

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3839

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati AVOLIO, CACCIATORE, SCHIANO, DI NARDO, PREZIOSI COSTANTINO, CALAMO, DI PIAZZA, MOGLIACCI, PINNA, ALESSI MARIA, BERLINGUER, BOGONI, GAUDIOSO

Presentata il 30 maggio 1962

Riconoscimento della qualifica di « militarizzati » ai ferrovieri della Campania, Sicilia e Sardegna in servizio dal 10 giugno 1940 al 4 giugno 1944

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge, che sottoponiamo al vostro esame, nasce dalla considerazione che non possono essere dimenticati i sacrifici sopportati nell'ultimo periodo della guerra dai ferrovieri della Campania, della Sicilia e Sardegna divenute zone di occupazione militare, prima dei Tedeschi e poi degli Alleati. È sufficiente ricordare in proposito: lo sbarco degli Alleati in Sicilia e a Salerno; le centinaia di bombardamenti subiti dalle tre regioni e dalla città di Napoli in particolare (alla città di Napoli è stata concessa la *medaglia d'oro*); le *quattro giornate partigiane di Napoli* del settembre 1943; la lunga battaglia di Cassino (la Campania era l'immediata retrovia degli Alleati); lo scoppio di una nave carica di munizioni nel porto di Napoli, che causò danni enormi anche agli impianti ferroviari della città, ecc.

Gli impianti ferroviari della Sicilia prima, della Campania e della Sardegna dopo, vennero a trovarsi anche alle dirette dipendenze degli Stati maggiori militari; pertanto i ferrovieri furono sottoposti a disciplina militare e subirono gli stessi pericoli dei militari.

Se ai militari, che furono in servizio presso gli impianti ferroviari, a fianco dei ferrovieri, è stata riconosciuta la qualifica di combattente, è giusto che anche ai ferrovieri, che per

garentire le comunicazioni ferroviarie diedero sé stessi — alcuni fino all'olocausto della vita — siano estesi i benefici derivanti dalla qualifica di « militarizzati ».

Per quanto riguarda la dimostrazione dei pericoli corsi dai ferrovieri durante l'ultima guerra in dipendenza del servizio da loro prestato basterebbe l'elencazione delle norme di legge che li mettono in evidenza sia direttamente che indirettamente.

Infatti:

1°) Con la legge 8 luglio 1938, n. 1415, fu stabilito che in caso di guerra le Autorità militari potevano utilizzare i mezzi di trasporto e disporre della organizzazione e del funzionamento dei relativi servizi, nonché requisire e utilizzare il materiale nemico e neutrale (articoli 22 e 23), mentre fu sancito che era lecito bombardare le installazioni vie e mezzi di comunicazioni atti ad essere utilizzati dalle Forze armate nemiche (articolo 40) e che i treni blindati e le loro parti costituivano contrabbando di guerra (articolo 159);

2°) Con la legge 24 maggio 1940, n. 641, e con decreto 20 febbraio 1941 del Capo del Governo fu stabilito che tutto il personale delle ferrovie dello Stato assumesse la qualità di *mobilitato civile*, a tutti gli effetti, per

cui esso non poteva abbandonare il servizio ed era assoggettato alla giurisdizione dei Tribunali militari;

3°) Con decreto del Capo del Governo del 22 aprile 1941 anche il personale assuntorie delle ferrovie dello Stato fu dichiarato mobilitato civile;

4°) Con legge 16 dicembre 1941, n. 1611, furono dettate rigorose disposizioni penali (reclusione fino a due mesi per abbandono e mancata riassunzione in servizio) e disciplinare (sensibile aggravamento delle sanzioni disciplinari) per i mobilitati civili;

5°) Con regio decreto 29 maggio 1941, n. 401, il personale civile da assegnare al seguito dell'esercito operante per la costruzione dei servizi previsti dalle formazioni di guerra fu prelevato in massima parte dai ferrovieri;

6°) Con regio decreto n. 15 marzo 1943, n. 121, i militarizzati deceduti in conseguenza di atti di guerra furono considerati « Presenti alle Bandiere » ed ammessi a fruire di pensione di guerra. A tale proposito è opportuno rilevare che non poche pensioni di guerra sono state concesse a questo titolo;

7°) Con il regio decreto 30 marzo 1943, n. 123, fu stabilito che dovessero essere considerati militarizzati di diritto gli statali assegnati a comandi, reparti o servizi delle Forze armate, mobilitati per operazioni di guerra (articolo 1): e che *potessero* essere militarizzati gli statali che svolgevano un'attività connessa alla preparazione o difesa militare o alla condotta della guerra in generale (articolo 2);

8°) A seguito di tale regio decreto n. 123 del 1943 fu istituito un Ufficio centrale di mobilitazione con unità dislocate nei vari Compartimenti e rette da ufficiali delle Forze armate con l'incarico di dare pratica esecuzione alla militarizzazione dei ferrovieri.

A questo punto bisogna chiarire che tale ultima distinzione nel decreto legislativo n. 123 del 1943, per il momento in cui fu fissata (1943) mirava a stabilire — dal punto di vista militare — quali dipendenti *dovessero* e quali *potessero* essere considerati militarizzati; ma, in pratica, dal punto di vista dei dipendenti statali ed in particolare dei ferrovieri, non si trattava di una distinzione sostanziale, perché il servizio ferroviario doveva essere comunque svolto — anche fra i pericoli dei bombardamenti, dei mitragliamenti e delle azioni di guerra in generale — e, quel che più conta, doveva essere svolto per specifico interesse e per quasi esclusivo conto delle Forze armate.

Se nel 1943 i ferrovieri furono inclusi fra i militarizzati in base all'articolo 2 e non in base all'articolo 1 del regio decreto 30 marzo 1943, n. 123, ciò non è dipeso da una distinzione sostanziale in relazione ai rischi ed ai pericoli corsi in maggiore o minore misura dai tipi di militarizzazione, ma per considerazioni estranee al merito dell'attività svolta e derivanti, piuttosto, dalla necessità di stabilire chi dovesse e chi potesse essere militarizzato in quel momento, quindi senza alcun riferimento alle conseguenze, che restavano identiche sia per la prima che per la seconda categoria di militarizzati.

Ciò è dimostrato dal fatto che, quando con regio decreto del 16 febbraio 1942, n. 1493, e, successivamente, con decreto legislativo luogotenenziale dell'11 gennaio 1946, n. 18, fu riconosciuta la necessità di concedere una indennità giornaliera ai dipendenti statali che si trovavano a prestare servizio nei centri distrutti, semidistrutti o danneggiati durante le operazioni belliche, non fu fatta alcuna distinzione né furono previste esclusioni di sorta. Parimenti nessuna distinzione fra categorie di militarizzati è contenuta nel decreto legislativo luogotenenziale del 7 settembre 1945, n. 329, che all'articolo 3 stabiliva:

« Dal 16 settembre 1945 cessano di avere effetti tutte le militarizzazioni del personale civile delle Amministrazioni dello Stato ».

In effetti fino al 1948 i ferrovieri sono stati considerati pacificamente come ex combattenti e se i benefici sanciti con legge 14 dicembre 1954, n. 1152, fossero stati sanciti più sollecitamente e cioè prima del 1948, anche i ferrovieri ne avrebbero legittimamente goduto.

Senonché nel 1948 fu emanato il decreto legislativo 4 aprile 1948, n. 137, che operò una discriminazione fra i militarizzati e considerò come assimilati agli ex combattenti soltanto quelli contemplati dall'articolo 1 del regio decreto n. 123 del 1943, escludendo quelli di cui all'articolo 2, come i ferrovieri.

In pratica nel 1948 si partì dalla suddivisione, fatta nel 1943 al solo scopo di localizzare chi doveva e chi poteva essere considerato militarizzato, e si volle vedere in quella suddivisione una discriminazione di benefici, *modificando profondamente lo spirito della legge precedente e togliendo a una parte militarizzata un diritto già ormai acquisito*.

Nel 1953, poi, lo Stato Maggiore dell'Esercito emanò la circolare 5.000 in applicazione del decreto legislativo 4 marzo 1948; e, pur non potendo includere tutti i ferrovieri tra

i militarizzati equiparati agli ex combattenti, li considerò in modo particolare e ammise (punto 1° delle avvertenze) che « le unità ferroviari, impiegate direttamente dallo Stato Maggiore Esercito, sono riconosciute partecipanti alle operazioni per i periodi durante i quali furono dislocate in territori dove erano in corso cicli operativi ».

Con ciò implicitamente si confermava che vi furono dei raggruppamenti di ferroviari, che vennero impiegati direttamente dalle forze armate, anche se non furono alle loro dipendenze amministrative. È precisamente il caso di quei ferroviari, dichiarati mobilitati civili e militarizzati che prestarono servizio negli impianti e uffici che si trovavano, durante l'ultima guerra, nelle zone rientranti nei cicli operativi.

Il punto 2° del capitolo IX della stessa circolare 5000 chiarisce, inoltre, che non è il requisito della « mobilitazione » (che pure era avvenuta per i ferroviari colla citata legge 24 maggio 1940), quanto quello dell'*impiego*, negli scacchieri operativi durante i relativi cicli di attività, che dà diritto ad essere considerato partecipante alle operazioni di guerra di cui all'articolo 1 del regio decreto legge 30 marzo 1943, n. 123.

In sostanza, la circolare 5000 ha affermato il principio che non è *sempre necessaria l'appartenenza organica e la presenza effettiva in unità militare, ma è sufficiente la sola dipendenza di impiego*, da Enti riconosciuti partecipanti ad operazioni belliche.

Ora, da questo punto di vista, lo spirito della circolare 5000 coincide con quello della presente proposta di legge, che si propone di eliminare una discriminazione a svantaggio dei ferroviari che furono « impiegati », cioè utilizzati, nei territori che diventarono teatro di operazioni di guerra anche per un sol giorno, nel periodo che va dal 10 giugno 1940 (inizio delle operazioni belliche) all'8 maggio 1945 (fine della guerra di liberazione).

Lo Stato Maggiore dell'Esercito ha recentemente riconosciuto con nota 235/10273 del 7 febbraio 1959 che « ha sempre cercato di venire incontro ai desideri espressi dal personale ferroviario » che chiedeva l'equiparazione agli ex combattenti, ma che purtroppo detto personale godeva di « una forma limitata di militarizzazione, distinta da quella a tutti gli effetti contemplati dall'articolo 1 del regio decreto legge n. 123 del 1943 ».

In sostanza viene riconosciuto il sacrificio dei ferroviari in tempo di guerra, ma nulla lo Stato Maggiore ritiene di poter fare per essi perché non appartennero a reparti delle Forze armate.

Da quanto precede appare evidente il buon diritto dei ferroviari, che hanno prestato servizio nelle zone di operazioni belliche, di ottenere l'equiparazione agli ex combattenti con il riconoscimento della qualifica di « militarizzati ».

Siamo, perciò, sicuri, onorevoli colleghi, che accoglierete favorevolmente la nostra proposta.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Ai dipendenti delle ferrovie dello Stato, che hanno prestato servizio dal 10 giugno 1940 al 4 giugno 1944 nei compartimenti della Campania, della Sicilia e della Sardegna, è riconosciuta a tutti gli effetti, la qualifica di « militarizzati ».