

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## I.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 1963

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e rinvio</i> ):	
Sistemazione nei ruoli del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato del personale assunto dall'Azienda medesima con contratto di diritto privato in base al decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192. (545) . . . . .	1
PRESIDENTE . . . . .	1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11
COLASANTO, <i>Relatore</i> . . . . .	1, 2, 6, 7
DE CAPUA . . . . .	2, 3, 14
CALVARESI . . . . .	2, 7
CAPPUGI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i> . . . . .	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
MALFATTI FRANCESCO . . . . .	2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10
ABENANTE . . . . .	3, 6, 10, 11
MANNIRONI . . . . .	5, 6, 7, 8, 10
GIGLIA . . . . .	5, 6, 7, 9, 10, 11
DEGLI ESPOSTI . . . . .	9, 10, 11
RAIA . . . . .	10
ALBA . . . . .	11
SPECIALE . . . . .	11

La seduta comincia alle 10,30.

**Discussione del disegno di legge: Sistemazione nei ruoli del personale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato del personale assunto dall'Azienda medesima con contratto di diritto privato in base al decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192 (545).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione nei ruoli del personale dell'Azienda auto-

ma delle Ferrovie dello Stato del personale assunto dall'Azienda medesima con contratto di diritto privato in base al decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192 ».

Comunico che la V Commissione ha dato parere favorevole al provvedimento al nostro esame.

Il Relatore, onorevole Colasanto, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

COLASANTO, *Relatore*. Come è noto, per molto tempo, nelle Amministrazioni dello Stato, per fronteggiare determinate esigenze si usavano appaltare anche forniture di semplice mano d'opera con grande sfruttamento dei lavoratori. La legge n. 1369 del 23 ottobre 1960 vietò questi appalti. Così le Ferrovie dello Stato da un lato si sarebbero trovate nella situazione di non poter fronteggiare le nuove esigenze, dall'altro avrebbero dovuto licenziare quasi duemilacinquecento operai e manovali.

Per evitare ciò, assunsero alla loro dipendenza questi lavoratori, ma con contratto di diritto privato non potendoli inquadrare nei propri ruoli per mancanza di capienza nei relativi organici. Questa nuova situazione doveva durare un anno ma fu successivamente prorogata per un secondo anno che sta per scadere. Ora quindi ci troviamo di fronte al problema della sistemazione di questi lavoratori, perché la legge del 22 novembre 1961, n. 1192 — prorogata di un altro anno con la legge del 25 novembre 1962, n. 1636 — scade nel prossimo novembre e se entro tale termine non legiferassimo su questo problema, circa 2.500 lavoratori verrebbero licenziati. C'è da considerare inoltre, che alla Amministrazione ferroviaria, come dianzi accennato, verrebbe a mancare personale indi-

spensabile per il funzionamento del suo servizio: molti di questi lavoratori, infatti, occupano in essa posti-chiave. Non posso perciò, in linea di massima, che esprimere parere favorevole e prego gli onorevoli colleghi di approvare la legge.

Concludo anticipando la mia intenzione di presentare, quando passeremo agli esami degli articoli, un emendamento all'articolo 2, il quale al secondo comma recita: « L'inquadramento stesso è altresì subordinato alla condizione che gli interessati intrattengano rapporto di lavoro con l'Azienda alla data di entrata in vigore della presente legge ed abbiano, alla stessa data, prestato la propria opera, nei servizi già ritenuti utili per la loro assunzione a contratto di diritto privato, per almeno 300 giornate di effettivo servizio, cumulativamente considerate alle dirette dipendenze dell'Azienda ed alle dipendenze delle imprese private. « E mio intendimento ridurre il numero delle 300 giornate di lavoro effettuato, in modo da salvare un certo numero di elementi assunti da quattro o cinque mesi. Questo desidero richiamare alla attenzione del Governo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DE CAPUA. Prendo la parola per dichiararmi soddisfatto della precisa relazione svolta dall'onorevole Colasanto e per mettere in evidenza la circostanza, certo a tutti nota, delle sensibili difficoltà nelle quali si dibattono le amministrazioni, per il reclutamento del personale di ruolo. Poiché l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato sta approntando, in relazione al preciso mandato ricevuto, un programma di acceleramento dei lavori ferroviari, penso che per questa ragione di carattere tecnico (a parte quelle di carattere sociale già messe in evidenza) sarebbe opportuno votare favorevolmente il provvedimento oggi al nostro esame.

CALVARESI. Sostanzialmente siamo favorevoli a questo disegno di legge anche perché esso è il frutto di una contrattazione tra i sindacati e l'Amministrazione. Ci riserviamo comunque di presentare un ordine del giorno e due emendamenti; uno tendente a sopprimere al primo comma dell'articolo 1 le parole: « previo superamento di un esame di idoneità », (e, per coordinamento il comma successivo) ed un altro al secondo comma dell'articolo 2 tendente a sostituire la parola: « intrattengono » con le altre « abbiamo intrattenuto » ed infine, come ho già detto, un ordine del giorno.

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

Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

« Il personale assunto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a contratto di diritto privato ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192, viene inquadrato nei ruoli organici dell'Azienda medesima su domanda da presentare entro quaranta giorni dall'entrata in vigore della presente legge e previo superamento di un esame di idoneità.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile determina con propri provvedimenti le modalità dell'esame di idoneità, a seconda delle categorie di personale.

Le nomine hanno luogo a titolo di prova ».

I deputati Calvaresi e Malfatti Francesco hanno presentato i seguenti emendamenti:

*al primo comma*, sopprimere le parole finali: « e previo superamento di un esame di idoneità »;

*al secondo comma*, sopprimerlo.

Qual è il pensiero del relatore su detti emendamenti?

COLASANTO, *Relatore*. Credo che non si possa accettare questo emendamento perché occorre stabilire sia pure teoricamente, che gli assumendi posseggano i requisiti richiesti per esplicare determinate mansioni. Sappiamo però benissimo, per esperienza, che questi esami di idoneità non hanno rappresentato mai uno scoglio per nessuno e che in pratica si sono ridotti ad una semplice formalità tanto presso le ferrovie che presso altre amministrazioni, salvo casi eccezionali. Questa chiarificazione è necessaria perché, a mio giudizio, non bisogna dare l'impressione che si vuole sistemare a ruolo questa gente a tutti i costi. Insisto pertanto sul mantenimento del testo governativo.

DE CAPUA. Se un operaio non si trovi in possesso neanche della licenza elementare viene licenziato?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Stiamo parlando di idoneità al lavoro; la sua obiezione non è pertinente.

MALFATTI FRANCESCO. Non si riesce a comprendere perché questo personale debba sostenere un esame di idoneità quando già presta servizio presso l'Azienda.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Perché passà a ruolo.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 OTTOBRE 1963

MALFATTI FRANCESCO. Se durante la prova non risultassero idonei dovrebbero essere licenziati (l'ultimo comma in sostanza stabilisce questo). Questa è la ragione per la quale, a mio giudizio, bisognerebbe eliminare la prova di idoneità. Già la legge prevede delle limitazioni come i 300 giorni ed il limite di 50 anni di età, non rendiamolo ancora più severo.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. ...Evidentemente non ha letto la legge.

MALFATTI FRANCESCO. L'ho letta, onorevole sottosegretario, e conosco benissimo l'articolo 4 a cui vorrebbe riferirsi. Noi non solleviamo obiezioni per il limite di età ma insistiamo sulla illogicità della prova di idoneità. Lei sostiene la necessità della prova di idoneità per inquadrarli nelle qualifiche, ma noi diciamo che trattandosi di personale che da anni lavora per l'azienda, le mansioni di fatto esercitate dovrebbero bastare.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Mi rammarico di aver dovuto fare delle interruzioni tanto vivaci, ma la ragione sta nel fatto che questa legge io l'ho profondamente vissuta: sono due anni che me ne occupo, praticamente da quanto sono al ministero, e l'ho rielaborata, specialmente per quanto riguarda la possibilità del mantenimento in servizio dei lavoratori che avessero superato i 50 anni, attraverso il concerto con il Ministero del tesoro e della riforma; per questo sono così convinto che non si possa addivenire ad una elaborazione migliore del testo. Questo esame di idoneità, in effetti, è un adempimento più formale che sostanziale; è una formula che rende, diciamo così, ortodossa la legge. Non si possono assumere, senza formalità alcuna, in un'amministrazione dello Stato circa 2.400 persone che fino a due o tre mesi innanzi ne erano completamente estranee.

MALFATTI FRANCESCO. Comunque, avete capienza di posti.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Questa interruzione non è pertinente. La capienza c'è, altrimenti non potremmo deliberare l'assunzione di sì cospicuo contingente di personale.

La condizione dell'esame di idoneità costituisce il minimo di garanzia formale da cui la legge non può prescindere. Come è infatti possibile immettere nei ruoli di una amministrazione dello Stato, senza neppure un esame di idoneità, 2.400 persone che fino a due anni or sono costituivano un complesso di personale semplicemente appaltato, del

tutto estraneo quindi all'Amministrazione stessa? Qui, ribadisco, non si tratta di concorso nella normale accezione del termine. Faccio osservare che il secondo comma dell'articolo 1 specifica che l'esame di cui trattasi viene basato sul lavoro proprio della categoria nella quale il personale presta servizio. Per cui, se uno che ha svolto fino a quel momento una determinata mansione viene sottoposto ad un esame inteso a stabilire la sua idoneità per quella mansione e ne risulta incapace, perché l'Amministrazione deve caricarsi di un elemento assolutamente inadatto? Ma questo è il caso limite, perché si sa che in pratica tale idoneità non esiste in quanto il personale interessato al provvedimento è praticissimo del lavoro cui è adibito. Ma se proprio ci fosse un elemento che non va (ma ripeto, non lo credo) allora lasciate che l'Amministrazione possa fare un piccolo vaglio. L'Amministrazione ha più interesse degli interessati stessi al loro mantenimento in servizio. Quindi, siccome la stragrande maggioranza dei lavoratori non corre alcun rischio, vi esorto a lasciare passare il disegno di legge così come è formulato, altrimenti ne viene intralciato l'iter. Vi prego di considerare che se la Camera non approva in questa settimana il disegno di legge, e non riusciamo a farlo approvare dal Senato nella settimana prossima, la conseguenza di un mancato perfezionamento della legge sarebbero assai gravi, poiché il 24 novembre l'Azienda verrebbe a mancare dello strumento legale per mantenere in impiego tutto il personale interessato. Vi è inoltre un'altra garanzia: quando l'Amministrazione preparerà la circolare per indire gli esami di idoneità, i sindacati saranno vigili...

ABENANTE. Inseriamoli allora!

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. No. Ostando a ciò ragioni ovvie ed evidentissime. Il personale, all'atto dell'elaborazione della circolare, può farsi udire a mezzo dei sindacati. In più c'è da considerare che nel consiglio d'amministrazione dell'Azienda ci sono tre rappresentanti del personale; conseguentemente, poiché la circolare per indire gli esami di idoneità deve essere sottoposta al consiglio di amministrazione (io ho fatto il consigliere d'amministrazione per sette anni e so quante cose si possono ottenere in quella sede...) essi possono efficacemente intervenire, ove ve ne sia necessità, per rendere meno pericolosa qualche norma.

Aggiungo che nel consiglio d'amministrazione ci sono anche io, che non ho certo in-

tenzione di far emanare una circolare con norme troppo severe. Tenendo conto di queste mie dichiarazioni in sede legislativa — e che quindi risulteranno a verbale — ritengo che i colleghi vorranno ritirare i loro emendamenti.

**MALFATTI FRANCESCO.** Facciamo questa legge a sanatoria della deroga prevista per la legge sugli appalti n. 1369?

**CAPPUGI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile.** Mancando in quel momento la possibilità di inquadrare immediatamente in ruolo quei lavoratori, allo scopo di evitare il loro licenziamento, con l'articolo 7 la legge n. 1369 stabilì la possibilità di mantenerli in servizio con un contratto di diritto privato. Con decreto presidenziale venne così consentito alle aziende autonome dello Stato di stipulare immediatamente, in sostituzione dell'appalto, un contratto di diritto privato col personale in questione, con la riserva di provvedere in un secondo momento, alla sua sistemazione definitiva a ruolo. In virtù della legge Maglietta-Storti si stabilì il termine di un anno per tale sistemazione.

**MALFATTI FRANCESCO.** Se questo personale avesse potuto fruire della legge sugli appalti, probabilmente non avrebbe dovuto subire la prova di idoneità.

**CAPPUGI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile.** Sarebbe stato licenziato.

**MALFATTI FRANCESCO.** È possibile accogliere almeno la richiesta fatta di inserire nella norma un disposto che contempli la possibilità di sentire i sindacati?

**CAPPUGI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile.** È impossibile; mi trovi una legge del genere che operi in questa materia.

**MALFATTI FRANCESCO.** Prendendo atto della sua affermazione che, trattandosi di personale che esplica bene le sue mansioni, la prova di idoneità si riduce in sostanza in una pura formalità e che quindi verrà interamente in quadrato, dichiaro, anche a nome del collega Calvaresi, di ritirare i due emendamenti all'articolo 1.

Dichiaro anche, però, che il mio gruppo si asterrà dalla votazione dell'articolo.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo originario di cui do nuovamente lettura:

« Il personale assunto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a contratto di diritto privato ai sensi dell'articolo 4 del de-

creto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192, viene inquadrato nei ruoli organici dell'Azienda medesima su domanda da presentare entro quaranta giorni dall'entrata in vigore della presente legge e previo superamento di un esame di idoneità.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile determina con propri provvedimenti le modalità dell'esame di idoneità a seconda delle categorie di personale.

Le nomine hanno luogo a titolo di prova ».

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 2:

« L'inquadramento di cui al precedente articolo è subordinato al possesso da parte degli interessati, alla data di effettiva assunzione, dei requisiti prescritti dall'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, salva l'applicazione dell'articolo 5 della medesima legge, ad eccezione del limite massimo di età che viene elevato a 50 anni e non deve essere superato dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'inquadramento stesso è altresì subordinato alla condizione che gli interessati intrattengono rapporto di lavoro con l'Azienda alla data di entrata in vigore della presente legge ed abbiano, alla stessa data, prestato la propria opera, nei servizi già ritenuti utili per la loro assunzione a contratto di diritto privato, per almeno 300 giornate di effettivo servizio, cumulativamente considerate alle dirette dipendenze dell'Azienda ed alle dipendenze delle imprese private.

L'inquadramento viene effettuato nelle qualifiche di prima assunzione del gruppo del personale di ruolo corrispondente alle mansioni di utilizzazione nel rapporto di diritto privato, secondo la perequazione economica, di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192.

In mancanza di adeguato titolo di studio, l'inquadramento medesimo viene effettuato in altra qualifica di prima assunzione anche di gruppo inferiore.

È escluso dall'inquadramento il personale che fruisca di trattamento ordinario di pensione per precedente rapporto di impiego alle dipendenze dello Stato o sia titolare di assegno vitalizio a carico del fondo di previdenza per gli assuntori di cui alla legge 30 dicembre 1959, n. 1236 ».

I deputati Calvaresi e Malfatti Francesco propongono un emendamento al secondo comma, seconda e terza alinea, emendamento

inteso a sostituire la parola: « intrattengono », con le altre: « hanno intrattenuto ».

Quale è il pensiero del Governo sull'emendamento Calvaresi-Malfatti Francesco al secondo comma?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Secondo me, questo emendamento non è necessario perché le trecento giornate sono computate cumulativamente, nel senso che valgono, ai fini del beneficio previsto dal provvedimento, sia le giornate lavorative svoltesi in qualità di dipendente degli appalti, sia quelle svoltesi come dipendente dell'Amministrazione in virtù del contratto di diritto privato.

MALFATTI FRANCESCO. Ho compreso che le trecento giornate sono considerate cumulativamente, ma può capitare il caso di una persona che, come dice la legge, ha intrattenuto rapporti con l'Amministrazione ma poi è intervenuta una piccola vacanza; come ci si regola in questo caso?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ho già spiegato che il computo delle giornate è cumulativo; quindi, la vacanza non incide. Invece, *conditio sine qua non* è che, nel momento in cui entra in vigore la legge, questa gente sia presente sul posto di lavoro. Evidentemente se qualcuno è andato in America, non andremo a cercarlo laggiù.

MALFATTI FRANCESCO. La legge prescrive la domanda; quindi, chiunque abbia avuto questo rapporto di lavoro, può presentarla. Si premia in sostanza anche la fedeltà.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non posso accettare questa sua interpretazione della legge.

MANNIRONI. Desidererei che l'onorevole Sottosegretario desse qualche chiarimento più preciso in ordine alla posizione giuridica di quei lavoratori che hanno prestato la loro opera a favore o per conto di imprese appaltatrici. Può, ad esempio, essersi verificato il caso di un lavoratore che si sia dimesso da poco dall'impresa, forse per ragioni di età, non prevedendo che sarebbe stato presentato questo disegno di legge. Come viene considerata la posizione di costui?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Se non intrattiene rapporto di lavoro con l'amministrazione, in base ad un contratto di diritto privato; non può beneficiare della legge che stiamo esaminando.

MANNIRONI. Quindi, chi si è allontanato, sia pure tre mesi fa, non ha diritto a beneficiare della legge, anche se ha maturato i trecento giorni?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Se inserissimo nella legge le parole: « hanno intrattenuto », non potremmo valutare adesso il numero delle persone che potrebbero avanzare il diritto alla sistemazione.

GIGLIA. Bisognerebbe prendere come punto di partenza la legge n. 1369.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ripeto ancora che i soggetti della legge sono quei dipendenti di appalti che hanno potuto beneficiare del decreto del Presidente della Repubblica ed essere assunti dall'Amministrazione con un contratto di diritto privato. Noi ci siamo trovati nella necessità di prorogare la legge; se questo provvedimento lo avessimo varato l'anno scorso, con ogni probabilità sarebbe rimasta fuori molta gente per non aver raggiunto allora il numero delle 300 giornate lavorative.

La condizione che prestino servizio nel momento in cui entra in vigore la legge è però una condizione fondamentale e inderogabile.

MANNIRONI. Mi sembra un assurdo giuridico escludere quei lavoratori che, dopo aver maturato a suo tempo le trecento giornate lavorative, per una ragione qualunque, magari indipendente dalla loro volontà, si sono dovuti allontanare dalle imprese appaltatrici.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Se si sono allontanati dalle ditte appaltatrici, non sono neanche stati assunti dall'Amministrazione con il contratto di diritto privato e quindi non hanno il titolo legale per richiedere di essere presi in considerazione da questo provvedimento. Tutto al più potrebbero essere presi in considerazione, teoricamente parlando, quelli che si sono allontanati nel corso degli ultimi due anni.

MANNIRONI. Mi riferisco appunto a quelli. E perciò prendo atto della risposta affermativa dell'onorevole Sottosegretario.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ho fatto una distinzione accademica fra quelli che se ne andarono prima della legge n. 1369, cioè quando erano alle dipendenze degli appaltatori, e quelli che se ne sono andati dopo essere stati assunti dall'Azienda con contratto di diritto privato.

GIGLIA. Prima di passare oltre, bisogna avere un quadro chiaro e completo. Difatti l'onorevole Colasanto ha preannunciato un emendamento inteso a ridurre le 300 giornate ad una cifra inferiore. Ora, in questo modo, vengono a crearsi condizioni diverse di giudizio perché noi consentiremmo a gente che si trova in servizio da 150 giorni di beneficiare della legge, mentre lasceremmo fuori altri che hanno prestato la loro opera per 400 giorni, ma che in questo momento non si trovano in servizio. Quindi, se vogliamo attenerci al testo rigido della legge, che si riferisce a quelli che sono in servizio in questo momento, allora il problema relativo alla riduzione delle 300 giornate non si pone. Se invece dobbiamo accettare questa riduzione, dobbiamo pure modificare il testo nel senso di riferirci a quelli che al momento della legge n. 1369 avevano diritto di beneficiare di questo provvedimento con 150 giornate di lavoro. Questo è il problema, altrimenti si creano due condizioni separate.

MALFATTI FRANCESCO. D'accordo.

PRESIDENTE. Richiamo alla vostra attenzione, e rivolgo a tutti la preghiera di evitare comunque il rischio di dover rimandare il provvedimento al parere della V Commissione.

ABENANTE. Se noi all'atto dell'entrata in vigore della legge n. 1369 non avessimo avuto quel famoso articolo 7, li avremmo già sistemati ed il problema non sussisterebbe più.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Sarebbero state sacrificate almeno 500 persone di quelle che ora vengono sistemate.

ABENANTE. Noi dobbiamo partire da quella situazione senza danneggiare diritto alcuno di quelli che successivamente sono andati via per altri motivi. Ritengo, pertanto, che la proposta dell'onorevole Giglia possa essere accettata.

COLASANTO, *Relatore*. In linea di massima presso tutte le amministrazioni, ed in quella delle ferrovie in particolare, vige la regola che chi se ne è andato non può tornare più. Questo è un ostacolo notevole per l'accoglimento dell'emendamento proposto. Noi, non possiamo non inquadrare questa legge nel sistema attualmente vigente, piuttosto possiamo ridurre le trecento giornate; ma sempre per coloro che attualmente sono in servizio, altrimenti andiamo contro un sistema sempre usato in tutte le norme di questo tipo. Propongo, concludendo, che le gior-

nate lavorative necessaria siano ridotte da 300 a 100.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. C'è una considerazione importante da fare: l'Amministrazione, sistemando questi lavoratori che sono attualmente in servizio, sa di sistemare del personale che trova già una utilizzazione in determinati lavori. Questa è una sanatoria, cioè una situazione legale con l'immissione in ruolo delle persone idonee (praticamente quasi tutte). Io non conosco esattamente l'ordine di grandezza del problema, ma penso che potrebbero venir fuori varie decine di persone che in questi due anni possono avere lasciato l'amministrazione per motivi propri e pretendere ora di essere riassunte. L'amministrazione può essere obbligata a riassumere del personale di cui non ha bisogno?

Un'azienda ha delle esigenze di funzionalità che debbono essere rispettate. Noi garantiamo il non licenziamento, anzi l'inquadramento in ruolo del personale che attualmente presta servizio, facendolo restare nella propria sede di lavoro; ma riprendere in servizio qualcuno che forse si è allontanato in vista di maggiori guadagni, è addirittura incomprendibile. Anche da un punto di vista umano e sociale il problema non sussiste.

ABENANTE. Se avessimo fatto questa legge un anno fa, tutto si sarebbe risolto.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Tutti sapevano che si trattava di una situazione provvisoria che sarebbe stata trasformata in una definitiva sistemazione. Fu chiaramente convenuto con i sindacati e tutti gli interessati ne vennero ufficialmente informati nel momento in cui i lavoratori firmarono il contratto di diritto privato. Il passaggio a ruolo non fu possibile attuarlo immediatamente e si ricorse quindi, in base alla legge n. 1369, al decreto del Presidente della Repubblica per disciplinare le modalità di assunzione degli interessati con contratto di diritto privato.

Da un punto di vista sociale ho la vostra stessa ansia, ma devo essere obiettivo nel valutare un provvedimento che, come questo, presenta i caratteri della più larga liberalità. In sostanza preannuncio che in base alla necessaria accettazione dei criteri sostenuti dai Ministeri della riforma e del tesoro non posso accettare la riduzione delle 300 giornate. Tali criteri sono improntati a ragioni di così fondamentale corrispondenza alle norme generali dell'ordinamento giuri-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 OTTOBRE 1963

dico del personale dello Stato, da non poter essere disattese. Il Parlamento può regolarsi come crede, ma io devo dichiarare che il Consiglio dei ministri ha dato il suo assenso solo a questo testo del provvedimento. Testo al quale io debbo attenermi.

GIGLIA. Con il minimo di un anno di servizio.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. È possibile cioè cumulare un numero, ad esempio, di 150 giorni di lavoro alle dipendenze dell'appaltatore, con altri giorni di lavoro prestato in virtù del rapporto di diritto privato con l'Amministrazione, anche se vi è stata una interruzione, purché la somma dei giorni raggiunga il numero di 300.

PRESIDENTE. Devo ricordare alla Commissione che analogo provvedimento ed alle stesse condizioni fu preso per gli operai giornalieri dell'A.N.A.S.

MALFATTI FRANCESCO. Anche se è valida la tesi dell'onorevole Cappugi secondo la quale egli non poteva regolarsi diversamente da come ha fatto, credo che si possa aggirare l'ostacolo trovando una soluzione di compromesso: vale a dire che si può prendere come datadi partenza l'entrata in vigore della legge n. 1369.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non ce n'è bisogno perché, essendo i soggetti della legge quelli che hanno ottenuto il contratto di diritto privato, rientrano automaticamente nei due anni. È inutile stabilire una nuova data essendo, quella che ha valore, la data decorrente dal momento in cui l'operaio passò dalle dipendenze degli appaltatori a quelle dell'Amministrazione.

MALFATTI FRANCESCO. Non capisco perché non si vuol tener conto del caso di un operaio che sia andato via per malattia.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Nel contratto con l'Amministrazione, come lei ben sa, sono stabilite chiare garanzie per la assistenza sanitaria. È un rapporto regolato sempre dal contratto sindacale.

MANNIRONI. Vorrei prospettare un altro caso di cui sono venuto a conoscenza: un tale, che lavorava alle dipendenze delle ferrovie alla stazione Tiburtina da circa due anni, è stato licenziato come appaltatore d'opera. Ha diritto costui a beneficiare della legge?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. No. Non riesco comunque a configurare questo caso; doveva trattarsi di un appalto di servizio. Comun-

què, prescindendo da ogni considerazione, se è stato licenziato, ci sarà stata una ragione e, quindi, non potrebbe mai essere recuperato.

Le avrà certamente nascosto la causa del licenziamento.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Onorevole Calvaresi, insiste sul suo emendamento?

CALVARESÌ. Sì.

PRESIDENTE. E lei, onorevole Relatore, insiste sul suo emendamento inteso a ridurre da trecento a cento il numero delle giornate lavorative richieste per l'assunzione?

COLASANTO, *Relatore*. Non insisto per non pregiudicare la tempestiva approvazione di questa legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Calvaresi-Malfatti, di cui ho già dato lettura, inteso a sostituire, al secondo e terzo alinea del secondo comma, la parola: « intrattengono », con le altre: « hanno intrattenuto ».

(Non è approvato).

MALFATTI FRANCESCO. Dichiaro che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Non essendovi altri emendamenti, né osservazioni, pongo in votazione l'articolo 2, di cui do nuovamente lettura:

#### ART. 2.

L'inquadramento di cui al precedente articolo è subordinato al possesso da parte degli interessati, alla data di effettiva assunzione, dei requisiti prescritti dall'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, salva l'applicazione dell'articolo 5 della medesima legge, ad eccezione del limite massimo di età che viene elevato a 50 anni e non deve essere superato alla data di entrata in vigore della presente legge.

L'inquadramento stesso è altresì subordinato alla condizione che gli interessati intrattengono rapporto di lavoro con l'Azienda alla data di entrata in vigore della presente legge ed abbiano, alla stessa data, prestato la propria opera, nei servizi già ritenuti utili per la loro assunzione a contratto di diritto privato, per almeno 300 giornate di effettivo servizio, cumulativamente considerate alle dirette dipendenze dell'Azienda ed alle dipendenze delle imprese private.

L'inquadramento viene effettuato nelle qualifiche di prima assunzione del gruppo del personale di ruolo corrispondente alle man-

sioni di utilizzazione nel rapporto di diritto privato, secondo la perequazione economica, di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192.

In mancanza di adeguato titolo di studio, l'inquadramento medesimo viene effettuato in altra qualifica di prima assunzione anche di gruppo inferiore.

È escluso dall'inquadramento il personale che fruisca di trattamento ordinario di pensione per precedente rapporto di impiego alle dipendenze dello Stato o sia titolare di assegno vitalizio a carico del fondo di previdenza per gli assuntori di cui alla legge 30 dicembre 1959, n. 1236.

(È approvato).

Non essendovi emendamenti, né osservazioni, do lettura e pongo successivamente in votazione gli articoli 3, 4 e 5:

#### ART. 3.

Al personale inquadrato ai sensi dei precedenti articoli si applicano, ai fini del collocamento a riposo e del trattamento di quiescenza, le norme di cui all'ultimo comma dell'articolo 213 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni.

(È approvato).

#### ART. 4.

L'inquadramento di cui al precedente articolo 1 viene esteso anche a favore dei lavoratori che abbiano superato il limite di età indicato all'articolo 2, ma non quello massimo previsto, per il collocamento in quiescenza, dagli ordinamenti dei fondi di previdenza cui i medesimi lavoratori risultino iscritti alla data di entrata in vigore della presente legge.

A favore dei suddetti lavoratori verrà conservata la iscrizione ai fondi di previdenza di cui al precedente comma e nei loro confronti, ai fini del collocamento a riposo, saranno da considerarsi i limiti massimi di età previsti dagli ordinamenti dei fondi medesimi.

(È approvato).

#### ART. 5.

Il rapporto di lavoro di diritto privato alle dipendenze dell'Azienda viene automaticamente rinnovato fino alla data di inqua-

dramento del personale interessato nei ruoli organici dell'Azienda.

Dalla stessa data cesserà dal rapporto di lavoro di diritto privato il personale che non otterrà l'inquadramento per mancanza di requisiti o delle condizioni previsti nella presente legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

« Gli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sono aumentati delle aliquote indicate nell'annessa tabella allegato n. 1), limitatamente alle qualifiche specificate nella tabella stessa ».

MANNIRONI. Qui si dice che l'assunzione del personale viene stabilita nei limiti della tabella annessa.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Questi sono gli aumenti necessari per rendere possibile l'assunzione, altrimenti ci mancherebbero i posti.

MANNIRONI. I casi venuti a conoscenza del Ministero, e sulla cui base esso ha predisposto le tabelle, sono così rigorosamente accertati da escludere il verificarsi dell'ipotesi che qualcuno tra i non previsti abbia il diritto ad essere incluso?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non è possibile in quanto questo aumento è fatto nell'ipotesi che tutti siano sistemati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6.

(È approvato).

Do lettura dell'ultimo articolo e, non essendovi emendamenti, lo pongo in votazione:

#### ART. 7.

Alle maggiori spese di personale derivanti dall'applicazione della presente legge si farà fronte con correlative riduzioni degli stanziamenti iscritti nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1963-64, nei capitoli « forniture, spese per i servizi in appalto e corrispettivi per prestazioni diverse ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).



Passiamo alla tabella allegata, che, non essendovi emendamenti, pongo senz'altro in votazione:

## ALLEGATO N. 1.

## TABELLA DI AUMENTO DELL'ORGANICO

(Art. 5).

## QUALIFICHE.

*Gruppo di concetto:*

Segretario . . . . . 27

*Gruppo esecutivo degli uffici:*

Aiuto applicato . . . . . 104

*Gruppo ausiliario:*

Inserviente . . . . . 11

*Gruppo esecutivo dell'esercizio:*

Operaio qualificato . . . . . 52

Manovale . . . . . 177

(È approvata).

Gli onorevoli Calvaresi e Malfatti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il personale che a norma dell'articolo 5, secondo comma, del disegno di legge n. 545, presentato dal Ministero dei Trasporti di concerto col ministro del Tesoro e recante il titolo: « Sistemazione nei ruoli del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato del personale assunto dall'Azienda medesima con contratto di diritto privato in base al decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961 n. 1192 » non sarà inquadrato negli organici dell'Azienda, sarà tenuto presente dall'Azienda stessa al fine di evitare comunque il suo licenziamento ».

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non abbiamo una legge per accettare quest'ordine del giorno.

MALFATTI FRANCESCO. È un ordine del giorno cumulativo.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il decreto del Presidente della Repubblica che autorizzò l'azienda a stabilire rapporto così particolare per questo personale, stabiliva che si trattava di un provvedimento transitorio al fine di permettere poi all'Amministrazione la sistemazione definitiva del personale stesso; quindi, con la sistemazione, cade per l'Amministrazione la possibilità di mantenere in essere, anche per una sola unità, il rapporto di di-

ritto privato. Non è possibile stabilire con una legge che, con i lavoratori che non saranno stati sistemati, l'azienda intrattenga ulteriormente un rapporto di lavoro a contratto di diritto privato.

GIGLIA. Bisognerebbe presentare una proposta di legge che proroghi il termine del 24 novembre prossimo.

MALFATTI FRANCESCO. Noi siamo d'accordo per il primo comma, ma pensiamo che sia nella facoltà discrezionale dell'Amministrazione la possibilità di risolvere il problema.

PRESIDENTE. Se ho ben capito, la preoccupazione dei redattori dell'ordine del giorno è che, ove mai ci fossero degli operai che non superino quell'esame di idoneità...

MALFATTI FRANCESCO. No, ci sono diversi motivi, come — per esempio — quello del mancato compimento dei 300 giorni, ecc.

DEGLI ESPOSTI. Devo richiamare alla attenzione della Commissione e del Sottosegretario, che esiste in ferrovia una situazione di fatto per la quale da parte dell'azienda c'è la possibilità di concedere in appalto dei tipi di lavorazione che sono considerati leciti, come la assegnazione di appalti; ci sono ancora una serie di altre forme ibride.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Quali sono?

DEGLI ESPOSTI. Ad esempio quei tipi di contratti mensili, a giornata, che permettono in sostanza di assicurare il mantenimento in servizio di questo personale. Vorrei che vi compenetrate in questo problema: con questa legge si sistemano 2.400 persone, ma i lavoratori di cui si tratta sono 3.000.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. No, sono molto meno.

DEGLI ESPOSTI. Ma una parte di questi rimane.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Questo problema si presenterà di volta in volta che un appalto sia dichiarato illecito.

DEGLI ESPOSTI. Con questa formulazione si intende, in fondo, avere l'assicurazione da parte dell'azienda che si adoperi al fine di evitare il licenziamento del personale.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non posso prendere questo impegno: non sarebbe serio da parte mia.

DEGLI ESPOSTI. Ma compenetratevi di quei lavoratori, che non essendo sistemati, devono considerare come una calamità questo provvedimento legislativo.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 OTTOBRE 1963

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Se ci fossero i mezzi...

DEGLI ESPOSTI. I mezzi ci sono. L'Ilva, per esempio, trovò la soluzione in un caso analogo.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Insisto nel dire che non posso accettare l'ordine del giorno.

MALFATTI FRANCESCO. Ma è esatto quello che diceva l'onorevole Degli Esposti?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Noi possiamo dare dei servizi di appalto. Quelli che si trovano in queste condizioni non saranno in grado, presumibilmente, di appaltare un servizio: se qualcuno ne avrà la possibilità potrà essere tenuto in particolare considerazione.

DEGLI ESPOSTI. Se lei non si impegna neanche in linea teorica ad adoprarsi con i sindacati per cercare una soluzione per questa gente, allora mi sorge il dubbio sulla opportunità di votare a favore di questa legge. Perché questa è una legge che, mentre da un lato sistema 2.400 persone, dall'altro ne licenzia 500. È una legge che mette sul lastrico centinaia di persone, perciò io chiedo la sospensione di questo provvedimento.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Io non posso assumere l'impegno di sistemare della gente con strumenti di legge che non ho.

MALFATTI FRANCESCO. Ma le si chiede un impegno morale!

PRESIDENTE. Nell'ordine del giorno degli onorevoli Malfatti e Calcaresi in sostanza si chiede alla Azienda di tenere presente questo personale al fine di evitarne il licenziamento.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Che significa tener presente? In servizio forse? No, direi! Se cessando il rapporto di diritto privato, costoro non possono essere inclusi nel provvedimento, che tipo di impegno potrei mai prendere io?

DEGLI ESPOSTI. Stando così le cose propongo di sospendere l'esame del provvedimento è di richiedere un colloquio con i sindacati su questo problema. Non me la sento di approvare una legge in virtù della quale vengono messi sul lastrico centinaia di lavoratori, senza alcuna prospettiva futura.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ho già chia-

rito che non vi posso fare una promessa che non ho poi la certezza di mantenere.

GIGLIA. Si potrebbe dire: « con carattere preferenziale ».

MALFATTI FRANCESCO. In questo modo si sancisce implicitamente il licenziamento.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma è evidente che coloro i quali non possono essere sistemati devono essere licenziati.

ABENANTE. Dipende da come si fa la legge. Si poteva accettare, secondo me, almeno l'emendamento proposto dall'onorevole Colasanto.

RAIA. Era stato ammesso sin dal principio che non c'era pericolo di licenziamento.

PRESIDENTE. Tengo a precisare che la discussione verte sull'ordine del giorno perché ormai gli articoli del disegno di legge al nostro esame sono stati approvati.

MANNIRONI. Dichiaro che non darò il mio voto favorevole all'ordine del giorno perché, pur rendendomi conto dello spirito che lo anima, non ha, in sostanza, alcun valore giuridico.

MALFATTI FRANCESCO. Ha un valore morale.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. L'ordine del giorno dice testualmente: « al fine di evitare comunque il suo licenziamento ». È evidente che io non posso accettare un ordine del giorno di questo tenore.

ABENANTE. Ma è possibile accettare il principio di licenziare della gente proprio nel momento in cui si cerca di sistemarne altra?

MANNIRONI. Quest'ordine del giorno è pleonastico; sarebbe molto più logico presentare un'altra proposta di legge.

DEGLI ESPOSTI. Lei sa benissimo che nel pubblico impiego, specie in questa forma particolare di contratto di lavoro, si sistemano anche i ciechi; gli orbi e gli zoppi. Ella, onorevole Ministro, in funzione del suo incarico, lo avrà fatto certamente e saprà che quando si vuole si può trovare un posto.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Respingo questa affermazione e la invito a produrre la prova della sua veridicità.

ABENANTE. Vorrei soltanto far rilevare che la legge n. 1369 non ha corrisposto alle aspettative dei sindacati lavoratori. (Abbiamo perduto in sostanza un anno). Ci troviamo ora di fronte alla incredibile contraddizione di approvare un provvedimento legislativo che danneggia un altro gruppo di lavoratori.

È una responsabilità morale che, come legislatori non possiamo assumerci.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma io non posso prendere l'impiego di conservare a questi l'impiego quando mi mancano gli strumenti giuridici adatti a farlo.

ALBA. Forse potremmo ammorbidire l'ordine del giorno invitando il Governo a trovare una soluzione.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non posso assumermi l'incarico di fare il collocatore di mano d'opera.

DEGLI ESPOSTI. Convinto che volendo si può trovare un accorgimento, rinnovo la proposta di sospendere l'esame di questo provvedimento per mezza giornata nel corso della quale il Ministero dei trasporti, sentiti i sindacati, dovrebbe tentare di trovare una soluzione.

PRESIDENTE. Ricordo nuovamente agli onorevoli colleghi che la legge è stata votata nei singoli articoli e che la discussione verte unicamente sull'ordine del giorno.

DEGLI ESPOSTI. Per una volta tanto si può superare la consuetudine: l'atto finale della votazione lo compiremo domani mattina.

SPECIALE. In occasione della presentazione di questo ordine del giorno ci siamo trovati di fronte ad una ipotesi che non era stata prevista durante la discussione degli articoli (in un primo momento infatti si era detto che tutti sarebbero stati sistemati e che non vi sarebbero stati licenziamenti); è chiaro che questo fatto nuovo ci rende tutti perplessi. È vero che abbiamo votato i singoli articoli, ma ciò non vuol dire che questo schema non possa essere modificato. Potremmo proporre magari un articolo aggiuntivo.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il provvedimento rimarrebbe sospeso e il Governo sarebbe costretto a riproporre l'argomento al Consiglio dei ministri perché cambierebbe sostanzialmente la sua finalità. Il Parlamento, ad ogni modo, è sovrano e può decidere come crede.

SPECIALE. Contesto la posizione del Governo.

GIGLIA. Forse l'onorevole Sottosegretario si riferisce al parere della V Commissione.

SPECIALE. Il problema non verte sul parere della V Commissione perché stiamo esaminando la proposta dell'onorevole Degli Esposti di sospendere l'atto finale della votazione per cercare di trovare una soluzione. Credo nessuno contesti che ci troviamo di fronte ad un fatto nuovo. Cosa perdiamo ad ascoltare i sindacati? A titolo di suggerimento direi che si potrebbe pensare ad un articolo aggiuntivo, ad una norma transitoria.

DE CAPUA. Mi pare di aver compreso dalle parole dell'onorevole Sottosegretario che rimarranno dei posti in più. Condivido le preoccupazioni dell'onorevole Degli Esposti perché è una preoccupazione nobile. Io mi sentirei onorato di schierarmi dalla parte della minoranza degli operai i quali non trovassero sistemazione piuttosto che con gli altri; ma devo ammettere che, se rimandiamo il provvedimento, rischiamo di non approvarlo più danneggiando un numero considerevole di lavoratori.

DEGLI ESPOSTI. Se è vero che a termini di legge, non è possibile mantenere in servizio quei lavoratori che non hanno i requisiti richiesti dalla legge per quel servizio, è altrettanto vero che nella pratica è possibile trovare, a livello di azienda, una serie di accorgimenti che assicurano la possibilità di massima occupazione di questi lavoratori. Parto da questa premessa per arrivare alla conclusione che se si sospende per una mezza giornata (sempre che il Sottosegretario sia disposto ad esaminare delle proposte concrete) non veniamo ad infirmare quanto già deciso. Sono convinto che discutendo a livello ministeriale, sarà possibile trovare una soluzione.

PRESIDENTE. Ritengo che si possa accedere alla proposta dell'onorevole Degli Esposti, di rinviare a domani mattina la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni così rimane stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 12,30.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI