automa-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

tiche. Ricordo a tale proposito che, secondo il regolamento del 1917, tutti gli agenti che avessero prestato servizio per un anno nel grado superiore avevano automaticamente diritto alla promozione.

Noi riteniamo equa questa disposizione e perciò non possiamo assolutamente accettare il criterio dell'esame, perché quando un operaio ha esplicato lodevolmente funzioni superiori, credo che abbia con ciò stesso già superato la prova e non vi sia bisogno di altri esami.

Io presento quindi il seguente emendamento sostitutivo dell'articolo 1:

« Tutti gli agenti del ramo esecutivo di grado inferiore al 10° che siano, alla data di pubblicazione della presente legge, muniti di licenza di scuola secondaria inferiore e che si trovino distaccati agli uffici, e vi abbiano disimpegnato sodisfacentemente mansioni di carattere amministrativo o tecnico-amministrativo per un periodo continuativo di almeno un anno con 300 giornate di effettiva presenza, sono promossi al grado 10° del ramo uffici ».

CAPPUGI. Riservandomi di intervenire nuovamente per quanto attiene alla questione dell'esame, che è molto delicata, vorrei raccomandare alla Commissione di approvare il disegno di legge, apportandovi qualche emendamento di amplificazione, perché qui si tratta di agenti che, muniti del titolo di studio della scuola media inferiore, sono stati di fatto utilizzati, e qualche volta per molti anni, negli uffici. Essi hanno praticamente disimpegnato, seguitando a percepire lo stipendio della loro qualifica esecutiva, mansioni superiori, di veri e propri impiegati, dimostrando capacità e buona volontà. Molti funzionari delle ferrovie sanno quale assegnamento hanno potuto fare sulla utilizzazione di questo personale, anche per le sue particolari nozioni tecniche.

Si tratta ora di dare la possibilità a queste persone, che in effetti hanno svolto per molto tempo lavori d'ufficio, di essere passate definitivamente agli uffici. Questo è lo spirito del provvedimento.

Ciò, per quanto riguarda la discussione generale. Quando entreremo nella discussione degli articoli, interverrò nuovamente per proporre qualche emendamento.

LOMBARDI RICCARDO. In realtà la discussione generale coincide con la discussione degli articoli, perché noi siamo d'accordo sulla necessità di legittimare la permanenza di questo personale negli uffici. Però, non siamo d'accordo sul modo nel quale questo

deve avvenire: se per esame o per titoli, per concorso o automaticamente.

Ora, da questo punto di vista, il personale ferroviario finirebbe per essere trattato in modo sperequato rispetto al personale ferrotramviario e perfino rispetto al personale delle altre aziende pubbliche. Di fatto, il personale ferrotramviario, quando per sei mesi permane in un ufficio, acquista il diritto di essere assegnato a quell'ufficio. Quindi sarebbe assurdo che il personale delle ferrovie sotto questo profilo venisse ad avere un trattamento notevolmente inferiore a quello del rimanente personale ferrotramviario.

Proporrei perciò che la sistemazione avvenisse automaticamente.

PRESIDENTE. Ritengo che possiamo dichiarare chiusa la discussione generale e passare all'esame dei singoli articoli, nel quale, del resto, siamo già entrati.

Do lettura, quindi, dell'articolo 1:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad indire un concorso interno, per esami e per titoli, a posti di grado 10° del ramo uffici, tra agenti del ramo esecutivo di grado inferiore al 10° che siano muniti, alla data di pubblicazione della presente legge, di licenza di scuola secondaria inferiore e che si trovino distaccati agli uffici, e vi abbiano disimpegnato sodisfacentemente mansioni di carattere amministrativo o tecnico amministrativo per un periodo continuativo di almeno un anno con 300 giornate di effettiva presenza al 31 dicembre 1947.

« Allo stesso concorso potranno essere ammessi gli agenti del personale subalterno degli uffici che sono nelle stesse condizioni degli agenti di cui al comma precedente nei riguardi della utilizzazione e del titolo di studio ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. C'è da fare una precisazione su un punto fondamentale, in rapporto alla eccezione sollevata dall'onorevole Imperiale. Qui non si tratta di promozione, ma di cambio di qualifica e, direi, di settore ferroviario. Perché due sono infatti i provvedimenti previsti dal disegno di legge: anzitutto il passaggio agli uffici, e quindi ad una qualifica superiore, cioè a quella impiegatizia, alla quale si accede con regolare concorso. E questi agenti che si trovano già negli uffici vengono messi in una situazione di privilegio perché fanno un esame di concorso che è semplicemente un esame di idoneità, in quanto è sufficiente che raggiungano l'idoneità per essere inquadrati nel ramo impiegatizio. E si

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

trovano in condizioni di vantaggio, anche perché non concorrono per un numero limitato di posti.

C'è poi un'altra parte del provvedimento che riguarda il diritto alla sistemazione negli uffici in un grado corrispondente a quello per cui questi agenti hanno la capacità effettiva. Coloro che non superano l'esame di idoneità, e quindi non sono considerati vincitori del concorso, oppure non hanno il titolo di studio, oppure non vogliono partecipare al concorso, hanno pur sempre il diritto di essere sistemati nel ruolo impiegatizio degli uffici, ma ad un grado corrispondente a quello del ruolo di cui in questo momento fanno parte.

Quindi, non si può parlare di promozione, ma di passaggio con lo stesso grado da un ramo all'altro dell'Amministrazione, se non superano l'esame o non lo fanno, e di sistemazione in un grado impiegatizio se invece superano l'esame, trovandosi pertanto in vantaggio rispetto agli esterni.

Non posso perciò accettare né l'emendamento Tomba, che vuole soppresso l'esame, né l'eccezione sollevata dall'onorevole Imperiale, il quale trasporta su un terreno diverso il problema.

SPOLETI. Io penso che fra le due proposte emendative dell'articolo si potrebbe scegliere la via di mezzo, senza abolire cioè interamente questo vaglio.

Ciò che l'onorevole Imperiale propone risponde al mio concetto. Si tratta di una promozione per titoli, perché chi possiede certi titoli ha diritto a questo passaggio di categoria. Ora io penso che se in effetti, come rilevavano gli onorevoli Cappugi e Lombardi, questi agenti sono rimasti per un certo tempo in un dato ufficio, disimpegnando lodevolmente le mansioni loro affidate, l'esame lo hanno superato già nella forma migliore, essendo stati cioè giudicati idonei dalla pratica. E allora il vaglio potrebbe essere fatto solo alla stregua del titolo. Concordo quindi con l'emendamento Imperiale.

SURACI. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Spoleti. Questo personale ferroviario lavora da una decina di anni, da prima della guerra, in questi uffici, pur facendo parte di una categoria inferiore. Bastano questi anni per dimostrare la capacità di questo personale. Aggiungo che anche i contrattisti furono sistemati per titoli, e non per esame. Non vedo perciò perché si debba usare la politica dei due pesi e delle due misure.

VIOLA. Da quel che mi risulta, per entrare in ruolo nell'Amministrazione ferroviaria con la qualifica di impiegato bisogna supe-

rare un esame. Non so se le cose siano cambiate.

IMPERIALE. Sono cambiate da trent'anni!

VIOLA. Se è così, allora sta bene; allora è chiaro che avendo disimpegnato per determinati anni quelle certe mansioni e avendo il titolo di studio necessario — sempreché non sia tassativo l'esame per entrare in carriera — questo personale deve essere sistemato.

CAPPUGI. Il problema che è stato posto dall'onorevole Imperiale è di estrema delicatezza specie per chi ha funzioni sindacali nel campo ferroviario. Però, siccome a me piace assumere tutte le responsabilità, debbo dichiarare che l'emendamento Imperiale crea notevoli difficoltà di inquadramento e di disponibilità di ruolo.

Il problema si pone in questi termini: questi agenti del personale esecutivo, cioè di un gruppo assolutamente diverso dal gruppo C degli uffici, sono stati utilizzati nei lavori di ufficio; e questo fatto di essere risultati praticamente idonei all'esercizio di tali mansioni dà loro indubbiamente diritto a un riconoscimento. Ora, per sistemarli, si richiede il possesso del titolo necessario; e questo è evidente. Però, se ci limitiamo soltanto al titolo, noi spostiamo da un gruppo all'altro degli agenti che invece, per la garanzia che l'amministrazione deve avere, occorre siano sottoposti a un controllo di idoneità.

E il pericolo che rappresenta l'emendamento Imperiale per gli interessati è molto maggiore di quello di un vaglio di idoneità davanti a una commissione, nella quale potrebbero entrare a far parte anche rappresentanti del personale. Perché, quando noi lasciamo l'avverbio « sodisfacentemente », lasciamo all'arbitrio dell'amministrazione il passaggio negli uffici.

Io sono quindi per la soppressione di quel « sodisfacentemente », ma per il mantenimento di un accertamento di idoneità oltre al requisito del possesso del titolo.

È vero che i contrattisti sono stati sistemati senza essere sottoposti a concorso, però hanno subito un esame sulle materie di servizio; e io so quale ecatombe è avvenuta! Per queste ragioni non ci dovremmo preoccupare che questi agenti debbano essere sottoposti a un accertamento di idoneità, sia pure con una notevole limitazione delle materie di esame. Bisogna tener conto poi che un passaggio in massa creerebbe delle gravi difficoltà circa l'assorbimento nei ruoli. Per

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

tutti questi motivi vorrei che il principio fosse conservato.

COLASANTO. Sostanzialmente aderisco a quanto ha detto l'onorevole Cappugi. Nell'amministrazione ferroviaria, attraverso questi inquadramenti in massa, abbiamo praticamente troncato la carriera a tanta gente, per essersi saturati i quadri.

Quelli che hanno chiesto di passare agli uffici, lo hanno fatto per condurre una vita più comoda. Ora mi pare che sottoporre questi agenti a una prova di idoneità, allo scopo di stabilire una graduatoria, sia un'opera di giustizia nei riguardi di tutti gli altri dipendenti.

TOMBA, *Relatore*. Sono d'accordo sulla sostanza ma non sulla forma dell'emendamento Imperiale. E la sostanza è questa: se questi agenti, che hanno disimpegnato il servizio negli uffici per parecchi anni, non fossero andati bene, sarebbero stati restituiti alle loro precedenti mansioni.

Quindi vorrei pregare l'onorevole Imperiale di ritirare il suo emendamento aderendo al mio, sul quale intendo insistere, allo scopo di ottenere che il concorso sia unicamente per titoli, come praticamente è stato fatto per i contrattisti. Dobbiamo avere un po' di comprensione per questa gente che è venuta nelle ferrovie per non servire i nazisti e i fascisti. Almeno io ho potuto constatare che in alta Italia è stato proprio così. Alcuni erano forniti di titoli di studio e avrebbero potuto fare anche gli impiegati.

Credo, pertanto, che l'onorevole ministro debba venire incontro a questa categoria. Dopo di essa non vi saranno altre categorie che potranno vantare dei diritti in questo senso. Con ciò si porrebbe fine a tutte le barature di guerra.

CERABONA. Mi pare che tutti gli onorevoli colleghi intervenuti nella discussione siano d'accordo su di un concetto, più che altro, eminentemente morale: quello, cioè, di sistemare legalmente nella categoria, in cui attualmente in pratica si trovano da anni, persone che ne hanno disimpegnato lodevolmente le mansioni per un certo periodo di tempo.

L'onorevole Cappugi, in sostanza, accetta il concetto dell'emendamento Imperiale, ma egli si preoccupa più della forma che della sostanza: è d'accordo su questo principio moralissimo, su quest'opera umana, giusta, direi di riparazione. Però, mentre si preoccupa che l'aggiunta « abbiamo disimpegnato sodisfacentemente » possa dar luogo ad arbitri da parte dell'amministrazione, vuole una com-

missione che accerti l'idoneità. Ma siamo da capo! Noi rispondiamo che questa commissione non ha ragione di essere, quando i superiori hanno riconosciuto che un agente abbia disimpegnato lodevolmente le sue mansioni di ufficio per un anno. Anzi, l'onorevole Imperiale è stato molto sensibile lasciando quel « sodisfacentemente », perché in questo modo in un certo senso anche il superiore è vincolato.

Perciò, se si vuole fare veramente opera di giustizia a favore di questi lavoratori, penso che si dovrebbe accettare senz'altro l'emendamento Imperiale.

BALDASSARI. Penso che coloro che hanno disimpegnato per anni certe mansioni di carattere amministrativo o tecnico-amministrativo non sarebbero rimasti in quell'ufficio se non le avessero disimpegnate in maniera sodisfacente. Quindi dovrebbe essere implicito che una certa anzianità di servizio in un ufficio dimostri sufficientemente l'idoneità dell'agente a ricoprire quel posto. Sono pertanto d'accordo con l'onorevole Cappugi di togliere la parola « sodisfacentemente », mentre per tutto il resto accetto l'emendamento Imperiale.

PETRUCCI. La tendenza della Commissione è per l'abolizione dell'esame, ed io, sentimentalmente, mi sentirei portato a questa soluzione. Ma avendo l'onorevole sottosegretario chiarito che non si tratta di esame soltanto ma di passaggio da una determinata categoria ad un'altra, io, per aderire alla sua tesi e per la preoccupazione che un impiegato-agente non abbia l'idoneità specifica, presento un emendamento in via subordinata. Direi di togliere le parole « per esami » e la parola « sodisfacentemente », aggiungendo: « e abbiano superato con esito favorevole una speciale prova pratica atta ad accertare che gli agenti in parola possiedono l'idoneità ad occupare il posto ».

Si tratterebbe, quindi, di una sola prova, mentre gli esami possono comportare più prove. La mia proposta vuole seguire una via di mezzo.

CARONITI. Faccio notare ai colleghi che i distaccati agli uffici, particolarmente quelli provenienti dalle stazioni, si trovano in una situazione di particolare privilegio rispetto a tutti coloro che lavorano nel ramo esecutivo. In linea di massima sono « figli di papà »; e perciò mi meraviglio che i colleghi dell'estrema sinistra sostengano la sistemazione di questa gente. I veri ferrovieri lavorano nelle stazioni: sono essi che dovrebbero essere agevolati; mentre si vuole man-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

dare in massa questi « figli di papà » ad occupare i posti riservati agli impiegati di carriera.

Propongo pertanto una modifica: apriamo le porte anche al personale di stazione; mettiamo anche questo nella possibilità di accedere agli uffici.

CAPPUGLI. Questo è un altro problema: comunque, per passaggi a gradi superiori al 10°, non c'è bisogno della legge: è in facoltà dell'amministrazione.

DE MARTINO ALBERTO. Nella mia vita ferroviaria sono stato un organizzatore, ed ho sempre sostenuto che chi copre od ha coperto per un certo periodo di tempo un dato grado, ha diritto a vederselo riconosciuto, e naturalmente ora non posso venire meno alla mia tradizione.

Quanto all'inquadramento e alla graduatoria, ci sono le note di qualifica. Non c'è bisogno di una commissione di accertamento. Prima verranno gli « ottimi », poi i « buoni », ecc.

Del resto, abbiamo un precedente nell'Amministrazione ferroviaria: facemmo una campagna — la feci io — perché i laureati da semplici segretari passassero ispettori senza alcun esame di concorso, ma semplicemente in base ai rapporti informativi dei superiori. Non è quindi questione di « figli di papà », specialmente oggi che abbiamo le note caratteristiche che una volta non c'erano: una volta si facevano le promozioni in base all'articolo 18: allora sì che c'erano i « figli di papà »! Se noi, per il passaggio da una categoria all'altra, non abbiamo preteso per i laureati un esame, non c'è ragione perché oggi, chi ha funzioni di gruppo C, debba fare gli esami per passare a questa categoria.

Per queste ragioni e per altre che, se sarà il caso, andrò esponendo, sono favorevole all'emendamento Imperiale.

MAROTTA. Chiedo all'onorevole Imperiale se non pensi che debba essere modificato anche l'articolo 2 del disegno di legge, in relazione alla disponibilità dei posti. Trovo strano che il Ministero abbia proposto di immettere gradualmente soltanto gli idonei nella prima metà dei posti disponibili, ed abbia considerato l'eventualità che questi idonei, che saranno in numero inferiore a tutti gli agenti distaccati, possano anche rimanere fuori per mancanza di posti. Bisogna, insomma, tener conto del personale che deve far carriera. Se questi posti vengono tutti occupati dai distaccati, coloro che hanno il grado inferiore, ma con qualifica impiegatizia, non potranno più avere la promozione, perché i

loro posti saranno presi da questi distaccati.

IMPERIALE. Ma questi andrebbero al grado iniziale.

MAROTTA. Questa immissione, pur riconoscendola a tutti, dovrebbe avvenire gradualmente per la metà dei posti disponibili, per lasciare la possibilità di conseguire una promozione al personale di carriera, altrimenti condannato a rimanere al suo posto.

Può darsi che io mi sbagli; io non ho l'esperienza che ha l'onorevole Imperiale, e per questo gli chiedo delle spiegazioni. L'articolo 2 del disegno di legge dice: « Gli idonei del concorso saranno sistemati in ordine di graduatoria, ecc., nei limiti della metà dei posti disponibili ».

Ora l'onorevole Imperiale dice: tutti coloro che hanno incarichi superiori passano nel relativo grado. Se i posti ci fossero da poter contentare tutti, bene; ma come mai c'è un articolo 3 che dice: « Gli agenti che non risulteranno idonei, ecc. »?

PRESIDENTE. L'osservazione del collega è questa: dobbiamo esaminare l'emendamento Imperiale coordinandolo anche con gli altri articoli. Effettivamente si nota che l'articolo 1 prevede non già un passaggio automatico di tutti coloro che attualmente occupano *de facto* i posti di grado 10°, ma stabilisce implicitamente che l'amministrazione metta a concorso un certo numero di posti, tant'è vero che l'articolo 2 garantisce ai vincitori del concorso un'effettiva attribuzione, perché stabilisce che gli idonei del concorso verranno subito sistemati, per la metà dei posti disponibili (e in un secondo tempo vi sarà un passaggio successivo dei rimanenti), riservando l'altra metà dei posti per lo sviluppo normale di carriera del personale dei gradi inferiori nonché dei contrattisti. Ora, questo naturalmente presuppone che ci sia un certo numero di posti messo a concorso dall'amministrazione. L'emendamento Imperiale invece non ha limiti: tutti coloro che hanno quella certa qualifica passerebbero nei rispettivi gradi. L'articolo 2 in questo caso non avrebbe più ragion d'essere.

IMPERIALE. L'onorevole Cappugi parla di salvaguardare un principio, e cioè che per passare da una categoria all'altra si debba sostenere un esame. Credo che se un principio occorre salvaguardare, sia questo: che l'Amministrazione ferroviaria non deve impunemente sfruttare gli agenti adibendoli a questa o a quell'altra mansione, e poi ringraziarli e mandarli a casa, avendoli pagati con le competenze accessorie del grado superiore, ma con lo stipendio di manovale. Que-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

sto principio, sanzionato nel vecchio regolamento del 1917, venne abolito da quello del 1925. E noi ferrovieri fra le nostre rivendicazioni abbiamo anche quella di far ripristinare questo principio che, come ricordava l'onorevole Lombardi, è applicato in pieno per i ferrottramvieri. Ora, perché l'Amministrazione ferroviaria non deve applicare questo principio? Molti di questi agenti esplicano tali funzioni non da uno o due anni, ma da un decennio; costoro debbono essere automaticamente promossi.

Ha ragione l'onorevole Cappugi quando afferma che quel « sodisfacentemente » può destare qualche preoccupazione; però non bisogna dimenticare che vi sono le note informative. Ora, non si potrà evidentemente sostenere che un agente non abbia disimpegnato sodisfacentemente quelle tali mansioni quando le note informative lo qualificano come « ottimo » o « buono ». Ecco perché, secondo me, questo « sodisfacentemente » potrebbe rimanere.

L'onorevole Cappugi ha citato l'esempio dei contrattisti che hanno subito un esame; ma lo hanno subito solo i movimentisti, non quelli degli uffici. E per i primi si è trattato solamente di un esame sulle materie di servizio.

Quanto all'onorevole Caroniti, sono d'accordo sulla questione di carattere generale, ma quando egli parla di agenti privilegiati, riferendosi a coloro che sono negli uffici, si vede che non ha molta pratica della cosa.

Per rispondere all'onorevole Marotta sulla questione degli organici, ricorderò che quando in un mio intervento in sede di discussione del bilancio dei trasporti, feci presente che vi sono macchinisti di terza classe che hanno maturato la promozione a macchinista di seconda, il ministro rispose che non si potevano promuovere perché vi sono macchinisti di prima adibiti a fuochisti. Ma questo è tutt'altro che un argomento valido. Perché il fatto che questi agenti siano adibiti a funzioni di grado superiore dimostra che vi è tale necessità da parte dell'amministrazione. Bisognerebbe quindi allargare l'organico; però, tutti quanti devono essere sistemati.

SPOLETI. Mi pare che la contraddizione rilevata dal collega vi sia ma che non operi nel senso da lui accennato. Faccio rilevare agli onorevoli colleghi che nell'articolo 1 si dice: « e che si trovino distaccati agli uffici ». Ciò vuol dire che nel momento in cui avverrà questo passaggio di categoria coloro che ne possono usufruire devono trovarsi distaccati agli uffici.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma non nell'organico.

SPOLETI. Ora, ciò sta a dimostrare che in quei certi uffici erano necessari degli impiegati e non degli agenti esplicanti le mansioni di impiegato.

Successivamente si è detto che vi deve essere un ordine di graduatoria. Ciò farebbe pensare il contrario, cioè che sia delimitato il numero di questi agenti da immettere nella categoria superiore e che quindi vi debba essere una graduatoria per immetterli. Potrebbe avvenire, se mai, il contrario, e cioè che determinati agenti dimostrino di avere questi requisiti e passino di categoria e determinati altri restino lì, senza passare di categoria, continuando ad esercitare funzioni di grado superiore o di categoria diversa, senza però entrare nell'organico. Ma, indubbiamente, se nel momento in cui questo passaggio avviene, a determinati uffici sono adibiti questi agenti distaccati, vuoti non se ne possono produrre. Può avvenire che questi vuoti non siano tutti colmati con agenti dichiarati idonei, ma non può avvenire che il numero sia delimitato.

Penso quindi che, con l'accettazione dell'emendamento Imperiale, dovremmo modificare l'articolo 2.

CARONITI. Coll'ultimo comma dell'articolo 1 viene consentito pure che allo stesso concorso siano ammessi gli agenti del personale subalterno degli uffici che siano nelle stesse condizioni degli agenti del ramo esecutivo distaccati agli uffici, nei riguardi dell'utilizzazione e del titolo di studio; e ciò per ovvie ragioni equitative.

Questa è una ragione di più per affermare la necessità del concorso e non di un passaggio così in massa. Ecco perché, a mio avviso, l'emendamento Imperiale non può essere accolto.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per chiarire le osservazioni fatte dall'onorevole Caroniti, devo dire che il provvedimento è stato determinato dalla opportunità vivamente sentita di regolarizzare una situazione di fatto. Quindi non può essere esteso, così come l'onorevole Caroniti proponeva, ad altri rami del servizio o ad altri agenti. Questo è un altro problema che potrà essere affrontato in un secondo momento. Oggi quello che interessa l'amministrazione, per un senso di giustizia ed anche per esigenze di normalizzazione dei servizi, è regolarizzare, anche da un punto di vista strettamente formale e giuridico, una situazione di fatto che si è venuta a creare nel corso di parecchi anni.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

Concordo in pieno con quanto diceva l'onorevole Imperiale sulla necessità, da qui innanzi, di cercare di sistemare anche le altre pendenze che in proposito vi sono per camminare lungo il binario fissato dal regolamento onde evitare queste situazioni anomale di personale che, avendo una determinata qualifica, presta servizio in un altro ramo dell'amministrazione o dell'esercizio. Però il problema va visto nel suo complesso e nella sua giusta luce, e mi pare sia essenziale partire intanto da questo presupposto che è necessario chiarire e per cui l'onorevole Spoleti, inizialmente, era caduto in equivoco: una cosa è l'esame, la cui soppressione è stata proposta dall'onorevole Tomba, ed altra cosa è il concorso.

Io mi occuperò soltanto di questa seconda parte che viene eliminata dall'emendamento Imperiale, il quale, pur concordando su un punto con la proposta dell'onorevole Tomba, per le considerazioni esposte dall'onorevole Spoleti arriva all'eccesso opposto. L'onorevole Imperiale non soltanto vorrebbe eliminare l'esame, cioè l'accertamento quanto meno della idoneità dell'agente partendo dal presupposto dal quale partiva l'onorevole Tomba, cioè che il servizio prestato di per sé è una prova sufficiente (e vedremo che tale servizio questa prova non la può sempre dare), ma vorrebbe immettere indiscriminatamente, senza una graduatoria e senza la certezza di avere posti disponibili, tutti questi agenti nel ramo uffici.

Prima eccezione che io debbo sollevare, nella ipotesi che questo emendamento venisse approvato, è che io credo che la Commissione non potrebbe andare oltre nel suo esame poiché tale disposizione comporterebbe di per sé un aumento di organico, e sarebbe quindi necessario acquisire preliminarmente il parere della Commissione finanze e tesoro.

Ciò che dice l'onorevole Imperiale, non è esatto. Vi possono essere in un ufficio anche 200 agenti del ramo esecutivo, ma senza che vi siano 200 posti nell'organico dell'ufficio; poiché quando l'amministrazione utilizza del personale del ramo esecutivo negli uffici in via contingente, non ha l'obbligo di mantenersi nell'ambito dell'organico. Cosicché, quando noi prendiamo questi 200 agenti del ramo esecutivo e li immettiamo nell'organico degli impiegati degli uffici, noi potremmo trovarci di fronte all'ostacolo della indisponibilità dei posti; e ciò indipendentemente dall'altro problema, che mi pare debba interessare tutto il personale, dell'assenza di una graduatoria. Ma, al grado 10°, questi altri agenti del ramo esecutivo che prestano ser-

vizio negli uffici, a che posto e con quale graduatoria devono essere sistemati? Vi sono, sì, degli agenti che hanno dieci anni di servizio, ma questo è il caso limite. Vi sono anche agenti con un anno di servizio, per i quali l'accertamento della idoneità è indispensabile. Allora, tra gli stessi agenti che hanno diversa anzianità di servizio, la graduatoria come viene fatta?

IMPERIALE. Come si è fatta per gli agenti degli uffici.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La graduatoria presuppone un concorso, indipendentemente dall'esame. Se si vuole fare la graduatoria di un determinato numero di agenti del ramo esecutivo che prestano servizio negli uffici, vi è la necessità che la Commissione li classifichi, per vedere che posto devono occupare nella nuova graduatoria. E ciò in base ai titoli.

IMPERIALE. Per chiarire desidero osservare che già in passato furono fatte tali sistemazioni di impiegati, senza esame: adesso se ne sistemano altri come i contrattisti, pure senza alcun esame. Da quale punto di vista si parte?

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Forse non mi sarà spiegato bene. Io sto parlando del concorso che serve per stabilire una graduatoria, non dell'esame, che può essere o no un elemento del concorso.

Poiché l'onorevole Imperiale ha richiamato l'esempio dei contrattisti, devo dirgli che essi stanno per essere sistemati in base ad una legge che prevede un concorso per soli titoli, cioè senza esame.

Quindi, io mi stavo occupando della necessità del concorso, il quale presuppone una commissione che valuti i titoli (anzianità, qualifica, capacità, ecc.) per stabilire una graduatoria. Partendo da questo presupposto, l'emendamento dell'onorevole Imperiale non può essere accettato *sic et simpliciter* perché non solo esclude l'esame ma il concorso e, quindi, la graduatoria; ed esclude quella sistemazione graduale prevista dall'articolo 2 che è indispensabile per avere i posti a disposizione, poiché l'amministrazione non può sistemare questi agenti senza quella gradualità che è richiesta appunto dalla disponibilità dei posti.

DE MARTINO ALBERTO. La graduatoria si può fare anche senza concorso.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ciò mi conferma nella convinzione che tanto l'onorevole De Martino quanto l'onorevole Spoleti erano caduti in un

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

equivoco nell'aver identificato il problema della soppressione dell'esame proposto dall'onorevole Tomba con l'emendamento dell'onorevole Imperiale, che è tutt'altra cosa, poiché non soltanto nega l'opportunità dell'esame, ma sconvolge tutto il sistema della legge, dato che nega l'opportunità del concorso.

DE MARTINO ALBERTO. Ho detto come si doveva fare la graduatoria.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quanto alle preoccupazioni dell'onorevole De Martino, dirò che si tratta di un concorso per modo di dire, dato che più che altro si tratta d'un accertamento di idoneità, perché i vincitori del concorso, fino all'esaurimento dei posti, hanno diritto ad essere sistemati, così come s'è fatto per i contrattisti, sia pure senza esame. L'esigenza del concorso è ribadita dall'ultimo comma dell'articolo 1, al quale accennava l'onorevole Caroniti, che non si riferisce a coloro che avevano prestato servizio negli uffici e che ora si trovano nel ramo esecutivo, ma si riferisce ai subalterni degli uffici che non hanno prestato servizio nel ramo amministrativo, ma che sono in possesso del titolo di studio così come gli agenti distaccati agli uffici. Se un manovratore che ha prestato servizio negli uffici può godere di questo vantaggio, perché analogo beneficio non deve averlo l'usciera addetto ad un ufficio e munito di licenza di scuola media? Doveri di giustizia vuole che anche questi possa partecipare al concorso. Da tutto questo risulta la necessità del concorso, cioè d'un accertamento di idoneità, poiché abbiamo di fronte due categorie: una categoria di agenti subalterni del ramo esecutivo che hanno prestato servizio presso gli uffici, e una categoria di agenti subalterni degli uffici che non hanno mai dato prova della loro idoneità a tali mansioni. I primi una prova avranno potuto anche darla, per quanto non siano da escludersi degli inconvenienti, dato che le note di qualifica si danno generalmente con una eccessiva larghezza. Per quelli che hanno prestato servizio per parecchi anni, il problema dell'accertamento dell'idoneità potrebbe ritenersi superato, ma ci sono anche quelli che hanno prestato servizio solo per un anno, e che non hanno avuto il tempo per dare la dimostrazione della loro idoneità. Non c'è dubbio, quindi, che per questi un accertamento si impone, come si impone per gli altri di cui all'ultimo comma dell'articolo 1. Non si potrebbe fare diversamente. Si teme forse che questi non possano entrare perché comparativamente si trovano in posizione di svantaggio rispetto agli

altri? Che pericolo c'è? Forse che qualcuno non sappia scrivere in italiano? Certo, che se c'è questa inidoneità, deve trattarsi di un caso eccezionale, d'un caso limite; ma in linea ordinaria, sulla materia degli esami ci si potrà intendere; ne potremo riparlare: si potrebbe fare un esame orale di fronte ad una commissione, che non deve spaventare nessuno, quando si pensi che si tratta del puro e semplice accertamento dell'idoneità, perché tutti debbono essere sistemati.

D'altro canto, l'esempio portato dall'onorevole De Martino mi sembra che non calzi, perché in questo caso non siamo di fronte ad una promozione, ma ad un passaggio di categoria: qui ci troviamo di fronte a un manovratore, ad un frenatore, ad un usciere che intendono passare nel ruolo impiegatizio. Se fossero estranei all'amministrazione, avrebbero dovuto sostenere un esame, con tutto il rischio inerente al numero limitato dei posti messi a concorso, ecc. Qui invece li mettiamo nella possibilità di ottenere l'inquadramento con la sola idoneità, la quale di per se stessa darà loro diritto alla sistemazione.

Per concludere, penso che l'emendamento dell'onorevole Imperiale non possa essere assolutamente accettato dal Ministero, perché sconvolgerebbe tutta la legge, e verrebbe a creare un ostacolo anche di carattere sostanziale, oltre che formale, per il necessario esame della questione da parte della Commissione finanze e tesoro. Per quanto riguarda l'esame, si può arrivare a qualche facilitazione.

LOMBARDI RICCARDO. Ma è necessario l'ampliamento dell'organico? Forse il numero del personale da sistemare potrebbe essere inferiore a quello dei posti vacanti.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per poter sistemare tutto questo personale mancano i posti: non ci sono 1700 posti vacanti.

DE MARTINO ALBERTO. Ma vi sono dei posti liberi nei ruoli di provenienza!

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. No, questi agenti subalterni, distaccati dai vari servizi presso gli uffici, sono stati sostituiti nei ruoli di provenienza da altrettanti avventizi, i quali a loro volta debbono essere sistemati.

Per concludere, per quel che riguarda l'accertamento dell'idoneità, ci possiamo intendere, nel senso di stabilire che l'esame debba essere il meno rigido possibile, che si debba tener conto del servizio prestato, ecc.; ma il principio non credo possa essere intaccato, anche perché c'è il problema del personale previsto dall'ultimo capoverso dell'arti-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

colo 1, il quale deve passare necessariamente attraverso un esame di idoneità.

ORLANDO. Bisogna tener presenti i diritti di coloro che debbono essere promossi per progressione di carriera.

CAPPUGI. Non c'è dubbio che il mio stato d'animo è identico a quello dell'onorevole Imperiale. Io sono preoccupato soltanto di salvaguardare un principio, e mi pare che dopo quello che ha detto l'onorevole sottosegretario, distinguendo molto acutamente fra esame e concorso, si potrebbe accedere alla sua tesi, anche in considerazione di quanto ha detto l'onorevole Imperiale circa l'espletamento « soddisfacente » delle mansioni. Si potrebbe quindi accogliere l'emendamento Tomba, limitando il concorso ai soli titoli. Si manterrebbe così intatta tutta la struttura della legge e si salverebbe la possibilità dell'inquadramento, senza danneggiare coloro che sono già negli uffici e che hanno un diritto prememente alla sistemazione.

Non potendosi prendere un provvedimento di sistemazione indiscriminata in massa, ma dovendosi stabilire una graduatoria, è indispensabile accedere all'idea del concorso, sia pure senza esami; per quanto l'esame di idoneità mi sembra ci vorrebbe per il personale compreso nell'ultimo comma, cioè per il personale subalterno degli uffici che non ha mai svolto mansioni d'ufficio.

Per concludere, dopo lo sviluppo della discussione, io accedo alla proposta dell'onorevole Tomba, di togliere cioè puramente e semplicemente le parole « per esami ».

CAPACCHIONE. L'onorevole Cappugi ha detto di essere d'accordo col principio enunciato dall'onorevole Imperiale di procedere senz'altro alla sistemazione di coloro che, di fatto, esercitano una funzione diversa da quella inerente alla loro qualifica. Se questo principio è accolto, e se lo si trova esatto...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è accolto da noi.

CAPACCHIONE. L'onorevole Cappugi prospetta la necessità, già enunciata dall'onorevole sottosegretario, di stabilire una graduatoria. Ora, questa esigenza non può assolutamente costituire una difficoltà per la sistemazione di tutto il personale, perché la graduatoria è elemento puramente formale che non toglie nulla a questa possibilità di sistemazione. In altri termini, indipendentemente dalla sistemazione di tutto il personale, così come viene richiesto dall'onorevole Imperiale, si può egualmente procedere a una graduatoria in base ad elementi che possono trarsi ad esempio dall'anzianità di servizio, dalle qualifiche personali, dai titoli di com-

battente, reduce, o da altri elementi esterni e formali, che non incidono minimamente sulla possibilità di accogliere il principio di sistemare tutto il personale. Quindi questa interdipendenza fra l'esigenza di una graduatoria — esigenza del resto giusta — e la necessità del concorso, non c'è assolutamente.

CAPPUGI. Ma c'è la limitazione dei posti!...

CAPACCHIONE. Questa interdipendenza, dicevo, non c'è, perché gli elementi di una graduatoria si possono trarre da quelli che sono gli elementi personali di coloro i quali debbono essere sistemati.

Quindi, la difficoltà prospettata dall'onorevole sottosegretario e dall'onorevole Cappugi circa l'esigenza assoluta e imprescindibile di un concorso ai fini di stabilire la graduatoria, a mio avviso assolutamente non sussiste.

PRESIDENTE. Ma c'è già un concorso.

CAPACCHIONE. No, voi non intendete fare il concorso per stabilire la graduatoria, ma per accertare le condizioni che rendano più o meno possibile la sistemazione. E qui è giusto l'emendamento Imperiale, secondo cui tutti coloro che hanno svolto queste mansioni per il periodo di tempo stabilito, hanno il diritto di avere la relativa qualifica. Poi, promossi tutti costoro, si fa la graduatoria in base ad elementi che non incidono assolutamente sul diritto che essi hanno acquisito di vedersi promossi.

Quindi, la difficoltà di fronte alla quale si fermano i colleghi Cappugi e Tomba sostanzialmente non sussiste, perché non rende impossibile l'accoglimento dell'emendamento Imperiale.

PRESIDENTE. A questo punto, se l'onorevole Imperiale insiste perché il suo emendamento sia posto in votazione, dobbiamo riportarci ad un esame preliminare. In sostanza, l'emendamento sostitutivo Imperiale stabilisce il passaggio automatico (salvo la graduatoria, su cui l'onorevole Capacchione dice che ci dovremmo trovare d'accordo) di tutti gli agenti di grado inferiore al 10° nei ruoli impiegatizi. L'onorevole sottosegretario, dal canto suo, ci dice che contro questo principio urta la indisponibilità dei posti in organico.

Ora, noi dobbiamo accertare anzitutto se questo dato di fatto è esatto; perché, in tal caso, dovremmo trasmettere il disegno di legge alla Commissione finanze e tesoro perché si pronunci.

È evidente perciò che, se l'onorevole Imperiale insiste, in ossequio al regolamento, noi dobbiamo sospendere la discussione per

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 NOVEMBRE 1949

acquisire questo dato di fatto alla nostra cognizione.

Quindi, credo sia opportuno rinviare l'ulteriore discussione di questo disegno di legge, pregando il relatore (ed io stesso mi farò parte diligente come presidente della Commissione) di acquisire questo elemento: di stabilire cioè se per gli agenti che attualmente prestano servizio negli uffici e che con l'emendamento Imperiale dovrebbero essere trasferiti di fatto (quasi automaticamente) nel ramo degli uffici, salvo la graduatoria, ci siano i posti corrispondenti o meno nel ruolo delle ferrovie dello Stato.

Sottopongo ai colleghi questa mia proposta, che metterò ai voti.

SEMERARO SANTO. Io penso che non sia necessario rinviare il disegno di legge alla Commissione finanze e tesoro, perché qui non c'è una maggiore spesa, in quanto percepiscono già uno stipendio, anche se sono in soprannumero negli uffici.

LOMBARDI RICCARDO. Se l'emendamento Imperiale comporta un allargamento dell'organico, questo importa una nuova spesa.

SEMERARO SANTO. Io penso che con l'emendamento Imperiale non si viene ad aumentare l'organico.

Per questo sono contrario alla proposta di rinvio.

CORBINO. Io ho l'impressione che, in fondo, tutti siamo d'accordo, ma sembriamo di non esserlo.

La situazione è chiara: c'è un certo numero di persone che devono essere sistemate in una posizione diversa da quella che oggi hanno, legalmente. Bisogna vedere se nei posti in cui queste persone si devono sistemare non vi sia attualmente altra gente.

Volendoli sistemare tutti, ci dobbiamo quindi porre il problema se, nel grado diverso in cui questa gente deve essere collocata, ci sono i vuoti corrispondenti.

CAPACCHIONE. Ma esplicano già quelle mansioni!

CORBINO. Non vuol dire! Vi posso ricordare che nell'ordinamento scolastico, per esempio, vi sono 50 supplenti contro un professore di ruolo e, del resto, in tutte le amministrazioni abbiamo un personale avventizio in soprannumero che non ha la possibilità di essere sistemato nel ruolo.

Mi pare, quindi, che la proposta del Presidente sia accettabile: noi dobbiamo vedere se allo stato delle cose questi agenti potranno essere sistemati tutti in blocco, oppure un po' alla volta.

Se si accerta che c'è la possibilità di sistemazione immediata per tutti, l'emendamento Imperiale può essere votato tranquillamente. Se questa possibilità non c'è, bisogna che aumentiamo il numero dei posti in organico. Questa è una questione di aritmetica!

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinviare la discussione del disegno di legge ad una prossima seduta.

(È approvata).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

« Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 600 milioni per la costruzione del tronco Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane » (846):

Presenti e votanti	36
Maggioranza	19
Voti favorevoli	35
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

« Elevamento a 400 milioni delle disponibilità della « Gestione mutui al personale delle ferrovie dello Stato » (843):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	29
Voti contrari	4

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amendola Giorgio, Angelini, Babbi, Baldassari, Capacchione, Caroniti, Cerabona, Cinciari Rodano Maria Lisa, Ciufoli, Colasanto, Corbino, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Firrao, Gorini, Imperiale, Jacoponi, Lombardi Riccardo, Maniera, Marotta, Mazza, Monterisi, Olivero, Petrucci, Salerno, Semeraro Santo, Serbandini, Spoleti, Suraci, Tomba, Troisi, Vecchio Vaia Stella, Viola.

Sono in congedo:

Cara, Farinet e Veronesi.

La seduta termina alle 12.