CAMERA DEI DEPUTATI N. 1767

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FRUNZIO, SEMERARO, PETRUCCI, COLOMBO VITTORINO

Presentata il 27 novembre 1959

Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Con la legge 19 ottobre 1959, n. 928, sono stati previsti determinati benefici di carriera a favore del personale delle carriere direttive delle Amministrazioni dello Stato.

In particolare i benefici previsti riflettono le promozioni alle qualifiche di consigliere di 2° e 1° classe nonché a quelle di direttore di sezione, direttore di divisione ed ispettore generale.

Le provvidenze di legge a tale riguardo stabilite possono compendiarsi in due distinti provvedimenti e precisamente:

conferimento delle promozioni per merito comparativo a ruolo aperto e senza limiti di posti per l'accesso alle qualifiche di consigliere di 2ª e 1ª classe;

conferimento in soprannumero per le rimanenti qualifiche nella misura del 35 per cento da ripartirsi nel triennio di applicazione della legge in parola.

I benefici di cui si è fatto cenno sono stati peraltro limitati solamente al personale delle Amministrazioni statali con esclusione di quelle autonome (eccezione fatta per le promozioni alle qualifiche corrispondenti e quella di ispettore generale).

I funzionari delle Amministrazioni autonome e segnatamente quelle delle ferrovie dello Stato vengono così a trovarsi in condizioni di evidente disparità rispetto ai loro colleghi delle altre Amministrazioni dello Stato senza che alcuna plausibile ragione giustifichi un tale trattamento.

Vi è anzi da tener conto che le carriere del personale direttivo delle ferrovie dello Stato presuppongono un alto grado di specializzazione tecnica di carattere professionale e che proprio in relazione al trattamento economico nettamente inferiore a quello corrisposto dagli Enti privati o da altri Enti pubblici a professionisti aventi lo stesso grado di specializzazione, si assiste al fenomeno della sempre più scarsa affluenza di giovani laureati specializzati ai concorsi indetti dall'Amministrazione ferroviaria.

Dallo studio dei risultati dei concorsi all'uopo indetti dalle ferrovie dello Stato per posti di ispettore, nei ruoli tecnici per cui è previsto l'obbligo della laurea in ingegneria e medicina, si evince infatti con chiarezza che l'Azienda non è quasi mai riuscita a coprire il numero dei posti messi a concorso.

Una siffatta situazione non può non destare legittima preoccupazione in quanti sono destinati ad occuparsi della cosa pubblica ed a ricercare le cause per porvi rimedio.

A tale proposito è evidente che una efficace misura atta a combattere tale situazione potrebbe essere ricercata in un aumento delle retribuzioni di siffatta categoria di personale onde attenuare sensibilmente le

differenze oggi esistenti rispetto al livello medio delle retribuzioni nazionali dei dirigenti di Azienda ed eliminare quindi uno dei principali motivi di perplessità in quanti, pur avendone vocazione, sono dissuasi, per evidenti ragioni di convenienza, dall'intraprendere la carriera direttiva ferroviaria.

Un altro efficace intervento potrebbe peraltro essere individuato nella possibilità di migliorare convenientemente lo sviluppo di carriera di tali funzionari.

Proprio in relazione alle particolari situazioni sopra prospettate, in sede di elaborazione ed approvazione dello stato giuridico dei dipendenti delle ferrovie dello Stato e del loro trattamento economico, vennero stabiliti a favore del personale direttivo di tale Amministrazione particolari vantaggi di carriera ed economici.

Tali vantaggi possono individuarsi nell'attribuzione di uno stipendio avente un coefficiente leggermente maggiore di quello delle corrispondenti qualifiche del personale direttivo delle altre Amministrazioni dello Stato (tale risultato fu raggiunto incorporando nello stipendio-base una parte del premio interessamento di cui godeva il personale ferroviario) e consentendo l'ingresso in carriera con uno stipendio iniziale corrispondente a quello di consigliere di 2ª classe.

Senonché tali differenziazioni sono state gradualmente annullate dai successivi provvedimenti approvati a favore del rimanente personale direttivo in quanto è stato creato l'allineamento degli stipendi per le qualifiche corrispondenti a quelle di prefetto, ispettore generale, direttore e direttore di sezione.

Con la legge recentemente approvata sono infine scomparsi anche i vantaggi di carriera in quanto la promozione a ruolo aperto alle qualifiche di consigliere di 2ª e consigliere di 1ª classe, consente in definitiva uno sviluppo di carriera molto più favorevole di quello dei funzionari direttivi delle ferrovie dello Stato.

Alla stregua delle considerazioni che precedono sembra pertanto facile prevedere che le difficoltà innanzi lamentate relative al reclutamento di personale direttivo nella Azienda delle ferrovie dello Stato non solo non si possono ritenere avviate a soluzione, ma addirittura appaiono destinate ad aggravarsi sensibilmente.

Onorevoli colleghi, a nessuno di voi potrà certamente sfuggire quali possano essere le conseguenze di eventuali carenze dei quadri direttivi in una Azienda la quale svolge compiti essenzialmente tecnici ed è destinata a competere con altre imprese private di trasporto e ad inserirsi sempre più intimamente nel complesso della rete ferroviaria europea.

Una tale deficienza potrebbe assumere aspetti sempre più preoccupanti se posta in relazione con le esigenze di rinnovamento tecnico già iniziato dall'Azienda ferroviaria ed in via di sviluppo.

Tale rinnovamento presuppone l'adozione di innovazioni tecniche sempre più perfezionate nella organizzazione del lavoro, nel l'allestimento degli impianti e nella progettazione e costruzione del materiale rotabile.

Una carenza di personale direttivo altamente qualificato potrebbe in definitiva compromettere il programma di sviluppo di ammodernamento dell'Azienda, programma che, come è noto, prevede l'impiego di cospicui capitali, e risolversi in definitiva in un grave danno per l'economia non solo dell'Azienda ferroviaria, ma del Paese.

Nell'attesa di meglio studiare ed impostare un organico programma per la revisione del trattamento economico di tale categoria di personale appare nel frattempo urgente ed inderogabile provvedere almeno ad eliminare le disparità di trattamento che a seguito della approvazione della legge 19 ottobre 1959, n. 928, sono venute a crearsi nei confronti del personale direttivo ferroviario.

L'attuale ordinamento delle promozioni nelle carriere del personale direttivo delle ferrovie dello Stato prevede difatti che la promozione alla qualifica di ispettore di 1ª classe si consegue a ruolo aperto e per merito comparativo dopo due anni di permanenza nella qualifica.

Tutte le altre promozioni nelle rimanenti qualifiche del personale direttivo si conseguono invece (con esclusione delle promozioni a scelta a direttore compartimentale, direttore centrale, direttore compartimentale di 1ª classe e direttore centrale di 1ª classe) per merito comparativo entro i limiti dei posti disponibili nelle rispettive piante organiche.

Occorre inoltre tener presente che per le qualifiche di ispettore, ispettore di 1ª classe ed ispettore principale, l'ordinamento delle ferrovie dello Stato prevede identità di funzioni (capo reparto).

Anche in relazione ai principî istituzionali che hanno governato la formazione del nuovo stato giuridico e cioè la applicazione del principio del grado funzionale, la diversificazione della natura dei provvedimenti per l'accesso

alle qualifiche di ispettore principale ed ispettore di 1ª classe, non appare né logica né giusta.

Per motivi di equità e per ragioni di carattere funzionale si rende perciò necessario prevedere, in analogia a quanto già praticato per il rimanente personale direttivo delle Amministrazioni statali l'estensione del principio della promozione a ruolo aperto e senza limiti di posti anche per l'accesso alla qualifica di ispettore principale.

Il provvedimento che si sottopone al vostro esame è diretto quindi a sanare le disparità di trattamento oggi esistenti tra il personale ed a rendere più aderente alle necessità funzionali dell'ordinamento dell'Azienda ferroviaria, lo sviluppo di carriera nei gradi iniziali della carriera direttiva.

Nella certezza che così facendo potrà operarsi fattivamente e concretamente non solo il giusto riconoscimento di una categoria di personale che ha sempre dato prova di grandi benemerenze, di riconosciuto valore tecnico e di grande attaccamento all'Azienda ed al Paese, vi invitiamo, onorevoli colleghi, ad approvare la proposta di legge che segue.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

A modifica di quanto previsto dell'allegato n. 12 dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con la legge 26 marzo 1958, n. 425, la promozione ad ispettore principale del personale direttivo delle ferrovie dello Stato si consegue a ruolo aperto, mediante scrutinio per merito comparativo al quale sono ammessi gli ispettori di 1ª classe dello stesso ruolo, che abbiano compiuto tre anni di effettivo servizio nella qualifica.

ART. 2.

I posti di ispettore di 1ª classe ed ispettore principale sono resi cumulativi in unico organico.

ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si provvederà con i normali stanziamenti previsti per il personale nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.