

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

55.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 30 LUGLIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

	PAG.	
<b>Inversione dell'ordine del giorno:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	810	
<b>Proposte di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Senatore FRACASSI: Provvidenze a favore del personale della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2840);		
BERNARDI: Provvidenze a favore del personale della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altre enti (1636) . . . . .	810	
PRESIDENTE . . . . .	810, 811, 813, 814, 815	
BAGHINO . . . . .	812	
CIACCI . . . . .	811, 813, 815	
DAL MASO, <i>Relatore</i> . . . . .	810, 812, 813, 815	
GUGLIELMINO . . . . .	813	
KORACH . . . . .	812	
MAROCCO . . . . .	813	
POLI . . . . .	812, 813, 815	
PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	814, 815	
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>		
Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2918) . . . . .	816	
PRESIDENTE . . . . .	816, 820	
BAGHINO . . . . .	818, 820	
GUGLIELMINO . . . . .	817	
KORACH . . . . .	819	
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	818	
POLI, <i>Relatore</i> . . . . .	816, 820	
PRETI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	816, 819, 820	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia - Linee aeree italiane - alla gestione della « Somali Airlines » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3076) . . . . .	820	
PRESIDENTE . . . . .	820	
LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore</i> . . . . .	820	
<b>Votazione segreta:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	821	

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

**La seduta comincia alle 10.**

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

(E' approvato).

**Inversione dell'ordine del giorno.**

PRESIDENTE. Propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere subito le proposte di legge del senatore Fracassi n. 2840 e del deputato Bernardi n. 1636.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Discussione delle proposte di legge senatore Fracassi: Provvidenze a favore del personale della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2840); Bernardi: Provvidenze a favore del personale della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti (1636).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa del senatore Fracassi: « Provvidenze a favore del personale della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 febbraio 1974; e del deputato Bernardi: « Provvidenze a favore del personale della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti ».

Come i colleghi ricordano, il 16 luglio scorso abbiamo ottenuto il trasferimento in sede legislativa delle due proposte di legge, che già avevamo esaminato in sede referente.

Comunico che la I Commissione affari costituzionali e la V Commissione bilancio hanno espresso parere favorevole sui due provvedimenti.

L'onorevole Dal Maso ha facoltà di svolgere la relazione.

DAL MASO, *Relatore*. Innanzitutto giova ricordare che il firmatario della proposta di legge n. 1636 ha dichiarato di aderire a quella del senatore Fracassi, già approvata dal Senato e che, come ha ricordato il presidente,

ha ricevuto il parere favorevole dalla I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio. Propongo pertanto che quest'ultima sia posta a base dell'odierna discussione.

In aggiunta alla relazione già svolta durante l'esame del provvedimento in sede referente, devo ricordare che la proposta di legge del senatore Fracassi consta di tre articoli, che riguardano il personale già dipendente dall'Ente autotrasporti merci (EAM), dalla Gestione raggruppamenti autocarri (GRA) e dall'Azienda rilievo alienazione residuati (ARAR).

Tale personale a suo tempo è stato inquadrato nelle categorie del personale non di ruolo dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ora direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Con la proposta di legge in esame s'intende colmare, in sostanza, una lacuna che si è venuta a creare nei confronti di questo personale che, ai fini del trattamento di quiescenza, non si è visto riconoscere il servizio che aveva prestato presso i citati enti di provenienza: con l'articolo 1 si vuole perciò dare facoltà a tale personale di riscattare, in tutto o in parte, il periodo di servizio prestato presso l'EAM o il GRA o l'ARAR.

L'articolo 2 stabilisce che la liquidazione del contributo per il riscatto del servizio prestato presso gli enti di provenienza viene calcolata in base agli stipendi percepiti all'entrata in vigore della legge 18 marzo 1968, n. 413, e non già alla data di immissione in ruolo: con questa disposizione è stato recepito un suggerimento che, in sede di stesura della proposta di legge, è venuto sia dal ministro del tesoro sia dal ministro per la riforma della pubblica amministrazione.

Con l'articolo 3 si stabilisce che, nei riguardi degli impiegati di cui si parla all'articolo 1, il servizio non di ruolo prestato presso la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è valutato — ai soli fini giuridici e con esclusione della ricostruzione della carriera — quale servizio effettivo, per l'intera sua durata. Si tratta generalmente di due o tre anni (a seconda che i dipendenti in questione siano o no ex combattenti) di servizio prestato prima di essere immessi in ruolo da parte del Ministero dei trasporti. Questo riconoscimento non comporta alcun onere a carico dell'amministrazione dello Stato, in quanto i dipendenti interessati hanno già provveduto a sborsare del denaro per il riscatto del proprio servizio.

Questa disposizione serve quindi a soli fini qualitativi e non retributivi.

Tenendo presente che con la presente proposta di legge si viene a compiere un atto di giustizia verso il personale di cui ho detto, e che d'altra parte anche al personale proveniente da enti che nulla avevano a che fare con lo Stato è stato riconosciuto, al momento dell'immissione nei ruoli statali, il servizio prestato presso i predetti enti, invito la Commissione ad approvare il provvedimento in discussione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**CIACCI.** Anche a nome del gruppo comunista vorrei fare alcune brevissime considerazioni — prendendo occasione dalla discussione di queste proposte di legge — con le quali vorrei richiamare l'attenzione del Governo sui problemi della motorizzazione civile.

Ci permettiamo di rilevare che mentre si continua, sia pure giustamente, a sistemare situazioni riguardanti il passato, si dimenticano, o non si affrontano con la necessaria decisione, i problemi attuali riguardanti la motorizzazione civile.

In questo settore — e ciò è stato denunciato anche dai sindacati — si registra una situazione gravissima, direi esplosiva nelle grandi città. Si pensi infatti al problema delle verifiche e delle revisioni dei motori con tutto quello che comporta di lunghe file, e, quindi, di lavoro arretrato; si pensi al rilascio delle patenti, per le quali si deve aspettare per più di un mese (i sindacati hanno addirittura denunciato che in alcuni periodi sono trascorsi quattro mesi prima del rilascio delle patenti).

Con il primo gennaio del 1975 le revisioni — secondo le direttive della Comunità europea — dovranno essere fatte ogni quattro anni e questa scadenza farà aumentare ancora il lavoro della motorizzazione civile, settore assolutamente impreparato a questa nuova esigenza, tanto da far prevedere una paralisi, come quella che si è verificata, ad esempio, nel settore delle poste.

Oltre all'aumento del lavoro in condizioni nelle quali mancano le attrezzature e si ha carenza di personale, si ha la prospettiva di grosse speculazioni; si parla infatti di affidare la revisione a privati, i quali, giocando sulla inefficienza dell'apparato statale, verrebbero a realizzare lautissimi guadagni. Basti pensare che in Italia vi sono circa 15 milioni di automezzi per rendersi conto delle dimensioni degli

eventuali lucri (secondo le direttive della Comunità europea si dovrebbero pagare circa 6 mila lire per ogni revisione e quindi il giro di affari toccherebbe i 90 miliardi, sul quale hanno già messo gli occhi molti imprenditori privati).

Attualmente siamo in arretrato di circa dieci anni con le revisioni; pur prevedendo il codice stradale che la revisione deve essere fatta ogni 5 anni, siamo ancora fermi al 1963. Vi è tutta una situazione esplosiva che può bloccare il settore (che in parte è già inceppato) e può aprire la strada, con il nuovo anno, all'ingresso ai privati nel settore della revisione degli autoveicoli. Si parla addirittura della creazione di particolari officine accanto ai punti di revisione per fare quei lavori che sono necessari affinché il collaudo possa essere positivo.

Le mie sono solo alcune considerazioni per invitare il Governo a prendere in considerazione il problema generale di una riforma del settore della motorizzazione civile, anche in relazione ai compiti che sono passati alle regioni e agli accavallamenti che nel settore stesso si registrano.

Passando al contenuto del provvedimento in discussione mi consenta di rilevare il relatore che, così come risulta dai resoconti parlamentari, il Senato non ha approvato il provvedimento all'unanimità poiché vi è stata la astensione del gruppo comunista.

Debbo comunque dire che in linea generale il nostro parere è positivo; ci sembra giusto che il personale della direzione generale della motorizzazione civile proveniente da altri enti, quali l'EAM, l'ARAR e la GRA, a suo tempo inquadrato nella categoria del personale non di ruolo dell'ispettorato della motorizzazione civile, abbia la facoltà di riscattare il servizio prestato presso gli enti di provenienza ai fini del trattamento di quiescenza.

Su questo aspetto già al Senato il nostro gruppo ha espresso parere favorevole, astenendosi tuttavia dalla votazione poiché non si è voluta accogliere una proposta di soppressione dell'articolo 3.

Sul contenuto di questo articolo ho svolto una piccola indagine chiedendo anche il parere ai colleghi della Commissione giustizia; non sono riuscito a trovare una spiegazione ragionevole al contenuto dell'articolo stesso. Il relatore ha fatto un tentativo di spiegazione di questa formulazione, ma allo stesso tempo ha aumentato quei dubbi che già la nostra parte aveva. Invito quindi il relatore e il Governo a chiarire questo punto special-

mente per quanto riguarda la « valutazione ai fini giuridici... con l'esclusione della ricostruzione di carriera ». Si tratta di un problema puramente morale, una questione di poesia, o si tratta invece di una questione di sostanza? Questa formulazione o non dice niente o dice troppo. Il relatore ha detto che questo articolo non comporta oneri, ma serve soltanto ad una eventuale valutazione a fini puramente qualitativi. Che significa? Per me significa che a questo personale immesso in ruolo, al quale viene consentito di recuperare il periodo di servizio prestato ai fini del trattamento di quiescenza, si vuole dare qualcosa di più e cioè la possibilità di scavalcare coloro che sono entrati per concorso e che ricoprono posti di responsabilità. In questo modo ci sembra che si voglia aprire una porticina che potrebbe diventare un portone appunto per dare qualcosa di più di quanto la legge non preveda nei suoi primi articoli.

Per queste considerazioni preannunciamo che presenteremo una proposta di soppressione dell'articolo 3, come già abbiamo fatto al Senato. Naturalmente siamo qui pronti ed attenti ad ascoltare il parere del relatore, del Governo e degli altri colleghi sull'interpretazione di questo articolo.

BAGHINO. Ritengo che su questo problema relativo a chi affidare la revisione degli autoveicoli, degli uffici e delle carenze esistenti attualmente in questo settore, dovrebbe dare una risposta il ministro.

Dobbiamo interessarci di questo problema perché già oggi la situazione è estremamente grave e anche perché una revisione completa porterà a certe attività che non potranno essere espletate per mancanza di parchi centro.

Per quanto riguarda la soppressione dell'articolo 3, preannunciata dai colleghi di parte comunista, ho delle perplessità. L'esclusione della ricostruzione della carriera più che un impegno rappresenta un « non impegno ». Tale soppressione implica il rischio che si debba ritornare a chiedere il parere della V Commissione bilancio, ritardando così ancora l'approvazione del provvedimento.

POLI. La proposta di legge in discussione tende, senza alcun dubbio, a risolvere alcune questioni che interessano il personale della motorizzazione civile, personale che si trova in condizioni di carriera svantaggiate a seguito dell'immissione nei ruoli della motorizzazione ai sensi della legge 8 ottobre 1957, n. 970.

Ho seguito con attenzione la relazione dell'onorevole Dal Maso e concordo con lui sugli

aspetti positivi di questo provvedimento, anche perché non vi è alcun dubbio che il personale proveniente dall'EAM, dalla GRA e dall'ARAR aveva acquisito anzianità e benemeritenze che non possono essere disconosciute. Ritengo perciò che si debba accogliere favorevolmente la richiesta di una rapida approvazione di questo provvedimento, che sana alcune situazioni del personale dipendente della motorizzazione civile.

Vorrei però rilevare che, per certi aspetti, l'articolo 1 non è completo, in quanto esclude un certo numero di persone che, pur provenendo dall'EAM, si vengono a trovare nell'impossibilità di ottenere l'applicazione dei benefici previsti in questo provvedimento in considerazione del fatto che a suo tempo non furono applicate le norme della legge 26 maggio 1966, n. 372. Dal momento che realizziamo una normativa che cerca di sanare tutti gli stati di disagio che possono esservi all'interno della motorizzazione civile, mi sembra giusto che si debba anche risolvere questo aspetto. Presenterò a questo proposito un emendamento per cercare di completare il quadro della situazione, senza limitarci a risolvere i casi che sono elencati nell'articolo 1, lasciando fuori del personale che, *grasso modo*, si trova nelle stesse condizioni di carriera.

Per quanto riguarda l'articolo 3, di cui il gruppo comunista ha chiesto la soppressione, mi rendo conto delle difficoltà che vi sono e dei pericoli che si possono correre, ma o si esamina più profondamente la questione e si cercano argomentazioni che ci consentano di giungere all'eliminazione dell'articolo 3, oppure mi allineo alla posizione già espressa dal relatore; anche perché se esistono dei pericoli, essi sono tuttavia molto limitati. Non è che l'articolo 3 può portare a benefici di carriera o ad avere agevolazioni che non si meritano. Lo articolo 3 è un completamento del provvedimento e dà un quadro abbastanza esatto della situazione.

KORACH. O serve o non serve.

POLI. È un tutto organico. Se eliminiamo l'articolo 3 rendiamo zoppa la proposta di legge. Cerchiamo invece di trovare il modo di eliminare gli inconvenienti prospettati.

DAL MASO, *Relatore*. Vi è solo il riconoscimento del servizio prestato, non il pericolo di riconoscimenti aggiuntivi.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

POLI. L'articolo 3 assicura l'applicazione del provvedimento così come è formulato e non garantisce certo che verrà concesso qualcosa di più del periodo maturato. Evita che vi siano false interpretazioni.

GUGLIELMINO. Le false interpretazioni nascono proprio dalla formulazione di tale articolo.

CIACCI. Ritengo giusta la richiesta dell'onorevole Poli di un maggiore approfondimento. La previsione che il servizio è valutato ai fini giuridici per l'intera sua durata, è molto chiara, quando poi si aggiunge la dizione: « con esclusione della ricostruzione di carriera ». Vi è una contraddizione. Vorrei sapere cosa significa la espressione: « valutazione ai fini giuridici senza ricostruzione di carriera ».

POLI. Serve ad escludere i benefici economici.

CIACCI. Ma allora di quali altri benefici si tratta ?

POLI. Di quelli derivanti dall'anzianità di servizio.

CIACCI. L'onorevole Dal Maso ha detto, sia pur a denti stretti, che l'espressione vale ai puri fini qualitativi. Ma che cosa significa questo ? Che, avendo una anzianità maggiore, che mi viene riconosciuta giuridicamente, posso ottenere una promozione con tutto quel che segue. Non si tratta di un aspetto puramente morale e astratto. O è qualcosa di concreto o non lo è. Vorrei sapere qual è l'opinione del nostro presidente, che è un eminente giurista.

PRESIDENTE. Ritengo che alcuni vantaggi vi siano, indubbiamente, anche se essi vengono limitati « con l'esclusione della ricostruzione di carriera ».

CIACCI. Però l'interessato si trova avvantaggiato !

DAL MASO, *Relatore*. Questo è pacifico ! In caso contrario l'articolo 3 sarebbe pleonastico. Gli interessati, infatti, hanno già provveduto a riscattare quei due o tre anni (al massimo tre) nei quali sono rimasti in posizione di pre-ruolo. Questo è il motivo per il quale la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sulla proposta di legge in esame.

MAROCCO. Intervengo brevissimamente per esprimere il mio parere favorevole sulla proposta di legge n. 2840, già approvata dal Senato. Mi rifaccio esclusivamente alle valutazioni avanzate dal relatore, il quale, praticamente, ha richiamato la nostra attenzione sulle finalità del provvedimento, che sono quelle di eliminare una sperequazione nei confronti di alcune categorie di dipendenti dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, entrati successivamente a far parte del Ministero dei trasporti. Tale personale ha di fatto contribuito volontariamente a riscattare in tutto o in parte, ai fini del trattamento di quiescenza, il servizio prestato anteriormente, derivando da ciò un vantaggio di cui usufruirà nel momento in cui verrà collocato a riposo.

Raccomando, perciò, l'approvazione del provvedimento nel testo che ci proviene dal Senato, al fine di non rinviare ulteriormente la definizione delle legittime aspettative di tali categorie.

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

DAL MASO, *Relatore*. Premettendo che ad alcune osservazioni di carattere generale meglio di me risponderà l'onorevole ministro, vorrei far rilevare, per quanto riguarda il contenuto della proposta di legge, che un suo primo aspetto sostanziale è quello di rivolgersi ad un numero non molto ampio di ex dipendenti dell'EAM, della GRA e dell'ARAR, ora inquadrati nelle categorie del personale della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Tale personale, proprio perché proveniente da enti già soppressi da qualche anno, si trova ormai prossimo al collocamento a riposo ed è quindi necessario approvare il provvedimento al più presto, senza apportarvi modifiche dal momento che, in questo caso, esso dovrebbe ritornare al Senato ed occorrerebbe attendere chissà quanto altro tempo per la definitiva approvazione.

Le osservazioni avanzate nel corso della discussione sulle linee generali si riferiscono, quasi esclusivamente, all'articolo 3, nel quale mi sembra sia previsto con molta chiarezza che il breve periodo (che, come ho già detto, non supera i tre anni) durante il quale gli impiegati di cui alla proposta di legge non sono stati inclusi in ruolo

può essere riscattato ai fini giuridici, mentre, ai fini economici, tale riscatto è già avvenuto attraverso il versamento di contributi volontari. L'unica eccezione è costituita dall'esclusione della ricostruzione di carriera. Una norma siffatta è già stata presa in considerazione in molti altri casi allorché una parte del personale di un ente era stato trasferito ad altro ente (è questo il caso, ad esempio, degli insegnanti di scuola elementare, secondaria e artistica); non è quindi la prima volta che un servizio prestato anteriormente viene riconosciuto ai fini giuridici. Non mi pare dunque che noi rischiamo di dare qualcosa in più a tale personale; caso mai c'è il pericolo di dare qualcosa in meno.

La raccomandazione pressante che rivolgo alla Commissione è pertanto quella di approvare la proposta di legge nel testo che ci perviene dal Senato al fine di soddisfare finalmente le aspettative di questi dipendenti che da molto tempo attendono il riconoscimento di un loro diritto acquisito.

**PRETI, Ministro dei trasporti e della aviazione civile.** Sul merito del provvedimento non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto, così brillantemente, il relatore, il quale, dal punto di vista tecnico, conosce il problema molto meglio di me. Vorrei invitare i colleghi ad approvare rapidamente il testo del provvedimento in discussione, che serve, sia pure molto parzialmente, a migliorare la situazione all'interno della direzione generale della motorizzazione.

Vorrei dire che la situazione all'interno della direzione generale della motorizzazione è molto preoccupante. La gente — magari anche su suggestione dei sindacati — dice talvolta che le ferrovie funzionano male, o anche peggio che male, il che non è vero in confronto a tanti altri rami dell'amministrazione statale. Sono, viceversa, estremamente preoccupato per il funzionamento degli uffici della motorizzazione, poiché ogni tanto approviamo disposizioni legislative, che siamo costretti a disfare perché sono sbagliate (anche in materia penale). Ciò è accaduto, ad esempio, quando si è voluto togliere quell'incentivo di cui godevano gli impiegati dell'amministrazione sulla base di un principio astratto degno della rivoluzione francese del 1789; si è creata così una situazione per la quale oggi occorrerebbe almeno il doppio o il triplo del personale. Se il personale ha un compenso, è capace di impegnarsi anche all'eccesso, mentre

quando guadagna sempre la stessa somma, indipendentemente dal sacrificio, il rendimento è molto minore. Così, per un principio astratto abbiamo messo in crisi l'amministrazione della motorizzazione, che oggi deve affrontare problemi molto più gravi di quelli di un tempo. Basti pensare che sono in circolazione 15 o 16 milioni di automezzi, quando solo dieci anni fa ve n'era un terzo. Il personale è sempre lo stesso, solo che dietro compenso riusciva a svolgere quasi per intero i suoi compiti; adesso si è veramente verificata una grossa «frana», e i cittadini si lamentano. Sarà un po' difficile risolvere il problema. Ne parleremo comunque in altro momento e in altra sede. Per ora raccomando alla Commissione l'approvazione di questo modesto progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Propongo che sia scelto come testo base per la discussione la proposta di legge n. 2840.

Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli della proposta di legge n. 2840. Do lettura del primo articolo:

#### ART. 1.

Agli impiegati provenienti dall'Ente auto-trasporti merci (EAM), dalla Gestione raggruppamenti autocarri (GRA) e dall'Azienda rilievo alienazione residuati (ARAR), a suo tempo inquadrati nelle categorie del personale non di ruolo dell'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ora direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in applicazione delle leggi 8 ottobre 1957, n. 970, 16 novembre 1957, numero 1122, e 2 gennaio 1958, n. 3, è data facoltà di riscattare in tutto o in parte, ai fini del trattamento di quiescenza, il servizio prestato presso i suindicati enti di provenienza, secondo le disposizioni di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, ovvero secondo le disposizioni di cui alla legge 26 maggio 1966, n. 372.

L'onorevole Poli ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere dopo le parole:* « in concessione » *le altre:* « nonché agli impiegati del ruolo ad esaurimento della direzione generale della motorizzazione ».

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

Ricordo alla Commissione che, qualora questo emendamento venisse approvato, sarebbe necessario chiedere il parere della I e della V Commissione.

DAL MASO, *Relatore*. Sono contrario all'emendamento Poli.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Invito l'onorevole Poli a trasformare il suo emendamento in un ordine del giorno.

POLI. Ritiro l'emendamento e accetto l'invito del ministro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(*E approvato*).

Poiché all'articolo 2 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

## ART. 2.

La liquidazione del contributo per il riscatto del servizio prestato presso gli enti di provenienza è calcolata sugli stipendi percepiti alla data di entrata in vigore della legge 18 marzo 1968, n. 413, in base ai criteri di cui alla legge 26 maggio 1966, n. 372, a condizione che la relativa domanda sia presentata dagli interessati entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 3.

Nei riguardi degli impiegati di cui al precedente articolo 1, il servizio non di ruolo prestato alle dipendenze della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è valutato ai fini giuridici per l'intera sua durata quale servizio effettivo con l'esclusione della ricostruzione di carriera.

Gli onorevoli Damico, Ciacci e Guglielmino hanno presentato il seguente emendamento:

*Sopprimerlo.*

BAGHINO. Se ho ben compreso, il significato essenziale è quello di evitare una

irregolarità commessa, in quanto tutto questo personale è stato assunto senza periodo di prova. Con questo articolo il periodo di prova sarebbe sanato con il periodo prestato in posizione non di ruolo.

DAL MASO, *Relatore*. Con questo articolo si è voluto mettere il personale proveniente da questi tre enti in condizione di ottenere tutti i benefici, tranne quello di ricostruzione della carriera, con il riconoscimento del servizio prestato in posizione non di ruolo. Può darsi che tra le tante ragioni che sono alla base di questo articolo vi sia anche quella prospettata dall'onorevole Baghino. Sta di fatto che a questo personale non viene riconosciuto niente di diverso da quanto deve essere ad esso riconosciuto. Si vuole semplicemente colmare questa lacuna ed evitare che venga perpetrata un'ingiustizia nei confronti di questo personale.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È giusto quanto ha affermato il relatore. Non è mai il Ministero che presenta disposizioni che possano creare scompensi o ingiustizie; questa disposizione è stata presentata per realizzare una specie di equiparazione, con esclusione della ricostruzione di carriera.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3, di cui gli onorevoli Damico ed altri, hanno proposto la soppressione.

(*E approvato*).

L'emendamento Damico ed altri è pertanto respinto.

L'onorevole Poli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione permanente trasporti impegna il Governo

a voler prendere in considerazione anche il problema degli impiegati del ruolo ad esaurimento della direzione generale della MCTC che non hanno potuto riscattare l'intero periodo di servizio compiuto presso i disciolti enti autotrasporto merci ».  
(0/2840/1/10).

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo lo accetta.

GIACCI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione finale per le ragioni prece-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

dentemente espone in sede di discussione sulle linee generali.

**PRESIDENTE.** La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto alla fine della seduta e, ove, approvata, comporterà l'assorbimento della proposta di legge n. 1636.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2918).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 aprile 1974.

Come i colleghi ricordano, nelle precedenti sedute furono approvati gli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 e gli articoli 9, 11, 12, 14 e 16, mentre furono lasciati in sospeso gli articoli 8, 10, 13, 15 e 17 sui quali il Governo aveva presentato degli emendamenti per i quali è stato richiesto il parere della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

La V Commissione bilancio, in data 24 luglio 1974, ha emesso il seguente parere: « La Commissione, preso atto della nuova formulazione dell'articolo 8, esclude l'applicabilità della disposizione al personale dirigente e, tenuto conto che sul nuovo testo dell'articolo 15 la Commissione affari costituzionali ha manifestato consenso a condizione che ne risultasse esclusa la dirigenza, delibera di esprimere parere favorevole sugli emendamenti agli articoli 8, 10, 13 e 15 elaborati e trasmessi dalla competente Commissione di merito in data 10 luglio 1974 ».

Comunico inoltre che la I Commissione affari Costituzionali, il 23 luglio 1974, ha espresso il seguente parere: « Parere favorevole sugli emendamenti trasmessi in data 10 luglio 1974, ad eccezione dell'articolo 16, cui è posta la condizione che dalla sua applicabilità sia esclusa la dirigenza ».

**POLI, Relatore.** Il presidente ci ha letto i pareri espressi dalla I Commissione affari costituzionali e dalla V Commissione bilancio: alcuni emendamenti sono stati accettati da queste Commissioni, ed altri no. Ora, gli emendamenti che sono stati formulati

non possono essere presi in considerazione singolarmente, ma nel loro complesso, perché altrimenti il disegno di legge verrebbe ad essere snaturato, rispetto ai fini che si propone ed alla sua reale portata: e già il ministro ha accennato quali effetti negativi sul personale ferroviario potrebbe produrre una distorta applicazione del disegno di legge in esame.

Sull'articolo 15 del provvedimento - sul quale in realtà è incentrato tutto il discorso che s'intende portare avanti con questo progetto di legge - le Commissioni I affari costituzionali e V bilancio si erano espresse favorevolmente, quando era stato loro sottoposto il testo originario dell'articolo stesso; riesaminandolo invece nella nuova formulazione, hanno espresso parere condizionato, concordando sul fatto che dall'applicazione dell'articolo sia esclusa la dirigenza. Eppure, la primitiva formulazione dell'articolo 15 aveva un'estensione superiore a quella che ha il nuovo testo dell'articolo, modificato dall'emendamento del Governo.

Tenendo comunque presente la necessità di considerare globalmente i vari emendamenti, vorrei prospettare l'opportunità di un loro ritiro, e della conseguente approvazione del provvedimento nel testo già approvato dal Senato ed accolto dalla I Commissione affari costituzionali e dalla V Commissione bilancio, varando così al più presto un progetto di legge che è ansiosamente atteso dal personale delle ferrovie dello Stato.

**PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Vorrei sottolineare la contraddittorietà del parere condizionato espresso sul nuovo testo dell'articolo 15 della I Commissione affari costituzionali, testo sostanzialmente restrittivo rispetto a quello che invece aveva ricevuto l'incondizionata approvazione da parte della medesima Commissione: infatti io stesso mi ero preoccupato che il testo originariamente proposto fosse un po' troppo vago, ed avevo pensato di ridurne la portata. Tuttavia, prendendo atto dell'ultimo parere espresso, devo dire che, se si deve ottemperare alla condizione imposta all'articolo 15, allora tanto vale sopprimere tale norma, perché all'amministrazione non serve a nulla l'articolo 15, quando si escluda dalla sua applicazione la dirigenza mentre, per quanto riguarda gli altri dipendenti delle ferrovie, si possono anche applicare altre norme, senza dover ricorrere a quest'articolo 15.



Devo comunque far notare - e ne parlo qui per dovere, anche se so che si tratta di una questione di carattere generale - che l'amministrazione ferroviaria (che è in definitiva un'azienda industriale, sia pure *sui generis*, del settore terziario) ha molto risentito del fatto che, per la mania di voler equiparare tutto, si sono approvate norme che ostacolano moltissimo i dirigenti. È bene che si sappia - tanto per dare un rapido quadro della situazione - che oggi un dirigente dell'amministrazione ferroviaria guadagna al netto, se è di grado quarto, un po' meno di 650 mila lire, e non percepisce niente altro, perché non può avere nemmeno lo straordinario. Il dirigente superiore, il grado quinto, cioè l'ex ispettore generale, guadagna circa 510 mila lire, ma può percepire - ed in effetti le percepisce - 50 mila lire di straordinario: pertanto la differenza retributiva tra un dirigente di grado quarto ed uno di grado quinto non è certamente molto consistente.

Il primo dirigente, cioè il capo divisione, grado sesto, guadagna 390 mila lire di stipendio, più 50 mila lire di straordinario. Faccio osservare che il dirigente di grado quinto può percepire lo straordinario, mentre non può farlo quello di grado quarto. E questa particolare struttura fa sì che i compensi siano estremamente appiattiti, al punto che il capo sezione, il grado settimo, percepisce più del capo divisione, del grado sesto; perché l'uno ha uno stipendio di 390 mila lire, escluso lo straordinario, l'altro ha uno stipendio di 300 mila lire ma anche l'indennità pensionabile (concessa recentemente), un premio di incentivazione di lire 50 mila, il cosiddetto premio di esercizio di lire 20 mila mensili, ed in più uno straordinario che si aggira sulle 50 mila lire, per un totale di 460-470 mila lire mensili; il grado settimo percepisce, quindi, in media 30 mila lire in più del grado sesto.

Questo fenomeno di appiattimento, anzi di scavalcamento, crea una serie di complicazioni. Personalmente sono stato sempre del parere che il decreto n. 746 fosse uno sbaglio ed è certo che alla nostra amministrazione ha creato gravi difficoltà. Ho potuto dare per l'ultima volta un premio ai dirigenti per il periodo dal 1° luglio al novembre dell'anno scorso, ma adesso la legge che è entrata in vigore, appunto il novembre scorso, me lo proibisce.

La formulazione proposta per l'articolo 15, soprattutto nella forma più attenuata da

me suggerita rendendomi conto che l'altra era troppo ampia, si proponeva di creare uno spiraglio alle richieste dei dirigenti. La I Commissione affari costituzionali ha però dato parere negativo: non discuto questa decisione, debbo fare solamente presente che non è molto facile che una azienda del settore servizi possa andare avanti molto bene quando, in definitiva, i gradi più elevati, i dirigenti generali, prendono appena il doppio dei gradi più bassi che pure hanno diritto ad uno stipendio di un certo livello. In questo modo, certamente, non si incoraggerà molto l'afflusso di giovani intelligenti, afflusso che non è forse strettamente indispensabile nel settore amministrativo, ma che viceversa è necessario nel settore tecnico.

Questa è purtroppo una situazione difficile della quale, onestamente, debbo informare la Commissione, senza per altro voler forzare la stessa ad approvare le mie proposte. Oggi i dirigenti del settore, seppure non siano in agitazione, manifestano il loro malcontento, perché si ritengono colpiti e scavalcati da tutte le leggi che sono state approvate negli ultimi tempi. Debbo fare presente che l'azienda delle ferrovie è la più grande in Italia come numero di addetti se si pensa che ha 215 mila dipendenti, mentre la FIAT ne ha solo 200 mila.

Onestamente mi sentivo in dovere di far presente questa situazione, senza per altro sollecitare l'approvazione delle mie proposte.

GUGLIELMINO. Vorrei far rilevare che esiste una questione che, da molti anni, crea serie difficoltà al nostro lavoro di Commissione trasporti. La nostra Commissione, infatti, è investita dell'esame di tutte le questioni che riguardano il personale dell'azienda delle ferrovie dello Stato ed il personale dell'azienda delle poste e telecomunicazioni.

Si tratta di materia che ci costringono ad assorbire molto del nostro tempo e ad esaminare questioni che alle volte sono per noi difficili da comprendere. Molto spesso la I Commissione affari costituzionali, competente in materia di pubblico impiego, dà parere negativo su alcune nostre proposte.

A mio avviso sarebbe più opportuno affidare alla I Commissione affari costituzionali anche le questioni che riguardano il personale di queste due aziende; nello stesso tempo noi potremmo occuparci meglio della grande politica dei trasporti.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

Per quanto riguarda il merito, questo disegno di legge ci è pervenuto dal Senato in un testo che aveva avuto il parere favorevole della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio. Debbo far rilevare che le proposte di modifica sono state fatte dal Governo e che nessun commissario ha presentato emendamenti. Gli emendamenti che sono stati apportati, e che abbiamo approvato in linea di principio in attesa dei pareri delle suddette Commissioni, erano emendamenti che, nell'opinione espressa dal sottosegretario, tendevano meglio a precisare e a delimitare quanto già stabilito con il voto del Senato. Ci troviamo ora con un parere negativo su un articolo che rappresenta un grave problema politico. Vi è una legge che riguarda tutta la dirigenza del settore della pubblica amministrazione e abbiamo un provvedimento che tenta di risolvere, come accennava il ministro, una questione che esiste all'interno dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Siamo quindi dell'opinione che il Governo ritiri i suoi emendamenti, per approvare il provvedimento nel testo che ha avuto già i pareri favorevoli della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

BAGHINO. Debbo riconoscere che ero un sostenitore del vecchio testo. Ricordo che il gruppo del MSI-destra nazionale votò gli emendamenti con la riserva del parere delle Commissioni I affari costituzionali e V bilancio, cioè tenemmo aperta la porta per il ritorno al vecchio testo in quanto gli emendamenti, sostenuti con insistenza dal Governo, erano l'uno collegato all'altro. D'altra parte io ritengo veramente una cosa ingiusta e anomala l'esclusione di certi funzionari, qualunque essi siano, perché se diritti esistono, esistono per tutti.

Suggerirei quindi al rappresentante del Governo, date queste difficoltà, di provvedere diversamente, o direttamente o con un disegno di legge, alle istanze che ci aveva rappresentato con quegli emendamenti, e permetterci di approvare il provvedimento nel testo del Senato.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho ascoltato con attenzione le ipotesi che sono state fatte e debbo dire che riconosco molto opportune le osservazioni avanzate dall'onorevole Guglielmino in relazione alla competenza delle Commissioni. Già più volte, quando abbia-

mo avuto in questa Commissione occasione di esaminare problemi di pura carriera o di retribuzione del personale dei Ministeri sui quali abbiamo la competenza di merito, abbiamo osservato che si trattava di questioni che avrebbero potuto essere risolte in modo migliore in un unico ambito ed in correlazione col trattamento adottato da altri Ministeri, visto che si tratta sempre di amministrazioni dello Stato.

In particolare, ci rendiamo conto che le ferrovie dello Stato, costituendo un'azienda a carattere industriale, meriterebbero un particolare trattamento e in questo senso, ogni volta che ho avuto occasione di fungere da relatore sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, ho auspicato la presentazione, da parte del Governo, di un apposito disegno di legge che configurasse l'azienda delle ferrovie dello Stato come un'azienda veramente autonoma. Allo stato, tuttavia, questo è purtroppo ancora e soltanto un auspicio e ci troviamo a dover decidere oggi relativamente ad una situazione che ha già incontrato, da parte del Governo prima e della I Commissione affari costituzionali poi, una serie di perplessità.

Vorrei ricordare che nella scorsa seduta il Governo condizionò il suo assenso al passaggio in sede legislativa del disegno di legge all'accoglimento di una serie di emendamenti che furono approvati in linea di massima. Ed a questi io mi sono adeguato, riconoscendo la competenza del Governo a decidere dell'equiparazione del trattamento del personale dei vari Ministeri, e tenendo conto della modifica apportata all'unanimità dalla I Commissione all'articolo 15 (la quale Commissione, infatti, si era dichiarata contraria ad ogni diversificazione di trattamento nei confronti del personale dirigenziale, anche se appartenente alle ferrovie dello Stato).

Stando così le cose, io credo che qualsiasi cambiamento di impostazione da parte della nostra Commissione, tendente a ripristinare il testo approvato dal Senato senza considerare quegli emendamenti presentati dal Governo con motivazioni precise, non sarebbe giustificato e comporterebbe una inversione di tendenza a carattere politico che non ritengo di poter condividere, dal momento che abbiamo riconosciuto l'esigenza di impostare il provvedimento su alcuni punti qualificanti.

Ritengo quindi che oggi noi possiamo prendere atto della situazione che si è ve-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

nuta a creare e riconoscere che l'osservazione del ministro era pertinente. A questo punto l'articolo 15 non ha più senso perché contiene una norma già prevista dalla legge. Diventa quindi del tutto pleonastico; tanto varrebbe sopprimerlo. Poiché si tratta di un tema delicato, ritengo che meriterebbe un approfondimento o, quanto meno, uno stralcio.

Ritengo che la cosa più saggia da fare sia approvare questo disegno di legge, escluso l'articolo 15, invitando il Governo a ripensare alla situazione in cui viene a trovarsi il personale di una certa azienda, consultandosi con il ministro per la riforma della pubblica amministrazione, che ha il compito di occuparsi di questi problemi.

Riconosco che il problema esiste, e ad esso mi dichiaro sensibile, ma ritengo che non possa essere risolto con colpi di mano. In questo senso prego il Governo di pensare al modo migliore per risolvere questa situazione, in armonia con gli altri ministeri; il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni si trovava nelle stesse condizioni, e noi non vogliamo andare avanti per dispetti o per confronti. Questo disegno di legge non è stato presentato per risolvere il problema dei dirigenti delle ferrovie, ma per risolvere una serie di altri problemi.

Se la Commissione è d'accordo, potremmo approvare il disegno di legge, accantonando questo problema, che troverà la sua soluzione in altra sede.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dopo le dichiarazioni dei rappresentanti dei vari gruppi, io credo che la cosa più saggia sia quella di chiedere, da parte mia, un breve rinvio, tanto più che se un eventuale nuovo testo dell'articolo fosse approvato nella prima seduta della prossima settimana, vi sarebbe tutto il tempo di far approvare il disegno di legge anche dal Senato. Vorrei consultarmi, vista la situazione che si è creata, con la Presidenza del Consiglio, e in particolare con il ministro per la riforma della pubblica amministrazione. A volte è meglio perdere un po' di tempo piuttosto che prendere decisioni affrettate e pregiudicare la soluzione di molti problemi ai quali al momento non si pensa.

KORACH. Anche il gruppo comunista è favorevole al rinvio per cercare di sbloccare questa situazione, perché non vorrem-

mo creare situazioni di stallo che poi finiscano per impedire l'approvazione del provvedimento e per portarci a tempi molto più lunghi di quelli che sarebbero necessari. Vorrei osservare, onorevole ministro, che purtroppo la serie di leggi per le quali arriviamo a questa situazione di contrasto sono leggi che escono da questa maggioranza, da questo Governo o da governi precedenti.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Escono da questo Parlamento, perché non sono disegni di legge governativi.

KORACH. D'accordo, ma è un po' difficile all'opposizione modificarli, anche se si sforza di farlo. Bisognerebbe rileggere tutti gli atti delle sedute in relazione a tutte le leggi che sono state approvate per dividerci esattamente, la percentuale di responsabilità; almeno il Governo riconosca la propria per la presentazione o la mancata presentazione di disegni di legge in un quadro che consenta di uscire da questi problemi.

Le cose che sono state dette sono giuste; non intendo fare un discorso su aziende che servono o su Ministeri che non servono. Si passa da una situazione come quella precedente, di disparità e privilegi infiniti e indescribili, ad un tipo di legge che taglia su tutto, con effetti di appiattimento e di non riconoscimento di incentivi, che sappiamo essere indubbiamente necessari. Si tratta, onorevole ministro, non di inseguire con «leggine» questi problemi, ma di avere il coraggio di affrontarli finalmente, regolandoli in modo che da una parte impediscano la scalata a privilegi individuali e dall'altra consentano forme di incentivazioni legate all'efficienza complessiva dell'azienda. In questo è la responsabilità del Governo. Abbiamo discusso della situazione delle poste; non vogliamo fare un confronto con le ferrovie, che bene o male forniscono un servizio, ma è chiaro che vi è un problema di fondo che va affrontato. Per le questioni giuridiche del personale, anche quelle minori, finiamo con l'investire tutta la legislazione relativa al personale. Le questioni di personale, soprattutto, non devono essere viste come problemi di carriera o di stipendi, ma devono essere legate alla struttura e all'efficienza aziendali e dei Ministeri.

Quanto al rinvio, noi — ripeto — siamo favorevoli, purché si cominci a riflettere in modo un po' più ampio su questi problemi, che non all'interno delle singole «leggine».

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

POLI, *Relatore*. Concordo pienamente con le considerazioni che sono state fatte. Del resto nessuno voleva fare colpi di mano; è ben lontano dalle nostre intenzioni proporre soluzioni che non siano più che politiche e, soprattutto, più che corrette.

Il problema è stato posto bene dall'onorevole Korach. Siamo in una situazione in cui è indispensabile rivedere tutto questo settore, per evitare di prendere decisioni che non siano pertinenti o non rispondenti alla realtà.

Non vi è dubbio che questo provvedimento è vivamente atteso dall'amministrazione ferroviaria, che ha la necessità di disporre di un diverso strumento legislativo, che consenta di chiedere a tutto il personale, non solo ad alcune categorie, una partecipazione attiva nel processo produttivo dell'azienda, così da garantire un servizio indispensabile come quello dei trasporti pubblici per ferrovia. È stata messa in risalto la buona volontà della Commissione di esaminare in modo più approfondito questi problemi, in collegamento con i principi generali che disciplinano il personale dello Stato.

Quindi, preso atto che tutti i gruppi politici si sono dichiarati disponibili per una revisione totale del sistema, in modo da dare alla Commissione trasporti la possibilità di essere maggiormente incisiva su tutta questa questione, vorrei invitare il rappresentante del Governo — che del resto si è già dimostrato sensibile ad un discorso più allargato — di volersi fare interprete presso l'esecutivo in modo che si possa legiferare con cognizione di causa. Non limitando, naturalmente, questa iniziativa a questo progetto di legge in particolare, ma a tutti quelli che possono riguardare l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed anche le altre aziende. Il discorso, in sostanza, deve essere esteso anche a tutti quei Ministeri che sono interessati ai lavori di questa Commissione.

Sono, quindi, favorevole al rinvio, e mi auguro che esso ci permetta di trovare una soluzione che non falsi lo spirito di questo disegno di legge. D'altra parte, anche al Senato avrebbero dovuto accorgersi che esistevano degli obblighi e dei legami con altre amministrazioni pubbliche. Spero che l'onorevole ministro voglia farsi interprete di questo nostro punto di vista.

BAGHINO. Sono anch'io favorevole al rinvio, sempre che questo costituisca solo una pausa di riflessione.

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ringrazio le opposizioni per la sensibilità e la comprensione dimostrate.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

**Discussione del disegno di legge: Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia — Linee aeree italiane — alla gestione della « Somali Airlines » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3076).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia — Linee aeree italiane — alla gestione della " Somali Airlines " », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 giugno 1974.

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

L'onorevole Giovanni Lombardi ha facoltà di svolgere la relazione.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, si tratta di una « leggina », composta di tre soli articoli molto semplici, che riguarda una proroga della precedente legge n. 177 del 1969, con la quale veniva autorizzata l'Alitalia alla partecipazione della gestione della « Somali Airlines ». Ricordo che questa partecipazione è stata rappresentata, negli scorsi anni, da un contributo di 250 milioni all'anno per cinque anni. Attualmente la partecipazione dell'Alitalia si è ridotta al 49 per cento su richiesta del governo somalo. Si propone, quindi, la continuazione di questa partecipazione, aumentando il contributo da 250 milioni a 400 all'anno.

Il relatore è favorevole all'approvazione del disegno di legge nel testo pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli. Poiché agli articoli 1, 2 e 3 non sono stati pre-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 LUGLIO 1974

sentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 1.

La facoltà prevista dall'articolo 1 della legge 12 aprile 1969, n. 177, modificato dall'articolo unico della legge 30 giugno 1971, n. 508, è prorogata per la durata di cinque anni a decorrere dal 1° gennaio 1974.

(*E approvato*).

## ART. 2.

Da tale data il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con proprio decreto, può corrispondere alla società « Alitalia » - Linee aeree italiane società per azioni - un contributo annuo fino a lire 400 milioni, per compensare gli eventuali oneri finanziari derivanti dalla partecipazione della stessa alla gestione della società somala di navigazione aerea « Somali Airlines ».

A tal fine la società « Alitalia » - linee aeree italiane società per azioni - è tenuta a presentare annualmente, nel periodo previsto nell'articolo 1, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - direzione generale dell'aviazione civile - il bilancio della società « Somali Airlines » e ogni altra documentazione che potrà eventualmente essere richiesta dal predetto ministero.

(*E approvato*).

## ART. 3.

All'onere di lire 400 milioni derivante dall'applicazione del precedente articolo 2 si fa fronte per l'anno finanziario 1974 con riduzione di pari importo del fondo di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei provvedimenti di legge esaminati nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione.

Proposta di legge senatore FRACASSI: « Provvidenze a favore del personale della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione proveniente da altri enti » (*Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2840).

Presenti . . . . .	24
Votanti . . . . .	16
Astenuti . . . . .	8
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	16
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

A seguito dell'approvazione della proposta di legge n. 2840, risulta assorbita la proposta di legge Bernardi n. 1636.

*Hanno preso parte alla votazione:*

Baghino, Belci, Canestrari, Dal Maso, Fortuna, Guerrini, Lombardi Giovanni, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Piccinelli, Pisanu, Poli e Venturini.

*Si sono astenuti:*

Baldassari, Ballarin, Ciacci, Fioriello, Guglielmino, Korach, Scipioni e Skerk.

Disegno di legge: « Rinnovo della facoltà concessa dalla legge 12 aprile 1969, n. 177, e dalla legge 30 giugno 1971, n. 508, relativa alla partecipazione dell'Alitalia - Linee aeree italiane - alla gestione della « Somali Airlines » (*Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato*) (3076).

Presenti e votanti . . . . .	24
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Baghino, Baldassari, Ballarin, Belci, Canestrari, Ciacci, Dal Maso, Fortuna, Foscarini, Guerrini, Guglielmino, Ippolito, Korach, Lombardi Giovanni, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Pisanu, Poli, Scipioni, Skerk e Venturini.

**La seduta termina alle 12.**

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO