

COMMISSIONE X
TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 NOVEMBRE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MATTARELLA**

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi:		
PPRESIDENTE	145	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Modifica dell'articolo 201 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 (1551)	145	
PRESIDENTE	145, 147, 149, 151	
ROMANO BARTOLOMEO, <i>Relatore</i>	146, 150	
MARCHESI	147, 149, 150, 151	
COLASANTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	149, 150, 151	
CAPPUGI	150	
FRUNZIO	150	
DEGLI ESPOSTI	150	
BOGONI	150, 151	
POLANO	150	
Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia. (1334)	151	
PRESIDENTE	151, 152	
LOMBARDI RUGGERO, <i>Relatore</i>	151	
RAVAGNAN	152	
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Ministro della marina mercantile</i>	152	
Interpretazione autentica dell'articolo 175 della legge 26 marzo 1958, n. 425, concernente lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. (1552)	152	
PRESIDENTE	152, 153, 154, 155	
ROMANO BARTOLOMEO, <i>Relatore</i>	152	
		CAPPUGI 153, 154, 155
		COLASANTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 153, 154
		LOMBARDI RUGGERO 154, 155
		MARCHESI 155
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 156
		<hr/>
		La seduta comincia alle 10,15.
		SAMMARTINO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della precedente seduta.
		(È approvato).
		Congedo.
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Troisi.
		Discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 201 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 (1551).
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 201 dello Stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425.
		Ha espresso parere in senso favorevole la V Commissione (Bilancio e Partecipazioni statali).

Il relatore, onorevole Romano, ha facoltà di riferire.

ROMANO BARTOLOMEO, *Relatore*. Onorevole colleghi, il disegno di legge sottoposto al nostro esame si propone di eliminare alcune anomalie nella applicazione della legge 26 marzo 1958, n. 425, sullo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, mediante la sostituzione di un nuovo testo a quello dell'articolo 201 della predetta legge. L'articolo unico all'uopo predisposto dal Ministero dei Trasporti contiene alcune modifiche, al fine, appunto, di ovviare alle anomalie cui mi riferisco e prevenire eventuali possibili erronee interpretazioni della legge.

Come è noto, l'articolo 49 dello stato giuridico del personale ferroviario consente la conservazione in impiego con cambio di qualifica del personale che, per infermità, sia divenuto fisicamente inidoneo all'espletamento delle mansioni della qualifica rivestita.

È noto altresì che il quinto comma dell'articolo 165 dello stato giuridico stabilisce poi per questo personale, mantenuto in servizio con cambio di qualifica, la conservazione del beneficio del collocamento a riposo al compimento dei limiti di età previsti per la qualifica di provenienza. Norma innovativa pertanto, quest'ultima, rispetto al precedente regolamento del personale.

È noto, infine, che una disposizione di carattere transitorio, contenuta nell'articolo 201 dello stesso stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, prevede la estensione della precitata disposizione di cui al quinto comma dell'articolo 165 - collocamento a riposo del personale inidoneo, conservato in impiego con cambio di qualifica, al compimento dei limiti di età previsti per la qualifica di provenienza - nei confronti del personale ammesso alla conservazione in impiego con cambio di qualifica prima dell'entrata in vigore della « presente legge », vale a dire la legge 26 marzo 1958, n. 425.

Ora, mentre la disposizione contenuta nell'articolo 165 non crea alcuna perplessità, trattandosi di norma che disciplina la materia per il futuro, alcune perplessità ed alcuni inconvenienti sono sorti per la attuazione dell'articolo 201.

Infatti, se dovesse rimaner fermo il disposto dell'articolo 201, anche il personale ammesso alla conservazione in impiego con cambio di qualifica prima della « presente legge », dovrebbe essere collocato a riposo al compimento del solo limite di età della qualifica di provenienza (anni 58 nella pres-

soché totalità dei casi), indipendentemente dal numero di anni di servizio maturati utili ai fini della pensione.

Si verificherebbe quindi un peggiore trattamento per tale personale, che prima fruiva di condizioni migliori, e quindi un vivo senso di disagio tra il personale interessato. Sicché, il nuovo stato giuridico che aveva anche lo scopo di migliorare le condizioni del personale, con l'applicazione integrale dell'articolo 201 le peggiora, riducendo la permanenza in servizio di tale personale che si vede frustrati i propri programmi ed interessi.

S'impone pertanto, anche al lume della costante norma del mantenimento « *ad personam* » del trattamento più favorevole, ogni qualvolta nuove disposizioni modificano altre precedenti più vantaggiose per il personale interessato, la conservazione, in questo caso, del trattamento che veniva usato prima dell'entrata in vigore del nuovo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato.

È anche da tenere presente che l'onere che deriverebbe da tale estensione per l'esercizio finanziario 1958-59 per la differenza fra le competenze di attività di servizio e la pensione, è quasi irrilevante, in quanto, dei 300 agenti circa che beneficerebbero del provvedimento di modifica dell'articolo 201 dello stato giuridico in questione, soltanto una piccola aliquota ricadrebbe nell'esercizio suddetto, mentre, per il rimanente personale interessato, il mantenimento stesso, oltre i limiti di età fissati dall'attuale articolo 201, si troverebbe suddiviso gradualmente in un notevole numero di anni, rendendo possibile provvedere alla copertura della lieve differenza con le normali dotazioni di bilancio.

Vi è da tenere ancora presente che esistono altri 290 circa dipendenti i quali essendo inidonei fisicamente, come il personale precedente, all'espletamento delle mansioni relative alla qualifica rivestita, hanno ottenuto il cambio di qualifica a seguito di esperimenti pratici di dattilografia, nell'interesse proprio dell'Amministrazione che ha trovato utile questo cambio di qualifica, attesa la carenza che si verificava di personale da adibire a queste mansioni di scrittura a macchina.

Tale personale è stato finora trattenuto in servizio fino al compimento del limite di età della qualifica conseguita (anni 62), in considerazione del fatto che, pur trattandosi di personale inidoneo alle mansioni dell'esercizio, era stato assoggettato al cambio di qualifica nell'esclusivo interesse dell'Azienda.

Ora, sebbene non vi sia dubbio che tali dipendenti debbano continuare ad essere col-

locati a riposo al compimento dei normali limiti di età e servizio sanciti dal nuovo stato giuridico per la nuova qualifica di dattilografista conseguita, limiti che sono peraltro identici a quelli già previsti dal precedente regolamento del personale, purtuttavia si è ritenuto opportuno, allo scopo di eliminare eventuali erronee interpretazioni, di farne oggetto di apposita norma da includere nel proponendo articolo unico, in sostituzione, come ho già detto, del precedente articolo 201.

Da quanto precede, considerazioni, dettate soprattutto da ragioni di equità e umanitarie, consigliano l'accoglimento di questo provvedimento e il relatore ne raccomanda pertanto l'approvazione alla Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MARCHESI. Noi voteremo a favore del disegno di legge che il Governo ha sottoposto al nostro esame, in quanto riteniamo che i motivi che lo sorreggono siano del tutto comprensibili. Ciò premesso, vorremmo tuttavia far presente agli onorevoli colleghi e all'onorevole rappresentante del Governo che l'applicazione del nuovo Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato ha dato luogo, nel corso di questi ultimi mesi, vale a dire dalla data della sua pratica entrata in vigore, a tutta una serie di inconvenienti e di anomalie che, sia pure gradualmente, debbono essere eliminati.

Ci è noto che è in elaborazione una serie di emendamenti interessanti vari articoli della legge 26 marzo 1958, n. 425. Ci si dice che il Governo stesso presenterà quanto prima un piano organico inteso a correggerla. E però riteniamo opportuno che, già in questa sede e in questa occasione, si debba addiventare fin d'ora ad apportarvi alcune modificazioni. S'impongono cioè, secondo noi, alcune correzioni allo Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, inserendovi alcuni articoli modificativi oltre l'emendamento che il Governo ha proposto con la presentazione dell'attuale disegno di legge.

Una delle nostre proposte, a questo riguardo — contenuta tra gli emendamenti che noi oggi proponiamo alla considerazione di questa Commissione e del Governo e che si riferiscono tutti ad altri casi concreti di spequazione dipendenti dalla concreta applicazione delle nuove norme — è la seguente.

L'articolo 91 del nuovo Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, concernente il trattamento economico durante le assenze per inabilità derivanti da infortunio sul lavoro, da malattia professionale o da

malattia contratta per causa unica e diretta di servizio, all'ultimo comma suona:

« Per i casi di morte o di inabilità permanente, che sia causa di esonero in seguito ad infortunio sul lavoro o per malattia professionale o contratta per causa unica e diretta di servizio, viene corrisposta, in sostituzione del trattamento previsto dalle norme sugli infortuni e quando risulti più favorevole, la pensione in base agli anni e allo stipendio che il dipendente avrebbe raggiunto se fosse rimasto in servizio con la stessa qualifica fino al limite di età stabilito dall'annessa tabella (allegato n. 15) ».

Orbene, era intendimento del legislatore che questo comma avesse valore anche per coloro che erano stati collocati in stato di quiescenza o, nel caso di pensione di invalidità, che fossero morti, prima dell'entrata in vigore della legge. Senonché, l'autorità di controllo ha sollevato questa obiezione: il comma quarto dell'articolo 91 vale soltanto a partire dalla data di entrata in vigore della legge!

Noi proponiamo conseguentemente un emendamento aggiuntivo all'articolo stesso di un quarto ed ultimo comma in cui sia detto che la norma di cui al precedente comma è applicabile, con effetto dal 1° maggio 1958, anche qualora il dipendente sia deceduto o sia stato esonerato prima delle entrata in vigore della legge.

Attualmente il trattamento qual'è? È il trattamento di pensione privilegiata, per cui un agente che rimanga infortunato e venga collocato in quiescenza, ha diritto di scegliere, quando risulti più favorevole, il pensionamento, calcolato in base agli anni ed allo stipendio che avrebbe raggiunto se fosse rimasto in servizio con la medesima qualifica e fino al limite di età stabilito per la categoria e qualifica. Ma, quello che il dipendente percepisce qualora vada in quiescenza è poca cosa! Conseguentemente, il terzo comma all'articolo 91 che cosa si propone? Intende, appunto, rimediare a questa grave situazione che si viene a determinare nei casi di infortunio con conseguente inabilità permanente o di morte. E però, ripeto, questo comma in sostanza viene ad interessare soltanto coloro che verranno collocati in quiescenza successivamente alla entrata in vigore della legge. Noi chiediamo pertanto che il disposto dell'articolo 91, terzo comma, venga applicato anche a quegli agenti che già sono stati collocati in quiescenza e, naturalmente, doman-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1959

diamo che gli effetti di questo articolo vadano anche a beneficio della vedova.

Questa è la prima proposta che formuliamo.

Le stesse ragioni di equità, che stanno alla base della proposta governativa riguardante l'articolo 201, stanno alla base anche della proposta che noi avanziamo.

Un'altra aggiunta che noi proponiamo riguarda l'articolo 119 sulla destituzione di diritto. L'articolo 119 suona:

« Esclusa qualunque procedura disciplinare, si incorre, senz'altro, nella destituzione, la quale è dichiarata dal direttore generale:

a) per qualsiasi condanna, passata in giudicato, riportata per delitti contro la personalità dello Stato, nonché per i delitti di peculato, malversazione a danno di privati, concussione, corruzione, falsità, furto, truffa e appropriazione indebita;

b) per qualsiasi condanna che comporti l'interdizione perpetua dai pubblici uffici o la libertà vigilata ».

In questi casi cioè, non vi è procedura disciplinare, ma vi è una pura e semplice declaratoria di destituzione da parte del direttore generale, mentre per tutte le altre mancanze disciplinari è previsto cioè, in concorso di circostanze attenuanti o di buoni precedenti, dell'incolpato, che possa essere inflitta una sanzione di grado inferiore a quella comminata per la mancanza commessa. In questo caso, non essendovi appunto procedura disciplinare, ed essendovi per contro il riferimento ad una mera declaratoria, quella del direttore generale, la valutazione di circostanze attenuanti o di buoni precedenti dell'incolpato non è prevista.

Ora, ci sembra eccessiva la misura prevista all'articolo 119. Tanto più che ci si può trovare di fronte a fatti di lieve entità, anche se vi è una sentenza. Per contro, per le mancanze punibili ai sensi del precedente articolo 118, che pure sono mancanze gravi, vi è la possibilità di infliggerne una sanzione di grado inferiore, mentre per le mancanze che rientrano nell'articolo 119, questa possibilità non vi sarebbe.

Noi pensiamo quindi sia opportuno un emendamento aggiuntivo all'articolo 124, concernente le circostanze attenuanti, dove è detto: « Quando concorrono circostanze attenuanti o buoni precedenti dell'incolpato, può essere inflitta una sanzione di grado inferiore a quella comminata per la mancanza commessa », precisando: « Nei casi previsti nell'articolo 119, il Ministro dei trasporti, su

ricorso, può commutare la destituzione in revoca o in retrocessione ».

Quindi una revisione particolare per quanto riguarda l'articolo 119.

Un'altra nostra proposta è questa.

L'articolo 173, concernente l'assegnazione di classi di stipendio, al quarto comma suona:

« Ai dipendenti in servizio al 1° aprile 1957, che ne facciano domanda entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge, è attribuita, a decorrere dalla data medesima, l'eventuale differenza fra lo stipendio attribuito al 1° aprile 1957, e lo stipendio dovuto alla stessa data ad altro dipendente di pari o minore anzianità di servizio nella medesima carriera, ma di qualifica inferiore, prescindendosi dalla valutazione di benefici che abbiano comportato acceleramento nell'assegnazione degli aumenti periodici di stipendio. Tale assegno personale è estensibile, ai fini del trattamento di quiescenza, con decorrenza dalla data d'entrata in vigore della presente legge, anche ai dipendenti cessati dal servizio dopo il 1° aprile 1957, e sostituisce quello eventualmente già attribuito in applicazione dell'articolo 2 della legge 8 agosto 1957, n. 751 ».

L'articolo 173 aveva lo scopo di correggere alcune situazioni che si erano venute a determinare in seguito alla promulgazione del decreto del Presidente della Repubblica del 1954. Si erano infatti determinati malumori tra il personale ferroviario per effetto degli scatti illimitati che, in base ad esso, erano venuti ad avvantaggiare determinate qualifiche, ed in particolare coloro che non avevano uno sviluppo di carriera e, viceversa a svantaggiare le altre. Con il comma quarto dell'articolo 173 si è cercato di correggere questa situazione. In sostanza esso che cosa dice? Se tu hai un collega di pari anzianità o minore anzianità di servizio nella medesima carriera ma di qualifica inferiore, che abbia uno stipendio superiore, lo puoi segnalare facendo il nome di questo collega e noi ti daremo lo stesso stipendio, cioè quella che è la differenza fra il tuo e lo stipendio dell'altro!

Ora, si comprende bene che è difficile, in una grande azienda come quella delle ferrovie dello Stato, andare a fare questa ricerca. E, d'altra parte, anzitutto questa norma che cosa ha provocato? Che alcuni agenti si sono visti obbligati a ripetere la stessa domanda in quanto di volta in volta avevano scoperto colleghi che fruivano di condizioni sempre migliori. Da qui, continua modifica del trattamento economico in relazione a questo stato di cose.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1959

Noi vorremmo pertanto, se possibile, sistemare definitivamente la questione con un articolo aggiuntivo, che diventerebbe l'articolo 173-bis. Sarebbe questo:

« Ai dipendenti in servizio al 31 dicembre 1959 che ne facciano domanda entro sei mesi, è attribuito, nella qualifica rivestita a tale data, lo stipendio immediatamente superiore a quello che sarebbe loro spettato se fossero rimasti in una delle precedenti qualifiche. Resta fermo quanto disposto dal quarto comma dell'articolo 173 per coloro che ritenessero più vantaggioso il trattamento ivi previsto ».

Queste, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, sono le proposte che noi facciamo, pur sapendo che l'Amministrazione ferroviaria sta predisponendo tutta una serie di modifiche che sono state suggerite dai casi emersi in questo periodo di applicazione del nuovo Stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. Io ritengo che esse, anche perché già discusse con l'Amministrazione e ritenute ovvie dalle competenti organizzazioni sindacali, trovino qui accoglienza da parte degli onorevoli colleghi ed il consenso del Governo.

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È già stato detto dall'onorevole Marchesi che l'Amministrazione delle ferrovie sta predisponendo tutta una serie di revisioni allo scopo di ovviare a certi inconvenienti che si sono manifestati nell'applicazione del nuovo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. Sono quindi in corso di esame diverse proposte e suggerimenti riguardanti particolari problemi e quindi molti articoli della legge 26 marzo 1958, n. 425. In attesa che venga espletato questo lavoro in estensione e in profondità da parte degli organi competenti, che dovrà sfociare in un disegno di legge inteso ad ovviare in linea organica e generale agli inconvenienti lamentati e quindi portare ad una più razionale applicazione della legge in questione, noi ci troviamo oggi a dover esaminare soltanto questo particolare problema relativo all'articolo 201 di detta legge, in quanto il problema stesso riveste carattere di urgenza. Vorrei quindi pregare gli onorevoli colleghi membri di questa Commissione, senza peraltro ritenere necessario qui di intrattenerli sul merito della questione, dopo l'ampia e chiara illustrazione fatta dall'onorevole relatore, di approvare senz'altro questo articolo unico proposto dal Governo, riservandosi Governo e Commissione di esaminare tutte le altre questioni attinenti alla materia entro il più breve tempo

possibile. Questo, considerando che, ove non si potesse predisporre entro breve tempo il disegno di legge, c'è sempre la possibilità di una iniziativa parlamentare atta ad imprimere una certa rapidità al lavoro legislativo.

PRESIDENTE. Vorrei precisare a questo punto, ai fini della speditezza del lavoro della Commissione, senza che questo valga a costituire un invito all'onorevole proponente di rinunciare ai suoi emendamenti, che, molto probabilmente, per alcuni di questi implicanti maggiori oneri finanziari, ci troveremo nella necessità di richiedere il parere della Commissione Bilancio, la quale, come è noto, ha già espresso favorevolmente il proprio parere sul testo del disegno di legge in esame.

MARCHESI. Circa la copertura finanziaria per le provvidenze di cui all'emendamento da me presentato, da parte nostra non esistono preoccupazioni in quanto, all'articolo 91, già l'Amministrazione ferroviaria aveva previsto quanto noi chiediamo e quindi nei bilanci si è già considerata la spesa da sostenere per la relativa applicazione anche per coloro che fossero stati collocati in quiescenza per inabilità prima della entrata in vigore della legge.

PRESIDENTE. Non posso essere d'accordo perché l'emendamento, tra le altre cose, non è previsto come interpretativo della legge; è un emendamento che modifica formalmente e sostanzialmente la legge! E poiché comporta necessariamente dei nuovi oneri, dovendo questo trattamento particolare essere applicato anche a quegli agenti che già sono andati in pensione, quanto meno, anche dal punto di vista formale, se si potesse interpretare la cosa nel senso da lei prima detto, dovremmo pur sempre andare alla Commissione Bilancio. Quindi, a questo punto, soltanto se lei, onorevole Marchesi, ritiene di poter aderire alla proposta dell'onorevole rappresentante del Governo e cioè di limitarsi ad approvare questo disegno di legge, con l'impegno che da parte del Governo sarà presentato al più presto un altro disegno di legge, più vasto, e quindi anche più organico, di modifiche alla precedente legge del 1958, noi qui potremo andare avanti.

MARCHESI. Noi ci troviamo però di fronte a casi urgenti. E ci siamo limitati, appunto per questo, a presentare tre soli emendamenti, in quanto si tratta di casi specifici che sono emersi in tutta la loro evidenza in quest'ultimo periodo di tempo. Avrò rilevato che io stesso ho premesso che il Governo sta predisponendo tutta una serie di emendamenti da apportare al testo legislativo sullo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato.

CAPPUGI. Qualora l'Amministrazione non potesse presentare entro breve tempo un disegno di legge, io stesso mi impegno sin d'ora a presentare una proposta di legge. Mi pare che sia questa la formula migliore.

MARCHESI. Vorrei far osservare all'onorevole rappresentante del Governo che, in sede di trattative sindacali, le parti hanno convenuto sulla opportunità di inserire nella legislazione alcuni di questi elementi che pertanto sono già materia di accordo, in ordine generale, con l'Amministrazione, per semplificare la procedura. Se noi aspettiamo che il Governo presenti un altro schema di legge si perde troppo tempo.

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Soltanto stamattina mi sono stati consegnati gli appunti relativi agli ultimi tre emendamenti. L'Amministrazione si è trovata però di fronte a numerose difficoltà per cui è stato necessario presentare un disegno di legge per rimuovere gli ostacoli. Tengo a precisare però che, qualora questi nuovi emendamenti dovessero essere inclusi nel testo base, dovremmo ascoltare prima il parere della Commissione finanze e tesoro.

Per questo motivo io chiedo un rinvio della discussione in quanto non si tratterebbe più di modificare l'articolo 201, ma addirittura un certo numero di articoli, il che richiederebbe evidentemente una visione più completa della portata degli emendamenti.

CAPPUGI. Mi oppongo formalmente alla proposta di rinvio perché ciò che potrebbe essere immediatamente risolto attraverso l'approvazione del disegno di legge riguardante l'articolo 201 non mi sembra affatto postulare un rinvio. Si potrà tutto al più impegnare il Governo a presentare un nuovo disegno di legge con il quale affrontare i problemi sollevati con questi nuovi emendamenti. Del resto essi non sono i soli da risolvere: ce ne sono altri da sollevare e per i quali occorre una urgente soluzione.

Frattanto possiamo approvare il disegno di legge oggi al nostro esame dando così al personale interessato la soddisfazione di vedere risolti alcuni dei loro problemi. Né penso che questa approvazione pregiudichi la possibilità di chiedere al Governo la presentazione di un altro disegno di legge.

ROMANO BARTOLOMEO, *Relatore*. Mi associo alle dichiarazioni del collega Cappugi.

FRUNZIO. Si potrebbe approntare un disegno di legge che affronti tutto il problema dello stato giuridico del personale ferroviario oppure dedicare una seduta all'esame di tutti gli emendamenti presentati.

DEGLI ESPOSTI. Mi rendo perfettamente conto delle preoccupazioni dell'onorevole Cappugi. Sembra però, a quanto mi consta, che su questa materia già vi sia una convergenza di opinioni con l'azienda ferroviaria, per cui io ritengo che un rinvio di tre giorni non dovrebbe rappresentare alcun pregiudizio soprattutto qualora il Sottosegretario si impegnasse a ritenere tale termine utile per chiarire le posizioni.

CAPPUGI. Propongo di approvare invece il disegno di legge nel testo originale e richiedere al Governo di impegnarsi a predisporre un disegno di legge comprendente tutte le anomalie verificatesi in questo settore. Questa mi sembra una proposta organica. D'altra parte, perché rinunciare a quello che si può ottenere subito?

BOGONI. Anche io sono dell'avviso che, rinviando di due o tre giorni, daremmo la possibilità al Governo di avere una visione più chiara del problema ed allo stesso tempo non si arrecherebbe pregiudizio all'*iter* del provvedimento. In ogni caso credo che la Commissione sia unanimemente concorde nel ritenere necessario che il Governo presenti quanto prima un disegno di legge che abbracci tutta la materia contenuta negli emendamenti presentati.

CAPPUGI. Io non sono né profeta né figlio di profeta, ma sono sicuro che se noi rinviando la discussione, il provvedimento non potrà essere preso in esame prima di un mese circa.

DEGLI ESPOSTI. Non capisco la sua ostinazione, onorevole Cappugi, quando il Sottosegretario ritiene di poter esprimere in due giorni un giudizio meditato!

POLANO. Vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario se per venerdì prossimo ha il tempo sufficiente per esaminare con l'Amministrazione ferroviaria questi problemi per essere in grado di riferirci in proposito.

Se l'onorevole Sottosegretario può assumersi questo impegno, si potrà essere favorevoli ad un rinvio della discussione.

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Soltanto questa mattina, ripeto, sono venuto a conoscenza dei nuovi emendamenti. Per quanto presto si possa fare, non è possibile però pensare che venerdì prossimo sia in grado di dare una risposta; dovremmo andare a dopo il 9 dicembre col rischio di rimandare a data imprecisabile l'approvazione di questo disegno di legge.

MARCHESI. Onorevole Sottosegretario, mi consenta una domanda: può ella dirci se il Governo è d'accordo sulle linee generali di questi emendamenti?

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nella sostanza non siamo troppo lontani, salvo una loro più attenta formulazione. Sarebbe però auspicabile che l'intera materia sia vista in una visione organica.

MARCHESI. Nell'ipotesi che non fosse possibile predisporre con una certa celerità tutti gli emendamenti sullo stato giuridico del personale ferroviario, il Governo ritiene che si possa a breve scadenza presentare un disegno di legge che riguardi in particolare la materia dei tre emendamenti da noi presentati?

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo che con molta probabilità si possa presentare un disegno di legge organico rivolto a modificare tutta la materia. Da parte mia posso assicurare che, in sede di trattative con i sindacati, sarò notte e giorno a completa disposizione al fine di trovare una soluzione. Credo che si possa fare presto, tuttavia, ove si dovesse andare per le lunghe, ciò non esclude la possibilità di esaminare la materia oggetto dei tre emendamenti.

BOGONI. Dopo queste dichiarazioni che verranno verbalizzate, credo che si possa accettare di ritirare i nostri emendamenti.

MARCHESI. Ritiro gli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Do lettura dell'articolo unico:

« Con effetto dal 1° maggio 1958, il testo dell'articolo 201 della legge 26 marzo 1958, n. 425, concernente lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, è sostituito dal seguente:

« Il personale fisicamente inidoneo, conservato in servizio anteriormente al 1° maggio 1958, in base all'articolo 75, terzo comma, del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, con cambio di qualifica in altra per la quale sia previsto un più elevato limite di età, viene collocato a riposo al compimento del 60° anno di età e del limite di servizio utile stabilito per la qualifica rivestita, salvo l'applicazione del 2° e 3° comma dell'articolo 165.

La presente norma non si applica al personale fisicamente inidoneo che, anteriormente al 1° maggio 1958, sia passato da una qualifica dell'esercizio ad altra degli uffici ed abbia superato le prove pratiche di dattilografia indette allo scopo di coprire il fabbisogno di personale addetto alla scrittura a macchina.

Quest'ultimo personale viene collocato a riposo al compimento dei normali limiti di età e di servizio previsti per la qualifica rivestita ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il disegno di legge verrà votato a scrutinio segreto, in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia (1334).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia ».

L'onorevole Lombardi Ruggero, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel porto di Venezia esiste una tassa per l'imbarco e lo sbarco delle merci, che è stata prorogata fino al 31 dicembre 1962 con la legge 27 marzo 1952, n. 198. Con questa tassa si provvede alla costruzione, alla manutenzione ed al miglioramento degli impianti portuali. Attualmente essa va per un terzo a beneficio dello Stato e per i due terzi a beneficio del Provveditorato al porto di Venezia.

Nel porto di Venezia si rendono oggi necessarie alcune opere e cioè una stazione in Riva dei sette Martiri per le navi con soli passeggeri in crociera o in lunga sosta ed inoltre una nuova stazione marittima nel centro portuale di Venezia insulare ad uso delle navi miste. Il costo di tali opere è di 1 miliardo e 81 milioni. Il disegno di legge propone che alla esecuzione di dette opere — non potendosi in questo momento provvedere diversamente — lo Stato faccia fronte attraverso la proroga fino al 31 dicembre 1984 della tassa sull'imbarco e sbarco di merci che scade, come ho già detto, il 31 dicembre 1962. Il relativo ricavo dovrebbe andare per metà al provveditorato al porto di Venezia e per metà allo Stato, il quale ha l'obbligo di eseguire le opere suddette attraverso la contrazione di un mutuo dell'importo di 1 miliardo e 81 milioni da ammortizzare con il ricavo annuale della tassa di imbarco e sbarco merci fino al 1984.

È superfluo dire che il provveditorato al porto ha espresso parere favorevole a questo disegno di legge, nonostante vengano dimezzati i suoi utili. La situazione in cui versa oggi il porto di Venezia è veramente indegna, tanto che spesso i viaggiatori preferiscono sbarcare a Brindisi. Si fa inoltre notare che l'approvazione di questo provvedimento non

arrecherà danno ai portuali in quanto detta tassa viene percepita soprattutto nella zona del porto industriale, che cura l'imbarco e lo sbarco delle merci con mezzi propri senza far ricorso alla organizzazione dei portuali. Si fa presente infine che identica tassa esiste in altri porti italiani tra cui Genova, Napoli, Trieste, Civitavecchia ecc. Anche in questi porti con molta probabilità tale tassa verrà prorogata per lo stesso motivo.

Per tutte queste ragioni invito la Commissione a voler rapidamente approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che la VI Commissione (Finanze e tesoro) ha dato parere favorevole al disegno di legge. Dichiaro aperta la discussione generale.

RAVAGNAN. L'approvazione di questo provvedimento consentirà al porto di Venezia di contrarre quei mutui necessari per la costruzione della stazione marittima e delle altre opere di cui necessita.

Sono quindi perfettamente d'accordo con le conclusioni, cui è pervenuto l'onorevole relatore, e pertanto voterò a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Ministro della marina mercantile*. Dopo la lucida esposizione fatta dall'onorevole relatore ed il parere favorevole dell'onorevole Ravagnan sul disegno di legge, poco ho da aggiungere. Infatti devo semplicemente sollecitare gli onorevoli deputati a dare il loro consenso perché il disegno di legge venga rapidamente approvato.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico:

«La tassa portuale per ogni tonnellata di merce imbarcata e sbarcata nel porto di Venezia, imposta fino al 31 dicembre 1950 con l'articolo 1 del regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2101, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, prorogata fino al 31 dicembre 1962 con il regio decreto-legge 8 dicembre 1938, n. 2073, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e modificata, per quanto attiene alla misura, con la legge 27 marzo 1952, n. 198, è ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 1984.

Il provento della tassa, a decorrere dal 1° gennaio 1963, è devoluto in parti uguali allo Stato ed al Provveditorato al porto di Venezia».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il disegno di legge sarà votato, a scrutinio segreto, in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Interpretazione autentica dell'articolo 175 della legge 26 marzo 1958, n. 425 concernente lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (1552).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Interpretazione autentica dell'articolo 175 della legge 26 marzo 1958, n. 425, concernente lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Romano Bartolomeo ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ROMANO BARTOLOMEO, *Relatore*. La legge 26 marzo 1958, n. 425, contiene le norme del nuovo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato in rapporto alla necessità di dare un più idoneo assetto all'ordinamento del personale con la istituzione di nuove qualifiche e l'inquadramento di numerosi gruppi di dipendenti, provvisti di dati requisiti, in qualifiche differenti da quelle attualmente rivestite. Ai fini dell'attuazione di detta norma, l'ultimo comma dell'articolo 175 suona così: « Fino a quando non sarà emanata la legge prevista nel primo comma, rimarranno in vigore le attuali piante organiche. Nella prima attuazione della presente legge il Ministro per i trasporti potrà determinare le opportune ripartizioni, in relazione alle qualifiche previste dalla presente legge, entro i limiti delle piante organiche attualmente in vigore ».

Il provvedimento predisposto per l'applicazione delle dette norme prevedeva la ripartizione dei posti di organico e teneva presente la necessità che gli spostamenti del personale corrispondessero alle reali necessità per le quali la facoltà del Ministro era stata prevista. Con tale intendimento erano stati effettuati spostamenti non solo in seno ai singoli gruppi o categorie, ma fuori di essi da un gruppo o categoria all'altro, mantenendo invariato il limite complessivo dell'attuale pianta organica e della relativa spesa.

Senonché gli organi di controllo hanno rilevato che tali provvedimenti non erano previsti dalla legge che consentiva invece lo spostamento di posti nell'ambito della stessa pianta organica delle singole carriere e non fra carriere diverse. Tale interpretazione, che non coincide con lo spirito delle norme contenute nell'ultimo comma dell'articolo 175, non consente la prevista sistemazione delle diverse situazioni del personale, necessaria ai fini della obiettiva applicazione dei singoli articoli dello stato giuridico; sicché è necessaria

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1959

una più chiara interpretazione dell'ultimo comma nel senso che il limite deve essere rispettato solo nel numero complessivo dei posti e della spesa stabilita dalle norme in vigore.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Comunico che l'onorevole Cappugi ha presentato i seguenti emendamenti:

ART. 1-bis.

Il personale, che, per effetto dell'applicazione della legge 26 marzo 1958, n. 425, concernente lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato e dei provvedimenti legislativi promulgati entro il 1° maggio 1958, risulta in soprannumero rispetto alle piante organiche stabilite in base alla presente legge, viene riassorbito in misura di un sesto dei posti annualmente vacanti.

ART. 1-ter.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che in seguito all'emanazione dello stato giuridico non ha potuto conferire in via ordinaria le promozioni alle qualifiche comunque impegnate dagli inquadramenti previsti dalle disposizioni finali e transitorie dello stato giuridico medesimo o da altri provvedimenti eccezionali, è autorizzata a conferire le promozioni suddette con effetto retroattivo per tutte le decorrenze superate.

Per tali promozioni sarà provveduto con unico scrutinio e con unico concorso ove richiesto, assegnando i posti disponibili secondo l'ordine di merito, ma con decorrenze che non derogano da limiti di anzianità prescritti per gli avanzamenti.

CAPPUGI. Ai sensi del primo emendamento il riassorbimento del soprannumero, che si crea in applicazione delle norme transitorie dello stato giuridico, dovrà essere effettuato secondo la prassi generale, vale a dire in ragione di un sesto del soprannumero esistente. E, questo, proprio per non assorbire completamente tutti quanti i posti che si verranno a creare.

Il secondo emendamento riguarda la possibilità della promozione. L'Amministrazione, infatti, non ha potuto provvedere col 1° gennaio 1959, e non potrà provvedere neppure col 1° gennaio 1960, alla effettuazione delle normali promozioni. Ora, il mio emendamento si propone di dare la facoltà alla Amministrazione, non appena avrà provveduto agli inquadramenti in applicazione di questa disposizione di legge, di poter effet-

tuare con un unico scrutinio oppure attraverso i concorsi, le promozioni, con le decorrenze che sono state invece superate, cioè 1° gennaio 1959 e 1960.

Ritengo con ciò che non si venga a creare una spesa.

Infatti l'Amministrazione, col 1° gennaio 1957, avrebbe proceduto certamente a un certo numero di promozioni. E quindi esiste già in bilancio la previsione di spesa per le normali promozioni, per il 1959 e 1960.

Siccome, in fondo, l'emendamento non chiede che di effettuare retroattivamente, con un ritardo che è stato determinato soltanto dalla necessità di un adempimento formale del nuovo stato giuridico, quelle promozioni che non ebbero luogo, è evidente che non si creano incrementi di spesa rispetto alle previsioni di bilancio.

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'articolo unico tende ad eliminare difficoltà che l'Amministrazione ha incontrato sul suo cammino, nel procedere al nuovo assetto dell'ordinamento del personale. In base all'ultimo comma dell'articolo n. 175, essa aveva pensato che erano possibili spostamenti non soltanto nell'ambito di singoli gruppi o categorie di personale, ma anche da un gruppo o categoria all'altro, fermo restando, naturalmente, il limite complessivo della pianta organica attuale e di maniera che l'applicazione della norma non comportasse aumento della spesa per il personale. Invece, i preposti organi di controllo hanno ritenuto che si potesse fare questo soltanto in base alle vecchie qualifiche! Cioè a dire, in base alla formulazione letterale della disposizione di legge è consentito di effettuare spostamenti di posti nell'ambito delle piante organiche delle singole carriere e gruppi di personale (di concetto, esecutivo, ecc.), ma non di spostare i posti delle piante organiche di una carriera o gruppo a quelle di un'altra.

Ora, tutto questo ha finito per bloccare ogni possibilità di procedere a promozioni. Pertanto, secondo il provvedimento in esame, la norma, di cui alla seconda parte dell'ultimo comma dell'articolo 175, va interpretata nel senso che il Ministro dei trasporti, nella prima attuazione della legge, nel determinare le opportune ripartizioni in relazione alle qualifiche ivi previste, è autorizzato ad effettuare spostamenti di posti anche da una pianta organica all'altra, fermi rimanendo il limite complessivo dei posti ed il limite della spesa stabilita dalle norme in vigore.

Per quanto riguarda i due emendamenti, di cui ha parlato poc'anzi l'onorevole Cap-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1959

pugi, debbo osservare che per la questione delle promozioni la situazione è proprio quella descritta dall'onorevole proponente: non si è fatto in tempo a fare le promozioni ordinarie. Di qui la necessità di una norma che dica: si possono fare con decorrenza retroattiva!

Per quanto concerne la questione del riassorbimento, la legge, all'articolo 175, secondo comma, parla di riassorbimento in ragione di un sesto dei posti che si renderanno annualmente vacanti, che si determineranno cioè in base alle nuove piante organiche che saranno emanate con la legge prevista al comma precedente dello stesso articolo. Non parla del riassorbimento dell'eccedenza attuale. Conseguentemente, l'emendamento Cappugi dice questo: la norma vale anche per le piante provvisorie, quelle cioè attualmente in vigore.

PRESIDENTE. Devo esprimere una mia perplessità al riguardo, ma prima desidererei che l'onorevole rappresentante del Governo ci dicesse qualcosa di più preciso, in rapporto al secondo emendamento, sull'onere finanziario.

Perché, se esso comportasse un nuovo onere dovremmo necessariamente rinviare l'articolo, eventualmente preso in considerazione, alla competente Commissione del Bilancio.

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Generalmente, nel predisporre il bilancio si pensa, con senso pratico delle cose, che un certo numero di agenti nella serie delle singole carriere e gruppi di personale, abbiano ad ascendere di un grado. Qui si dà una retroattività unicamente per sanare in partenza quelle che sono le obiezioni che potrebbero muovere gli organi di controllo.

LOMBARDI RUGGERO. Le somme stabilite nel bilancio 1958-59 per queste promozioni e non utilizzate per quell'esercizio, si trovano riportate nel bilancio relativo all'esercizio attuale o no?

PRESIDENTE. Prego ora gli onorevoli colleghi di voler seguire molto attentamente la questione che ritengo doveroso sollevare in quanto ritengo trattarsi di questione di importanza notevole dal punto di vista formale. Noi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge interpretativo, non già innovativo e modificativo, dello stato giuridico del personale e nel quale si vorrebbero inserire con gli emendamenti, che sono stati proposti, delle modificazioni vere e proprie. Io ritengo che essi non possono essere introdotti in quanto assolutamente estranei e non connessi con questo disegno di legge: i due emendamenti Cappugi infatti sono emendamenti di sostanziale modifica della legge richiamata.

Mentre, ripeto, stiamo esaminando un disegno di legge puramente e semplicemente interpretativo!

CAPPUGI. Vorrei fare osservare che la qualifica di pura interpretazione che vien data a questo provvedimento di legge deve essere intesa in senso piuttosto lato! Infatti, onorevole Presidente, se Lei prende in esame la dizione del precedente testo che il disegno di legge in esame interpreta, trova che è più radicale; essa dice: «...entro i limiti delle piante organiche attualmente in vigore».

Noi intendiamo questo limitatamente alla spesa ed al numero globale di tutte le piante organiche, ma ammettiamo esplicitamente che ciò avviene non già nei limiti delle piante organiche, bensì anche da carriera a carriera, da categoria a categoria. Quindi è un'interpretazione che, in pratica, sostanzialmente rinnova la legge!

D'altra parte i miei due emendamenti, se si parte da questo punto di vista, non sono che due conseguenze logiche e inevitabili se vogliamo rendere il provvedimento operante.

PRESIDENTE. Io proporrei anche la questione formale!

CAPPUGI. Ma, in sostanza, noi diamo la facoltà di trasferire dei posti da una carriera ad un'altra. Quando però io, proprio per effetto di questo spostamento, creassi posti inoperanti, evidentemente farei un provvedimento che non raggiunge il fine che ci si propone. Quindi si deve dire: il soprannumero si riassorbe in ragione di un sesto, non totale, anche per il soprannumero determinatosi in seguito a provvedimenti che siano intervenuti dopo la emanazione dello stato giuridico e non soltanto prima.

In secondo luogo, qualora non ci fosse stata questa difficoltà, evidentemente l'Amministrazione avrebbe potuto procedere alle promozioni a tempo e debito. Ed allora noi rimediamo alla causa, e però limitiamo l'Amministrazione in quanto impediamo ad essa di prendere quei provvedimenti fondamentali che sono le promozioni alla data che di norma era stabilita dal precedente stato giuridico, vale a dire il primo gennaio di ogni anno. Come si è detto, l'Amministrazione non ha potuto procedere a questo e dovrebbe poterlo fare con effetto retroattivo stabilito al 1° gennaio 1959 e, quindi, 1° gennaio 1960.

Quindi, secondo me, non siamo affatto fuori della materia, ma semplicemente nella fase di uno sviluppo logico della premessa che intendiamo porre con questo provvedimento.

PRESIDENTE. Lei può avere ragione per quel che riguarda la opportunità che i due

emendamenti facciamo seguito alla approvazione dell'articolo in esame al fine di renderlo operante. E però tutto questo non sposta minimamente la mia obiezione, che cioè noi siamo di fronte qui ad un disegno di legge interpretativo. E, questo, non è detto solo nel titolo dell'articolo unico predisposto dal Governo, ma anche nel contesto di esso. Qualora noi dovessimo accedere alla sua tesi, che si tratta cioè di una formula sostanzialmente innovatrice, la prima cosa che ci resterebbe da fare sarebbe quella di andare alla Commissione Bilancio che non è stata peraltro interpellata, in quanto il disegno di legge è stato proposto come norma di interpretazione autentica di un articolo di una precedente legge e quindi non comportante oneri finanziari.

Nella ipotesi quindi che noi dovessimo accedere alla sua tesi o comunque modificare il testo in esame al fine di rendere possibile l'inserimento in esso di emendamenti come quelli da Lei proposti, dovrei a quel punto sospendere necessariamente la discussione sul provvedimento in quanto dovrebbe essere sentita la competente Commissione Bilancio per il relativo parere.

LOMBARDI RUGGERO. Mi proponevo di suggerire, appunto, di modificare titolo e testo del disegno di legge senonché Lei, ora, onorevole Presidente, afferma che in quel caso si rende indispensabile la opinione della Commissione Bilancio. Questo ci deve far pensare sull'opportunità o meno di un rinvio. Io pensavo che, visto che il Governo accettava gli emendamenti, fosse possibile cambiare il titolo e la dizione dell'articolo unico, in modo da renderlo non più soltanto interpretativo, ma innovativo.

PRESIDENTE. Non c'è dubbio che se noi modifichiamo il testo, il disegno di legge che andremmo così ad approvare assumerebbe il carattere non già di interpretazione, ma di innovazione dello stato giuridico, e pertanto dovremmo sentire il parere della Commissione Bilancio.

MARCHESI. Secondo me, gli emendamenti Cappugi hanno un valore meramente interpretativo; non vi è niente in essi che innovi. Non si tratta che di interpretare e dar corso alle promozioni...!

PRESIDENTE. No, onorevole Marchesi, questo io non posso dividerlo. Infatti, se le norme in vigore impediscono che le promozioni abbiano una decorrenza anteriore alla data in cui vengono fatte, ammetterà che il secondo emendamento, per lo meno, assume carattere innovativo.

CAPPUGI. Proporrei questo. Dalla Sua sottile interpretazione, onorevole Presidente, si può ricavare — io sono peraltro d'accordo con l'onorevole Marchesi — che il primo emendamento è puramente interpretativo. Ora, siccome esso rende immediatamente operante la possibilità del passaggio di posti di carriera in modo efficace, proporrei di approvare subito il testo del disegno di legge includendovi questo emendamento. L'altro emendamento potrebbe essere oggetto di una proposta di legge di iniziativa parlamentare ovvero essere tenuto presente nel piano completo e organico di riforma dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato in cui si attende la presentazione in un prossimo avvenire da parte del Governo. Questo anche in considerazione del fatto che l'utilizzazione della disposizione riguardante le promozioni si avrà soltanto in un prosieguo di tempo da parte dell'Amministrazione interessata.

Ritiro pertanto il secondo emendamento ed insisto sul primo al quale si dà, per parere pressoché unanime, carattere interpretativo.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Il primo emendamento Cappugi, se approvato, potrebbe essere inserito come comma aggiuntivo all'articolo unico nella seguente formulazione coordinata:

« Agli effetti dell'applicazione della succitata legge il personale che, in dipendenza dei provvedimenti legislativi promulgati entro il 1° maggio 1958, risulta in soprannumero rispetto alle piante organiche viene riassorbito in misura di un sesto dei posti annualmente vacanti ».

Lo pongo in votazione:

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo unico come risulta modificato:

« La seconda parte dell'ultimo comma dell'articolo 175 della legge 26 marzo 1958, n. 425, si interpreta nel senso che, nella prima attuazione della legge stessa, il Ministro dei trasporti, nel determinare le opportune ripartizioni in relazione alle qualifiche ivi previste, può, ai soli fini degli inquadramenti e delle sistemazioni stabiliti dalle norme transitorie della legge medesima, effettuare spostamenti di posti anche da una pianta organica all'altra, fermi rimanendo il limite complessivo dei posti ed il limite della spesa stabilita dalle norme in vigore.

Agli effetti dell'applicazione della succitata legge il personale che, in dipendenza dei

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1959

provvedimenti legislativi promulgati entro il 1° maggio 1958, risulta in soprannumero rispetto alle piante organiche viene riassorbito in misura di un sesto dei posti annualmente vacanti».

(È approvato).

Pongo in votazione il seguente ordine del giorno presentato dagli onorevoli Degli Esposti, Bogoni e Concas:

« La X Commissione della Camera, udite le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario per i trasporti, dichiarazioni con cui si riconosce la urgente necessità di modificare la legge 26 marzo 1958, n. 425, nonché di accogliere le varie proposte presentate dai deputati nel corso della discussione odierna, prende atto delle dichiarazioni del Governo circa la presentazione imminente di un disegno di legge riguardante modifiche alla legge 26 marzo 1958, n. 425, tenendo presente le proposte e i suggerimenti che nella odierna seduta sono stati avanzati ».

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Modifica dell'articolo 201 dello stato giuridico del personale ferroviario, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425 » (1551):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia ». (1334).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Interpretazione autentica dell'articolo 175 della legge 26 marzo 1958, n. 425, concernente lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato ». (1552).

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Armato, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Bolla, Calvaresi, Caneistrari, Cappugi, Concas, Degli Esposti, Francavilla, Frunzio, Gafter-Wondrich, Granati, Lombardi Ruggero, Marchesi, Mattarella, Petrucci, Polano, Ravagnan, Romano Bartolomeo, Simonini, Togni Giulio Bruno, Tonetti e Vidali.

È in congedo:

Troisi.

La seduta termina alle 11,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI