

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXXV.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 FEBBRAIO 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	
Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (3573) . . . . .	1079
PRESIDENTE . . . . .	1079, 1082, 1086, 1087, 1088
TROISI, <i>Relatore</i> . . . . .	1079, 1087, 1088
PETRUCCI . . . . .	1082
BIMA . . . . .	1083
BOGONI . . . . .	1085
COLASANTO . . . . .	1086
GRAZIADEI . . . . .	1086, 1088
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1087, 1088
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1089

**La seduta comincia alle 10.**

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

**Discussione del disegno di legge: Stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3573).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato ». Esso è stato già approvato dalla VII

Commissione permanente dell'altro ramo del Parlamento.

Il relatore, onorevole Troisi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TROISI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento sottoposto al nostro esame conferisce una sistemazione allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. In esso è la elaborazione dei risultati di varie Commissioni di studio, ed io stesso ho avuto l'onore di far parte della Commissione, presieduta da S. E. Berruti, attuale Capo di Gabinetto del Ministero dei trasporti.

Il regolamento del personale che risale al 1925 si rivelava molto lacunoso, insufficiente, non ostante le numerosissime modificazioni apportatevi fino ad oggi; inoltre esso non era ormai in armonia né con i nuovi orientamenti legislativi — specialmente per quanto riguarda alcune disposizioni della Costituzione — né molto spesso con gli indirizzi giurisprudenziali. Di qui la necessità — direi l'urgenza — di una nuova regolamentazione dello stato giuridico del personale.

Al contempo queste norme, sottoposte al nostro esame, si ispirano ai principi direttivi nella legge-delega (20 dicembre 1954, n. 1181) e mirano altresì ad uniformare, per la parte comune a tutti i dipendenti statali, lo stato giuridico del personale ferroviario al testo delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato (decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3).

È inteso, naturalmente, che si tiene conto delle peculiari caratteristiche dell'Azienda au-

tonoma delle ferrovie dello Stato, della specializzazione dei suoi servizi e del suo carattere industriale, che si è cercato di accentuare sempre di più in quest'ultimo periodo.

Inoltre nelle norme che compongono l'odierno provvedimento spesso riscontriamo un altro principio importante: quello del « decentramento amministrativo ». Numerose norme si informano a questo principio dal quale poi scaturiscono semplificazioni di procedure. Come pure il provvedimento in esame definisce talune situazioni anormali del personale che si erano venute emanando nel tempo, in seguito a successive emanazioni di provvedimenti a carattere eccezionale.

Il disegno di legge è complesso, se si pensa che esso è formato da ben 218 articoli, raggruppati in nove titoli e con 16 allegati. Va posto in rilievo il fatto che dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri e la sua presentazione al Senato (novembre 1957) si è avuta una successiva elaborazione degna di rilievo che si è concretata nella presentazione di ben 150 emendamenti, in gran parte accolti, a seguito di una feconda collaborazione intervenuta fra le organizzazioni sindacali e l'amministrazione ferroviaria. È necessario dare atto di questo perfezionamento successivo che rende il provvedimento più aderente alla realtà e alle molteplici esigenze del personale e dell'amministrazione.

Per aderire anche al voto del nostro Presidente, sarò sintetico nel mettere in luce qualche punto di maggiore rilievo, soffermandoci su quelle modificazioni approvate dal Senato che meritano in modo particolare la nostra attenzione.

I primi due articoli hanno un carattere generale, relativo alla classificazione del personale. Ad essi sono allegati i nuovi quadri di classificazione del personale. Mi sembra meritevole della nostra attenzione in modo particolare, per quanto riguarda il personale direttivo, la soppressione della qualifica di « allievo ispettore » (grado settimo attuale), l'istituzione della qualifica di « capo stazione sovrintendente » che sarà attribuita ai soli titolari delle stazioni delle grandi città; l'eliminazione, nel personale di esercizio, della qualifica di « sottocapo » (sostituita con quella di capo stazione, capo gestione, capo telegrafista) e di quella di « guardiamerci » che viene assorbita dalla qualifica di « assistente di stazione ». Si rivaluta la qualifica di « conduttore » e anche quella di « aiuto macchinista » con la istituzione della qualifica di « macchinista » e di « aiuto macchinista tratte e manovra » (T.M.), qualifiche rispet-

tivamente inferiori a quelle di macchinista e di aiuto macchinista, trattandosi di prestazioni di secondaria importanza.

Sempre con le nuove tabelle si introduce la qualifica di « operaio dell'armamento » che è intermedia fra quella di « cantoniere » e quella di « capo squadra della linea » (ex capo squadra cantoniere) per una migliore utilizzazione del personale specializzato. Inoltre il passaggio dall'attuale ordinamento al nuovo è facilitato dall'esistenza di disposizioni transitorie che tendono a rispettare i diritti acquisiti e le legittime aspettative.

Il provvedimento passa quindi ad una regolamentazione minuziosa del « rapporto di impiego » sia nella sua costituzione che nelle varie vicende che si possono avere. Di questo si occupa il titolo II in ben 31 articoli. Sarà utile rilevare che mentre il regolamento vigente conferisce maggiore facoltà discrezionale al Ministro — tanto è vero che attualmente il Ministro con suo decreto non motivato può anche non ammettere ad un concorso alcuni aspiranti — nella nuova disciplina questa facoltà discrezionale viene eliminata, in conformità agli articoli 51 e 113 della Costituzione.

Merita una particolare attenzione l'articolo 12 che, completato e perfezionato dal Senato con l'aggiunta delle lettere *b*) e *c*), mira a dare, attraverso particolari benefici, un segno tangibile di riconoscimento ai figli di dipendenti ed ex dipendenti dell'Azienda, ai lavoratori dipendenti da imprese private che gestiscono servizi per conto dell'Azienda stessa ed infine a coloro che gestiscono assuntorie ferroviarie o vi coadiuvano. In sostanza, e particolarmente alla lettera *a*) si mira — come in qualsiasi organismo produttivo — a mantenere e consolidare una certa tradizione aziendale nelle famiglie.

Un altro principio importante viene sancito all'articolo 14 relativo agli esami di concorso, ed è quello della comunicazione ai candidati dell'esito e relativo voto nelle prove scritte almeno venti giorni prima dell'inizio delle prove orali. In tal modo si dà un'ampia garanzia della serietà ed imparzialità con cui le prove di concorso vengono effettuate.

E poiché l'espletamento dei concorsi a volta richiede addirittura anni di tempo, viene data facoltà all'Amministrazione, in attesa che si proceda alla formale nomina dei vincitori, di assumere i candidati risultati idonei (articolo 16).

Un'altra innovazione notevole è strettamente collegata alla « qualificazione professionale ». È il problema del giorno quello della

qualificazione, tanto più in una grande azienda come le ferrovie dello Stato: a questo fine l'articolo 6 stabilisce la possibilità di assumere nelle ferrovie dello Stato gli ex militari tecnici specializzati che siano stati arruolati in seguito a concorso, e gli ex allievi di scuole professionali organizzate dalla stessa amministrazione delle ferrovie dello Stato o anche dal Ministero della pubblica istruzione e che abbiano conseguito la qualifica in seguito a regolare concorso.

Alla parte relativa alla costituzione del rapporto segue quella relativa alla « disciplina », agli « obblighi » e alla « garanzie del personale », e contiene tutta una serie di norme veramente notevoli, sia per quello che riguarda le qualifiche sia per l'idoneità del personale. Molto importante, sotto questo riguardo, è l'articolo 49 il quale stabilisce che al personale ritenuto inidoneo per cause dipendenti dal servizio, anche se per una sua più idonea utilizzazione viene destinato ad altra funzione, viene riservato lo stesso trattamento. Ugualmente per dare incentivo ai dipendenti si stabilisce l'anticipazione di un anno di stipendio ai più meritevoli (articolo 59). Così pure si consacra in norme precise, chiare e tali da non dar possibilità di interpretazioni diverse, il diritto di ricorso da tener distinto dall'altra facoltà di semplice rimostranza — o istanza — che ogni dipendente può muovere alla pubblica amministrazione (articoli 53 e 54).

Importante è pure il Titolo V che riguarda i « rapporti informativi » e la « qualificazione ». Con le norme attualmente in esame si viene a rinnovare completamente la terminologia vigente per adottarne un'altra la quale, avendo un carattere specificatamente tecnico, non si presti ad interpretazioni di carattere morale. Così viene eliminata la qualifica di « cattivo », mentre al fine di uniformare la terminologia e creare un'unicità di criteri di valutazione fra i vari dirigenti, allegato al disegno di legge è anche lo schematico tipo di rapporto informativo, documento analiticamente descrittivo della personalità del dipendente. Solo così si potrà avere anche la possibilità di fare dei raffronti utili fra i dipendenti. Il sistema proposto assicura una maggiore omogeneità e quindi una più facile comparabilità.

Viene stabilito che la stessa autorità non può redigere nel medesimo tempo il rapporto informativo e le note di qualifica di un dipendente, altrimenti verrebbe meno il contraddittorio; e quando l'autorità competente è chiamata a pronunciarsi su una qualifica che

vuol discostarsi dal rapporto informativo, deve motivare la sua decisione.

Il disegno di legge in esame passa, poi, a trattare dell'« avanzamento ». Si regolano le promozioni per anzianità e per quanto riguarda l'avanzamento per merito comparativo — sul quale si appuntano tante lamentele — si stabilisce la predeterminazione di « criteri obiettivi » con riguardo agli elementi costitutivi del merito da prendere in considerazione, al valore ponderale rispetto al giudizio complessivo, al modo di valutazione degli elementi di necessità. Così pure per quanto concerne le promozioni si stabilisce un ampio decentramento in modo da semplificare e facilitare lo svolgimento delle pratiche, mentre è poi chiaramente previsto che della Commissione di avanzamento (articolo 78) deve far parte una rappresentanza del personale.

Vi è un altro problema importante. Frequentemente nell'amministrazione ferroviaria si verifica il caso di conferimento di incarichi a svolgere funzioni superiori. Quale deve essere il trattamento economico riservato a questi dipendenti? L'articolo 80 risolve in modo definitivo questo problema: il compenso deve essere adeguato alle maggiori responsabilità che fanno carico al dipendente, si intende quando l'incarico superiore è di una certa durata (oltre tre mesi) e viene quindi stabilito che al dipendente incaricato delle funzioni proprie della qualifica superiore compete, dopo i primi tre mesi e fino alla durata dell'incarico, lo stesso trattamento economico che gli sarebbe spettato qualora fosse stato promosso alla qualifica superiore anche se la differenza fra i due stipendi viene considerata come indennità, non pensionabile. Qui c'è stato un emendamento del Senato di un certo rilievo.

Il provvedimento contiene poi tutto il complesso normativo per il « trattamento di aspettativa, malattia », ecc. che trova una regolamentazione più organica, tenendo conto sia della giurisprudenza di questi ultimi decenni, sia dell'esperienza finora acquisita in materia. Dalla lettura degli articoli che trattano questa materia — dall'86 al 102 — si rileva una maggiore liberalità nei confronti dei dipendenti, per quanto concerne i congedi; un miglioramento nel trattamento economico per quanto concerne l'aspettativa ed un adeguamento allo statuto degli impiegati civili dello Stato per quanto riguarda le domande di collocamento fuori ruolo. Si stabilisce, fra l'altro, che al dipendente spetti intera la retribuzione senza alcuna limitazione di tempo quando egli ha subito una inabilità temporanea per ragioni

di servizio oppure quando è stato colpito da malattia per causa unica e diretta di servizio.

Dall'articolo 103 all'articolo 156 - Titolo VII - si parla della « disciplina ». Si tratta di un punto importante, perché la regolamentazione si discosta sensibilmente dalle norme similari per gli altri impiegati dello Stato; e ciò per ovvie ragioni se si pensi che mentre la trasgressione di una determinata disposizione in un organismo statale qualsiasi non arreca gravi conseguenze, nel campo delle ferrovie può essere in gioco l'incolumità di centinaia di persone. Questo motivo spiega il maggiore rigore onde vengono perseguite negligenze o trascuratezze che in altre attività sono valutate in modo più blando. Su di tutto s'impone l'esigenza di garantire in modo assoluto la sicurezza, la regolarità dell'esercizio ferroviario. Tuttavia a favore del personale sono stabilite valide garanzie: si applica un maggior rigore nelle sanzioni come ho già rilevato, ma nello stesso tempo si attribuiscono notevoli guarentigie con innovazioni in materia di ricorsi, snellimento nelle procedure e possibilità di riabilitazione.

Nell'articolo 158, in seguito ad alcuni emendamenti accettati dal Senato, si è ridotto il limite di età per quanto riguarda il collocamento a riposo, portandolo da 55 anni a 50 anni di età e 20 di servizio utile per la pensione, oppure ad un'età inferiore quando siano stati totalizzati 25 anni di servizio utile.

Questa la parte strettamente normativa del provvedimento in esame; ma ci sono poi numerosi articoli che contengono disposizioni di carattere transitorio, raggruppati nel Titolo IX ad esse dedicato. Più complessa è la norma di legge, più difficile e laborioso diventa il passaggio al nuovo assetto, per cui durante questa transizione bisogna fare in modo da tutelare i diritti acquisiti, le aspettative di diritto ed evitare le sperequazioni.

E mi consentano gli onorevoli colleghi di non aggiungere altro in tema di chiarimenti generali: naturalmente sono a loro disposizione per rispondere a tutte le domande di ulteriori precisazioni. Aggiungo soltanto che il provvedimento, a parere unanime dell'altro ramo del Parlamento, ha un carattere urgente ed è necessario sia perfezionato entro questa legislatura, in modo da permettere una sollecita entrata in vigore della nuova disciplina giuridica del personale.

Debbo aggiungere anche che mi sono pervenuti numerosi promemoria e mi sono fatto carico di esaminarli attentamente. E qui sorge il problema: è opportuno emendare alcuni articoli e correre il rischio di far decadere il

provvedimento, oppure alcuni di questi emendamenti possono essere trasformati in ordini del giorno impegnativi per il Governo? Di questi pro memoria alcuni provengono dagli agenti di grado VI gruppo B. Sono dei laureati che non hanno potuto partecipare ai concorsi finora banditi per il passaggio alla qualifica di ispettore di prima (grado V gruppo A), perché non avevano raggiunto una sufficiente anzianità; ed ora con il nuovo provvedimento si vedono preclusa tale possibilità. Altri pro memoria provengono dagli ex dipendenti del Ministero dell'Africa italiana; mentre un altro gruppo di ferrovieri chiede una modifica all'articolo 195 per estendere i benefici in detto articolo previsti; altri ancora caldeggiano l'elevazione dei limiti di età e corredano la loro richiesta coi pareri di illustri esperti di statistica, per documentare che il periodo medio di rendimento della vita umana è aumentato e sostengono che è meglio utilizzare l'esperienza degli anziani anziché mandarli a casa prima del tempo: così il personale direttivo anziché fino a 62 anni potrebbe essere utilizzato fino a 65, e penso che questa sia una richiesta che merita considerazione.

Vi è infine una richiesta di riconoscimento per il servizio di ruolo prestato sia in gruppi inferiori, sia presso altre amministrazioni.

E non aggiungo altro, se non ribadire l'importanza estrema di questo provvedimento per dare una sistemazione organica allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PETRUCCI. Non posso non dichiararmi lieto nel constatare che il Parlamento è giunto alla fase conclusiva dell'esame del disegno di legge sullo stato giuridico del personale delle ferrovie perché non dobbiamo trascurare la necessità che il Paese sia mobilitato in relazione all'attuazione del Mercato comune, e con esso tutte le organizzazioni interessate: prime fra tutte le ferrovie dello Stato che pertanto debbono essere portate al massimo grado di efficienza possibile.

In primo luogo un'azienda, per essere efficiente, deve avere la piena rispondenza nel personale e tutta la sua dedizione; e sono lieto che il Ministro Angelini, favorendo l'emanazione di queste nuove norme, che eliminano molte incongruenze del passato, abbia dimostrato di aver compreso appieno l'importanza fondamentale di questo provvedimento. Prima di tutto il personale deve conoscere con esattezza quali sono i suoi doveri, ed anche i suoi diritti, e vivere e lavorare - particolarmente

in un settore così delicato come quello ferroviario — con una certa tranquillità e serenità per l'avvenire. Pertanto lo stabilire chiaramente le norme che regolano i rapporti fra l'Amministrazione ed i suoi dipendenti — qualunque sia il loro grado — è un motivo fondamentale agli effetti della sua efficienza. L'aver stabilito finalmente lo stato giuridico del personale costituisce un'opera veramente meritoria, accontentando il personale che ne attende con ansia l'approvazione.

Nello stesso tempo credo che tutti siamo d'accordo nel dare atto che il personale delle ferrovie dello Stato da parte sua merita pienamente questo riconoscimento, per i suoi costanti sacrifici — noti ed ignoti — per il suo attaccamento al dovere, per il suo rispondere alle aspettative del Paese nella prima fase della ricostruzione della rete ferroviaria gravemente compromessa dopo gli eventi bellici.

Aggiungerò che la raggiunta tranquillità del lavoro nel personale costituisce per le ferrovie un primo passo verso quell'adeguamento necessario alle esigenze attuali del traffico e per reggere la concorrenza della strada. Nella mia posizione di direttore compartimentale della motorizzazione non posso essere fazioso nel senso di sostenere che la motorizzazione deve soppiantare le ferrovie. Questo è un errore perché la coesistenza pacifica dei due mezzi porterà certamente il Paese ad un grande avvenire; ma affinché essa possa essere attuata è necessario che le ferrovie stesse raggiungano un'efficienza proporzionale a quella dei trasporti su strada per evitare che un sistema di trasporti prenda il sopravvento sull'altro. E l'approvazione del disegno di legge oggi al nostro esame costituirà — ne sono certo — una premessa di questo adeguamento.

Plaudo quindi alla presentazione di questo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato e do atto al Ministro di essersi reso conto dell'esigenza fondamentale di garantire al personale un miglioramento rispetto al passato per costituire un serio fondamento verso un solido brillante avvenire delle ferrovie stesse.

BIMA. Durante l'esame degli articoli 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73 e seguenti riguardanti i giudizi di qualificazione e sistemi di avanzamento dei ferrovieri, conclusosi presso la VII Commissione senatoriale nella seduta deliberante del 13 febbraio ultimo scorso, è stata rilevata la necessità di apportare alcune modifiche al nuovo stato giuridico dei ferrovieri massimamente ai predetti articoli.

Erano difatti emerse le seguenti circostanze che le consigliavano.

La dizione di « eccezionale », attribuita alla qualificazione più elevata in luogo di quella di « ottimo » approvata per tutti gli altri statali dalle leggi delegate, è apparsa di significato eccessivamente restrittivo tanto da potere indurre l'amministrazione a doverla usare solo per rilevare qualche caso « veramente d'eccezione » e non già per indicare una categoria di personale da considerarsi esistente « normalmente » in una vastissima azienda come quella ferroviaria.

Tale dubbio era tanto più fondato in quanto il Relatore indicava la necessità della nuova qualificazione nel fatto che la qualifica di « ottimo » (d'altra parte come per le altre amministrazioni statali per le quali il rimedio non era stato adottato) aveva subito una certa inflazione tanto da risultarne screditata e non più adatta ad indicare il fior fiore dei dipendenti ferroviari.

Gli intervalli valutativi sono in numero di 5 come per gli altri statali.

L'articolo 67 indica l'effetto delle sanzioni disciplinari sui giudizi di qualificazione. Ciò però soltanto in termini negativi, nel senso che l'assenza delle sanzioni stesse non dà diritto al candidato al conseguimento della massima qualifica, la quale è invece da attribuirsi solo se il candidato stesso consegue il massimo delle valutazioni parziali di cui ai rapporti informativi riportati agli allegati 7 e successivi.

Tali rapporti informativi riguardano l'esame di 10 qualità del candidato. Di ogni qualità si considerano 5 gradi da vagliarsi dal superiore che compila le note basandosi unicamente sulla conoscenza diretta che egli ha dell'esaminato.

A ciascun grado corrisponde una definizione.

I principali difetti di siffatto rilevamento consistono:

1°) che nella compilazione del rapporto informativo è escluso ogni giudizio collegiale, o di superiori intermedi fra l'interessato e quello che compila le note;

2°) che i rapporti informativi sono troppo minuziosi talché esaminatori di normale capacità e cultura non possono riuscire obiettivamente ad identificare quale singola definizione di qualità meglio si appropri all'esaminato. Gli scarti meno sensibili si verificano soprattutto fra la prima e la seconda definizione. Cosicché l'accertamento dell'« eccezionalità » è quanto mai incerto.

Spesso tale distinzione risulterebbe ardua per degli specialisti. Anche un consenso di medici professori si sentirebbe imbarazzato

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 1958

a sapere scegliere fra le seguenti definizioni quella che più si adatti ad un caso concreto loro sottoposto per lungo tempo:

1°) stato di salute ottimo con eccellenti capacità fisiche e mentali;

2°) stato di salute buono con valide riserve di energia fisica e mentale.

Altre volte manca una reale distinzione:

1°) molto stimato per i suoi modi di agire con rettitudine, scrupolosamente onesto, aperto ed imparziale. Ha coraggio morale. Gode massima stima;

2°) dà prova di notevole imparzialità. Lodevolmente onesto, sincero, tollerante. Gode buona stima.

E così per le altre qualità.

Di certo vi è che la qualità fra un suo sommo manifestarsi e la sua assenza pressoché totale viene considerata in 5 gradi diversi, che non risulta possibile stabilire se corrispondenti ad intervalli uguali o diversi. Non è ben certo quali siano gli estremi di tali intervalli, in quanto è una costruzione assolutamente soggettiva quella che ciascun esaminatore fa corrispondere al massimo, non essendo sufficienti evidentemente le poche parole di definizione per fissare in modo obiettivo il tipo da considerarsi eccezionale (prima definizione).

È da concludersi che giudizi così minuziosi risulteranno poco esatti poiché l'esaminatore non può sceverare una così enorme materia per centinaia di dipendenti.

Poiché il tipo eccezionale è una costruzione eminentemente soggettiva dell'esaminatore, a parte gli errori in cui uno stesso esaminatore può facilmente incorrere per quanto sopra detto, le determinazioni a cui lo stesso giunge non hanno alcun valore comparativo con i risultati raggiunti da un altro esaminatore, spesso agente in ambiente diverso ed in condizioni psichiche e mentali diverse. Ciò soprattutto per quanto concerne l'attribuzione della prima o della seconda misura della qualità, già così difficile per un unico esaminatore.

Gli esaminatori sono poi degli uomini qualunque, soggetti quindi ad errare. Diceva il grande giurista e scienziato Gian Domenico Romagnosi che « esistono costanti ed universali ragioni in forza delle quali su qualunque soggetto ed in qualsiasi circostanza gli uomini debbono assai facilmente e frequentemente errare ».

Quando poi il tema è l'esame di un proprio simile le cause d'errore aumentano a dismisura, poiché le difficoltà sono veramente

ardue. I rapporti di servizio spesso complicano e non semplificano il problema poiché si presentano spesso giudizi tecnici divergenti, mentalità diverse, situazioni diverse che inducono il superiore a riguardare il dipendente sotto un profilo errato. L'Amministrazione non ha mai preso in alcuna considerazione situazioni assai delicate che la guerra ha creato, tollerando casi che hanno superato la buona volontà degli interessati. Difatti è quasi norma che gli epurati abbiano alle loro dipendenze gli epuratori, creando situazioni ove l'obiettività può essere messa molto in dubbio, massimamente avuto riguardo all'importo personalissimo dei giudizi, ed alla evitata collegialità delle determinazioni.

Le promozioni sono, nella stragrande maggioranza dei casi, effettuate per merito comparativo sulla base delle predette qualificazioni.

Poiché a norma dell'articolo 73 l'anzianità di grado e di servizio possono costituire titolo di preferenza, solo a parità di merito, concretato con i predetti rapporti informativi, il personale che risulta qualificato eccezionale ha l'assoluta preminenza rispetto a quello che in qualche anno precedente (seppure non nell'ultimo) abbia riportato la qualifica di lodevole (immediatamente inferiore). E ciò in incontrovertibili termini giuridici trattandosi di qualificazioni comunicate per iscritto agli interessati.

Poiché si è visto quale obiettivo valore può darsi soprattutto dal punto di vista comparativo a determinazioni del genere, si deve ben temere che il nuovo stato di cose sia per apportare infinita serie di guai ai ferrovieri ed all'amministrazione. Difatti dopo poco tempo la preminenza tecnica verrebbe sostituita dal senso dell'opportunismo e non potrebbe neppure, in un ambiente siffatto, ove i capi sarebbero dei despoti, crescere il gentile fiore dell'onestà, tanto delicato e tanto facilmente oggetto di sopraffazione da parte di sentimenti più comodi.

A differenza del presente stato giuridico dei ferrovieri, le leggi delegate prevedono quasi sempre, accanto all'avanzamento per merito comparativo, quello per esami di concorso. Ciò non pertanto le leggi delegate, molto saggiamente, non si sono discostate dalle vecchie qualificazioni, più prossime a quanto realmente è determinabile in siffatta materia.

La pretesa lamentata inflazione dell'ottimo non è un fenomeno casuale da attribuire alla corritività degli esaminatori (come si è forse ritenuto) ma è la necessaria reazione a tutti i suddetti inconvenienti che, seppure in misura

minore, hanno accompagnato il sorgere e lo svilupparsi delle qualificazioni precedenti, nonostante che le stesse fossero contenute in più umani e misurati termini. Non si può d'altra parte tacciare di corrività tante generazioni di dirigenti.

Con legge n. 685 in data 31 luglio 1957 sono state approvate le nuove disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato e quindi emanate dall'amministrazione ferroviaria le istruzioni per l'applicazione delle stesse.

In dette istruzioni vennero fissate, ai fini del conferimento del premio di operosità, 4 misure per la valutazione del rendimento: normale, buono, elevato, eccezionale, riecheggiando evidentemente le qualificazioni di merito ora da approvarsi con il nuovo stato giuridico. In una prima applicazione di tali istruzioni si sono avuti risultati assolutamente disparati da impianto ad impianto tanto che la somma mediamente corrisposta per ogni agente da un compartimento ad un altro variava da 1 a 10. Ed è da considerare che, comprendendo ciascun compartimento quasi diecimila agenti, la media statistica dei meriti è costante, tenuto anche presente che si tratta di agenti spesso trasferiti da un compartimento ad un altro.

Nonostante le più precise istruzioni nessun risultato perequato ha potuto essere raggiunto tanto che si è dovuto pervenire all'adozione di percentuali numeriche: eccezionali 35 per cento, elevati 45 per cento, altre qualifiche 20 per cento. E ciò per ogni piccolo impianto di circa 100 agenti.

Ciò dovrebbe essere molto istruttivo ed avrebbe dovuto consigliare i compilatori del nuovo stato giuridico di non indulgere verso teoretiche precisioni assolutamente irrealizzabili dai giudici di cui si dispone.

Fra le carriere dei vari servizi di cui sono composte la ferrovie dello Stato si verificano sperequazioni molto sensibili.

Volendo raffrontare solo casi altamente qualificati si lamentano discordanze di questo genere a me note personalmente: 1 promozione contro 5. Son fatti non tollerabili e non è opportuno che uno stato giuridico taccia completamente su un inconveniente così grave e non dia modo di porre rimedio ad una sperequazione così intrinseca.

Sta di fatto che alla compilazione del presente stato giuridico hanno collaborato quasi esclusivamente elementi molto fortunati appartenenti ai servizi privilegiati.

Nonostante le suddette gravi imperfezioni la VII Commissione senatoriale ha ritenuto di

dovere approvare i predetti articoli dello stato giuridico dei ferrovieri senza emendamenti e ciò per l'urgenza e per gli accordi già raggiunti in precedenza con le organizzazioni sindacali.

Forse le stesse ragioni sono tuttora preminenti e questa VIII Commissione della Camera può essere consigliata di approvare anch'essa, a maggiore ragione, senza emendamenti il nuovo stato giuridico dei ferrovieri.

Si ritiene però necessario di rivolgere invito all'onorevole Ministro di accettare l'ordine del giorno che a parte presento, inteso ad ottenere che le vittime innocenti del nuovo stato giuridico siano le meno numerose possibili.

Si ritiene altresì che l'Amministrazione ferroviaria venga invitata a ripresentare tempestivamente alla approvazione della prossima legislatura un nuovo stato giuridico tecnicamente più rispondente, più democratico e più umano.

BOGONI. Dopo la brillante ed interessante — se pur sintetica — relazione dell'onorevole Troisi, e data l'urgenza dell'approvazione della legge mi limiterò a pochissime osservazioni essenziali.

Con questo disegno di legge si adegua lo stato giuridico dei ferrovieri specialmente al nuovo spirito di democrazia — ed è questo il lato più importante — ed anche alle necessità tecniche delle ferrovie stesse. Bisogna dare atto dello sforzo compiuto dall'Amministrazione e dal Ministro Angelini nel cercare di accogliere, al di fuori delle aule parlamentari, più che possibile le esigenze delle categorie interessate.

Il testo è già stato approvato dal Senato. Penso che qualche lacuna e qualche errore effettivamente in esso siano: lacune ed errori che le categorie interessate hanno già fatto notare ed i cui rilievi noi oggi non possiamo sfortunatamente neppure esaminare. Del resto il testo nel suo complesso è esauriente e soddisfacente per gli interessati; naturalmente le obiezioni, di coloro i quali vedono nella legge attuale non soddisfatte le loro richieste per quanto possano essere giuste, saranno da noi lasciate in eredità a coloro che ci succederanno nella prossima legislatura affinché attraverso il Parlamento si possa migliorare ancora la situazione generale dei dipendenti dell'Amministrazione ferroviaria.

In particolare mi riferisco all'incameramento degli appalti di cui agli articoli 211 e seguenti del disegno di legge. È un principio già in parte acquisito, e ci dispiace tuttavia

che buona parte di coloro — lavoratori e agenti ferroviari — che attendevano da anni la sistemazione di incameramento, ne siano stati esclusi data la restrittività delle disposizioni in esame. Ci dispiace specialmente per i molti che si consideravano già assunti, tanto sembrava che tutti fossero concordi; e ci auguriamo che la situazione possa essere in qualche modo sanata dall'Amministrazione stessa che dovrebbe avere interesse a non abbandonare coloro che, anche se dipendenti da imprese private, hanno dato buona prova di attaccamento alle ferrovie dello Stato. In questo momento il mio pensiero va ad alcuni amici che hanno ormai compiuti i 50 anni di età e quindi si vedono esclusi dopo essersi per anni battuti per il riconoscimento dei loro diritti ed aver prestato per anni ed anni la loro opera per le ferrovie.

Termino affermando che ci riserviamo in avvenire di colmare eventuali lacune, ma ci auguriamo di poter approvare oggi stesso questo disegno di legge atteso dai ferrovieri, associandomi, io personalmente, al riconoscimento di quanto è stato fatto per essi.

COLASANTO. Sono anch'io del parere che si debba dar lode all'amministrazione ferroviaria per la presentazione di questo stato giuridico.

Naturalmente, come ha detto il Relatore ed anche per esperienza personale, sono convinto che il disegno di legge meritava di essere in più punti emendato. Il « clima e la stagione » non ci consentono di far questo, e allora non ci resta che rivolgere qualche preghiera al Governo affinché ne tenga conto in sede di applicazione.

Tutta la Commissione si associa al saluto dell'onorevole Petrucci ai ferrovieri. Però non sarebbe stato male che questo saluto fosse accompagnato da qualche riconoscimento: che si accennasse anche ai sacrifici fatti durante la guerra, quando i ferrovieri, sotto i bombardamenti, assicurarono fino all'estremo limite del possibile il regolare svolgimento del servizio.

Se dovessimo fare in certe zone la proporzione fra agenti caduti in servizio e militari colpiti troveremmo che il bilancio è molto più doloroso per i ferrovieri. Vorrei che il Governo tenesse conto nelle norme transitorie di questi sacrifici e di queste situazioni particolari, come ad esempio di quella dei laureati che nell'immediato dopo guerra non poterono sottoporsi ai prescritti esami ed ora si trovano di due e anche tre gradi al di sotto — nella gerarchia ferroviaria — dei loro colleghi più fortunati. Conseguentemente mi permetto di rac-

comandare, all'onorevole Mannironi e all'amministrazione delle ferrovie, di sanare, attraverso concorsi interni, questa situazione: non si può pretendere che i giovani facciano la carriera che hanno fatto i vecchi, ma anche qui ci debbono essere dei limiti di giustizia.

Poi ci sono le mansioni di gruppo che bloccano per anni le carriere di gruppi di giovani valorosi che hanno superato a suo tempo concorsi con esami difficilissimi e che ora si trovano sbarrata la strada da queste norme.

Comunque, sta di fatto che qualche cosa bisogna fare per rendere giustizia alle categorie più maltrattate, e mi auguro che l'Amministrazione ne possa tener conto nel regolamento, e che questo, una volta applicato — come ha detto l'onorevole Petrucci — possa dare tranquillità al personale delle Ferrovie e, oltre alla tranquillità, la certezza di uno sviluppo di carriera che riservi loro un qualche compenso al dovere compiuto. Diversamente i ferrovieri si troveranno in condizioni di disagio perché non sentiranno l'amore del loro mestiere, e questo non è un mestiere che si fa senza amore, senza passione, tanto è vero che basterebbe l'applicazione rigida del regolamento per non far camminare i treni; il che vuol dire che un personale col morale elevato vale più dei regolamenti.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Graziadei desidero richiamare l'attenzione della Commissione sul caso particolare, personale dell'onorevole Colasanto che — funzionario delle ferrovie — non ha mai tratto alcun beneficio dalla sua posizione, ma è stato collocato a riposo con un grado così umile che gli fa veramente onore. Egli ha sempre chiesto per gli altri e mai per sé, mentre avrebbe avuto diritto a delle promozioni proporzionate al suo titolo di studio e alla sua capacità. Questo gli fa molto onore e dobbiamo dargliene atto con compiacimento ed ammirazione.

COLASANTO. Ringrazio l'onorevole Presidente per le sue parole lusinghiere. Sono entrato nell'Amministrazione ferroviaria nel marzo 1914 e ne sono uscito il 18 gennaio di quest'anno. Non potei essere promosso perché non ero fascista; poi non lo potei essere perché c'era lo sbarramento. Ad ogni modo sono lieto di essermi potuto giovare della mia esperienza per migliorare almeno le condizioni dei miei colleghi nei limiti consentiti dalle mie funzioni parlamentari.

GRAZIADEI. Il gruppo comunista darà il suo voto in senso favorevole, ma con ciò non intendiamo certamente dichiararci soddisfatti di questo disegno di legge che presenta ancora troppe lacune, molti errori e troppi dinieghi

di fronte alle giuste rivendicazioni dei ferrovieri.

Ma noi pensiamo che questo sia soltanto un punto di partenza e non di arrivo, dato che le situazioni create da questo nuovo stato giuridico verranno certamente corrette dal nuovo legislatore. Ed allora quel poco che è stato strappato deve considerarsi soltanto un molto modesto acconto su quello che doveva essere dato e che invece è stato tenacemente evitato.

Ci conforta il fatto che le leggi, anche quando sono così ponderose come quella attuale, che ha richiesto tanto lavoro da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non sono mai statiche; e se una forza le ha prodotte, una forza ancor più tenace, più agguerrita potrà portarle ancor più innanzi.

Le giuste rivendicazioni dei ferrovieri sono quelle che fin da questo momento — approvando questo disegno di legge — ci impegnano di far riconoscere, come si impegneranno certamente i colleghi che potrebbero sostituirci nella prossima legislatura. Con questo spirito e per questi motivi noi del gruppo comunista daremo il voto favorevole al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A nome del Ministro ringrazio prima di tutto l'onorevole Troisi per la limpida ed esauriente relazione fatta a questo ponderoso disegno di legge, e ringrazio altresì tutti gli altri onorevoli colleghi intervenuti in questa discussione per la comprensione da essi dimostrata della situazione nella quale si è venuta a trovare l'amministrazione ferroviaria.

Può darsi che il disegno di legge, così com'è pervenuto, a questa Commissione, sia incompleto nel senso che non abbia messo a tacere certe apprensioni, sia pure legittime, della categoria dei ferrovieri. Però debbo anch'io sottolineare, come ha già fatto il collega onorevole Bogoni, che questo disegno di legge è frutto di una lunghissima discussione, di lunghe trattative svolte fra i rappresentanti dell'Amministrazione e quelli delle categorie sindacali, i quali ultimi hanno considerato e ritenuto che, sia pure per necessità contingente, erano messi nella condizione di accettare, almeno per ora, questa soluzione concretata nei vari articoli del disegno di legge.

Nella prossima legislatura il problema potrà essere approfondito ed esaminato e nulla esclude che effettivamente nuovi provvedimenti, adattamenti od emendamenti siano

apportati a questa legge e le lacune eventualmente esistenti siano colmate.

Però io prego gli onorevoli colleghi di voler dare la loro approvazione al testo di questo disegno di legge, così com'è stato approvato dal Senato, perché un eventuale ritoocco ritarderebbe l'iter legislativo del provvedimento fino a metterne in pericolo l'approvazione nella presente legislatura. Credo che i ferrovieri italiani, che veramente hanno bene meritato della Nazione ed ai quali va il nostro saluto e la nostra gratitudine, possano ora dichiararsi soddisfatti di quello che l'Amministrazione è riuscita a fare col disegno di legge sottoposto alla vostra approvazione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, desidero dire anch'io una parola semplice e sincera, non solo come Presidente della VIII Commissione, ma anche come antico dirigente politico del Ministero dei trasporti.

Pur riconoscendo con l'onorevole Graziadei che vi sono lacune ed imperfezioni e che quanto è stato concesso non è tutto quanto gli agenti ferroviari si attendevano, bisogna pure onestamente ammettere che è stato fatto il massimo possibile sia da parte del Governo che da parte dei dirigenti dell'Azienda. Devo esprimere il mio compiacimento per vedere portato a termine un lavoro, che non era né facile né lieve, come quello della elaborazione del nuovo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, e ringrazio il Ministro, il Sottosegretario di Stato ed il Relatore il quale, sia pure in una sintetica ma precisa relazione, ha messo in evidenza i punti salienti del nuovo Stato giuridico sottoposto al nostro esame.

Ringrazio tutti quanti gli onorevoli commissari che hanno portato il loro valido contributo alla discussione pronunciandosi per la approvazione del disegno di legge ed invito la Commissione a dare il suo voto favorevole al testo approvato dal Senato.

Nel fare questo voto formulo l'augurio più fervido e più vivo che il nuovo stato giuridico, che noi ci accingiamo a votare, porti dei benefici agli agenti ferroviari ai quali anch'io desidero rivolgere un saluto memore e riconoscente, e soprattutto che l'approvazione di questo stato giuridico segni una nuova tappa di progresso per le ferrovie dello Stato alle quali il Paese guarda con fiducia e — possiamo dirlo sinceramente — con affetto.

TROISI, *Relatore*. Onorevole Presidente, data l'unanimità di consensi manifestata dai membri della Commissione indirizzata verso una rapida approvazione del disegno di legge, e data l'assoluta urgenza, sottolineata an-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 1958

che dall'onorevole rappresentante del Governo, di approvare il disegno di legge senza modificazioni, onde sia possibile renderlo operante ancora nella presente legislatura, dichiaro che l'emendamento, che avevo in animo di presentare, sarà da me trasformato in ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Prendo atto e ringrazio l'onorevole Relatore di questa decisione che facilita il compito della Commissione.

Passiamo agli articoli. Ne do lettura, rimanendo inteso che, non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione.

*(La Commissione approva tutti gli articoli - Vedasi stampato n. 3573).*

Sono stati presentati diversi ordini del giorno. Il primo, sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario, reca la firma degli onorevoli De Biagi, Cappugi e Murdaca, e dice:

« L'VIII Commissione (Trasporti) nell'approvare il nuovo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, considerati gli inconvenienti che nei riguardi del personale stesso nonché di altre umili categorie di pubblici funzionari derivano dalla mancanza del regolamento relativo alle concessioni di viaggio nelle ferrovie dello Stato, rilevato che tale regolamento avrebbe dovuto essere emanato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge 11 novembre 1955, n. 1108, cioè nel febbraio 1956, e che alla distanza di oltre due anni tale impegno non è stato adempiuto, rinnova pressante invito al Governo per una sollecita emanazione del regolamento sulle concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato ».

Devo al riguardo far presente che mi sento davvero umiliato di fronte ad alcuni interessati i quali ogni quindici giorni vengono a consigliarsi da me perché non hanno ancora ottenuto quei benefici che si attendono dalla applicazione di questo famoso regolamento. Prego quindi veramente l'onorevole Sottosegretario Mannironi, così sensibile alle nostre richieste, di rendersi interprete presso il Ministro e presso la Direzione generale affinché questo tanto atteso regolamento veda finalmente la luce, possibilmente prima ancora che termini questa legislatura. È una questione, oltretutto di giustizia, di dignità e di prestigio per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Il Governo accetta l'invito conte-

nuto nell'ordine del giorno. Non mancherò di rendermi interprete di questo desiderio tanto più che io stesso sono intervenuto varie volte per ottenere che il regolamento stesso sia pubblicato. Continuerò in questa mia insistenza, confortato anche dalla analoga richiesta della Commissione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per le sue assicurazioni e pongo in votazione l'ordine del giorno.

*(È approvato).*

Passiamo all'ordine del giorno del relatore. È così formulato:

« La VIII Commissione nell'approvare il disegno di legge n. 3573, fa voti affinché il Governo esamini la possibilità di consentire il passaggio nella qualifica di Ispettore di prima classe (Grado V, gruppo A) a coloro che alla data di entrata in vigore della presente legge rivestano la qualifica di agenti di gruppo B (grado VI), con almeno tre anni di anzianità nel grado, 50 giornate di funzioni superiori di gruppo A e siano muniti di laurea ».

**GRAZIADEI.** La nostra preoccupazione è che l'approvazione di questo ordine del giorno significhi misconoscimento delle rivendicazioni di altre categorie. Lo sviluppo di carriera di questa categoria potrebbe contrastare lo sviluppo di un'altra.

**PRESIDENTE.** Credo che sia il caso di dare una legittima soddisfazione ad una categoria di individui che lamenta di essere trascurata e che ha il solo torto di essere poco numerosa, un centinaio di persone. L'approvazione dell'ordine del giorno non crea nessuna contraddizione.

**TROISI, Relatore.** Debbo dire per tranquillità di coscienza che fra tutte le segnalazioni fattemi pervenire come relatore questa mi è sembrata la più giusta.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'ordine del giorno del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo all'ordine del giorno dell'onorevole Bima, il quale suggerisce al Governo la massima cautela per evitare gli inconvenienti dell'applicazione pratica delle nuove classifiche. Ne do lettura:

« La VIII Commissione della Camera, nell'approvare la legge sul nuovo stato giuridico dei ferrovieri, fa invito all'onorevole Ministro dei trasporti di volere diramare opportune disposizioni per l'applicazione dell'articolo 66, riguardante i giudizi di qualificazione annuali,

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 1958

in modo che siano evitati gli inconvenienti che deriverebbero da una restrittiva applicazione della qualificazione eccezionale, da applicare ai ferrovieri in sostituzione della parallela qualifica di ottimo prevista per gli altri statali dalle leggi delegate.

Difatti l'esperienza ha dimostrato più volte la assoluta impossibilità di raggiungere sufficienti uniformità di giudizio tra i vari impianti per cui l'eccezionale, se applicato ad una piccola percentuale di candidati, porterebbe all'esclusione dalla massima qualifica di elementi comparativamente meritevoli e per contro al conferimento della stessa a funzionari di essi meno degni appartenenti ad altri impianti.

La qualificazione di eccezionale è anche la base per il conferimento, nella massima misura, del premio di operosità attualmente elargito al 35 per cento del personale.

Tale corrispondenza fa sì che la qualificazione massima dovrebbe essere contenuta nella stessa misura percentuale, che risulta invece molto bassa, specialmente per il personale direttivo, disseminato nelle varie sedi e giudicato da persone diverse con scarse possibilità di riscontri comparativi.

Occorre pertanto che l'applicazione della nuova qualificazione di eccezionale sia larga per tutti e in special modo per i funzionari dirigenti cui detta qualificazione dovrebbe essere attribuita in ogni caso in cui non emergano specifiche e precise cause di demerito.

Ciò per evitare almeno in parte le sicure ingiustizie che deriverebbero dall'applicazione restrittiva della nuova qualificazione, specialmente per quanto concerne lo sviluppo di carriera dei funzionari.

Si ritiene infine di fare presente all'onorevole Ministro dei trasporti la necessità che la Amministrazione ferroviaria venga invitata a ripresentare alla approvazione della prossima legislatura un nuovo stato giuridico tecnicamente più rispondente ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Vi è un secondo ordine del giorno presentato dall'onorevole Bima del seguente tenore:

« La VIII Commissione (Trasporti) della Camera, nell'approvare la legge sul nuovo stato giuridico dei ferrovieri fa invito all'onorevole Ministro dei trasporti di limitare l'organico del personale dell'attuale gruppo C, che dovrà essere immesso nelle qualifiche transitorie dei « coadiutori », ad un ristretto numero di agenti, al fine di evitare la grave

situazione di disagio che verrebbe a crearsi fra i funzionari amministrativi e tecnici per i quali l'Amministrazione ferroviaria ha richiesto un titolo di studio ed il personale d'ordine (gruppo C), sprovvisto di titolo di studio e per i quali gli articoli 178 e 179 prevedono l'immissione nel gruppo di concetto.

È evidente infatti la sperequazione di trattamento previsto dal nuovo stato giuridico nei confronti del personale di concetto, il quale con il vecchio regolamento del personale proseguiva la carriera nel gruppo dirigente raggiungendo addirittura il grado terzo di gruppo A.

I funzionari amministrativi e tecnici non avendo quindi la possibilità di proseguire la loro carriera nel gruppo dirigente, debbono almeno essere tutelati da una eccessiva immissione di personale non diplomato o laureato, nelle qualifiche di loro pertinenza ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Vi è infine un ordine del giorno presentato dal relatore, così formulato:

« La VIII Commissione nell'approvare la proposta di legge n. 3573,

fa voti

affinché il Ministro dei trasporti esamini con spirito di equità la posizione giuridica delle unità provenienti dal soppresso ministero dell'Africa italiana e destinate al Ministero dei trasporti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto. Avverto che con l'eventuale approvazione di esso debbono ritenersi assorbite le proposte di legge all'ordine del giorno della nostra Commissione in sede legislativa, dei deputati Graziadei ed altri: « Assunzione in servizio da parte dell'Amministrazione ferroviaria dei dipendenti dalle imprese esercenti appalti ferroviari » (1215); e dei deputati Capugli ed altri: « Sistemazione del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato dei lavoratori dipendenti da imprese o società cooperative esercenti appalti di servizi ferroviari » (2298).

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

---

**LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 1958**

---

Comunico l'esito della votazione segreta del disegno di legge:

« Stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato » (*Approvato dal Senato*) (3573):

Presenti e votanti . . . . .	42
Maggioranza . . . . .	22
Voti favorevoli . . . . .	42
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Basile Guido, Bensi, Bima, Bogoni, Boidi, Burato, Cacciatore, Calandrone Pacifico, Cavalhere Stefano, Cappugi, Cerreti, Cervone,

Colasanto, Colognatti, Concas, De Biagi, Duci, Durand de la Penne, Farinet, Fiorentino, Gatto, Graziadei, Jacopone, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Lucchesi, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Pintus, Reali, Roasio, Rubeo, Sensi, Simonini, Troisi, Viale e Zanibelli.

**La seduta termina alle 14.**

---

*IL DIRETTORE*  
*DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI*  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI