

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

16.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 MAGGIO 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1532)	179
PRESIDENTE	179, 181, 182, 183, 184, 190, 191, 193, 201, 202, 203, 207, 208
ALESSANDRINI	208
BAGHINO	183, 193, 201, 208
CARRI	181, 182, 184, 189, 190, 207
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	180, 182, 183, 184, 187, 188, 190, 192, 193, 201, 202, 203, 207
GUERRINI	208
MANCINI ANTONIO	189, 190, 191, 192, 193, 208
MARZOTTO CAOTORTA	187, 188, 189
PANI	207
PICCINELLI	188, 190, 201, 202, 203, 208
POLI, <i>Relatore</i>	181, 182, 183, 187, 188, 190, 192, 202, 203, 208
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino (802)	208
PRESIDENTE	208, 209, 210, 211, 212, 213
ALESSANDRINI	211
CARADONNA	212
FIORIELLO	209
FOSCARINI	209, 210, 211, 212
GUERRINI	211
LOMBARDI GIOVANNI	210, 213
MARINO	211, 212, 213

	PAG.
MARZOTTO CAOTORTA	211
MERLI, <i>Relatore</i>	209, 210, 211
POLI	211
VALIANTE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	210, 211, 212
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	213

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1532).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Come i colleghi ricordano, è stata già dichiarata chiusa la discussione sulle linee generali e successivamente ha replicato il rappresentante del Governo. Pertanto passiamo all'esame degli articoli.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

Do lettura del primo articolo:

TITOLO I

L'ORDINAMENTO

ART. 1.

(Definizione, fini, mezzi finanziari).

L'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, istituita con la legge 19 giugno 1913, n. 641, assume la denominazione di Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS).

L'Opera ha personalità giuridica di diritto pubblico ed ha sede in Roma.

I dipendenti in servizio di ruolo, in prova e stabili, dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sono iscritti all'Opera stessa ai sensi dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

L'Opera provvede ad erogare le seguenti prestazioni di carattere obbligatorio:

1) indennità di buonuscita a favore di dipendenti cessati dal servizio o loro superstiti;

2) assegni previdenziali a favore di dipendenti dispensati dal servizio perché riconosciuti inidonei al servizio ferroviario in genere, e loro superstiti;

3) sussidi temporanei agli orfani fino al compimento del 18° anno di età;

4) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

5) assegni giornalieri di malattia a favore di dipendenti assenti dal servizio per malattia;

6) assegni mensili e sussidi integrativi di stipendio ridotto a favore di dipendenti collocati in aspettativa per motivi di salute;

7) sussidi scolastici a favore di orfani iscritti a scuole medie di secondo grado;

8) sussidi funerari ai superstiti di dipendenti deceduti dopo la cessazione dal servizio;

e le seguenti prestazioni di carattere facoltativo:

1) assistenza in convitti, semiconvitti o istituti specializzati a favore degli orfani;

2) sussidi scolastici a favore di figli di dipendenti a riposo nei casi di grave e riconosciuto bisogno;

3) borse di studio a favore di figli ed orfani di dipendenti, particolarmente meritevoli per profitto scolastico;

4) assistenza in soggiorni di vacanza di figli ed orfani di dipendenti;

5) istituzione e gestione di case di riposo a favore di dipendenti a riposo e loro vedove;

6) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;

7) sussidi straordinari a favore di dipendenti in pensione e dei congiunti superstiti di quelli deceduti.

Per far fronte alle proprie spese l'Opera dispone delle entrate previste al titolo IV della presente legge.

L'OPAFS provvede inoltre ad esercitare la gestione del credito a favore dei dipendenti di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

ART. 1.

(Definizione).

L'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, istituita con la legge 19 giugno 1913, n. 641, assume la denominazione di Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS).

L'Opera ha personalità giuridica di diritto pubblico ed ha sede in Roma.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ritengo che risponda a un miglior criterio sistematico e interpretativo dividere l'articolo 1 originario in due differenti articoli contenenti altresì, per i citati criteri, alcune modificazioni testuali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo interamente sostitutivo all'articolo 1.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-bis.

(Fini).

Sono iscritti all'Opera stessa ai sensi dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 425, i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in servizio di ruolo, in prova e stabili.

Le finalità dell'Opera sono:

a) l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere obbligatorio:

- 1) indennità di buonuscita a favore di dipendenti cessati dal servizio o loro superstiti;
- 2) assegni previdenziali a favore di dipendenti dispensati dal servizio perché riconosciuti inidonei al servizio ferroviario in genere, e loro superstiti;
- 3) sussidi temporanei agli orfani;
- 4) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;
- 5) assegni giornalieri di malattia a favore di dipendenti assenti dal servizio per malattia;
- 6) assegni mensili e sussidi integrativi di stipendio ridotto a favore di dipendenti collocati in aspettativa per motivi di salute;
- 7) sussidi scolastici a favore di orfani iscritti a scuole medie di secondo grado;
- 8) sussidi funerari ai superstiti di dipendenti deceduti dopo la cessazione dal servizio;

b) l'erogazione delle seguenti prestazioni di carattere facoltativo:

- 1) assistenza in convitti, semiconvitti o istituti specializzati a favore degli orfani;
- 2) sussidi scolastici a favore di figli di dipendenti a riposo nei casi di grave e riconosciuto bisogno;
- 3) borse di studio a favore di figli ed orfani di dipendenti, particolarmente meritevoli per profitto scolastico;
- 4) assistenza in soggiorni di vacanza di figli ed orfani di dipendenti;
- 5) istituzione e gestione di case di riposo a favore di dipendenti a riposo e loro vedove;
- 6) assegni alimentari a favore di congiunti bisognosi di dipendenti deceduti in servizio o in pensione;
- 7) sussidi straordinari a favore di dipendenti in pensione e dei congiunti superstiti di quelli deceduti;

c) l'esercizio della gestione del credito a favore degli iscritti.

POLI, *Relatore*. L'articolo proposto pur prevedendo una diversa articolazione della seconda parte dell'articolo 1 originario, si propone di raggiungere le stesse finalità. A questo riguardo vorrei far rilevare agli onorevoli colleghi la maggiore organicità del nuovo articolo, mentre in quello originario vi era

una certa confusione tra la parte relativa al modo in cui si articola il servizio di previdenza e il personale a cui viene erogata l'opera di previdenza. In questo modo senza dubbio si ha una formulazione più precisa e più rispondente ad una migliore organicità di tutto il sistema.

Per le motivazioni che ho testé illustrate, esprimo parere favorevole all'articolo aggiuntivo.

CARRI. Il gruppo comunista si dichiara favorevole all'articolo aggiuntivo, ma nello stesso tempo desidera formulare una raccomandazione per quanto riguarda l'erogazione delle prestazioni di carattere facoltativo, affinché le famiglie non siano sollecitate ad avviare i propri figli nei convitti, semiconvitti o istituti specializzati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 1-bis presentato dal Governo.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 2.

(*Organi dell'OPAFS*).

Sono organi dell'OPAFS:

- 1) il presidente;
- 2) il consiglio di amministrazione;
- 3) il comitato esecutivo;
- 4) il collegio dei sindaci.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

(*Presidente dell'OPAFS*).

Presidente dell'OPAFS è il direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il presidente:

- a) ha la legale rappresentanza dell'ente;
- b) convoca e presiede il consiglio di amministrazione e il comitato esecutivo;
- c) determina le materie da portare alla discussione degli organi predetti e vigila sulla esecuzione delle loro deliberazioni;
- d) adotta, nei casi di urgenza, i provvedimenti necessari su questioni di competenza del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo, con l'obbligo di riferirne, per

la ratifica, agli organi medesimi nella prima riunione successiva.

Il presidente può, per il compimento di singoli atti, delegare la rappresentanza dell'ente al vice presidente o ad un componente del consiglio di amministrazione.

In caso di assenza o impedimento il presidente è sostituito dal vice presidente.

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il primo comma.

CARRI. Vorrei osservare che noi non escludiamo che la presidenza sia affidata al direttore generale delle ferrovie; ma proprio per salvaguardare il diritto di autonomia del consiglio di amministrazione, noi siamo favorevoli a che il consiglio stesso proceda a questa nomina.

POLI, *Relatore*. Esprimo parere contrario all'emendamento perché penso che non si può non avere come direttore dell'Opera di previdenza il direttore generale delle ferrovie dello Stato, in considerazione anche dei legami naturali che esistono tra amministrazione ferroviaria ed Opera di previdenza.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono contrario all'emendamento presentato dal collega Carri perché prevedendo come presidente dell'Opera il direttore generale delle ferrovie si viene a creare un legame che è garanzia e per l'amministrazione ferroviaria e per l'Opera stessa.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 3, di cui l'onorevole Carri ha chiesto la soppressione, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È approvato).

L'emendamento Carri è pertanto precluso. Pongo in votazione l'articolo 3 di cui ho precedentemente dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

(Composizione del consiglio di amministrazione).

Il consiglio di amministrazione dell'OPAFS è composto:

1) dal presidente;

2) dal direttore del servizio personale, dal direttore del servizio affari generali, dal direttore del servizio ragioneria, dal direttore del servizio lavori e costruzioni e dal direttore del servizio sanitario dell'Azienda delle ferrovie dello Stato;

3) da sei rappresentanti del personale, di cui almeno tre in attività di servizio.

I consiglieri di cui al punto 3) del precedente comma sono nominati con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile su designazione delle organizzazioni sindacali più rappresentative, a carattere nazionale. La rappresentatività delle organizzazioni è desunta dai risultati delle ultime elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. I consiglieri stessi durano in carica tre anni e possono essere confermati nella carica.

In caso di assenza o impedimento i consiglieri di cui al punto 2) del primo comma possono farsi sostituire da loro delegati, quelli di cui al punto 3) possono farsi sostituire da loro supplenti da nominarsi con le modalità di cui al comma precedente.

Il consiglio elegge fra i suoi membri il vice presidente che dura in carica tre anni.

Alle sedute del consiglio partecipano, con voto consultivo, il direttore dei servizi amministrativi dell'opera ed un avvocato dello Stato, in servizio, designato dall'Avvocatura generale dello Stato e nominato con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il consiglio di amministrazione nomina un segretario ed un segretario aggiunto, scegliendoli fra i funzionari dell'ufficio amministrativo dell'ente.

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire i primi tre commi con il seguente:

« Il consiglio di amministrazione dell'OPAFS è composto dal presidente e 12 consiglieri dei quali 5 di nomina del consiglio di amministrazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e 7 per elezione diretta da parte del personale ».

POLI, *Relatore*. La proposta formulata dall'onorevole Carri è senza dubbio molto interessante ed il sistema di elezione da lui suggerito mi trova sostanzialmente favorevole: tuttavia devo esprimere parere contra-

rio alla modifica prospettata, tenendo anche presente che il testo dell'articolo che stiamo esaminando ha già ottenuto il parere favorevole da parte dei sindacati della categoria, per cui sarebbe opportuno non mutarne la formulazione.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche io sono contrario all'emendamento, in quanto il Governo, prevedendo la presenza, nel consiglio di amministrazione dell'OPAFS, di cinque direttori di servizi, intende proprio garantire una presenza dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

BAGHINO. Per evitare ogni equivoco su quali direttori di servizio devono far parte del consiglio di amministrazione dell'OPAFS, io riterrei opportuno specificare che si tratta di direttori di servizio *pro tempore*.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non è necessaria questa precisazione formale, in quanto s'intende che un direttore di servizio, quando non è più tale, non fa più parte del consiglio di amministrazione dell'OPAFS; quindi, con riferimento alla partecipazione a tale consiglio d'amministrazione, posso assicurarle, onorevole Baghino, che per direttore di questo o quel servizio s'intende quello in carica, e quindi *pro tempore*.

BAGHINO. Se è chiaro che l'interpretazione da dare al punto 2) dell'articolo 4 è questa, rinuncio a proporre un formale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Carri, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

L'onorevole Piccinelli ha presentato il seguente emendamento:

Al punto 3) del primo comma sostituire le parole: « da sei rappresentanti del personale » con le parole: « da sei rappresentanti degli iscritti ».

POLI, *Relatore*. Sono favorevole.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi associo al parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Piccinelli di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 che, a seguito della modifica apportata, risulta così formulato:

ART. 4.

(*Composizione del consiglio di amministrazione*).

Il consiglio di amministrazione dell'OPAFS è composto:

- 1) dal presidente;
- 2) dal direttore del servizio personale, dal direttore del servizio affari generali, dal direttore del servizio ragioneria, dal direttore del servizio lavori e costruzioni e dal direttore del servizio sanitario dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;
- 3) da sei rappresentanti degli iscritti, di cui almeno tre in attività di servizio.

I consiglieri di cui al punto 3) del precedente comma sono nominati con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile su designazione delle organizzazioni sindacali più rappresentative, a carattere nazionale. La rappresentatività delle organizzazioni è desunta dai risultati delle ultime elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. I consiglieri stessi durano in carica tre anni e possono essere confermati nella carica.

In caso di assenza o impedimento i consiglieri di cui al punto 2) del primo comma possono farsi sostituire da loro delegati, quelli di cui al punto 3) possono farsi sostituire da loro supplenti da nominarsi con le modalità di cui al comma precedente.

Il consiglio elegge fra i suoi membri il vice presidente che dura in carica tre anni.

Alle sedute del consiglio partecipano, con voto consultivo, il direttore dei servizi amministrativi dell'Opera ed un avvocato dello Stato, in servizio, designato dall'Avvocatura generale dello Stato e nominato con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il consiglio di amministrazione nomina un segretario ed un segretario aggiunto, scegliendoli fra i funzionari dell'ufficio amministrativo dell'Opera.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

(*Attribuzioni
del consiglio di amministrazione*).

Il consiglio di amministrazione:

- 1) elegge il vice presidente;
- 2) nomina il direttore ed il vice direttore dei servizi amministrativi;
- 3) delibera sul bilancio di previsione, sulle sue eventuali variazioni e sul rendiconto;
- 4) dispone la costituzione dei fondi di riserva necessari per garantire nel futuro la continuità delle prestazioni obbligatorie e facoltative;
- 5) stabilisce le norme per il funzionamento dei collegi, dei soggiorni di vacanza, delle case di riposo e degli altri istituti comunque gestiti dall'ente nonché quelle per l'ammissione in tali istituti degli assistiti;
- 6) vigila sull'attività e sulla gestione degli istituti di cui al punto precedente;
- 7) stabilisce le norme concernenti lo stato giuridico, il trattamento economico e l'organico del personale assunto dall'ente;
- 8) decide in via definitiva sui ricorsi in materia di prestazioni e sui ricorsi del personale direttivo dipendente dall'ente, in materia di rapporto di impiego;
- 9) dispone per l'investimento dei fondi disponibili;
- 10) delibera l'acquisto, la costruzione, l'ampliamento, il miglioramento, l'alienazione o la permuta di beni immobili e l'accensione di ipoteche;
- 11) approva l'assunzione dei mutui attivi e passivi;
- 12) delibera l'accettazione di eredità o di legati a favore dell'ente;
- 13) decide su quant'altro occorra per il regolare funzionamento dell'ente.

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Al primo comma aggiungere, dopo le parole: « Il consiglio di amministrazione », le parole: « elegge il presidente ».

Questo emendamento è da considerarsi precluso in seguito alla reiezione dell'emendamento Carri all'articolo 3.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Tra i punti 4) e 5) inserire il comma seguente:

« 4-bis) propone al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile le condizioni per l'ero-

gazione delle prestazioni previste dall'articolo 1-bis e le relative misure, fatta eccezione per quelle concernenti l'indennità di buonuscita; ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'emendamento governativo tende a creare delle più favorevoli condizioni per l'erogazione delle prestazioni previste dall'articolo 1-bis del disegno di legge.

CARRI. Il gruppo comunista voterà a favore dell'emendamento governativo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo, di cui ho dato lettura.

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5 che, a seguito della modifica apportata, risulta così formulato:

ART. 5.

(*Attribuzioni
del consiglio di amministrazione*).

Il consiglio di amministrazione:

- 1) elegge il vice presidente;
- 2) nomina il direttore ed il vice direttore dei servizi amministrativi;
- 3) delibera sul bilancio di previsione, sulle sue eventuali variazioni e sul rendiconto;
- 4) dispone la costituzione dei fondi di riserva necessari per garantire nel futuro la continuità delle prestazioni obbligatorie e facoltative;
- 5) propone al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile le condizioni per l'erogazione delle prestazioni previste dall'articolo 2 e le relative misure, fatta eccezione per quelle concernenti l'indennità di buonuscita;
- 6) stabilisce le norme per il funzionamento dei collegi, dei soggiorni di vacanza, delle case di riposo e degli altri istituti comunque gestiti dall'ente nonché quelle per l'ammissione in tali istituti degli assistiti;
- 7) vigila sull'attività e sulla gestione degli istituti di cui al punto precedente;
- 8) stabilisce le norme concernenti lo stato giuridico, il trattamento economico e l'organico del personale assunto dall'ente;
- 9) decide in via definitiva sui ricorsi in materia di prestazioni e sui ricorsi del personale direttivo dipendente dall'ente; in materia di rapporto di impiego;

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

10) dispone per l'investimento dei fondi disponibili;

11) delibera l'acquisto, la costruzione, l'ampliamento, il miglioramento, l'alienazione o la permuta di beni immobili e l'accensione di ipoteche;

12) approva l'assunzione dei mutui attivi e passivi;

13) delibera l'accettazione di eredità o di legati a favore dell'ente;

14) decide su quant'altro occorra per il regolare funzionamento dell'ente;

(È approvato).

Poiché agli articoli 6, 7, 8, 9 e 10 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 6.

(Funzionamento del consiglio di amministrazione).

Il consiglio di amministrazione si riunisce, di regola, ogni due mesi. Il presidente è tenuto a convocare altresì il consiglio di amministrazione quando ne facciano richiesta almeno quattro consiglieri o il comitato esecutivo o il collegio dei sindaci.

Per la validità della riunione occorre la presenza della maggioranza dei membri del consiglio.

Le deliberazioni si adottano a maggioranza di voti; in caso di parità, prevale quello del presidente.

I verbali del consiglio, firmati dal presidente e dal segretario, sono letti ed approvati nella riunione immediatamente successiva.

(È approvato).

ART. 7.

(Composizione del comitato esecutivo).

Il comitato esecutivo è composto:

1) dal presidente del consiglio di amministrazione dell'OPAFS, che lo presiede;

2) da cinque membri del consiglio di amministrazione, nominati dal consiglio medesimo, di cui due scelti fra i consiglieri di cui al punto 2) e tre scelti fra quelli di cui al punto 3) del precedente articolo 4.

Per i casi di assenza o impedimento dei membri si applica il disposto del terzo comma del precedente articolo 4.

Per la validità delle riunioni occorre la presenza di almeno quattro membri.

Il direttore dei servizi amministrativi dell'Opera partecipa alle riunioni con voto consultivo.

Le funzioni di segreteria del comitato sono svolte dal segretario o dal segretario aggiunto del consiglio di amministrazione.

Si applicano al comitato esecutivo le norme di cui ai commi terzo e quarto dell'articolo 6.

(È approvato).

ART. 8.

(Attribuzioni del comitato esecutivo).

Il comitato esecutivo:

1) predispone e presenta con motivata relazione al consiglio di amministrazione il progetto di bilancio di previsione e le proposte di eventuali variazioni per l'asestamento delle previsioni originarie;

2) esamina e presenta con motivata relazione al collegio dei sindaci ed al consiglio di amministrazione il rendiconto annuale predisposto dall'ufficio amministrativo;

3) elabora il bilancio di regime a lungo termine di cui all'articolo 48 della presente legge;

4) approva, attenendosi alle norme emanate dal consiglio di amministrazione, le prestazioni obbligatorie e facoltative a favore dei singoli beneficiari;

5) ordina le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili dell'OPAFS;

6) decide sulle materie ad esso delegate dal consiglio di amministrazione;

7) esercita tutte le altre attribuzioni che gli sono demandate dal consiglio di amministrazione;

8) adotta, nei casi di urgenza, i provvedimenti necessari su questioni di competenza del consiglio di amministrazione, con l'obbligo di riferirne, per la ratifica, al consiglio medesimo, nella prima riunione successiva.

(È approvato).

ART. 9.

(Collegio dei sindaci).

Il collegio dei sindaci è composto:

1) da un funzionario in servizio, appartenente al Ministero del tesoro, designato dal ministro del tesoro, che ne è il presidente;

2) da un funzionario in servizio della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

designato dal consiglio di amministrazione della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato;

3) da un rappresentante del personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, scelto dal ministro dei trasporti e della aviazione civile tra i dipendenti di ruolo in servizio o in pensione su designazione delle organizzazioni sindacali più rappresentative a carattere nazionale.

Per ciascuno dei suddetti componenti è designato un supplente.

I sindaci ed i loro supplenti sono nominati con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, durano in carica tre anni e possono essere confermati nell'incarico.

I sindaci assistono alle riunioni del consiglio di amministrazione ed hanno facoltà di assistere a quelle del comitato esecutivo.

I sindaci esercitano le loro funzioni secondo le norme e con le responsabilità che il codice civile fissa agli articoli 2403, 2404, 2405 e 2407 in quanto applicabili.

(È approvato).

ART. 10.

(Amministrazione dell'OPAFS).

Allo svolgimento delle attività necessarie al conseguimento dei propri fini istituzionali, l'OPAFS provvede con personale e mezzi propri ed a proprie spese.

Ai relativi servizi è preposto un direttore, coadiuvato da un vice direttore.

Il direttore dà esecuzione alle deliberazioni del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo, istruisce gli affari da sottoporre alle decisioni di detti organi, cura quanto necessario per il buon funzionamento amministrativo e contabile dell'ente ed esercita ogni altra attribuzione delegatagli dal consiglio di amministrazione e dal comitato esecutivo.

L'ordinamento interno dei servizi dell'OPAFS, sia in sede centrale che periferica, l'organico e l'assunzione del personale sono regolati da norme stabilite dal consiglio di amministrazione.

Il trattamento economico del personale stesso è quello previsto per i dipendenti civili dello Stato.

L'equiparazione delle funzioni è stabilita con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile su proposta del consiglio di amministrazione dell'OPAFS.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

(Cooperazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato).

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato contribuisce alle spese di amministrazione dell'OPAFS con la corresponsione di una somma annua ragguagliata all'1 per cento dell'ammontare dei contributi di cui all'articolo 50 della presente legge.

Gli uffici tecnici dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, centrali e periferici, prestano l'opera di assistenza tecnica richiesta dalla OPAFS per la costruzione, l'ampliamento, la trasformazione, le migliorie e la manutenzione dei suoi immobili.

Il Governo ha proposto di sopprimere tale articolo.

Pongo in votazione l'articolo 11 di cui il Governo ha proposto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 11 è pertanto soppresso.

Poiché agli articoli 12, 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 12.

(Trattamento economico dei componenti degli organi dell'OPAFS).

Ai componenti ed ai segretari del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo, nonché al direttore dei servizi amministrativi, spetta, per ogni giornata di partecipazione alle relative riunioni, un gettone di presenza nella misura stabilita dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, e successive modificazioni; lo stesso trattamento spetta ai componenti del collegio sindacale per le giornate in cui partecipano alle riunioni del consiglio di amministrazione, del comitato esecutivo e del collegio sindacale.

Ai componenti degli organi di amministrazione e del collegio sindacale spetta, per i viaggi di servizio da essi compiuti nell'interesse dell'OPAFS, una indennità di missione nella misura da stabilire dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Alle persone di cui al precedente comma l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato rilascia la carta di libera circolazione valida

per il percorso dalla località di residenza a Roma e per le altre località in cui hanno sede le istituzioni dell'OPAFS.

(È approvato).

ART. 13.

(*Vigilanza del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*).

L'OPAFS è posta sotto la vigilanza del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le deliberazioni del consiglio di amministrazione debbono essere presentate al ministro entro sette giorni dalla riunione e diventano esecutive quando il ministro, nei sette giorni successivi, non ne abbia riacusata la esecutività o non ne abbia disposto l'annullamento.

(È approvato).

TITOLO II

LE PRESTAZIONI

ART. 14.

(*Indennità di buonuscita*).

L'OPAFS corrisponde ai dipendenti stabili cessati dal servizio, a titolo di indennità di buonuscita, la somma risultante dal prodotto dei mesi di servizio utile per un dodicesimo dell'80 per cento del totale dell'ammontare dell'ultimo stipendio mensile, dell'eventuale assegno personale pensionabile e del compenso per ex combattenti.

La frazione di mese superiore a quindici giorni si arrotonda al mese intero per eccesso, quella di durata pari od inferiore si trascura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

(*Servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita - Interruzioni - Ricuperi*).

È servizio utile agli effetti della indennità di buonuscita quello prestato in qualità di dipendente di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, aumentato di un quinto della sua durata.

È servizio utile anche quello di ruolo antecedentemente prestato presso altre amministrazioni dello Stato, con l'osservanza di

quanto stabilito dalla legge 12 ottobre 1949, n. 771.

Concorrono altresì alla formazione del servizio utile i servizi statali civili e militari prestati nonché i periodi di studio universitario e dei corsi speciali di perfezionamento previsti dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1368.

I periodi di interruzione di servizio, esclusa l'aspettativa per ragioni di interesse privato, sono recuperabili nel limite massimo di due anni con le norme valevoli per il fondo pensioni, giusta l'articolo 7 del relativo testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e subordinatamente al pagamento dei contributi.

Le assenze per servizio militare comunque prestato dopo la nomina a ruolo, con e senza stipendio, non costituiscono interruzioni di servizio ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita; i relativi contributi a favore dell'Opera, qualunque sia la durata dell'assenza, debbono essere versati durante l'assenza medesima oppure dopo la ripresa del servizio ferroviario, in una sola volta oppure in ragione di due mesi arretrati per ogni mese corrente.

Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« È servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita quello prestato in qualità di dipendente di ruolo dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato »;

Sostituire il terzo comma con il seguente:

« Concorrono altresì alla formazione del servizio utile i servizi statali, civile e militare, prestati ed i periodi di studio universitario e dei corsi speciali di perfezionamento alle condizioni e con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1368, nonché l'aumento di valutazione del servizio di cui al precedente primo comma, ragguagliato ad un anno per quinquennio e proporzionalmente per le frazioni ».

MARZOTTO CAOTORTA. Posso chiedere il perché di questo aumento di un anno per quinquennio?

POLI, *Relatore*. Si tratta di un sistema già vigente.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In effetti si aumenta la buonuscita del 10 per cento.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

MARZOTTO CAOTORTA. Oggi vige questo meccanismo perché la buonuscita è pari al 50 per cento dell'ultimo stipendio. Con tale provvedimento essa è portata all'80 per cento.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Oggi la buonuscita corrisponde ad un dodicesimo dello stipendio, pari all'80 per cento e con l'aumento del 10 per cento noi la portiamo all'88 per cento dello stipendio. Questo discorso è stato portato avanti nelle trattative sindacali conclusesi il 26 giugno scorso perché i ferrovieri, che prima avevano una buonuscita aumentata rispetto agli altri dipendenti dello Stato, hanno usufruito successivamente di una buonuscita pari a quella di tutti gli altri dipendenti statali.

MANCINI ANTONIO. E non fu male!

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. I ferrovieri si trovavano indietro rispetto a quanto avevano percepito per decenni e chiedevano quindi il ripristino della posizione precedente. Pertanto si è realizzato l'aumento del 10 per cento con l'aumento di un anno per quinquennio di servizio utile.

PICCINELLI. Abbiamo esaminato questo articolo relativo alla buonuscita e siamo rimasti perplessi per la preoccupazione che si creassero meccanismi di particolare favore verso i ferrovieri rispetto alle altre categorie di dipendenti statali.

Per questo motivo il Governo ha proposto un emendamento al terzo comma, tale a nostro giudizio da evitare che delle sperequazioni potessero nascere tra la generalità dei dipendenti dello Stato ed i ferrovieri, per quanto riguarda la valutazione della buona uscita.

Praticamente la valutazione del servizio statale e del periodo di studi universitari deve essere fatta con gli stessi criteri che si usano per la generalità degli statali.

Per quanto riguarda invece il problema dell'ammontare della buonuscita, devo dire che non riesco a capire nemmeno oggi, nonostante le illustrazioni che ci ha fornito il rappresentante del Governo, le ragioni per le quali si è voluto aumentare di un quinto la durata del servizio utile agli effetti della indennità di buonuscita stessa.

Se la *ratio* del provvedimento teneva in considerazione il fatto che i ferrovieri sono

soggetti ad una maggiore usura fisica, devo dire che siamo d'accordo; però nello stesso tempo ritengo che non si possa dare vita ad una norma che valga indiscriminatamente per tutti, in quanto è evidente che per il personale addetto agli uffici non si può parlare di una particolare usura fisica. Viceversa se la *ratio* del provvedimento era quella di aumentare l'indennità di buonuscita, non era necessario ricorrere a questo espediente, ma sarebbe stato più semplice fissare una percentuale precisa, anche per evitare in sede di calcolo delle complicazioni.

POLI, *Relatore*. Per tranquillità dei colleghi, che giustamente hanno avanzato delle preoccupazioni in apparenza piuttosto fondate, vorrei far rilevare che per quanto riguarda il pensionamento in ferrovia l'età media si aggira sui 57-58 anni; specialmente per quanto concerne il personale addetto ai servizi di macchina, di trazione, e al servizio viaggiante l'età media per il pensionamento si aggira sui 55-58 anni, mentre per quanto riguarda le altre categorie del personale addette ad altre mansioni, questo indice sale a 60-62 anni. Il limite massimo dei 65 anni viene raggiunto solo da coloro che sono al vertice dell'amministrazione e più precisamente i capi servizio, i direttori di servizio ed i direttori generali.

Purtroppo vi è una quantità enorme di personale che non giunge nemmeno a questi limiti e ciò perché, come certamente saprete, sono richiesti requisiti fisici, per certi particolari servizi come quello di trazione, di scorta-treno e di movimento, non indifferenti.

Pertanto in realtà anche se questa norma sembra favorire in modo particolare gli addetti alle ferrovie, vorrei dire agli onorevoli colleghi che disposizioni analoghe sono presenti in moltissime legislazioni di altri paesi. Tale regime di favore regolamentante il servizio di buonuscita deriva da una norma che venne emanata dopo un accordo preso in sede di UISE, cioè l'organo europeo dei ferrovieri; in base a questo accordo le norme italiane vennero adeguate a quelle degli altri paesi più avanzati del nostro in questo settore. Vorrei precisare che detto accordo venne stipulato in una epoca in cui non credo che i ferrovieri erano in grado di difendere molto bene i propri interessi; pertanto ritengo che oggi ritornare su un regime di questo genere — e bene ha fatto il rappresentante del Governo a ricordarlo — sia una cosa molto giusta e tale da riportare un equilibrio nel settore.

MARZOTTO CAOTORTA. Penso che l'argomento al nostro esame non sia di scarsa importanza e che quindi meriti l'attenzione meditata del legislatore; il rappresentante del Governo ha giustamente ricordato le origini di questa disposizione, del resto spiegata anche nella relazione che accompagna il provvedimento di cui ci stiamo occupando. A questo punto c'è da ricordare un fatto molto preciso e cioè che il decreto presidenziale del 5 giugno 1965, n. 759 stabiliva una base di percentuale di calcolo unica sia per i ferrovieri che per gli altri statali. Quindi se è vero che c'era questa disposizione favorevole al personale di ferrovia, è anche vero che c'è una disposizione di legge che prevede l'equiparazione.

Oggi noi con un provvedimento del genere andiamo ad invertire una tendenza che il legislatore, attraverso un decreto delegato, aveva creduto opportuno instaurare per ragioni che avevano evidentemente tutto il loro peso politico.

Inoltre, c'è da considerare la grave situazione italiana in materia di retribuzioni e la conseguente continua rincorsa di una categoria di lavoratori nei confronti dell'altra; pertanto in questo modo noi non faremmo altro che alimentare una situazione del genere, con tutte le conseguenze negative che è facile immaginare.

Seusate se mi soffermo in modo particolare su questo aspetto, ma ritengo che sia una scelta politica estremamente grave e che certamente non potrà non lasciare tracce successivamente in altri provvedimenti legislativi. È evidente che ci saranno altri settori della pubblica amministrazione, come per esempio le guardie di pubblica sicurezza, che potranno reclamare analoghi provvedimenti.

Certamente i dipendenti delle ferrovie non conducono una vita facile e a questo riguardo possiamo andare loro incontro con le competenze accessorie, ma non credo sia il caso di andare a modificare degli istituti fondamentali come quello della quiescenza. Si risponde che c'è stata una trattativa sindacale: a questa io non posso che essere favorevole; però ritengo che l'ultima parola debba essere lasciata al Parlamento, affinché attui, per quanto è possibile, una certa politica retributiva. O procediamo con fondamento, o non facciamo nulla, continuando ad agire in base alle pressioni che ci vengono giorno per giorno da questa o da quella parte. Se noi accettiamo una dizione così generale, veniamo a contraddire la precedente legislazione ed a cambiare, senza una giustificazione plausibile, un determinato trattamento finora effettuato.

L'unica scappatoia che si potrebbe accettare è quella di stabilire che questa forma di aumento di pensionamento si applichi solo qualora il pensionamento stesso avvenga anticipatamente per limitazioni di carattere fisico che non permettono la continuazione dell'attività: in questo caso si potrebbe dare al soggetto interessato una maggiore anzianità.

CARRI. Il problema in esame, proprio per la sua importanza, è stato già oggetto di ampio dibattito nel corso della discussione sulle linee generali, durante la quale si è teso a sottolineare le particolari caratteristiche di gran parte del lavoro dei dipendenti delle ferrovie dello Stato. E qui non si tratta di ripristinare un diritto acquisito in passato, ma — come sottolineava anche il relatore — di dare un riconoscimento che parta appunto dal presupposto che la stragrande maggioranza dei dipendenti appartenenti a questa categoria va in pensione ad un'età molto inferiore rispetto a quella della generalità dei dipendenti del pubblico impiego.

È proprio questa la ragione per cui i ferrovieri non si identificano con le categorie del pubblico impiego in generale, e tendono a mantenere un atteggiamento di contrattazione autonoma su tutte le questioni che li riguardano, e che noi non possiamo certo prendere in considerazione date, come ho detto, certe particolari situazioni proprie della categoria.

Ecco perché io ritengo — al di là dell'accordo sindacale che è stato raggiunto — che non possiamo oggi pensare a modificare l'impostazione dell'articolo 15, che costituisce il minimo che possiamo concedere. Il gruppo comunista è pertanto favorevole a che rimanga nell'articolo la menzione dell'aumento di un quinto della durata del servizio da calcolarsi ai fini dell'indennità di buonuscita.

MANCINI ANTONIO. Ho qualche dubbio se votare contro gli articoli 15 e 16 o astenermi dalla votazione degli stessi: la loro formulazione ha infatti un motivo plausibile, che si riferisce al logoramento fisico del personale ferroviario, anticipato rispetto a quello del restante personale statale. Ritengo però che in particolare l'articolo 15 sia delicato e gravido di conseguenze nel settore del pubblico impiego: a proposito di esso, accetterei la proposta, già accennata dal collega Marzotto Caotorta, di far scattare il meccanismo dell'aumento della durata del servizio nei casi in cui si verifica un anticipato collocamento in pensione, e stabilirei anche, a questo proposito, una

specie di proporzione, per cui i benefici si applicano in misura corrispondente all'anticipo del collocamento in pensione: se quindi si va in pensione a 65 anni non si ha diritto a niente, se il pensionamento avviene a 62 anni, si fruisce di una reintegrazione di tre anni, se avviene a 58 anni, si dovrebbe fruire di una reintegrazione di sette anni.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In questo modo si verrebbe a concedere un aumento della durata del servizio superiore a quello previsto dallo stesso articolo 15!

MANCINI ANTONIO. Io intendevo dire che, nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 15, un tale meccanismo dev'essere applicato in misura massima quando il pensionamento avviene sette anni prima del normale, ed in misura sempre più ridotta — pur nei limiti stabiliti da detto articolo — mano a mano che l'età del pensionamento si avvicina ai 65 anni; quando poi si va in pensione regolarmente non si ha diritto a nulla. In altre parole, non vedo infatti perché i ferrovieri dovrebbero godere indiscriminatamente di questo particolare trattamento, tanto più che la riconquista di alcune punte salariali e di trattamento giuridico differenziato è nettamente contraria al principio generale secondo il quale vogliamo procedere, di riassorbire cioè queste punte in occasione di concessione di miglioramenti economici: se le riassorbiamo per poi ricostituirle (salvo che ciò avvenga per ragioni particolarissime, e nell'ambito di queste) facciamo un'inutile politica del fare e del disfare.

PRESIDENTE. Vorrei osservare che il meccanismo proposto dall'onorevole Mancini potrebbe spingere i dipendenti ferrovieri a chiedere il pensionamento prima dell'età prevista, adducendo falsi motivi di salute: e ciò sarebbe un gravissimo inconveniente, poiché migliaia di ferrovieri potrebbero, in tal modo, andar via.

CARRI. Un meccanismo del genere stravolgerebbe poi tutto il significato delle innovazioni che vogliamo introdurre con il disegno di legge.

POLI, *Relatore*. Mi associo alle preoccupazioni espresse dal presidente: sarebbe estremamente facile, ad esempio, far credere di avere dei disturbi alla vista, il che comporterebbe l'immediato collocamento in pensione.

PICCINELLI. Forse sarebbe opportuno, per sbloccare la situazione, sospendere brevemente la seduta per poter ponderare il problema e cercare quindi di risolvere rapidamente la questione.

CARRI. Questa discussione ci fa sorgere il sospetto che non si voglia arrivare ad una conclusione; credo infatti sia stato ampiamente spiegato che lo speciale trattamento riservato ai ferrovieri nasce dalla particolarità di una situazione, in base alla quale la stragrande maggioranza dei ferrovieri va in pensione anticipatamente rispetto agli altri lavoratori, essendo a 50-55 anni non più idonei a prestare determinati servizi.

Per questo particolare motivo è stata avanzata la richiesta del quinto in più. Certo all'interno delle ferrovie c'è anche del personale non sottoposto ad un particolare logorio (personale impiegatizio, ecc.), però sarebbe estremamente difficile individuarlo e fare delle specificazioni, perché può anche avvenire il passaggio da un servizio all'altro, per esempio.

PICCINELLI. Confermo la volontà del gruppo della democrazia cristiana di approvare il provvedimento, anzi, di approvarlo oggi. Pensavo che, nella riunione del gruppo di lavoro, si sarebbe trovato il modo di superare le perplessità che abbiamo sempre avuto, relative appunto alla necessità di evitare sperequazioni.

Nessuno mette in dubbio l'usura fisica di molte categorie di ferrovieri, per cui pensiamo sia logica una valutazione particolare dell'anzianità.

A parte questo, le osservazioni fatte da alcuni colleghi sono però pertinenti, perché come ci sono categorie di ferrovieri che vanno in pensione anticipatamente per l'avvenuto logoramento fisico, ce ne sono altre che vanno in pensione prima del tempo, però senza logorio. È da questo punto di vista che sarebbe opportuno un certo approfondimento.

Stando così le cose, credo che l'economia dei nostri lavori non sia turbata se sospendessimo brevemente la seduta, per arrivare più rapidamente ad una soluzione soddisfacente.

POLI, *Relatore*. Non posso accettare una ipotesi di questo genere, perché sull'articolo si è discusso a lungo, e mi pare che si sia raggiunto un certo accordo di massima.

Mi rendo perfettamente conto delle preoccupazioni manifestate da taluni colleghi della maggioranza, però bisogna tenere presente che non è possibile mettere sullo stesso piano la

situazione di lavoro dei ferrovieri con quella di altre categorie, che pure meritano rispetto e comprensione. Vorrei pregare l'onorevole Piccinelli di valutare che siamo di fronte ad una categoria che in passato per oltre 56 anni ha beneficiato di questo particolare trattamento, come in quasi tutti gli altri paesi del mondo. Quindi garantire una buonuscita così com'è stata congegnata, a parte i versamenti suppletivi dei ferrovieri rispetto alle altre categorie statali, significa voler dare alla categoria quel *quid* che essi perdono sul piano fisico compensandoli almeno sul piano economico.

Inoltre l'età media di pensionamento dei ferrovieri credo che si aggiri sui 58 anni, e ciò significa che la maggior parte dei ferrovieri non può andare in pensione a 65 anni come gli altri statali.

Come relatore sono contrario quindi ad una sospensione della discussione.

PRESIDENTE. La discussione è stata ampia ed approfondita ed anche se questa legge — come tante altre — non sarà perfetta, non possiamo arenarci su questo punto.

Passiamo dunque ai voti.

MANCINI ANTONIO. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione sui due emendamenti presentati dal Governo all'articolo 15.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo al primo comma dell'articolo 15, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo al terzo comma dell'articolo 15, accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 15 che, dopo le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

ART. 15.

(Servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita — Interruzioni — Ricuperi).

È servizio utile agli effetti dell'indennità di buonuscita quello prestato in qualità di dipendente di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

È servizio utile anche quello di ruolo antecedentemente prestato presso altre ammini-

strazioni dello Stato, con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 12 ottobre 1949, n. 771.

Concorrono altresì alla formazione del servizio utile i servizi statali civili e militari prestati ed i periodi di studio universitario e dei corsi speciali di perfezionamento alle condizioni e con l'osservanza di quanto stabilito dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1368, nonché l'aumento di valutazione del servizio di cui al precedente primo comma, ragguagliato ad un anno per quinquennio e proporzionalmente per le frazioni.

I periodi di interruzione di servizio, esclusa l'aspettativa per ragioni di interesse privato, sono recuperabili nel limite massimo di due anni con le norme valevoli per il fondo pensioni, giusta l'articolo 7 del relativo testo unico approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, e subordinatamente al pagamento dei contributi.

Le assenze per servizio militare comunque prestato dopo la nomina a ruolo, con e senza stipendio, non costituiscono interruzioni di servizio ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita; i relativi contributi a favore dell'Opera, qualunque sia la durata dell'assenza, debbono essere versati durante la assenza medesima oppure dopo la ripresa del servizio ferroviario, in una sola volta oppure in ragione di due mesi arretrati per ogni mese corrente.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 16.

(Indennità di buonuscita ai superstiti).

Nei casi di morte del dipendente in attività di servizio l'indennità di buonuscita maturata è corrisposta al coniuge superstite — salvo il caso di cui al terzo comma del presente articolo — ove non esista sentenza di separazione personale, passata in giudicato, pronunciata per colpa sua o di entrambi i coniugi.

In mancanza del coniuge, o se questi non ne abbia diritto, l'indennità spetta, divisa per capi, ai figli minori nonché ai figli maggiorenni inabili permanentemente a proficuo lavoro.

Nei casi di concorso del coniuge superstite con i figli nati dal suo matrimonio con il dipendente, l'indennità è corrisposta per inte-

ro al coniuge superstite; ove questo concorra oltre che con i figli nati dal suo matrimonio con il dipendente anche con i figli nati da precedenti matrimoni del dipendente stesso, l'indennità di buonuscita è corrisposta per metà al coniuge superstite e per l'altra metà, ripartita per capi, ai figli nati dai precedenti matrimoni del dipendente stesso.

Nei confronti dei figli devono sussistere le condizioni di cui al secondo comma del presente articolo.

In mancanza delle persone di cui ai precedenti commi l'indennità di buonuscita viene corrisposta, ripartita per capi, ai discendenti in linea diretta del dipendente deceduto.

In mancanza anche delle persone di cui al precedente comma l'indennità di buonuscita viene corrisposta agli ascendenti, se a carico del dipendente defunto, nonché ai fratelli e sorelle, se conviventi ed a carico, di età non superiore ai 21 anni, oppure di qualsiasi età se inabili permanentemente a proficuo lavoro. La buonuscita è corrisposta in ragione della metà se l'avente causa è uno solo, ed in misura intera, ripartita per capi, se gli aventi causa sono due o più.

Ove non esistano persone aventi diritto all'indennità di buonuscita secondo le norme precedenti, l'Opera ha facoltà di corrispondere, a titolo di sussidio, un decimo dell'indennità medesima tanto a chi abbia avuto cura del dipendente nella sua ultima malattia, quanto a chi abbia sostenuto le spese di sepoltura.

I due decimi sono cumulabili a favore di una sola persona.

(E approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 17.

(Assegno previdenziale).

L'Opera corrisponde gli assegni previdenziali:

a) al dipendente stabile dispensato dal servizio per inabilità fisica da cause comuni, perché giudicato dai sanitari dell'Azienda delle ferrovie dello Stato inidoneo al servizio ferroviario in genere;

b) alla vedova, finché tale, di dipendente di cui al precedente punto a) o di dipendente deceduto in attività di servizio, purché il matrimonio sia stato contratto prima della cessazione dal servizio del marito e non sussista sentenza di separazione personale, passata in giudicato, pronunciata per colpa della vedova o di entrambi i coniugi;

c) ai figli non coniugati di dipendenti di cui al punto a) o di dipendente deceduto in attività di servizio, orfani anche di madre, fino al raggiungimento del 21° anno di età, purché fossero conviventi ed a carico del dipendente all'atto della morte.

La misura dell'assegno è pari alla differenza tra l'importo della pensione ferroviaria spettante, ovvero in mancanza l'importo della rendita vitalizia costituibile con la indennità per una sola volta a carico del fondo pensioni e sussidi, e l'importo della pensione ferroviaria determinabile sulla base di 25 anni di servizio utile.

Con la rata di dicembre viene corrisposta ai beneficiari una quota pari ad un dodicesimo dell'importo annuo dell'assegno a titolo di tredicesima mensilità.

Ai fini della determinazione della misura dell'assegno previdenziale non si tiene conto dell'indennità integrativa speciale di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni.

Gli assegni di cui al presente articolo non rientrano tra quelli indicati dall'articolo 37 della legge 22 novembre 1962, n. 1646.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 17 con il seguente:

ART. 17.

(Altre prestazioni).

Le altre prestazioni previste dall'articolo 1-bis, le misure e le condizioni per l'erogazione delle medesime sono determinate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su proposta del consiglio di amministrazione, nei limiti delle disponibilità finanziarie del bilancio dell'Opera ».

MANCINI ANTONIO. Si rende facoltativo quello che era obbligatorio.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Questa nuova formulazione dell'articolo 17 consente di sopprimere gli articoli da 18 a 31 incluso, consentendo una maggiore elasticità di funzionamenti dell'Opera; per quanto riguarda l'obbligatorietà e facoltatività ci si riferisce all'articolo 1-bis.

POLI, *Relatore.* In pratica questo articolo si propone di lasciare al consiglio di amministrazione maggiore elasticità nella erogazione

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

delle prestazioni. Sono favorevole a questa nuova formulazione dell'articolo e conseguentemente alle relative soppressioni degli articoli da 18 a 31 inclusi.

MANCINI ANTONIO. Vorrei fare una raccomandazione: che questo articolo cioè non diventi per l'amministrazione uno strumento per superare ostacoli giuridici.

Leggendo l'articolo 17 nella stesura originaria che parla di assegni previdenziali o l'articolo 18 che parla di sussidi temporanei agli orfani troviamo corrispondenza nell'articolo 1-bis. Cioè all'amministrazione sono possibili queste erogazioni facoltative come spese possibili di natura eccezionale, non correlate ad un diritto del dipendente. Ove vi sia la somma necessaria l'amministrazione può procedere discrezionalmente a queste erogazioni; ma la mia raccomandazione rivolta agli amministratori è che nell'applicazione della legge nella nuova formulazione proposta dal Governo, non si renda obbligatorio quel che la *ratio* della legge considera come straordinario, perché se tutti gli orfani dei ferrovieri fruissero indiscriminatamente degli assegni si opererebbe un'ingiustizia nei confronti degli orfani degli altri lavoratori.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Questo è chiaro.

BAGHINO. Sono contrario all'emendamento perché permette un'ampiezza troppo grande di decisioni nell'applicazione dell'articolo 1-bis mentre i limiti posti nei vari articoli del disegno di legge danno maggiori garanzie agli interessati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo interamente sostitutivo dell'articolo 17, accettato dal relatore.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 18.

(*Sussidio temporaneo*).

L'Opera corrisponde un sussidio, fino al 18° anno di età, agli orfani dei dipendenti morti in attività di servizio.

Il sussidi agli orfani sono:

di lire 180.000 all'anno per una sola persona;
di lire 342.000 all'anno per due persone;
di lire 486.000 all'anno per tre persone;

di lire 612.000 all'anno per quattro persone;

di lire 720.000 all'anno per cinque persone;

di lire 810.000 all'anno per sei persone;

di lire 882.000 all'anno per sette o più persone.

Inoltre, al compimento del 18°; anno di età dell'orfano, viene corrisposto un assegno *una tantum* pari a mezza annualità dell'importo del sussidio stabilito per una persona.

I sussidi di cui sopra possono essere corrisposti anche a favore degli orfani dei dipendenti deceduti dopo la cessazione dal servizio, se riconosciuti bisognosi dal comitato esecutivo dell'Opera.

Con il decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su proposta del consiglio di amministrazione dell'Opera, gli importi dei sussidi possono essere rideterminati ogni volta che gli stipendi attribuiti al personale in attività di servizio siano dalla legge variati in aumento o in diminuzione.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 18, di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 18 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 19.

(*Assegno alimentare obbligatorio*).

L'Opera provvede alla corresponsione di un assegno alimentare vitalizio alle seguenti persone di famiglia del dipendente che abbia appartenuto per almeno dieci anni al personale di ruolo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, se riconosciute bisognose dal comitato esecutivo e risulti provato che erano inabili a proficuo lavoro ed a carico del dipendente all'atto della morte:

a) genitori;

b) fratelli o sorelle non coniugati, orfani di entrambi i genitori. Sono equiparati ai non coniugati i fratelli vedovi e le sorelle vedove che si trovino nelle condizioni predette e che risultino conviventi col dipendente o col pensionato da almeno cinque anni dopo la morte del coniuge.

Gli assegni alimentari sono:

di lire 450.000 all'anno per una persona;

di lire 750.000 all'anno per due persone;

di lire 990.000 all'anno per tre persone;

di lire 1.140.000 all'anno per quattro o più persone,

e vengono corrisposti ai beneficiari a rate bimestrali.

Inoltre, con la rata di dicembre viene corrisposta ai beneficiari una quota pari ad un dodicesimo dell'importo annuo dell'assegno a titolo di tredicesima mensilità.

Con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su proposta del consiglio di amministrazione dell'Opera, gli importi degli assegni possono essere rideterminati ogni volta che gli stipendi attribuiti al personale in attività di servizio siano dalla legge variati in aumento o in diminuzione.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 19 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 19 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 20.

(Assegno giornaliero di malattia).

Nei casi di assenza per malattia da cause comuni, accertata dai sanitari dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e la cui durata sia maggiore di quattro giorni, a decorrere dal quinto giorno di malattia e fino a quando sarà corrisposto lo stipendio, anche se in misura ridotta in seguito a collocamento in aspettativa per motivi di salute, l'Opera corrisponde ai dipendenti di ruolo un assegno giornaliero a compenso della perdita delle competenze accessorie connessa con la effettiva presenza in servizio.

Detto assegno è valutato come segue:

a) per il personale che percepisce normalmente il premio industriale di cui agli articoli 66 e 67 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 11 febbraio 1970, n. 34, l'assegno è pari alla misura del premio industriale fruito dal dipendente nel periodo di servizio immediatamente precedente l'inizio della malattia;

b) per il personale dell'esercizio che percepisce normalmente i compensi sostitutivi del premio industriale predetto, l'assegno è uguale a quello stabilito per ciascuna qualifica con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in applicazione del sesto comma dell'articolo 86 dello stato giuridico del personale ferroviario per ciascuna giornata di congedo annuale.

L'assegno di malattia non viene corrisposto per le giornate che, per i singoli interessati, dovrebbero essere di riposo o festive.

Quando a giudizio dei sanitari dell'Azienda delle ferrovie dello Stato si tratti di ricaduta della malattia precedente, avvenuta non oltre dieci giorni dalla ripresa del servizio, la durata del premio e secondo periodo della malattia sono cumulabili e restano esclusi dall'assegno soltanto i primi quattro giorni del complesso dei due periodi.

Sono escluse dall'assegno, per tutta la loro durata, le malattie che risultino occasionate da fatto del dipendente per il quale egli venga punito con sanzione disciplinare superiore alla multa.

Per far fronte all'onere degli assegni a carico dell'Opera, i dipendenti che vi sono iscritti saranno assoggettati ad una ritenuta speciale a favore dell'Opera stessa, la cui misura verrà stabilita dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e che potrà essere annualmente soggetta a revisione secondo i risultati della particolare gestione.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 20 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 20 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 21.

(Assegno mensile e sussidio integrativo di stipendio ridotto).

Al dipendente collocato in aspettativa per motivi di salute con riduzione dello stipendio l'Opera corrisponde un assegno integrativo mensile pari alla metà della differenza fra lo stipendio intero e la parte di esso corrisposta dall'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Nei casi di cessazione dal servizio o di morte del dipendente a seguito immediato di un periodo di aspettativa per motivi di salute, l'Opera corrisponde, inoltre, un sussidio integrativo pari alla metà della differenza fra lo stipendio intero e la parte di esso corrisposta dall'Azienda delle ferrovie dello Stato per tutto il periodo di stipendio ridotto. Sono cumulabili, agli effetti di questo sussidio, periodi di trattamento di stipendio ridotto fra i quali sia interposta una ripresa di servizio di durata non superiore a 60 giorni.

Il sussidio di cui al secondo comma del presente articolo è corrisposto al dipendente cessato dal servizio o, in caso di sua morte in servizio, al coniuge convivente. Quando manchi il coniuge o lo stesso non sia stato convivente, il sussidio viene corrisposto ai fi-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

gli minori e per essi globalmente al tutore o ai tutori, in proporzione al numero dei capi, se si tratti di figli di letti diversi. In mancanza anche dei figli minori il sussidio viene corrisposto agli eredi.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 21 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 21 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 22.

(Sussidio scolastico annuo).

L'Opera corrisponde annualmente un sussidio scolastico a favore degli orfani di dipendenti deceduti in attività di servizio o dopo il collocamento a riposo, per tutto il periodo di studi di una scuola media di secondo grado o di istituto professionale ma comunque non oltre l'anno scolastico in cui compiono il 19° anno di età.

Il sussidio scolastico non spetta agli orfani che intraprendono la prima classe del ciclo di studi di cui al comma precedente dopo il compimento del 16° anno di età né a coloro che, nel ciclo considerato, riportano due insuccessi scolastici anche non consecutivi.

L'importo del sussidio è pari ai due terzi di una annualità del sussidio temporaneo quale spetterebbe computando per ciascun nucleo familiare il solo numero di orfani che nell'anno scolastico considerato compiono gli studi di una classe delle scuole previste al primo comma.

La corresponsione ai beneficiari avviene:

a) in due rate a favore degli orfani che siano iscritti e frequentino l'intero anno scolastico presso una scuola statale o parificata;

b) in unica rata a favore degli orfani che non si trovano nella condizione di cui al punto a), ma abbiano sostenuto con esito favorevole gli esami di idoneità o di maturità o di abilitazione o di licenza presso una scuola statale o parificata.

Il sussidio scolastico non viene corrisposto agli orfani assistiti nei convitti o semiconvitti a carico dell'Opera.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 22 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 22 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 23.

(Sussidio funerario).

Nei casi di morte di dipendenti cessati dal servizio dopo aver acquisito titolo al trattamento di pensione ovvero di dipendenti stabili dispensati dal servizio per inabilità fisica, l'Opera corrisponde alla famiglia un sussidio pari all'80 per cento di una mensilità base della classe di stipendio maturata, in vigore alla data di morte del dipendente, per la qualifica rivestita per ultima dal dipendente medesimo.

Il sussidio è corrisposto:

a) al coniuge che abbia convissuto con il dipendente fino alla data della morte;

b) ai figli minori quando manchi il coniuge o questi non sia stato convivente con il dipendente nell'ultimo periodo della di lui vita; in tale caso il sussidio viene corrisposto globalmente in libera disponibilità al tutore od ai tutori in proporzione del numero dei capi se si tratti di figli di letti diversi;

c) alle altre persone di famiglia, diviso per capi, che abbiano convissuto con il dipendente fino alla data della di lui morte quando manchino anche i figli minori.

In mancanza di persone di famiglia il sussidio può essere attribuito per metà ad altre persone che siano in grado di dimostrare di aver assistito il dipendente prima della morte e per l'altra metà a chi dimostri di avere sostenuto le spese per sepoltura; le due metà sono cumulabili a favore della stessa persona.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 23 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 23 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 24.

(Ammissione in convitto, semiconvitto o istituto specializzato).

Agli orfani di dipendenti deceduti in attività di servizio o in pensione, l'Opera può concedere, in sostituzione del sussidio temporaneo, l'ammissione in convitti, semiconvitti o, quando ricorra il caso e se non assistibili a cura dello Stato o di altri enti pubblici, in istituti specializzati per minorati.

La concessione ha luogo mediante concorso le cui norme sono stabilite dal consiglio di

amministrazione; all'espletamento del concorso provvede il comitato esecutivo.

Per tutta la durata della concessione, con esclusione dei tre mesi di vacanze estive, il sussidio temporaneo sarà corrisposto limitatamente all'importo annuo che compete in relazione al numero di orfani rimasti in famiglia.

La concessione scade al termine dell'anno scolastico in cui l'orfano compie il 18° anno di età; se però a tale data egli si trovi a frequentare una classe di scuola media di secondo grado, la concessione può essere prorogata a giudizio del comitato esecutivo, fino al termine dell'anno scolastico in cui compie il 19° anno di età.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 24 di cui il Governo ha chiesto la soppressione

(È respinto).

L'articolo 24 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 25.

(Casi particolari di ammissione in convitto, semiconvitto o istituto specializzato).

L'ammissione in convitti, semiconvitti o, eccezionalmente, in istituti specializzati per minorati può essere concessa anche:

a) ai figli di dipendenti in attività di servizio o a riposo quando la permanenza in famiglia ne pregiudichi l'educazione o la salute oppure, limitatamente ai figli di dipendente in attività di servizio, quando questi, vedovo o separato anche solo di fatto dal coniuge, non abbia in famiglia persone che possano custodire i figli mentre è in servizio;

b) ai figli fisicamente e psichicamente minorati di dipendente in attività di servizio o a riposo.

La concessione è subordinata al pagamento da parte dei genitori di una retta annua il cui ammontare è stabilito dal comitato esecutivo.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 25 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 25 è pertanto soppresso.

Passiamo all'articolo successivo:

ART. 26.

(Sussidio scolastico facoltativo).

Nei casi di grave e comprovato bisogno, riconosciuto dal comitato esecutivo, l'Opera ha

facoltà di corrispondere sussidi scolastici di importo pari alla metà di quello previsto per gli orfani, a favore di un limitato numero di figli di dipendenti collocati a riposo d'ufficio per compimento dei limiti di età e di servizio o dispensati per inidoneità fisica, che frequentano una classe di istituto di secondo grado o di scuola professionale presso una scuola statale o parificata.

La concessione ai benefici sarà regolata con norme da emanarsi dal consiglio di amministrazione, il quale prescriverà anche le modalità per la corresponsione.

Il Governo ne ha proposto la soppressione.

Pongo in votazione l'articolo 26 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 26 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 27.

(Borse di studio).

L'Opera può conferire borse di studio a favore di orfani di dipendenti deceduti in servizio o dopo il collocamento a riposo e di figli di dipendenti in pensione, non assistiti a carico dell'OPAFS in convitti o semiconvitti, quando risultino particolarmente meritevoli per profitto scolastico. Le borse di studio possono essere concesse anche ai figli di dipendenti in servizio se iscritti a scuole medie di secondo grado, a università o istituti superiori.

Le borse di studio sono conferite mediante concorso annuale in base a norme stabilite dal consiglio di amministrazione e sono cumulabili con il sussidio scolastico; all'espletamento del concorso provvede il comitato esecutivo.

Le borse di studio possono essere concesse in misura non superiore alle seguenti percentuali dell'importo annuo del sussidio temporaneo per una sola persona e, per ogni ordine di scuola e a parità di merito scolastico, vengono corrisposte di importo uguale alle varie categorie di beneficiari:

fino al 15 per cento per gli iscritti dalla 2° alla 5° classe della scuola elementare;

fino al 35 per cento per gli iscritti a classe di scuola media di primo grado;

fino al 65 per cento per gli iscritti a classe di scuola media di secondo grado;

fino al 135 per cento per gli iscritti a università o istituti superiori.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

La borsa di studio non è cumulabile con altri assegni di analoga natura concessi dallo Stato o da altri enti pubblici.

Il Governo ne ha proposto la soppressione. Pongo in votazione l'articolo 27 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 27 è pertanto soppresso. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 28.

(Soggiorni di vacanza).

L'Opera può provvedere all'assistenza in soggiorni di vacanza a favore di figli di ferrovieri in attività di servizio, in pensione o deceduti e all'organizzazione di centri di soggiorno climatici per nuclei familiari dei ferrovieri.

Il Governo ne ha proposto la soppressione. Pongo in votazione l'articolo 28 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 28 è pertanto soppresso. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 29.

(Case di riposo).

L'Opera può provvedere al funzionamento di case di riposo di sua proprietà per il soggiorno di dipendenti della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in pensione e loro familiari ed eventualmente di altri dipendenti statali in pensione. Sono in ogni caso esclusi dalla prestazione i dipendenti destituiti o revocati.

Il consiglio di amministrazione stabilirà le norme per la ammissione e la permanenza nelle case di riposo, stabilendo il diritto di precedenza a favore dei ferrovieri pensionati e dei loro coniugi, e fisserà le rette dovute dagli ammessi, eventualmente con opportune differenziazioni ma, comunque, in modo da assicurare, nel complesso, la copertura delle spese di gestione.

Il Governo ne ha proposto la soppressione. Pongo in votazione l'articolo 29 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 29 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 30.

(Assegno alimentare facoltativo).

L'Opera ha facoltà di concedere assegni alimentari temporanei o vitalizi al coniuge, a parenti non oltre il secondo grado e ad affini di primo grado di dipendenti stabili deceduti in attività di servizio od a riposo, ovvero di dipendenti in prova deceduti in attività di servizio, sempreché non abbiano titolo a beneficiare di altre provvidenze a carattere continuativo a carico dell'Opera, quando ricorrano le seguenti condizioni:

a) che fossero conviventi ed a carico del dipendente all'atto della morte;

b) che siano riconosciuti bisognosi dal comitato esecutivo.

La concessione dell'assegno può aver luogo anche a favore di vedove, finché tali, che abbiano contratto matrimonio con il dipendente dopo la cessazione dal servizio e non aventi titolo a reversibilità di pensione per la mancanza della sola condizione che il matrimonio sia durato almeno due anni.

La misura dell'assegno è quella che sarà stabilita di volta in volta dal comitato esecutivo ma, in ogni caso, non superiore a quella prevista per l'assegno alimentare di diritto.

Il Governo ne ha proposto la soppressione. Pongo in votazione l'articolo 30 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 30 è pertanto soppresso. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 31.

(Sussidi straordinari).

A favore di dipendenti cessati dal servizio o di congiunti di dipendenti deceduti prima o dopo il collocamento a riposo, l'Opera può concedere sussidi straordinari per soccorrerli in situazioni di particolare e comprovato bisogno.

Il Governo ne ha proposto la soppressione. Pongo in votazione l'articolo 31 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 31 è pertanto soppresso.

Poiché agli articoli dal 32 al 48 non sono stati presentati emendamenti, li porrò diret-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

tamente in votazione dopo averne dato lettura.

TITOLO III

LA GESTIONE DEL CREDITO

ART. 32.

(Istituzione della gestione del credito).

L'OPAFS provvede ad esercitare il credito ai dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in attività di servizio.

(È approvato).

ART. 33.

(Commissione speciale per il credito).

All'attività creditizia svolta dall'Opera è preposta una speciale commissione, nominata dal consiglio di amministrazione nel suo seno, con il compito:

a) di proporre al consiglio di amministrazione dell'Opera la misura delle ritenute per i rischi, di cui al secondo comma, lettere a) e c), del successivo articolo 34 e del tasso di interesse da applicare sui prestiti;

b) di proporre al consiglio di amministrazione le deliberazioni sulle questioni generali che abbiano riferimento con l'esercizio del credito e con l'andamento dei servizi relativi;

c) di deliberare sulla concessione dei prestiti di cui alla lettera b) del secondo comma ed all'ultimo comma del successivo articolo 34 e di stabilire le direttive per la loro erogazione;

d) di proporre al consiglio di amministrazione dell'Opera l'imputazione, a carico della gestione, dei residui crediti inesigibili, ad eccezione dei residui crediti che, in forza dell'articolo 46 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, sono considerati estinti in conseguenza della morte del debitore.

(È approvato).

ART. 34.

(Fondo garanzia cessioni delle ferrovie dello Stato).

Col primo gennaio dell'anno finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge sono soppressi il Fondo garanzia cessioni istituito a norma delle leggi 25 giugno 1909, n. 372, e 13 luglio 1910, n. 444, e la gestione mutui al personale delle ferrovie

dello Stato di cui all'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni.

Dalla stessa decorrenza le loro attribuzioni sono trasferite all'Opera di previdenza, la quale provvede:

a) a garantire gli istituti e gli enti di cui all'articolo 15 del testo unico n. 180 del 5 gennaio 1950 contro i rischi di perdite per i prestiti accordati verso la cessione di quote di stipendio, per i quali l'Opera abbia prestato garanzia;

b) a concedere agli iscritti all'Opera prestiti diretti verso cessione di quote di stipendio nei limiti delle disponibilità esistenti all'atto cui al primo comma del successivo articolo 37 e degli altri fondi che, in ciascun anno, il consiglio di amministrazione dell'Opera stessa riterrà di destinare a tale scopo;

c) ad assumere i rischi connessi con le operazioni di prestiti diretti.

Le operazioni di cui sopra sono regolate, per quanto non in contrasto con le norme della presente legge, dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, e successive modificazioni, e dalle leggi speciali riguardanti il personale delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 35.

(Trattenute per spese d'amministrazione).

Sull'importo lordo complessivo di ciascun prestito, concesso o garantito, dovrà essere trattenuta a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato una somma calcolata in ragione dello 0,50 per cento per spese di amministrazione. Tale percentuale può essere modificata con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 36.

(Garanzia sui prestiti).

Per i prestiti accordati verso cessione di quote di stipendio dagli istituti ed enti di cui all'articolo 15 del testo unico n. 180 del 5 gennaio 1950 non è ammessa altra garanzia che quella dell'Opera di previdenza.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

ART. 37.

(Trasferimento di attività e passività conseguenti all'assistenza creditizia).

Sono trasferite all'Opera di previdenza le attività e passività della « Gestione dei mutui al personale delle ferrovie dello Stato » e quelle del « Fondo di garanzia cessioni delle ferrovie dello Stato » comprese le somme comunque accantonate sino all'entrata in vigore della presente legge per effetto delle ritenute praticate al personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato in base all'articolo 4 della legge 2 marzo 1954, n. 19.

Ai trasferimenti patrimoniali previsti nel comma precedente si provvede con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sulla base dei dati consuntivi delle gestioni autonome « Mutui al personale » e « Fondo garanzia cessioni » risultanti dal rendiconto generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario in corso al momento dell'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 38.

(Destinazione del contributo di cui alla legge 2 marzo 1954, n. 19).

Con la stessa decorrenza fissata dall'articolo 34 il contributo di cui all'articolo 4 della legge 2 marzo 1954, n. 19, è soppresso. Le quote già accreditate non sono più rimborsabili.

(È approvato).

ART. 39.

(Determinazione del saggio di interesse e delle altre ritenute).

La misura degli interessi e delle ritenute per rischi da applicare sui prestiti è stabilita dal consiglio di amministrazione dell'Opera di previdenza con propria delibera.

La ritenuta per i rischi non potrà, comunque, superare le misure del 2 per cento per i prestiti estinguibili fino a cinque anni e del 4 per cento per quelli estinguibili oltre il quinquennio, fissato rispettivamente dall'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, e dall'articolo 8, secondo comma, della legge 28 dicembre 1922, n. 1682.

(È approvato).

ART. 40.

(Interessi sui finanziamenti).

Sui finanziamenti che la « Gestione dei mutui al personale », istituita con l'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, ha ottenuto dal Fondo pensioni e sussidi, ai sensi delle leggi 15 dicembre 1949, n. 965, e 7 ottobre 1964, n. 961, l'OPAFS seguirà a corrispondere a favore del predetto fondo l'interesse annuo del 5 per cento.

(È approvato).

ART. 41.

(Agevolazioni fiscali).

L'OPAFS gode, per l'attività creditizia esercitata in base alla presente legge, degli stessi diritti e delle stesse facilitazioni, anche fiscali, già riconosciute al Fondo garanzia cessioni dal regolamento approvato con regio decreto 29 luglio 1914, n. 850, e dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1950, n. 180, e successive modificazioni.

(È approvato).

ART. 42.

(Regolamento di esecuzione).

Il consiglio di amministrazione della OPAFS, con propria delibera, approva il regolamento relativo all'attuazione delle norme del presente titolo.

(È approvato).

ART. 43.

(Norma transitoria).

Sino a quando non entra in vigore il regolamento previsto dall'articolo 28 della presente legge, le operazioni relative all'esercizio del credito sono disciplinate dal regolamento approvato con regio decreto 29 luglio 1914, n. 850, e successive modificazioni.

(È approvato).

TITOLO IV

LA GESTIONE FINANZIARIA

ART. 44.

(Esercizio finanziario).

L'esercizio finanziario ha inizio il 1° gennaio e termina il 31 dicembre dello stesso anno.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

Per ogni esercizio finanziario sono compilati:

a) il bilancio di previsione per l'anno che inizia il 1° gennaio successivo;

b) il rendiconto per l'anno scaduto il 31 dicembre precedente.

(È approvato).

ART. 45.

(Bilancio di previsione).

Nel bilancio di previsione sono iscritte le entrate e le spese di competenza dell'esercizio.

La materia del bilancio è ripartita in capitoli:

per le entrate, secondo le principali fonti di provenienza;

per le spese, distintamente per quelle di funzionamento, per quelle relative alle singole categorie di prestazioni e per quelle di investimento.

Fra le spese di funzionamento quelle di personale sono tenute distinte dalle altre.

Le entrate e le spese derivanti dall'esercizio del credito di cui al Titolo III della presente legge, formano oggetto di distinti capitoli atti a rilevare il risultato netto della relativa gestione.

Il consiglio di amministrazione delibera sul bilancio di previsione entro il mese di ottobre dell'anno precedente a quello cui il bilancio stesso si riferisce.

(È approvato).

ART. 46.

(Rendiconto annuale).

I risultati della gestione annuale sono riassunti e dimostrati nel rendiconto il quale è costituito:

a) dal conto consuntivo, in cui sono messi a confronto gli stanziamenti iscritti in ciascun capitolo del bilancio di previsione con le somme riscosse e da riscuotere, per le entrate, e con le somme pagate e da pagare, per le spese;

b) dal conto del patrimonio, in cui sono indicate le consistenze delle attività e delle passività all'inizio dell'anno, le variazioni verificatesi nel corso del medesimo e le consistenze alla fine di esso.

Il rendiconto dell'esercizio scaduto, compilato a cura dell'ufficio amministrativo entro il 31 marzo successivo, deve essere esaminato dal comitato esecutivo e da questo presentato al collegio dei sindaci, con la relazione illu-

strativa ed i documenti giustificativi, almeno trenta giorni prima di quello che verrà fissato, non più tardi del 31 maggio, per la convocazione del consiglio di amministrazione che ne deve deliberare l'approvazione.

Il collegio dei sindaci deve riferire al consiglio di amministrazione e fare le sue osservazioni sulle risultanze del conto consuntivo e dello stato patrimoniale.

Il rendiconto, insieme con le relazioni del comitato esecutivo e del collegio dei sindaci, deve essere comunicato ai membri del consiglio di amministrazione quindici giorni prima della data fissata per la riunione dello stesso consiglio di amministrazione.

(È approvato).

ART. 47.

(Rendimento dei conti dell'OPAFS).

Il bilancio di previsione, le sue eventuali variazioni ed il rendiconto annuale debbono essere trasmessi al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile corredati della relazione del comitato esecutivo e dell'estratto della deliberazione risultante dal verbale della riunione del consiglio di amministrazione.

Il rendiconto deve essere altresì corredato della relazione del collegio dei sindaci.

Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può formulare motivate osservazioni sui documenti di cui al comma precedente entro quindici giorni dalla data di ricevimento e rinviare i bilanci e le note di variazioni a nuovo esame del consiglio di amministrazione per le motivate decisioni definitive.

(È approvato).

ART. 48.

(Bilancio di regime a lungo termine).

Ogni cinque anni, a cominciare dall'esercizio successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge, l'OPAFS provvede alla compilazione di un bilancio di regime a lungo termine per verificare l'esistenza delle condizioni necessarie per il mantenimento nel tempo dell'equilibrio finanziario della gestione e per assicurare la continuità delle prestazioni, anche attraverso la costituzione di adeguati fondi di riserva.

Quando intervengono notevoli variazioni nelle basi delle previsioni, la compilazione di un nuovo bilancio di regime viene anticipata.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 49.

(Investimento delle disponibilità finanziarie).

L'OPAFS è autorizzata ad investire le proprie disponibilità di cassa:

a) in titoli emessi o garantiti dallo Stato, in cartelle degli istituti italiani di credito fondiario o in titoli equiparati;

b) in beni immobili occorrenti per i servizi dell'Opera o da cedersi in locazione ai canoni di mercato e previa costituzione di adeguata cauzione;

c) nei mutui al personale di cui al Titolo III della presente legge;

d) in depositi fruttiferi presso l'Amministrazione postale, presso la Banca nazionale delle comunicazioni o presso altri istituti di credito di diritto pubblico o banche di interesse nazionale;

e) negli altri modi che potranno essere autorizzati con formale delibera del consiglio di amministrazione dell'OPAFS.

I fondi di riserva disponibili possono essere utilizzati purché i conseguenti investimenti patrimoniali presentino requisiti di liquidità compatibili con le esigenze che debbono essere fronteggiate con i fondi medesimi.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimere, alla lettera d), le seguenti parole: o presso altri istituti di credito di diritto pubblico o banche di interesse nazionale* ».

BAGHINO. Ritengo che solo la Banca nazionale delle comunicazioni, che è l'istituto che interessa le ferrovie e che interessa quindi questo ente, dovrebbe svolgere tutta questa attività.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei ricordare che la Banca nazionale delle comunicazioni svolge una propria attività di credito, peraltro assai limitata; e quindi se fosse l'unica interessata all'Opera di previdenza del personale delle ferrovie non saprebbe come investire tutte le somme depositate, pur dovendo, nello stesso tempo, pagare un interesse notevole all'Opera stessa.

BAGHINO. Credo che un istituto bancario debba adempiere a delle funzioni precise

e nello stesso tempo debba avere delle prospettive di ampliamento; pertanto se si limita l'attività di un istituto bancario, si limita di conseguenza anche la prospettiva di ampliare gli investimenti e le iniziative.

PICCINELLI. Il gruppo democratico cristiano è contrario a questo emendamento poiché dalla sua approvazione nascerebbe una situazione sfavorevole per gli altri istituti bancari.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento, alla lettera d), della frase di cui il deputato Baghino ha chiesto la soppressione.

(È approvata).

L'emendamento Baghino è pertanto precluso.

Pongo in votazione l'articolo 49 di cui è stata data precedente lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 50.

(Contributi fondamentali a favore dell'OPAFS).

A partire dal 1° gennaio dell'anno finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge il personale di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato viene assoggettato ad una ritenuta a favore dell'OPAFS nella misura del 4 per cento dell'80 per cento dello stipendio in godimento, dell'assegno personale pensionabile e del compenso per ex combattente.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato corrisponde all'OPAFS un contributo in misura pari al 9 per cento dell'80 per cento del totale delle competenze di cui al comma precedente.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 50 con il seguente:

ART. 50.

(Entrate ordinarie).

Per far fronte alle proprie spese l'OPAFS dispone delle seguenti entrate ordinarie:

1) le ritenute a carico degli iscritti, ragguagliate, a partire dal 1° gennaio dell'anno finanziario successivo a quello dell'entrata in

vigore della presente legge, al 4 per cento dell'80 per cento dello stipendio in godimento, dell'assegno personale pensionabile e del compenso per ex combattente;

2) il contributo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato pari al 9 per cento dell'80 per cento del totale delle competenze di cui al precedente punto;

3) una somma annua a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per concorso alle spese di amministrazione, pari all'1 per cento delle ritenute cui sono assoggettati gli iscritti e del contributo di cui al precedente punto;

4) l'importo delle multe inflitte al personale per mancanze disciplinari;

5) i canoni per le concessioni delle rivendite di tabacchi, libri e giornali;

6) i proventi della pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni esercitata per concessione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alle condizioni da essa stabilite;

7) utili derivanti dall'esercizio del credito a favore degli iscritti;

8) interessi, canoni ed altri proventi derivanti dal patrimonio dell'ente;

9) sovvenzioni od assegnazioni di fondi eventualmente disposte da altri enti, nonché lasciti e donazioni fatti dagli iscritti o da terzi a favore dell'OPAFS salvo che per disposizione degli oblatori fossero da portarsi in incremento del patrimonio;

10) rette e contributi per l'ammissione degli iscritti o loro familiari negli istituti di educazione e di istruzione, nei soggiorni di vacanza e nelle case di riposo ».

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La nuova formulazione comprende gli articoli 50, 51, 52 ed una parte dell'articolo 11, che per altro abbiamo soppresso, del testo originario; in tal modo tutto viene conglobato nelle entrate ordinarie.

PRESIDENTE. L'onorevole Piccinelli ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere all'emendamento governativo, sostitutivo dell'articolo 50, il seguente comma:

« I contributi di cui ai numeri 5) e 6) possono essere aumentati dal consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nella misura massima dell'aumento dell'indice del costo della vita, come determinato dall'Istituto centrale di statistica ».

PICCINELLI. Desidero spiegare brevemente i motivi che mi hanno indotto alla presentazione di questo emendamento.

Ci troviamo di fronte ad entrate che sono in gran parte predeterminate: per esempio il 4 ed il 9 per cento dell'80 per cento dello stipendio; quindi le somme a carico dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e degli iscritti all'Opera e che costituiscono le entrate principali dell'Opera, sono somme predeterminate automaticamente al monte salari.

Il problema dei canoni delle concessioni delle rivendite dei tabacchi ed il gettito dei proventi, ci lascia invece alquanto perplessi, perché, per esempio, con una delibera del consiglio d'amministrazione il gettito della pubblicità potrebbe essere raddoppiato, creando per questa via un aumento sensibile delle entrate dell'Opera, al di fuori della valutazione che può essere fatta dal Parlamento, proprio nel momento in cui ribadiamo, con le modifiche di questo provvedimento, l'autonomia del consiglio d'amministrazione dell'Opera e della sua responsabilizzazione al massimo nei limiti delle disponibilità finanziarie.

Noi riteniamo pertanto che, in relazione ai canoni per le concessioni delle rivendite di tabacchi, libri e giornali ed ai proventi della pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni, si devono bloccare le entrate così come risultano in un certo momento; si può poi prevedere che il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato possa aumentare il gettito dei canoni, anche nel caso in cui aumentino i proventi e le tariffe, ma in base e non oltre all'indice del costo della vita.

POLI, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento. Bisogna tener presente, infatti, i criteri previsti dall'emendamento, e che non si possono accettare, qualora si sappia come funziona il meccanismo relativo alla pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni e alle concessioni di tabacchi, libri e giornali. Il sistema di adeguamento dei canoni per le concessioni non è connesso con l'indice del costo della vita: il consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha stabilito su questa materia, 60-70 anni fa, dei criteri tuttora rimasti immutati e che, per quanto riguarda le concessioni di tabacchi, prevedono il sistema della percentuale. L'amministrazione ferroviaria chiede, a seconda del tipo di stazione, il 5, il 6 o il 7 per cento sul totale delle entrate, che sono del resto facilmente controllabili. La percentuale non è legata al costo della vita, è fissa, e se il

suo ammontare varia è perché variano i prezzi, e quindi le entrate.

I proventi derivanti dalla pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni sono poi del tutto particolari e risultano soggetti alle leggi del mercato: essi sono però sempre fissati in base al criterio della percentuale sulle entrate. I comuni o i vari enti danno in concessione questi servizi di pubblicità alle varie ditte, che li gestiscono offrendo poi una certa parte delle entrate; all'amministrazione ferroviaria viene una percentuale di questa parte, che il consiglio d'amministrazione determina in una cifra globale che è la media delle entrate considerate complessivamente.

In base a queste considerazioni ritengo che l'emendamento proposto vada formulato secondo criteri diversi, altrimenti esso non è accettabile.

PICCINELLI. Non ho naturalmente difficoltà a cambiare la formulazione del testo, purché si arrivi allo scopo che s'intendeva perseguire, cioè quello di evitare di aumentare indiscriminatamente le entrate della OPAFS senza una preventiva valutazione del Parlamento e senza predeterminare in qualche modo queste entrate.

Avevo pensato ad una relazione di questi introiti con l'indice di aumento del costo della vita in quanto non mi sembra logico bloccare i canoni ed i proventi nel momento in cui si registra un generale aumento dei prezzi.

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io ritengo che la soluzione migliore del problema sia quella di sopprimere i punti 5) e 6) dell'emendamento governativo. Propongo, al loro posto, un secondo comma all'emendamento del Governo del seguente tenore: « Sono altresì devoluti, dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato all'OPFS, nei limiti del gettito annuo al 31 dicembre 1972: 1) i canoni per le concessioni delle rivendite di tabacchi, libri e giornali; 2) i proventi della pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni esercitata per concessione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato alle condizioni da essa stabilite ».

PICCINELLI. Accolgo la proposta del sottosegretario Giglia e ritiro il mio emendamento.

POLI, *Relatore*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. L'emendamento del Governo, interamente sostitutivo dell'articolo 50 risulta pertanto così formulato:

ART. 50.

(Entrate ordinarie).

Per far fronte alle proprie spese l'OPAFS dispone delle seguenti entrate ordinarie:

1) le ritenute a carico degli iscritti, ragguagliate, a partire dal 1° gennaio dell'anno finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge, al 4 per cento dell'80 per cento dello stipendio in godimento, dell'assegno personale pensionabile e del compenso per ex combattente;

2) il contributo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato pari al 9 per cento dell'80 per cento del totale delle competenze di cui al precedente punto;

3) una somma annua a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per concorso alle spese di amministrazione, pari all'1 per cento delle ritenute cui sono assoggettati gli iscritti e del contributo di cui al precedente punto;

4) l'importo delle multe inflitte al personale per mancanze disciplinari;

5) utili derivanti dall'esercizio del credito a favore degli iscritti;

6) interessi, canoni ed altri proventi derivanti dal patrimonio dell'ente;

7) sovvenzioni od assegnazioni di fondi eventualmente disposte da altri enti, nonché lasciti e donazioni fatti dagli iscritti o da terzi a favore dell'OPAFS salvo che per disposizione degli oblatori siano da portarsi in incremento del patrimonio;

8) rette e contributi per l'ammissione degli iscritti o loro familiari negli istituti di educazione e di istruzione, nei soggiorni di vacanza e nelle case di riposo.

Sono altresì devoluti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato all'OPAFS, nei limiti del gettito annuo alla data del 31 dicembre 1972:

1) i canoni per le concessioni delle rivendite di tabacchi, libri e giornali;

2) i proventi della pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni esercitata per concessione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato alle condizioni da essa stabilite.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 51.

(Altre entrate ordinarie).

Oltre ai contributi previsti dal precedente articolo 50 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato devolve all'OPAFS le seguenti entrate:

- a) l'importo delle multe inflitte al personale per mancanze disciplinari;
- b) i canoni per le concessioni delle rivendite di tabacchi, libri e giornali;
- c) i proventi della pubblicità negli impianti ferroviari e nei treni esercitata per concessione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato alle condizioni da essa stabilite.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 51 con il seguente:

ART. 51.

(Cooperazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato).

Gli uffici tecnici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, centrali e periferici, prestano l'opera di assistenza tecnica richiesta dalla OPAFS per la costruzione, l'ampliamento, la trasformazione, le migliorie e la manutenzione dei suoi immobili.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 52.

(Altre entrate particolari).

L'OPAFS dispone delle seguenti altre entrate:

- a) utili derivanti dall'esercizio del credito a favore degli iscritti;
- b) interessi, canoni ed altri proventi derivanti dal patrimonio dell'ente;
- c) sovvenzioni od assegnazioni di fondi eventualmente disposte da altri enti, nonché lasciti e donazioni fatti dagli iscritti o da terzi a favore dell'OPAFS salvo che per disposizione degli oblatori fossero da portarsi in incremento del patrimonio;
- d) rette e contributi per l'ammissione degli iscritti o loro familiari negli istituti di educazione e di istruzione, nei soggiorni di vacanza e nelle case di riposo.

Il Governo ha proposto di sopprimere l'articolo 52.

Pongo in votazione l'articolo 52 di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 52 è pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 53.

(Effettuazione del servizio di cassa).

Per i propri servizi di cassa l'OPAFS si avvale delle proprie casse, dell'Amministrazione postale, della Banca nazionale delle comunicazioni o di altri istituti di credito di diritto pubblico o banche di interesse nazionale.

L'Opera può anche affidare l'esecuzione dei propri servizi di cassa all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che vi provvede, in tal caso, con le modalità previste dai propri ordinamenti.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere al primo comma le seguenti parole: « o di altri istituti di credito di diritto pubblico o banche di interesse nazionale.

Pongo in votazione, al primo comma, la frase di cui il deputato Baghino ha chiesto la soppressione.

(È approvata).

L'emendamento Baghino è pertanto precluso.

Pongo in votazione l'articolo 53 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Poiché dall'articolo 54 all'articolo 63 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 54.

(Periodicità di acquisizione delle entrate).

Le ritenute al personale, i contributi ordinari dovuti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e le altre entrate patrimoniali, di carattere ricorrente e continuativo, previste nei precedenti articoli sono versati mensilmente all'OPAFS, in ragione di un dodicesimo degli stanziamenti iscritti nei relativi capitoli del

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

bilancio, salvo conguaglio al termine di ogni esercizio finanziario.

(È approvato).

TITOLO V

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

ART. 55.

(Personale « in prova » cessato dal servizio).

Le somme trattenute agli iscritti a favore della OPAFS sono rimborsate senza interessi:

a) agli iscritti in prova esonerati, licenziati o dispensati;

b) agli iscritti in prova dimissionari o dichiarati decaduti dal servizio.

Non si procede al rimborso delle ritenute né alla liquidazione della buonuscita:

a) agli iscritti in prova cessati dal servizio per cause che diano luogo a liquidazione di pensione eccezionale;

b) ai superstiti di iscritti in prova cessati dal servizio per morte.

Le persone di cui al comma precedente conservano titolo a tutte le prestazioni dell'OPAFS.

(È approvato).

ART. 56.

(Figli legittimi —
Equiparazione ai figli legittimi).

Le prestazioni dell'OPAFS sono erogate a favore dei figli legittimi anche se nati da matrimonio contratto dall'iscritto dopo il collocamento a riposo o la dispensa dal servizio presso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Agli effetti delle prestazioni dell'ente, ai figli legittimi sono equiparati i figli legittimati, i figli naturali riconosciuti o dichiarati giudizialmente, i figli adottivi.

Sono, altresì, equiparati gli affiliati, purché l'atto di affiliazione sia di data anteriore alla cessazione dal servizio.

(È approvato).

ART. 57.

(Accertamento delle condizioni di « a carico » e di inabilità al lavoro).

In tutti i casi in cui sia richiesta la condizione di « a carico dell'iscritto » questa deve risultare dagli atti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato agli effetti della

corresponsione degli assegni familiari ovvero, in mancanza, da atto notorio o da dichiarazione sostitutiva resa ai sensi delle leggi vigenti.

Quando per le concessioni dell'Opera sia richiesta la inabilità al lavoro, questa deve essere constatata da una commissione medica composta di sanitari dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Si intendono in ogni caso inabili le persone che abbiano raggiunto i limiti di età stabiliti per legge per il conseguimento della pensione di vecchiaia.

(È approvato).

ART. 58.

(Regime fiscale — Indagini informative).

L'OPAFS è parificata, agli effetti delle imposte e delle tasse, alle amministrazioni dello Stato, anche per quanto riguarda le erogazioni da essa disposte.

Le domande per il conseguimento dei benefici dell'OPAFS e i documenti che le corredano sono esenti da imposte di bollo.

Le rette e i contributi per l'ammissione nei collegi, nei soggiorni di vacanze e nelle case di riposo, i premi, i contributi straordinari ed i reintegri dovuti all'OPAFS sono esenti da imposte, tasse e diritti.

Le donazioni e le elargizioni comunque fatte alla OPAFS sono esenti anche dalle imposte di successione e da quelle ipotecarie.

L'OPAFS è parificata all'amministrazione dello Stato anche ai fini delle indagini informative necessarie per l'esercizio della sua attività previdenziale ed assistenziale.

(È approvato).

ART. 59.

(Ricorsi, vincoli, termini prescrizionali).

Contro i provvedimenti dell'OPAFS concernenti le prestazioni previste dalla presente legge, è ammesso ricorso al consiglio di amministrazione entro trenta giorni dalla comunicazione all'interessato o dalla data in cui ne abbia avuto piena conoscenza.

Il consiglio di amministrazione delibera in via definitiva nei novanta giorni successivi alla presentazione del ricorso.

Contro i provvedimenti definitivi dell'OPAFS in materia di prestazioni obbligatorie è ammesso ricorso alla Corte dei conti.

L'indennità di buonuscita e tutti gli assegni di carattere previdenziale ed assistenziale erogati dall'OPAFS non sono pignorabili né sequestrabili.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

Le prestazioni di diritto a carattere continuativo a favore dei superstiti dell'iscritto decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello in cui avviene la morte dell'iscritto. Ove siano richiesti dopo un anno dalla morte dell'iscritto, decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello della presentazione della domanda.

Le prestazioni facoltative a carattere continuativo decorrono dalla data stabilita di volta in volta dal comitato esecutivo ed indicata nel provvedimento di concessione.

L'indennità di buonuscita si prescrive dopo cinque anni dalla cessazione dal servizio del dipendente.

Il sussidio funerario si prescrive dopo due anni dalla morte del dante causa.

(È approvato).

ART. 60.

(Crediti dell'OPAFS).

I crediti dell'OPAFS sono parificati ai crediti dello Stato sia agli effetti della sospensione dei pagamenti eventualmente disposti a favore dei debitori verso l'OPAFS da amministrazioni statali, sia agli effetti delle ritenute su stipendi e pensioni dei predetti debitori, sia agli effetti della procedura coattiva per la riscossione delle entrate patrimoniali.

(È approvato).

ART. 61.

(Assistenza legale).

L'assistenza legale e la rappresentanza e difesa in giudizio dell'OPAFS sono affidate all'Avvocatura dello Stato.

(È approvato).

ART. 62.

(Termini e modalità per l'attuazione delle norme concernenti l'OPAFS).

Il consiglio di amministrazione dell'OPAFS provvede entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge ad emanare i provvedimenti necessari per la sua attuazione.

La situazione finanziaria e patrimoniale dell'OPAFS all'inizio della sua attività sarà accertata sulla base delle risultanze del conto consuntivo dell'Azienda delle ferrovie dello Stato alla data indicata nel precedente comma.

Nel periodo intercorrente fra la data di entrata in vigore della presente legge e quella

indicata al primo comma, l'Azienda delle ferrovie dello Stato verserà all'OPAFS il contributo di cui al punto 3 del primo comma dell'articolo 11, al netto della parte di spese di amministrazione da essa sostenute.

(È approvato).

ART. 63.

(Abrogazioni di norme precedenti — Norma transitoria).

Le disposizioni riguardanti l'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato che siano in contrasto con quelle della presente legge sono abrogate.

Le prestazioni di carattere continuativo già concesse alla data di entrata in vigore della presente legge in base alle norme abrogate di cui al precedente comma sono mantenute *ad personam* e per l'importo previsto dalle norme abrogate, sempreché sussistano le condizioni alle quali la concessione è subordinata e per i beneficiari non siano previste dalla presente legge altre prestazioni sostitutive delle precedenti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 64.

(Decorrenza).

La presente legge avrà effetto a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 64 con il seguente:

« La presente legge ha effetto a decorrere dal 1° luglio 1972 ».

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 64 con il seguente:

ART. 64.

La presente legge ha effetto a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Le prestazioni a carattere obbligatorio di cui all'articolo 1-bis, comprese quelle di nuova istituzione, sono regolate secondo le norme

stabilite dagli articoli 14, 15, 16 e 17 a decorrere dal 1° gennaio 1973.

Per quanto riguarda l'articolo 16, per il periodo intercorrente dal 1° gennaio 1973 e fino alla data di cui al primo comma del presente articolo, seguitano ad avere effetto, relativamente ai destinatari delle prestazioni in esso previste, le disposizioni precedentemente in vigore.

CARRI. In relazione all'emendamento presentato dal Governo, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 64 nel nuovo testo proposto dal Governo. *(È approvato).*

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Piccinelli, Marocco e Marzotto Caotorta hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione permanente della Camera,

nell'approvare il disegno di legge n. 1532 concernente la riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo,

in sede di attuazione dell'articolo 5, n. 6), a prevedere l'ammissione dei figli e degli orfani dei dipendenti in convitti, semiconvitti o istituti specializzati per minorati esclusivamente:

a) quando la permanenza in famiglia ne pregiudichi l'educazione o la salute;

b) quando il dipendente di sesso maschile vedovo o separato non abbia in famiglia persona che possa custodire i figli mentre è in servizio;

c) quando il figlio del dipendente o l'orfano fisicamente o psichicamente minorato abbia necessità di un ricovero in un istituto specializzato ».

(0/1532/1/10).

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Poli, Piccinelli e Baghino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione permanente della Camera,

nell'approvare il disegno di legge n. 1532 concernente la riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a concedere i sussidi e ogni altra prestazione prevista dal provvedimento agli orfani dei ferrovieri almeno fino al compimento del 21° anno di età ».

(0/1532/2/10).

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Carri, Pani, Guglielmino e Ceravolo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione permanente trasporti,

a conclusione della discussione del disegno di legge n. 1532 riguardante la riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

ad avviare le necessarie iniziative tendenti a realizzare una seria riforma del sistema previdenziale, attraverso l'unificazione di tutti gli enti esistenti in un unico ente nazionale per tutte le categorie di lavoratori dipendenti, come premessa anche alla omogeneizzazione dei trattamenti previdenziali ».

(0/1532/3/10).

GIGLIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Posso accettare l'ordine del giorno solo come raccomandazione perché non posso impegnarmi in ordine a problemi di così vasta mole.

PANI. Non insistiamo per la votazione dell'ordine del giorno.

CARRI. Il gruppo comunista approva questo provvedimento perché rappresenta un primo passo verso una più ampia autonomia dell'ente di previdenza ed una migliore regolamentazione dell'attività amministrativa. L'accordo tra sindacati e amministrazione ferro-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

viaria era intervenuto fin dal giugno scorso per cui deploriamo il ritardo con cui si è discusso il progetto di legge.

Sono emersi nel corso della discussione alcuni limiti del provvedimento che noi pensiamo possano essere in seguito superati attraverso una procedura tendente a raggiungere — così come abbiamo auspicato nell'ordine del giorno — una riforma generale del sistema previdenziale con un unico ente nazionale di assistenza che rappresenti una omogeneizzazione di tutte le categorie al riguardo.

Da questo punto di vista sollecito il Governo a predisporre quanto prima iniziative tali che ci permettano di giungere alla costituzione di un unico ente nazionale di previdenza.

PICCINELLI. È con compiacimento che il gruppo democratico cristiano si appresta a dare il voto favorevole al disegno di legge che recepisce le istanze e le attese della categoria dei ferrovieri.

Anche se lo approviamo con un lieve ritardo, possiamo dire che indubbiamente il provvedimento, ampliando i poteri del consiglio d'amministrazione dell'Opera di previdenza per i ferrovieri realizza quell'autonomia auspicata dalla categoria e viene altresì incontro ad alcune attese che aspettavano di essere recepite dal Parlamento.

Sottolineo che con questo sistema è possibile garantire anche per il futuro il funzionamento spedito e celere dell'Opera senza che se ne debba reinvestire il Parlamento.

L'adiscussione sul problema della buonuscita è stata approfondita, ma ripeto e sottolineo che non vi è stata alcuna intenzione di togliere un diritto ai ferrovieri, ma solo la preoccupazione di evitare sperequazioni a danno di altre categorie.

Prendiamo quindi atto con piacere delle dichiarazioni fatte da rappresentanti di altri gruppi in ordine ad un'armonizzazione dei criteri che presiedono alla materia al fine di assicurare un identico trattamento assistenziale e previdenziale e di buonuscita per tutte le categorie.

ALESSANDRINI. Sono favorevole al provvedimento che risponde all'esigenza di ristrutturazione dell'ente di previdenza e di una sempre più ampia autonomia amministrativa dello stesso.

POLI, *Relatore*. Pur avendo già espresso come relatore il mio parere favorevole desidero sottolineare l'adesione del gruppo socialdemocratico al provvedimento. Non vi è dub-

bio che in questa circostanza i ferrovieri realizzano un'aspirazione di molti anni; credo altresì che non si possa porre in rilievo il comportamento del Governo, che è stato disponibile per tutte le modifiche migliorative del provvedimento che — sono sicuro — avrà benefici effetti; mi auguro infatti che le norme, per la parte che possono interessare altre categorie che si trovano ad operare in condizioni altrettanto difficili, possano estendersi.

MANCINI ANTONIO. Mi associo alle parole testé pronunciate del rappresentante del mio gruppo a favore del disegno di legge, ma esprimo il rammarico per il permanere irrisolte in questa Commissione questioni rilevanti relative ad altri dipendenti statali, particolarmente quelli della amministrazione delle poste. La preferenza da noi costantemente accordata ad un settore — almeno nei fatti — mi pare contraria a quei principi di equità cui diciamo di voler ispirare. Quindi mi appello agli onorevoli colleghi perché i due settori, che nella opinione pubblica sono collegati, possano nelle loro rivendicazioni trovare identico ascolto da parte del Parlamento oltre che del Governo.

BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale-destra nazionale approva il disegno di legge perché esso costituisca un precedente per altre categorie che attendono miglioramenti, non solo sul piano previdenziale.

Mi auguro che con una stabile permanenza di Governo — quando lo avremo — si possa provvedere ad un'organizzazione unitaria di tutte le iniziative previdenziali.

GUERRINI. A nome del gruppo socialista mi dichiaro favorevole al disegno di legge che viene incontro ad istanze da lungo tempo giustamente reclamate dai ferrovieri.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino (802).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto " Leonardo da Vinci " di Roma-Fiumicino ».

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione.

MERLI, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione svolta in sede referente e mi dichiaro favorevole al nuovo testo elaborato dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FIORIELLO. Confermo i giudizi che sono stati espressi in sede di Comitato ristretto dal gruppo comunista: in effetti ci troviamo di fronte ad un nuovo provvedimento, in quanto mentre il disegno di legge n. 802 si riferiva esclusivamente alla costruzione di una nuova aerostazione nell'aeroporto « Leonardo da Vinci », il nuovo testo elaborato dal Comitato ristretto riguarda oltre la costruzione dell'aerostazione, la gestione del sistema aeroportuale comprendente le attrezzature degli aeroporti di Fiumicino, Ciampino e dell'Urbe.

Questo nuovo testo deve tener conto di tre aspetti fondamentali, su cui abbiamo discusso in sede di Comitato ristretto per parecchi mesi.

In primo luogo deve assicurare una gestione unitaria delle attrezzature aeroportuali di Fiumicino e degli altri aeroporti.

In secondo luogo deve prevedere un rapporto con il territorio, e pertanto con il Lazio e con le sue amministrazioni locali; quando abbiamo sostenuto la necessità della partecipazione degli enti locali alla gestione dell'aeroporto di Fiumicino, non lo abbiamo detto solo per rispettare l'autonomia regionale e degli enti locali, ma anche per la necessità, imprescindibile dal punto di vista funzionale, di collegare il territorio del Lazio all'aeroporto. Dobbiamo tener conto di questo rapporto solo se si pensa che fra Fiumicino ed Ostia vi sono circa sessantamila abitanti.

In terzo luogo occorre evitare la polverizzazione dei servizi attraverso gli appalti (basti pensare che a Fiumicino esistono 68 appalti con la conseguente situazione negativa a noi ben nota); occorre cioè stabilire una gestione unitaria da parte di una società in cui la presenza degli enti locali possa assicurare il rapporto non solo con il territorio, ma anche con gli operai che operano nel settore.

Il gruppo comunista pur essendo favorevole all'impostazione di fondo del nuovo testo presenterà degli emendamenti proprio per dare attuazione ai principi della gestione unitaria, del rapporto con il territorio e della soppressione degli appalti.

FOSCARINI. Ritengo che alcune cose debbano essere dette, sia pure brevemente, in

quanto è la prima volta che ci apprestiamo ad affrontare un problema così importante; inoltre in sede referente non ci fu una discussione di carattere generale perché, allora, ci limitammo a nominare un Comitato ristretto che valutasse le varie questioni attinenti al disegno di legge.

Noi comunisti siamo consapevoli dell'urgenza di approvare questo provvedimento, e lo abbiamo dimostrato mettendoci a disposizione per affrontare questo progetto che, certamente, non risolve i complessi problemi dell'aviazione civile.

Contemporaneamente però, al Senato vi è un provvedimento che riguarda il finanziamento degli aeroporti, compreso naturalmente quello di Fiumicino. La nostra Commissione ha dato un notevole contributo a questo problema nella passata legislatura, allorché promosse l'indagine conoscitiva a cui fece seguito la denuncia dei piloti dell'aviazione civile ed infine un documento del nostro gruppo parlamentare, accolto anche dal Governo, nel quale si sottolineava la necessità di una riorganizzazione generale ed autonoma di tutte le componenti dell'aviazione civile. Quanto prima anche questo provvedimento sarà al nostro esame. Ricordo ancora che il capo di stato maggiore ha preannunciato una conferenza stampa, a nome del ministro della difesa, il 28 aprile, per la presentazione di un disegno di legge per l'assistenza al volo che prevede un finanziamento di 172 miliardi in cinque anni.

Noi pensiamo che, arrivate le cose a questo punto, occorra un disegno di legge organico, in quanto non avrebbe senso procedere al potenziamento dei singoli aeroporti senza tener conto del problema dello spazio in relazione alle esigenze del trasporto aereo.

Si tratta di un problema fondamentale. Dico queste cose perché abbiamo appreso dalla stampa che, in riferimento all'incidente aereo del 16 aprile 1972 (la tragedia del *Folker 27* precipitato nei pressi di Amaseno), i periti del Ministero dei trasporti hanno raccomandato la creazione di un sistema *radar* che funzioni 24 ore su 24 e che copra l'intera area del paese interessata al volo aereo, nonché l'installazione di un *radar* meteorologico. Queste sono le cose che possiamo leggere testualmente dalla relazione dei periti.

Il servizio *radar* non viene fornito in tutti gli spazi aerei nell'intero arco delle 24 ore. Inoltre, teniamo presente che il centro di controllo di Roma — stiamo appunto parlando di Fiumicino — non dispone di un *radar* meteorologico che possa consentire al controllo

del traffico aereo di avere l'immediata visuale delle formazioni temporalesche, senza dover ricorrere ai normali bollettini. Da ciò è facile immaginare quali pericoli incombono su tutti coloro che si servono dell'aeroporto.

Oltre a quanto ho detto, noi siamo ancora in attesa delle decisioni a cui perverrà l'inchiesta per un altro aereo caduto, come si ricorderà, in Puglia.

È necessario arrivare ad una regolamentazione dello spazio aereo; attualmente, questo controllo è ancora affidato all'aeronautica militare la quale non dimostra sufficiente disponibilità per le esigenze del traffico civile. Mi pare che l'onorevole ministro si fosse impegnato affinché venisse costituita una commissione interministeriale per lo studio di questi problemi.

VALIANTE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. È già stato emanato il decreto per la costituzione di questa commissione interministeriale.

FOSCARINI. Dobbiamo assolutamente risolvere questi problemi; in caso contrario i piloti viaggiano senza alcuna protezione. Comunque, noi esprimeremo la nostra posizione dopo aver valutato gli emendamenti apportati al testo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

VALIANTE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero soltanto dire in linea generale, in relazione all'intervento dell'onorevole Foscarini, che indubbiamente il disegno di legge in discussione non risolve i problemi dell'aviazione civile; però abbiamo sempre detto che volevamo cominciare a sistemare la gestione aeroportuale di Fiumicino e degli altri aeroporti della capitale per la loro particolare funzione e rilevanza anche ai fini della presentazione del nostro paese agli stranieri.

A questo riguardo vorrei ricordare il disegno di legge, già approvato dalla Commissione trasporti del Senato, che prevede la spesa di 220 miliardi di lire da destinare al potenziamento degli impianti indispensabili ad un miglior funzionamento dei nostri aeroporti e in modo particolare all'assistenza al volo; di questa somma circa 50 miliardi di lire dovrebbero essere destinati per la fornitura di queste strumentazioni essenziali.

Per ciò che riguarda il comitato interministeriale dei trasporti, posso confermare alla

Commissione che il nostro Ministero già da venti giorni ha diramato agli altri ministeri interessati il testo del provvedimento; non posso però dire se il Consiglio dei ministri sarà in grado di discutere del problema in questo scorcio di tempo; ad ogni modo è un punto fermo con il quale abbiamo ritenuto di mantenere fede all'impegno assunto davanti alla Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel nuovo testo del Comitato ristretto. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

L'aeroporto «Leonardo da Vinci» di Roma-Fiumicino e gli altri aeroporti della capitale aperti al traffico civile, indicati con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il ministro della difesa, sono costituiti in sistema aeroportuale della capitale.

Essi sono gestiti unitariamente, sotto la sorveglianza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, secondo le disposizioni del codice della navigazione e delle leggi vigenti.

MERLI, *Relatore*. Il punto importante che va rilevato nel primo articolo è quello che riguarda il modo migliore di affrontare la questione del sistema aeroportuale, intendendo con tale definizione non solo l'aeroporto «Leonardo da Vinci» ma tutto il sistema aeroportuale della capitale. Qualche perplessità potrebbe sorgere circa la formulazione del primo comma dell'articolo che rende però più chiara l'intenzione del legislatore.

PRESIDENTE. L'onorevole Lombardi Giovanni ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al primo comma le seguenti parole: « Un apposito decreto stabilirà le modalità del trapasso ».

LOMBARDI GIOVANNI. Ritengo che il passaggio ad una unica gestione potrebbe, anzi dovrebbe implicare un decreto che indichi le modalità di azione; inoltre il ricorso ad un decreto per stabilire quali sono gli aeroporti costituenti il sistema aeroportuale mi lascia alquanto perplesso.

PRESIDENTE. L'onorevole Marino ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al primo comma le seguenti parole: « L'eventuale istituzione di altri aeroporti della capitale aperti al traffico civile,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1973

implica l'inclusione degli stessi nel sistema aeroportuale della capitale ».

MARINO. Sono sostanzialmente d'accordo con l'articolo 1 del nuovo testo; solo ritengo che sarebbe opportuno inserire al primo comma l'emendamento di cui è stata data lettura, perché mi sembra che nel modo come è congegnato l'articolo si faccia riferimento solo agli aeroporti attualmente aperti al traffico civile.

MERLI, *Relatore*. Sono favorevole all'accoglimento della proposta avanzata dall'onorevole Lombardi Giovanni.

GUERRINI. Ritengo che non vi sia dubbio che questo primo comma dell'articolo 1 sarà interpretato nel senso che il sistema aeroportuale è costituito dagli aeroporti attuali: ciò perché quando si parla, per esempio, dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » o di altri aeroporti, è evidente che ci si riferisce a delle entità reali al momento in cui si formula la legge.

Pertanto mi pare che abbia ragione il collega Marino, quando afferma che bisognerebbe introdurre esplicitamente un comma per specificare meglio la volontà della Commissione, se esiste la volontà di includere nel sistema aeroportuale della capitale tutti gli aeroporti che sorgeranno in futuro, sia civili che militari aperti al traffico civile. È chiaro infatti che così come è formulato attualmente, l'articolo 1, darà motivo, a chi interpreterà la legge, di pensare che la Commissione voleva riferirsi al sistema degli aeroporti esistenti; pertanto, se vogliamo veramente includere anche gli aeroporti futuri, è necessario indicarlo espressamente con un comma apposito.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho delle perplessità per quanto riguarda l'inclusione nel sistema aeroportuale dei futuri aeroporti, in quanto ritengo che potrebbero bastare quelli attualmente esistenti; inoltre devo manifestare delle preoccupazioni circa l'introduzione dell'emendamento proposto dal collega Lombardi Giovanni, perché in questo caso penso che sarebbe necessario fissare un termine ben preciso al fine di evitare qualunque tentativo di resistenza da parte del Ministero della difesa.

A parte queste considerazioni mi sto chiedendo, in qualità di legislatore, se è necessario prevedere che una legge debba essere applicata con un decreto; evidentemente no.

Senza considerare poi che un eventuale decreto comporterebbe inevitabilmente delle difficoltà per portare avanti una sollecita attuazione della legge.

ALESSANDRINI. Io preciserei, al primo comma dell'articolo 1, che intendiamo riferirci agli aeroporti della capitale e degli altri comuni: ciò per evitare che nascano difficoltà a proposito di aeroporti che non sorgano nell'ambito di uno stesso comune.

MARINO. Forse sarebbe più opportuno precisare quali siano gli aeroporti della capitale: e cioè quelli di Ciampino, dell'Urbe e di Roma-Fiumicino.

POLI. Io sono d'accordo sul fatto che dev'essere la stessa legge a costituire il sistema aeroportuale della capitale. Ritengo che raggiungeremmo meglio gli scopi che ci prefiggiamo se formulassimo il primo comma dell'articolo 1 in modo da dichiarare quali aeroporti sono costituiti in sistema aeroportuale della capitale, e da dire che le modalità di attuazione verranno precisate con decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e del ministro della difesa. Al secondo comma preciserei poi che la gestione degli aeroporti avviene sotto la diretta sorveglianza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

FOSCARINI. Sarebbe opportuno citare direttamente, come prospettava, il collega Marino, i tre aeroporti dell'Urbe, di Roma-Fiumicino e di Ciampino.

PRESIDENTE. Io ritengo che in quest'articolo 1 occorra definire qual è il sistema aeroportuale che deve servire la capitale d'Italia. Farei quindi diretto riferimento ai tre aeroporti citati, lasciando però come possibile l'ipotesi dell'attuazione di un altro aeroporto nel Lazio.

VALIANTE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero chiarire ai colleghi il motivo per cui si fa riferimento al decreto del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro della difesa, per quanto riguarda l'indicazione degli altri aeroporti da costituire in sistema aeroportuale della capitale.

Ciò è avvenuto proprio per risolvere alcuni problemi che in sede di Comitato ristretto diversi colleghi avevano sollevato a proposito dei futuri aeroporti. Si era infatti

osservato che il testo, se non avesse contenuto un riferimento ai futuri aeroporti, si sarebbe dovuto intendere limitato unicamente agli aeroporti esistenti ed attualmente aperti al traffico civile. Abbiamo allora pensato che il sistema ora previsto al primo comma dell'articolo 1 che stiamo esaminando avrebbe potuto evitare una nuova legge che includesse nel sistema aeroportuale della capitale gli altri eventuali futuri aeroporti o comunque quegli aeroporti attualmente esistenti ma non ancora aperti al traffico civile. Inoltre è da tenere presente che il sistema aeroportuale non è una somma di aeroporti, ma la scelta di alcuni aeroporti che funzionalmente rispondono alle esigenze aeroportuali di un determinato centro.

Se noi prevedessimo, nel sistema aeroportuale, tutti gli aeroporti attualmente esistenti, ve ne includeremmo alcuni che non servono affatto. Non è opportuno, per esempio, già da oggi prevedere con legge, e quindi definitivamente, l'inclusione dell'aeroporto dell'Urbe nel sistema aeroportuale di Roma, prima che ce ne sia garantita l'utilità alla funzionalità del sistema stesso. Perciò, stabiliamo pure con legge il sistema aeroportuale, però lasciamo le cose in modo che ci siano consentite delle modifiche, secondo le esigenze, con strumenti amministrativi.

Si tratta quindi di un problema di funzionalità e, per quanto riguarda la delimitazione territoriale, le esigenze della capitale potranno benissimo essere soddisfatte in futuro da un grande aeroporto, anche se posto ad una certa distanza. Abbiamo l'esempio di Trieste, il cui aeroporto si trova a 50 chilometri da detta città.

PRESIDENTE. Credo che la proposta avanzata dall'onorevole Poli sia la più chiara.

CARADONNA. Ritengo che si dovrebbe dare una precisa indicazione stabilendo la destinazione degli aeroporti: l'aeroporto di Fiumicino per le linee internazionali, quello di Ciampino per le linee interne, quello dell'Urbe per il turismo. Infatti ognuno dei tre aeroporti ha precise caratteristiche che lo rendono maggiormente idoneo al traffico di un certo tipo.

Inoltre potrebbe anche essere questa l'occasione buona per stabilire qualcosa in merito al sistema di collegamento; non dimentichiamo infatti che, soprattutto in seguito all'approvazione di questo provvedimento, si aprirà per Roma un dramma per quanto riguarda il collegamento dei trasporti aeroportuali. Se

non provvediamo a risolvere ora anche questo problema, la legge sarà incompleta, e la conseguenza sarà la creazione di una grave disfunzione su tutta la regione.

FOSCARINI. Occorre considerare anche i problemi di gestione, perché abbiamo sempre sostenuto che gli aeroporti deficitari debbano essere a carico del Ministero dei trasporti.

VALIANTE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Quando si parla di sistema aeroportuale della capitale, è fuori discussione che Fiumicino e Ciampino sono inclusi; quello di Ciampino, infatti, è un aeroporto troppo rilevante per le esigenze aeroportuali di Roma per poterlo trascurare. In un primo testo si era parlato di aeroporti di Fiumicino, di Ciampino e dell'Urbe. Qual è stato il motivo per il quale si è mantenuto Fiumicino e si è « nascosto » Ciampino nella dizione generica di « altri aeroporti »? Perché è sorto il dubbio che l'aeroporto dell'Urbe non fosse essenziale al sistema aeroportuale di Roma. Ciampino è fuori discussione, ma non possiamo usare la frase « Fiumicino Ciampino e gli altri aeroporti », perché oltre a quello dell'Urbe non vi sono altri aeroporti aperti al traffico civile.

La cosa importante è che il sistema aeroportuale sia stabilito con legge. Con decreto poi potrà essere inserito in futuro un altro aeroporto in relazione alla funzionalità del sistema.

MARINO. Sarebbe opportuno evitare che dipenda dal ministro dei trasporti l'inclusione in futuro di altri aeroporti nel sistema aeroportuale. Il Ministero dovrebbe avere soltanto il compito di indicare gli aeroporti aperti al traffico civile. Altrimenti in sostanza diamo una delega al ministro.

VALIANTE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ritengo di venire incontro alle indicazioni emerse durante la discussione presentando una proposta che mi sembra concili le diverse posizioni. Propongo, cioè, che l'articolo 1 sia del seguente tenore: « L'aeroporto " Leonardo da Vinci " di Roma-Fiumicino e l'aeroporto di Ciampino sono costituiti in sistema aeroportuale della capitale. Essi sono gestiti unitariamente, sotto la sorveglianza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, secondo le disposizioni del codice della navigazione e delle leggi vigenti ».

LOMBARDI GIOVANNI. Accolgo la proposta del Governo e ritiro il mio emendamento.

MARINO. Anch'io accolgo la proposta del Governo e ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 1:

ART. 1.

L'aeroporto «Leonardo da Vinci» di Roma-Fiumicino e l'aeroporto di Ciampino sono costituiti in sistema aeroportuale della capitale.

Essi sono gestiti unitariamente, sotto la sorveglianza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, secondo le disposizioni del codice della navigazione e delle leggi vigenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Data l'ora, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Riforma dell'Opera di previdenza a favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1532):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	25
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Becciu, Belci, Bodrito, Caradonna, Carri, Catella, Ceravolo, Ciacci, Fioriello, Foscarini, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Pani, Piccinelli, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni e Volpe.

La seduta termina alle 13,5.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO