

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

77.

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 MAGGIO 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		GUERRINI, <i>Relatore</i>	1172, 1177
SABBATINI ed altri: Provvidenze a favore delle imprese cantieristiche operanti nel porto di Ancona (3441)	1170	SINESIO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1174, 1175, 1176 1177, 1178, 1179, 1184
PRESIDENTE	1170, 1171	Disegno di legge (<i>Discussione</i>):	
ALESSANDRINI	1170	Programma di interventi straordinari per la meccanizzazione e l'automazione dei servizi postali, di banco-posta e telegrafici, per il riassetto dei servizi telefonici nonché per la costruzione di alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3711)	1184
BAGHINO	1170	PRESIDENTE	1184
CERAVOLO	1171	MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i>	1185
IOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1171	PEDINI, <i>Ministro senza portafoglio per la ricerca scientifica e tecnologica</i>	1187
GUERRINI, <i>Relatore</i>	1170, 1171	Votazione segreta:	
MAROCCO	1170	PRESIDENTE	1188
Disegno e proposta di legge (<i>Seguito della discussione</i>):			
Provvedimenti relativi al personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e assunzione in gestione diretta da parte dell'Azienda medesima di servizi appaltati (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3536);			
MITTERDORFER ed altri: Modifica della legge 16 febbraio 1974, n. 39, concernente la sistemazione degli incaricati di stazione, fermata e passaggi a livello nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3033)	1172		
PRESIDENTE	1172, 1174, 1175 1176, 1177, 1178, 1179, 1184		

La seduta comincia alle 10,35.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge Sabbatini ed altri: Provvidenze a favore delle imprese cantieristiche operanti nel porto di Ancona (3441).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Sabbatini, Orlandi, Strazzi, Bastianelli, Del Pennino, Castellucci, Mancinelli, de' Cocci e Ciaffi: « Provvidenze a favore delle imprese cantieristiche operanti nel porto di Ancona ».

L'onorevole Guerrini ha facoltà di svolgere la relazione.

GUERRINI, *Relatore*. Approfitto della presenza del ministro della marina mercantile per attirare l'attenzione della Commissione su un problema di carattere generale che riguarda le varie provvidenze ed i vari interventi legislativi che la nostra Commissione è solita affrontare « a spizzichi » relativamente a questo o a quel porto.

Sono passati diversi anni da quando la Commissione si era proposta di esaminare un testo organico di ristrutturazione di tutto il nostro sistema portuale. Lo stesso ministero si era impegnato ad elaborare un disegno di legge che riordinasse tutta la materia. I provvedimenti oggi esistenti non soddisfano tutte le esigenze che si presentano nel settore portuale, tuttavia siamo sempre a legiferare ora per il porto di Palermo, ora per quello di Napoli ed ora per quello di Ancona.

Ho fatto questa premessa di carattere generale proprio per attirare l'attenzione del ministro sulla necessità di addivenire ad una soluzione organica del problema dei porti. Esprimo, comunque, parere favorevole alla proposta di legge degli onorevoli Sabbatini ed altri.

Gli onorevoli colleghi sanno certamente che questa proposta di legge trae origine da due ordini del giorno accettati dal Governo e votati sia alla Camera sia al Senato. Con i suddetti ordini del giorno si auspicava un ammodernamento ed un potenziamento dei cantieri di Ancona per porre questo porto in condizione di competitività con gli altri. Questi due ordini del giorno hanno poi trovato uno sbocco nella legge 10 novembre 1973, n. 737. È accaduto, però, che ultimamente siano scaduti i termini che consentivano alle imprese cantieristiche di Ancona di accedere al credito, per cui ora non è più possibile man-

dare avanti il programma di ristrutturazione, ammodernamento e potenziamento che le imprese cantieristiche di Ancona si erano prefisse.

Con questa proposta di legge, praticamente, si riapre la possibilità per tali imprese di accedere al credito ordinario ed al mediocredito centrale. Le Commissioni investite del parere sul provvedimento hanno dichiarato che esso non comporta aggravio per il bilancio dello Stato ed hanno dato parere favorevole.

Raccomando, quindi, alla Commissione di approvare sollecitamente questo provvedimento, che ritengo contribuirà a risolvere, almeno in parte, alcuni problemi della cantieristica nazionale.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MAROCCO. Concordo con quanto ha detto il relatore nella sua relazione e preannuncio il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana alla proposta di legge in discussione, tenendo anche conto che essa consentirà la riapertura del credito e metterà in movimento, in questo momento di pesante congiuntura attraversato dal paese, tutta una serie di lavori di tipo cantieristico. Tutto ciò comporterà necessariamente la ristrutturazione dei cantieri navali e il conseguente potenziamento degli stabilimenti, per dare al porto di Ancona un ruolo indispensabile all'economia della città.

ALESSANDRINI. Mi associo alle considerazioni di carattere generale fatte dal relatore per una politica organica dei porti e in particolare per il potenziamento dei cantieri navali di Ancona. Noi liberali siamo consenzienti anche tenuto conto dello sviluppo del porto e dei traffici del mare Adriatico.

A noi sembra, inoltre, che l'approvazione di questa proposta di legge sia perfettamente in linea con l'auspicato coordinamento tra i programmi di investimento tra le essenziali componenti delle infrastrutture di traffico marittimo.

Premesso tutto questo, noi dichiariamo tutta la nostra disponibilità per una politica di questo tipo e il voto favorevole del gruppo liberale a questa proposta di legge.

BAGHINO. Io considero oramai un continuo ritornello quello di richiamare l'attenzione sulla esigenza di approvare prov-

vedimenti di legge a carattere organico. Forse, insistendo, riusciremo, se non in questa, nella prossima legislatura, a varare davvero provvedimenti organici. In particolare, per quanto riguarda le gestioni portuali, sono in atto i lavori di un Comitato ristretto per raggiungere qualcosa di più organico in materia. Per quanto attiene a questa proposta di legge, in definitiva ci troviamo a discuterla oggi perché, pur in presenza dell'avvenuta accettazione da parte del Governo di due ordini del giorno, sia alla Camera, sia al Senato, si è atteso fin troppo per attuare quelle provvidenze per il cui utilizzo erano già scaduti i termini.

Mi sembra, dunque, necessario dare il voto favorevole a questa proposta di legge, auspicando che anche il Senato l'approvi celermente; solo così si potrà finalmente rivolgere l'attenzione ai provvedimenti di carattere organico cui prima accennavo.

CERAVOLO. Noi comunisti siamo favorevoli a questa proposta di legge e l'approveremo, tenendo conto delle esigenze dell'industria cantieristica nazionale la cui offerta è ormai divenuta insufficiente rispetto alla domanda di naviglio e all'accrescimento della flotta mercantile.

Nello stesso tempo ci auguriamo che si possa esaminare al più presto un complesso di norme più organiche, che siano in grado di soddisfare definitivamente e tempestivamente le esigenze della nostra economia e le necessità di potenziamento della nostra industria cantieristica.

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

GUERRINI, Relatore. Prendo atto delle dichiarazioni fatte dai colleghi.

GIOIA, Ministro della marina mercantile. Raccomando agli onorevoli commissari l'approvazione di questo provvedimento, che permetterà ai cantieri navali di Ancona di accedere al credito agevolato.

Condivido perfettamente le osservazioni del relatore anche in relazione al fatto che già con l'approvazione della legge n. 684 si è dato un primo contributo allo sviluppo della flotta nazionale e si sono messi gli armatori pubblici e privati in condizione di collaborare per affrontare unitariamente i problemi connessi all'ulteriore sviluppo del traffico marittimo.

Riguardo ad una possibile modifica della legislazione attuale sui porti, ricordo che il Governo ha presentato alcuni disegni di legge che il Comitato ristretto appositamente nominato sta già esaminando. Alle osservazioni fatte dall'onorevole Ceravolo posso rispondere che, in base alle leggi vigenti, entro il prossimo mese di giugno i cantieri italiani (esclusi quelli che lo hanno già fatto) dovranno presentare i programmi della propria ristrutturazione. In una precedente occasione ho già fatto osservare che la legge vigente non è più adeguata alle esigenze di potenziamento e di sviluppo dei cantieri e che, perciò, mi ripropongo di presentare al più presto un provvedimento organico per lo sviluppo dell'attività cantieristica, unitamente ad un altro provvedimento di modifica delle norme che regolano la concessione del credito navale. Entrambi i provvedimenti saranno utilizzati, unitamente a idonee misure di carattere fiscale, per combattere il fenomeno delle cosiddette « bandiere ombra ».

Sono convinto che con questi provvedimenti che, ripeto, sono già allo studio, noi potremo considerare già avviati a soluzione i problemi dello sviluppo della flotta mercantile e dei traffici nei porti italiani.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

I cantieri navali che hanno beneficiato di finanziamenti concessi ai sensi del decreto-legge 6 ottobre 1972, n. 552, convertito, con modificazioni, con la legge 2 dicembre 1972, n. 734, possono beneficiare delle medesime agevolazioni creditizie per nuovi investimenti programmati sulla base dell'ammodernamento ed il potenziamento del porto di Ancona di cui alla legge 10 novembre 1973, n. 737.

Il termine per la presentazione delle domande di finanziamento agli istituti ed alle aziende di credito è fissato al trentesimo giorno successivo alla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta ufficiale*.

Trattandosi di articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, la proposta di legge sarà votata direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

ziamo alcune richieste attraverso ordini del giorno. Poiché ho aderito alla proposta del presidente di illustrare gli ordini del giorno tutti insieme, non posso scendere nei particolari, però, quando il ministro renderà il parere del Governo al riguardo, chiederò la parola per indicare la validità, non clientelare, delle richieste avanzate per loro tramite dal gruppo del MSI-destra nazionale.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Vitale, Vecchiarelli e Sedati hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in sede di approvazione del programma di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie dello Stato (disegno di legge n. 3121),

preso atto che uno dei fondamentali obiettivi del programma concerne l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee meridionali per adeguarle alle esigenze ed alle prospettive di sviluppo delle aree interessate;

che in tale direttiva va coerentemente inquadrata la necessità di inserire nel predetto programma la costruzione della variante ferroviaria Rocca d'Evandro-Venafro sulla tratta Roma-Campobasso-Teroli, precedentemente più volte considerata e per la cui realizzazione esistono chiari impegni governativi più volte riaffermati anche in sede parlamentare;

considerato che tale variante accorcia di 42 chilometri il percorso fra la capitale ed il territorio molisano, riducendo di circa un'ora i tempi di percorrenza, con notevoli vantaggi socio-economici per le popolazioni interessate e che, di conseguenza, l'amministrazione ferroviaria, tenuto conto dell'attuale consistenza di traffico, verrà a realizzare una economia nei costi di esercizio di circa 83.000 treni-chilometro/anno, pari ad un importo che si aggira sul mezzo miliardo di lire;

considerato, inoltre, che tale variante, congiungendo in via più diretta e rapida il litorale adriatico con l'entroterra tirrenico, conferirebbe alla relazione considerata un più aderente ruolo ed una più spiccata funzione di collegamento trasversale interno sulle direttrici di sviluppo previste dai programmi nazionali ponendosi come razionale ed economica interrelazione nell'ambito del sistema dei nuclei industriali dell'Alta Puglia, del Molise e del Basso Lazio, tutti in fase di crescente sviluppo;

a conoscenza che, per dichiarazioni rese al Senato dal ministro dei trasporti in occasione della discussione del bilancio dello Stato

per il 1973, sin da quell'epoca l'azienda ferroviaria ha completato la progettazione dell'opera,

impegna il Governo

ad includere nel programma in corso di approvazione il finanziamento della variante ferroviaria Rocca d'Evandro-Venafro.

0/3121/1/10

PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. La questione sollevata da questo ordine del giorno è piuttosto complicata. È stato affermato che un ordine del giorno di questo tipo sarebbe stato accettato da un mio predecessore. Non ho potuto controllare, ma non mi permetto di mettere in dubbio tale affermazione.

Si tratta di un'opera piuttosto antieconomica dal punto di vista dell'azienda ferroviaria, ma poiché *pacta sunt servanda* ed essendo io succeduto ai miei predecessori, di qualunque partito fossero — in quanto il Governo non ha colore da un punto di vista amministrativo — ritengo di poter accettare l'ordine del giorno. Faccio presente, però, che potremmo cominciare i lavori, ma sarà molto difficile terminarli nell'ambito di questo programma quinquennale.

VITALE. Spero che venga mantenuto almeno l'impegno di iniziare i lavori. Non insistiamo per la votazione del nostro ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Belci e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 3121 per il finanziamento di interventi straordinari per il potenziamento delle ferrovie dello Stato,

invita il Governo

a comprendere nelle previsioni del provvedimento il potenziamento delle linee che collegano la rete italiana con quella europea, in modo particolare il raddoppio della linea « Pontebbana » che collega il porto di Trieste e la regione Friuli-Venezia Giulia con l'Austria e il centro Europa.

0/3121/2/10

PRETI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Accetto l'ordine del giorno, per-

2) presso la divisione controllo viaggiatori e bagagli di Firenze: manovalanza ed apertura pacchi C.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad inquadrare a ruolo, secondo il prospetto di cui all'allegato A e con i criteri e le modalità specificati negli articoli seguenti, il personale che alla data del 1° novembre 1973 intratteneva rapporto di lavoro con le imprese appaltatrici dei servizi indicati al primo comma — anche se con utilizzazione in servizi diversi purché compresi nello stesso contratto d'appalto — e che alla data di entrata in vigore della presente legge dipenda ancora da imprese private per l'espletamento di servizi ferroviari appaltati.

(È approvato).

ART. 2.

L'inquadramento di cui al secondo comma del precedente articolo viene effettuato mediante concorsi speciali compartimentali per titoli, da indirsi con decreto del ministro dei trasporti, per le qualifiche di seguito indicate dal personale interessato alle dipendenze delle imprese private:

manovale, per il servizio elencato al punto 1) dell'articolo 1, nonché per il servizio di manovalanza di cui al punto 2) dello stesso articolo:

commesso, per il servizio di apertura pacchi C, di cui al punto 2) dell'articolo 1.

Gli inquadramenti saranno deliberati nel quantitativo delle dotazioni organiche in aumento alle due indicate qualifiche, che resta stabilito in 44 unità per la qualifica di manovale ed in 17 unità per la qualifica di commesso.

Nei bandi di concorso, le dotazioni organiche in aumento di cui al comma precedente saranno ripartire per servizio assunto in gestione diretta e per compartimento, secondo quanto indicato nel prospetto di cui all'allegato A della presente legge.

La domanda di partecipazione ai concorsi di cui al primo comma dovrà essere presentata nel termine perentorio di sessanta giorni, decorrente dalla data di pubblicazione dei bandi sulla *Gazzetta ufficiale*.

(È approvato).

ART. 3.

Per l'ammissione all'inquadramento a ruolo, oltre alle condizioni indicate al secondo comma dell'articolo 1 si richiede il

possesso, alla data di entrata in vigore della presente, legge, di un'età non superiore a cinquanta anni, elevabile a cinquantacinque anni nel caso di anzianità accertata alle dipendenze di imprese appaltatrici di servizi ferroviari superiore a sette anni e fatte comunque salve le disposizioni di legge concernenti i titoli di precedenza e preferenza.

Coloro i quali non versino in tali condizioni ovvero non presentino la domanda nel termine perentorio fissato all'articolo 2, saranno esclusi dall'inquadramento con deliberazione del direttore generale delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 4.

Gli inquadramenti di cui all'articolo 2 sono deliberati mediante nomina in prova nella qualifica di concorso.

Le graduatorie dei concorsi verranno compilate tenendo conto esclusivamente delle giornate di effettiva utilizzazione nell'espletamento dei servizi elencati all'articolo 1, maturate dagli aventi titolo nel periodo compreso fra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 1973; a parità di giornate la preferenza è stabilita in base all'età. Eventuali giornate di prestazione promiscua verranno computate soltanto se l'utilizzazione nei servizi assunti in gestione diretta sia stata superiore alla metà dell'orario giornaliero di lavoro.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato nomina la commissione per la formazione delle graduatorie dei concorsi, alla quale parteciperanno i rappresentanti del personale designati con i criteri di cui all'articolo 23 della legge 27 luglio 1967, n. 668, approva le graduatorie e delibera la nomina in prova degli aventi titolo nei limiti determinati ai sensi dell'articolo 2.

Il diritto a conseguire la nomina in prova è subordinato al possesso: del titolo di studio di licenza di scuola elementare; dei requisiti di idoneità fisica previsti per le qualifiche di inquadramento dalle norme vigenti, da accertare con criteri delle visite di revisione; dei requisiti di cittadinanza italiana e di buona condotta.

Tali requisiti, a pena di decadenza dal diritto alla nomina in prova, debbono essere posseduti alla data della deliberazione di nomina, fatta eccezione per il titolo di studio, che potrà essere conseguito entro un

anno dalla data di decorrenza della nomina in prova. Decadono altresì dal diritto alla nomina coloro i quali versino nelle situazioni previste all'articolo 5, secondo comma, della legge 26 marzo 1958, n. 425. I posti non coperti dai decaduti saranno conferiti a coloro che seguono in graduatoria.

(È approvato).

ART. 5.

Il personale inquadrato a ruolo ai sensi della presente legge è iscritto al fondo pensioni ed all'opera di previdenza, in applicazione dell'articolo 64 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

In luogo della predetta iscrizione al fondo pensioni, il personale medesimo ha facoltà di optare, entro sei mesi dalla data della nomina in prova, per la conservazione dell'iscrizione all'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Dall'iscrizione al fondo pensioni sono comunque esclusi coloro i quali, alla data di decorrenza dell'assunzione in prova, abbiano superato il 50° anno di età. In tale caso gli interessati saranno iscritti, ove già non lo fossero, all'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Il personale di cui ai precedenti secondo e terzo comma sarà trattenuto in servizio fino al raggiungimento del 60° anno di età nel caso in cui, per il disposto del quadro n. 9 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, dovrebbe essere collocato in quiescenza al compimento del 58° anno di età.

(È approvato).

ART. 6.

Il personale inquadrato a ruolo ai sensi della presente legge è collocato a riposo d'ufficio al compimento dei limiti d'età previsti, in relazione alla qualifica rivestita, dal quadro n. 9 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, salva l'eccezione di cui al quarto comma del precedente articolo 5.

Al personale collocato a riposo ai sensi del precedente comma compete il trattamento di quiescenza previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, purché abbia compiuto alme-

no dieci anni di servizio utile, in difetto di che compete il sussidio per una sola volta in luogo di pensione, nella misura prevista per i casi di cui all'articolo 42 del citato decreto purché abbia prestato almeno un anno intero di effettivo servizio.

Ove alla data di raggiungimento dei limiti di età non siano stati maturati i dieci anni di servizio utile a pensione, il collocamento a riposo avverrà al compimento di tale periodo di servizio, ma comunque non oltre il 65° anno di età.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

Il servizio elencato al n. 17 della tabella allegata alla legge 29 ottobre 1971, n. 880, è da interpretare nel senso seguente:

17. - Staffatura e manovra carri.

L'onorevole relatore, a nome del gruppo informale di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 7.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 7, di cui il relatore ha chiesto la soppressione, accettata dal Governo.

(È respinto).

L'articolo 7 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

All'articolo 7 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, è aggiunto il seguente comma:

« In mancanza dei requisiti fisici richiesti per l'inquadramento nella qualifica per la quale il dipendente concorre, l'inquadramento stesso sarà effettuato nella qualifica iniziale di un gruppo inferiore per la quale il concorrente sia riconosciuto fisicamente idoneo e sempreché per detta qualifica risultino vacanze di posti dopo che siano state esaurite le relative graduatorie ».

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

L'onorevole relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 8.

All'articolo 7 della legge 29 ottobre 1971, n. 880 e all'articolo 2 della legge 7 gennaio 1974, n. 5, è aggiunto il seguente comma:

« In mancanza dei requisiti fisici richiesti per l'inquadramento nella qualifica per la quale il dipendente concorre, l'inquadramento stesso sarà effettuato nella qualifica iniziale di un gruppo inferiore per la quale il concorrente sia riconosciuto fisicamente idoneo e sempreché per detta qualifica risultino vacanze di posti dopo che siano state esaurite le relative graduatorie ».

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Da lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

La facoltà di cui all'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, può essere esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato fino al 31 dicembre 1984 ed è estesa, fino alla stessa data, entro il limite del dieci per cento dell'organico complessivo fissato dall'articolo 1 della citata legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, per le categorie del personale direttivo e degli uffici.

Il secondo comma dell'articolo 11 della legge 17 agosto 1974, n. 396, è abrogato.

Le situazioni di eccedenza rispetto agli organici, costituite nelle singole carriere e categorie di personale in applicazione dell'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, non costituiscono impedimento all'attuazione delle variazioni di cui all'articolo 12 della legge 12 febbraio 1974, n. 27, ferma restando la condizione che non venga superato l'onere finanziario globale stabilito dalla legge.

L'onorevole relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 9.

La facoltà di cui all'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, può essere esercitata dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato fino al 31 dicembre 1978 ed è estesa, fino alla stessa data, entro il limite del dieci per cento dell'organico complessivo fissato dall'articolo 1 della citata legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, per le categorie del personale direttivo e degli uffici.

Il secondo comma dell'articolo 11 della legge 17 agosto 1974, n. 396, è abrogato.

Le situazioni di eccedenza rispetto agli organici, costituite nelle singole carriere e categorie di personale in applicazione dell'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni, non costituiscono impedimento all'attuazione delle variazioni di cui all'articolo 12 della legge 12 febbraio 1974, n. 27, ferma restando la condizione che non venga superato l'onere finanziario globale stabilito dalla legge.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Da lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

I posti occupati dal personale in aspettativa per servizio militare possono essere coperti, in soprannumero rispetto all'organico e all'oltre organico di cui all'articolo 9 della presente legge, mediante ogni forma di immissione di personale prevista dallo stato giuridico dei dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Con decorrenza 1° gennaio e 1° luglio di ciascun anno, qualora il quantitativo dei dipendenti a tali date cessati dall'aspettativa nel semestre precedente non venga compensato da pari entità di soprannumeri per aspettativa per motivi analoghi verificatisi

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

nello stesso periodo, si provvederà al riassorbimento dell'eccedenza nei limiti delle disponibilità create nell'organico e nell'oltre organico.

L'onorevole relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 10.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 10 di cui il relatore ha chiesto la soppressione, accettata dal Governo.

(È respinto).

L'articolo 10 s'intende pertanto soppresso.

Poiché ai successivi tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne data lettura:

ART. 11.

All'articolo 13 della legge 26 marzo 1958, n. 425, nel testo modificato ed integrato dalle successive leggi 18 febbraio 1963, n. 304 e 27 luglio 1967, n. 668, sono aggiunti i seguenti commi:

« La facoltà di cui al precedente comma, di mettere a concorso anche i posti che si renderanno vacanti in dipendenza di collocamenti a riposo d'ufficio nell'anno successivo al bando e, per le qualifiche del personale esecutivo dell'esercizio, nei due anni successivi al bando medesimo, può essere esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato anche in mancanza di disponibilità nell'organico e nell'oltre organico alla data del bando di concorso.

Per le qualifiche per le quali, a norma del successivo articolo 17, è prescritto il conseguimento di abilitazioni a determinati servizi ovvero è richiesta la frequenza a corsi di formazione istituiti dall'Azienda, l'assunzione può essere effettuata con anticipo, non superiore comunque a tre mesi, rispetto al verificarsi delle vacanze ».

(È approvato).

ART. 12.

Al quadro n. 7 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, concernente le qualifiche cui si ac-

cede per concorso interno per esami con graduatorie di promovibilità ad esaurimento, l'asterisco da cui risulta contrassegnata la qualifica di macchinista, ai fini dell'applicazione dei commi quarto e quinto dell'articolo 82 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è soppresso.

(È approvato).

ART. 13.

Nei confronti dei dipendenti idonei ai concorsi interni a macchinista i quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, hanno già chiesto il rinvio della nomina ai sensi del quarto comma dell'articolo 82 della legge 26 marzo 1958, n. 425, le disposizioni previste da detta norma continueranno ad aver effetto fino alla scadenza dell'anno di rinvio.

Ai dipendenti indicati al precedente comma è data, comunque, facoltà di rinunciare al rinvio della nomina con dichiarazione da presentare, a tal fine, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. In tali ipotesi, la nomina non può avere decorrenza anteriore al primo giorno del mese successivo a quello della rinuncia.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 14.

Le disposizioni che prevedono occasionali trattamenti accessori, connessi a particolari situazioni di lavoro e di utilizzazione dei ferrovieri, sono applicabili a tutto il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di qualsiasi carriera e qualifica, quando ricorrono le condizioni che giustificano l'attribuzione dei trattamenti stessi.

L'onorevole relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 14.

Le disposizioni di cui agli articoli 29, 70 e 81 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni ed integrazioni, che prevedono occasionali trattamenti accessori connessi a particolari situazioni di lavoro e di utilizzazione dei ferrovieri, sono

applicabili anche al personale delle qualifiche dirigenziali dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato quando ne ricorrono le condizioni.

GUERRINI, *Relatore*. Questo emendamento è stato elaborato in seno al gruppo di lavoro e con l'accordo del rappresentante del Governo, ma riconfermo qui in questa sede il parere contrario da me già espresso in una precedente seduta, in quanto il testo dello emendamento non si discosta dal precedente testo.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Si tratta di un emendamento che importa conseguenze sotto il profilo del pubblico impiego. Ne pongo pertanto in votazione il principio base.

(È approvato).

L'emendamento sarà trasmesso alla I Commissione affari costituzionali per il parere di competenza.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

Al quadro II - sezione C - della tabella unica degli stipendi, paghe o retribuzioni dei dipendenti civili e militari dello Stato, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, è apportata la modifica di cui all'allegato B della presente legge.

L'onorevole relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 15.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 15, di cui il relatore ha chiesto la soppressione, accettato dal Governo.

(È respinto).

L'articolo 15 s'intende pertanto soppresso.

Poiché ai successivi cinque articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò

direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 16.

I quadri numeri 3, 4, 6 e 9, annessi al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e successive integrazioni sono modificati ed integrati nel senso indicato all'allegato C della presente legge.

(È approvato).

ART. 17.

I capi squadra manovali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risultano utilizzati ai servizi delle manovre presso gli impianti dei Servizi materiale e trazione ed approvvigionamenti sono inquadrati, su domanda da prodursi entro 60 giorni dalla suddetta data, nella qualifica di primo manovratore.

(È approvato).

ART. 18.

Ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 5 giugno 1973, n. 348, per « personale di altri impianti » deve intendersi anche:

a) il personale addetto alla condotta e alla scorta dei treni che trovasi fuori residenza, con intervallo nel turno di servizio anche superiore a 2 ore;

b) il personale che, prestando servizio in località diversa da quella ove ha il proprio domicilio, deve effettuare due turni di lavoro nella stessa giornata con intervallo fra l'uno e l'altro anche superiore a 2 ore.

Il personale di cui ai precedenti punti a) e b) può essere ammesso ad usufruire delle mense aziendali nelle località ove queste sussistono e durante l'orario di apertura delle stesse stabilito in relazione alle necessità dell'impianto in funzione del quale tali mense vengono istituite.

(È approvato).

ART. 19.

All'articolo 3 della legge 5 giugno 1973, n. 348, è aggiunto il seguente comma:

« Alle stesse condizioni, nei periodi in cui non è svolto servizio completo di mensa, può essere attuato altresì servizio freddo di mensa negli impianti in cui opera personale di condotta o di scorta treni o personale che effettui turni rotativi ».

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

ART. 20.

Il terzo comma dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Qualora la classe di stipendio attribuita nella nuova qualifica all'atto della promozione risulti inferiore alla classe di stipendio immediatamente successiva a quella in godimento nella qualifica di provenienza, al compimento del tempo che sarebbe stato necessario per conseguire quest'ultima classe, spetta, nella nuova qualifica, la classe di stipendio uguale o immediatamente superiore a quella che sarebbe stato attribuita nella qualifica di provenienza ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 21.

L'allegato alla tabella unica degli stipendi, paghe o retribuzioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, è modificato e integrato come segue:

« 12) da capo squadra manovali ad aiuto macchinista od operaio qualificato o macchinista T. M.;

13) da manovale specializzato e da ausiliario di magazzino ad aiuto macchinista od operaio qualificato o macchinista T. M.;

40) da manovale specializzato ad autista;

41) da aiuto macchinista T. M. ad aiuto macchinista ».

L'onorevole relatore, a nome del gruppo informale di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 21.

L'allegato alla tabella unica degli stipendi, paghe o retribuzioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, è modificato e integrato come segue:

« 3) da manovratore capo ad assistente di stazione o aiuto macchinista o macchinista T. M.;

4) da primo manovratore e manovratore ad assistente di stazione o gestore o aiuto macchinista o macchinista T. M.;

12) da capo squadra manovali ad aiuto macchinista od operaio qualificato o macchinista T. M.;

13) da manovale specializzato e da ausiliario di magazzino ad aiuto macchinista od operaio qualificato o macchinista T. M.; o manovratore;

40) da manovale specializzato ad autista;

41) da aiuto macchinista T. M. ad aiuto macchinista ».

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Trattandosi di emendamento che comporta conseguenze finanziarie e sotto il profilo del pubblico impiego, ne pongo in votazione il principio base.

(È approvato).

L'emendamento sarà trasmesso alla I Commissione affari costituzionali e alla V Commissione bilancio per il parere di rispettiva competenza.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 22.

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli 15, 20 e 21 hanno effetto dal 1° luglio 1970 e si applicano, anche in sede di ricostruzione integrale degli stipendi, secondo la norma di cui al secondo comma dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079.

L'onorevole relatore, a nome del gruppo informale di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

ART. 22.

Al quadro II - sezione C - della tabella unica degli stipendi, paghe e retribuzioni dei dipendenti civili e militari dello Stato, allegato al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, a decorrere dalla sua prima applicazione, è soppresso il primo parametro e il relativo stipendio annuo, previsto per la qualifica di primo deviatore.

Con la medesima decorrenza di cui al comma precedente hanno effetto le norme previste ai precedenti articoli 20 e 21.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Trattandosi di emendamento che comporta conseguenze finanziarie e sotto il profilo del pubblico impiego, ne pongo in votazione il principio base.

(È approvato).

L'emendamento sarà trasmesso alla I Commissione affari costituzionali e alla V Commissione bilancio per il parere di rispettiva competenza.

Poiché ai successivi due articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 23.

Con la stessa decorrenza e con le stesse modalità previste dalla legge 16 febbraio 1974, n. 39, sono inquadrati nella qualifica di guardiano dei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato gli incaricati del servizio di guardamassi e i loro sostituti a termini dell'articolo 6 punto 3 del decreto del ministro dei trasporti 27 luglio 1971, n. 10497.

Ai fini dell'inquadramento dei predetti incaricati e sostituti saranno formate graduatorie compartimentali distinte per uffici lavori compartimentali.

L'inquadramento viene deliberato nel quantitativo della dotazione organica in aumento alla qualifica di guardiano, stabilito in numero 199 unità per guardiano in mansioni di guardamassi.

(È approvato).

ART. 24.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di bandire, anche in deroga alle riserve di posti previsti dalle vigenti disposizioni in favore di particolari categorie di candidati, concorsi distinti per la copertura di aliquote di posti vacanti nella qualifica di guardiano - da destinare a mansioni di guardamassi in predeterminati tratti di linea - riservati ai cittadini che dimostrino di conoscere la lingua tedesca a mezzo della prova di lingua tedesca prevista dal secondo comma dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 21 novembre 1951, n. 1396, ovvero

con le prove d'esame previste dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 23 maggio 1960, n. 611.

I posti eventualmente non coperti su tali aliquote rimangono a disposizione dell'Azienda per i successivi concorsi riservati ai candidati di cui al precedente comma.

(È approvato).

L'onorevole relatore, a nome del gruppo informale di lavoro, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 24-bis.

L'articolo 16 della legge 17 agosto 1974, n. 396, è sostituito dal seguente:

« Al sedicesimo comma dell'articolo 111 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente periodo:

» L'inquadramento decorre dal 1° gennaio 1971 per il personale in servizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, e dal 1° luglio 1971, ai soli effetti giuridici, per il personale che sarà assunto in base al concorso bandito con decreto ministeriale 30 giugno 1970, n. 18155 ».

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Trattandosi di un articolo aggiuntivo che comporta conseguenze sotto il profilo finanziario e del pubblico impiego, ne pongo in votazione il principio-base.

(È approvato).

L'articolo aggiuntivo sarà trasmesso alla I Commissione affari costituzionali e alla V Commissione bilancio per il parere di rispettiva competenza.

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

ART. 25.

All'onere derivante dalla presente legge, valutato per l'esercizio 1975 in lire 1.065 milioni, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato farà fronte: per milioni 72, con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 202; per milioni 490,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 110; per milioni 68, con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 1012; per milioni 435, con le disponibilità recate dai capitoli 101, 113, 114, 115 e 116 dello Stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno 1975.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Poiché all'allegato A non sono stati presentati emendamenti lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ALLEGATO A

SERVIZIO ASSUNTO DALLE F.S.	Compartimento	Qualifica	Posti
Manipolazione traverse presso i cantieri iniezioni legnami (articolo 1, punto 1)	Firenze	Manovale	16
	Ancona	Manovale	9
	Reggio Calabria	Manovale	12
Manovalanza presso la divisione controllo viaggiatori e bagagli (articolo 1, punto 2)	Firenze	Manovale	7
Apertura pacchi C presso la divisione controllo viaggiatori e bagagli (articolo 1, punto 2)	Firenze	Commesso	17

(È approvato).

Do lettura dell'allegato B:

Qualifica	Parametro	Anni di permanenza nella classe di stipendio	Stipendio annuo lordo dal 1° luglio 1970
Primo deviatore	173	—	1.271.550

Il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha presentato il seguente emendamento:
Sopprimere l'allegato B.

SINESIO; *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'emendamento.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'allegato *B*, di cui il relatore, a nome del gruppo di lavoro, ha chiesto la soppressione, accettato dal Governo.

(È respinto).

QUADRO N. 3

Personale dell'esercizio

Tabella O - Autisti

Tabella O-bis - Manovratori

Tabella P - Manovali

Tabella Q - Ufficiali delle navi traghetti

Tabella R - Personale esecutivo di coperta e di macchina delle navi traghetti

... *Omissis* ...

TABELLA B

Personale esecutivo delle stazioni

Assistente capo di stazione

Assistente di stazione

Ausiliario di stazione

Deviatori:

Deviatore capo

Primo deviatore

Deviatore

... *Omissis* ...

L'allegato *B* si intende pertanto soppresso.

Poiché all'allegato *C* non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ALLEGATO C

TABELLA O-bis

Manovratori:

Manovratore capo

Primo manovratore

Manovratore

... *Omissis* ...

QUADRO N. 4

... *Omissis* ...

Personale dell'esercizio

... *Omissis* ...

Personale esecutivo delle stazioni:

Assistente di stazione

... *Omissis* ...

Operai verificatori e tecnici I. E.:

... *Omissis* ...

Manovratori:

Manovratore

... *Omissis* ...

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

QUADRO N. 6

... *Omissis* ...

PERSONALE DELL'ESERCIZIO

QUALIFICA	PROMOZIONI PER			
	Merito comparativo		Concorso interno per esame	
	Alle qualifiche	Anzianità minima	Alle qualifiche	Anzianità minima
STAZIONI				
... <i>Omissis</i> ...				
Assistente di stazione .	Assistente capo di stazione	7	Capo stazione Capo gestione	5 5
Deviatore capo	—	—	Assistente di stazione Gestore	— —
Primo deviatore	Deviatore capo	3	Assistente di staz. (12) Gestore (12)	5 5
Deviatore	Primo deviatore (9)	3	Assistente di staz. (27) Gestore (27)	5 5
Ausiliario di stazione .	Manovratore (21) (23) Deviatore (21) (23)	3 3	Assistente di staz. (22) Gestore (22)	8 8
AUTISTI				
... <i>Omissis</i> ...				
MANOVRATORI				
Manovratore capo	—	—	Assistente di stazione Gestore Aiuto macchinista Macchinista T.M.	— — — —
Primo manovratore	Manovratore capo	3	Assistente di staz. (29) Gestore (29) Aiuto macchinista Macchinista T.M.	5 5 — —
Manovratore	Primo manovratore (9)	3	Assistente di staz. (27) Gestore (27) Aiuto macchinista (30) Macchinista T.M. (30)	5 5 5 3
MANOVALANZA				
... <i>Omissis</i> ...				
Manovale specializzato .	Capo squadra manovrali (18) Autista (19) (28) Manovratore (18) (31)	5 5 3	Operaio qualific. (18) Aiuto macchinista (18) Macchinista T. M. (18)	3 5 3
Ausiliario di magazzino	Capo squadra manovrali (18) Manovratore (18) (31)	5 3	Operaio qualific. (18) Aiuto macchinista (18) Macchinista T. M. (18)	3 5 3

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

Segue: QUADRO N. 6

QUALIFICA	PROMOZIONI PER			
	Merito comparativo		Concorso interno per esame	
	Alle qualifiche	Anzianità minima	Alle qualifiche	Anzianità minima
Manovale	Ausiliario di magazzino (8)	1	Operaio qualificato	3
	Manovale specializzato (8)	1		
	Autista (19)	5		
	Ausiliario di stazione (8) (15)	1		
	Ausiliario viaggiante (8) (15)	1		
	Aiuto macchinista T.M. (14)	2		
	Manovratore (32)	3		
	Deviatore (15)	3		

NORME

(Omissis).

12) Complessivamente nelle qualifiche di deviatore e di primo deviatore.

(Omissis).

29) Complessivamente nelle qualifiche di manovratore e di primo manovratore.

30) Complessivamente nelle qualifiche di manovale, manovale specializzato e manovratore o di manovale, ausiliario di magazzino e manovratore.

31) Previo conseguimento delle abilitazioni alla guida degli automotori di potenza inferiore ai 200 cavalli, agli scambi ed alle manovre.

32) Previo conseguimento delle abilitazioni ai freni, scambi e manovre per i manovali del Servizio movimento; previo conseguimento delle abilitazioni alla guida degli automotori di potenza inferiore ai 200 cavalli, agli scambi ed alle manovre per i manovali dei Servizi materiale e trazione ed approvvigionamenti.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

QUADRO N. 9

... *Omissis* ...

	Limiti	
	di età	di servizio
Personale esecutivo delle stazioni:		
Assistente capo di stazione e assistente di stazione	62	30
Deviatore capo	58	25
Primo deviatore		
Deviatore		
Ausiliario di stazione (1)		
... <i>Omissis</i> ...		
Autisti:		
Autista	60	25
Manovratori:		
Manovratore capo	58	25
Primo manovratore		
Manovratore		
... <i>Omissis</i> ...		

(È approvato).

La Commissione, nell'esaminare questo provvedimento, ha seguito un criterio di celerità che il Governo si era premurato di chiedere, affinché venisse impedito il disagio di una interruzione nel servizio ferroviario.

Vorrei ricordare al Governo che ora la Commissione è in attesa di un suo intervento che metta un poco d'ordine alla gravissima situazione del trasporto aereo. A nome della Commissione esprimo il desiderio che il ministro dei trasporti non lasci tale questione all'esclusiva competenza del Ministero del lavoro, in modo che si possa arrivare ad una soluzione del complesso problema.

SINESIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Con questo provvedimento si è fatta una sanatoria anche per questioni vec-

chissime: vi era infatti ancora la parte dell'accordo De Gasperi-Grüber che doveva essere risolto ormai da 20 anni.

Rispondendo all'onorevole presidente, che si faceva portavoce del disagio del paese di fronte agli scioperi del personale del trasporto aereo, devo dire, a nome del ministero, che non vi è alcuna pendenza che riguardi la nostra amministrazione. Tali scioperi, anche se legittimi, sono fatti talvolta in una maniera che non risponde del tutto ai sacri canoni della vita civile. Ma il problema riguarda il contratto unico nazionale e purtroppo ciò esula dalla competenza del Ministero dei trasporti. Tuttavia mi farò portavoce del disagio espresso dal presidente, sia presso il Ministero delle partecipazioni statali, sia presso quello del lavoro, affinché al più presto si possa trovare una soluzione confacente e positiva.

L'indirizzo del Governo è per l'unitarietà della normativa sindacale e a tale linea si è sempre attenuto il ministro, anche quando si è trattato di risolvere la questione degli aeroporti romani: prima vi era una serie di appaltatori, ora vi è un contratto unico per tutti coloro che lavorano negli aeroporti, i quali non dipendono dai vettori ma dalla direzione generale dell'aviazione civile. Al riguardo debbo ricordare che quando lo scorso anno mi fu affidato l'incarico che rivesto presso questo ministero, dovetti trovare una soluzione che, se pure non era la più soddisfacente per i lavoratori, ha comunque portato una possibilità di lavoro in termini legali.

Ringraziando ancora la Commissione, confermo che mi farò portavoce delle esigenze che sono emerse nel dibattito.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Programma di interventi straordinari per la meccanizzazione e l'automazione dei servizi postali, di bancoposta e telegrafici, per il riassetto dei servizi telefonici nonché per la costruzione di alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3711).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Programma di interventi straordinari per la

meccanizzazione e l'automazione dei servizi postali, di bancoposta e telegrafici, per il riassetto dei servizi telefonici nonché per la costruzione di alloggi di servizio da assegnare in locazione semplice ai dipendenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni», già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 aprile 1975.

L'onorevole Antonio Mancini ha facoltà di svolgere la relazione.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Desidero ringraziare la Commissione per la comprensione che ha dimostrato accogliendo la mia proposta di chiedere la sede legislativa, considerata l'obiettiva urgenza che riveste il disegno di legge n. 3711.

Vorrei però aggiungere un'altra preghiera alla Commissione affinché non vanifichi il risultato così raggiunto con la presentazione di emendamenti che farebbero ritornare il provvedimento al Senato. Certamente la Commissione non può rinunciare al suo potere sovrano di stabilire le linee di principio cui i vari ministeri debbono uniformare la propria azione; pertanto non mi permetterei mai di fare una tale richiesta se non ritenessi che vi sono sufficienti motivazioni. Questo disegno di legge è infatti un'anticipazione del piano organico di interventi di ristrutturazione e ammodernamento delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, la cui presentazione è prevista entro un anno dalla data di oggi. Quindi, non solo questa Commissione ma anche l'intera Assemblea sarà chiamata a discutere su di esso. In tale occasione potrà essere svolta nella maniera più opportuna un'azione di indirizzo per il Governo per la concreta formulazione di questo piano quinquennale.

Questo disegno di legge dovrebbe essere quindi da noi approvato senza emendamenti e celermente, in quanto tutti abbiamo constatato in quale grave situazione si trovino i servizi postali. I motivi sono innumerevoli ed il principale è che il servizio si va espandendo in misura inadeguata allo sviluppo della vita sociale, economica e demografica del paese.

Il ministro ha fornito i dati del piano quinquennale — che è stato poi inglobato nel grande « progetto 80 » — che si riferiscono all'attività del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Da tali dati risulta che il numero delle lettere, comprese le stampe, è passato, dal 1958 al 1972, da

4 miliardi e 741 milioni a 6 miliardi 588 milioni 655 mila, con una differenza che non supera il 40 per cento dell'arco di quindici anni.

Se applicassimo a questo aumento percentuale il sistema del tasso complesso, cioè dell'aumento sull'aumento, così come sarebbe giusto, avremmo un aumento di poco inferiore al 2 per cento. Contro questo incremento abbiamo quello del personale, che è superiore al 70-80 per cento; complessivamente, un incremento del bilancio che è addirittura di parecchie centinaia su cento.

Ma quello che più importa è che abbiamo un prolungamento dei tempi tecnici di esecuzione dei servizi che è assolutamente intollerabile. Siamo arrivati, cioè, a raddoppiare e a triplicare — e non solo nei momenti di emergenza — i tempi che intercorrono tra l'impostazione di una lettera e la sua ricezione da parte del destinatario. Questo è veramente un fatto grave: il tasso di accrescimento è infatti appena il doppio del tasso di accrescimento della popolazione che, nel frattempo, è passata da 49 milioni a 54 milioni di persone, con un incremento annuo inferiore all'1 per cento.

Siamo quindi al doppio dell'incremento annuo della popolazione ma le attività economiche, di cui le poste sono una forma di estrinsecazione, sono passate, rispetto al reddito nazionale — tenendo presente il valore costante in lire del 1963 — da 22 mila miliardi a 46 mila miliardi, con un aumento del 205 per cento. La produzione industriale connessa è passata da 6.903 miliardi a 17.011 miliardi, con un indice di accrescimento pari al 346 per cento.

Nel campo delle tariffe ferroviarie siamo passati, per passeggero-chilometro, da 25.300 miliardi a 35.349 miliardi, con un incremento che supera di poco il 2 per cento annuo, mentre per le merci si è passati da 55 mila milioni, per tonnellata-chilometro, a 58.932 mila milioni, con un incremento addirittura dello 0,2-0,3 per cento.

Per quanto riguarda il servizio telefonico, che possiamo dividere in manuale ed automatico, le unità di commutazione, cioè la messa in collegamento tra un utente e l'altro, si sono ridotte da 53.803 milioni a 22 mila milioni dal 1958 al 1972. Per le unità di commutazione automatiche, cioè la teleselezione, siamo passati da 2.832 milioni a 322.798 milioni, con un aumento pari al 1.500 per cento. Quest'ultimo dato si giu-

stifica con il fatto che in questo arco di tempo il nostro paese è arrivato alle soglie di quei livelli di vita che rendono indispensabile l'uso del telefono.

Abbiamo registrato negli altri campi — specie in quelli ferroviario e postale — lo stato di insoddisfazione degli utenti proprio perché non abbiamo offerto il meglio del servizio, cosa che invece abbiamo fatto nel campo telefonico grazie ad un piano organico, forse l'unico valido che l'amministrazione pubblica abbia varato, che ha permesso un incremento così massiccio dell'offerta.

Questo piano ha contemplato l'ammodernamento e la ristrutturazione dei mezzi tecnologici attraverso cui il servizio veniva reso. Certamente tutto questo non è stato fatto senza spesa alcuna; ritengo infatti che, fino ad ora, solo per il servizio telefonico si siano spesi 2 mila miliardi di lire, ma questo onere è stato compensato da notevoli incassi, sicché, dato l'aspetto del bilancio dello Stato nel suo complesso, abbiamo avuto una produttività degli investimenti che attualmente consente un margine di utili superiore alla parte corrente, cioè le spese annue per la gestione ordinaria sono inferiori all'avanzo di gestione che metodicamente si è avuto negli ultimi anni, con risultati brillantissimi. Ciò significa che, se con uguale tempestività avessimo provveduto a pianificare gli interventi per la trasformazione tecnologica nelle aziende delle poste e delle ferrovie, probabilmente avremmo visto indici di accrescimento totalmente e radicalmente diversi da quelli che abbiamo potuto constatare finora. Questa è la ragione dell'urgenza di mandare avanti questo disegno di legge, che è poi lo stralcio come ho detto, di un più vasto provvedimento-quadro di interventi nel settore postale.

Viene spontaneo a questo punto domandarsi come mai ci si trovi in queste condizioni. Nel 1973 l'amministrazione delle poste elaborò il piano per il proprio ammodernamento e potenziamento e fece iscrivere nel grande libro del « programma 80 » alcune cifre: 958 miliardi di lire per l'ammodernamento tecnologico degli impianti e delle attrezzature; 150 miliardi di lire per gli edifici postali; 300 miliardi per la casa dei dipendenti, per un totale di 1.408 miliardi di lire. Questo piano, come spesso accade per quelli compresi nel piano quinquennale 1974-1978, ha avuto solo un principio, e piuttosto scarso, di attuazione. Ma

nel 1974 l'amministrazione delle poste, in base all'esperienza fatta e all'andamento della svalutazione monetaria, ha dovuto rivedere i suoi calcoli e, di conseguenza, ha dovuto incrementare lo stanziamento per l'edilizia operativa di ben 400 miliardi di lire sui 470 previsti per il piano tecnologico e cioè per le grandi macchine adibite allo smistamento automatico della corrispondenza; per i piccoli veicoli per il trasporto dei dispacci ha dovuto disporre un aumento di 308 miliardi di lire, mentre altri 180 miliardi sono stati stanziati per gli aggiornamenti resisi necessari in conseguenza sia dell'aumento dei costi, sia della revisione dei concetti che stavano alla base del programma.

Per la rete telegrafica si è dovuto ricorrere ad un aumento di 70 miliardi di lire su 148 miliardi. Questo aggiornamento del 1974, però, non è stato coronato da successo completo, nel senso che non è stato recepito dal CIPE e trasformato in legge. Ovviamente i calcoli validi per il 1974 non lo sono più per il 1975, non tanto per quello che si riferisce agli obiettivi e all'entità dei lavori e delle forniture, ma per quello che si riferisce ai prezzi, che nel frattempo hanno avuto una ulteriore evoluzione. Pertanto, se non ci affrettiamo a prendere provvedimenti, questo programma non avrà mai attuazione.

Lo spirito del disegno di legge che oggi stiamo discutendo è quello di anticipare qualche cosa di sostanziale, nel limite delle spese già comprese nel piano quinquennale 1974-1978, per un importo di circa 1.000 miliardi di lire su 1.408 miliardi e di rendere queste somme prontamente disponibili stabilendo che gli impegni possano essere assunti immediatamente oppure con sistema di pagamento differito nel tempo, secondo le poste iscritte nel bilancio.

Inoltre, il provvedimento stabilisce anche le modalità per il ricorso al credito: o attraverso operazioni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o attraverso un'anticipazione fatta dalla Cassa depositi e prestiti in misura molto inferiore a quella praticata dal Consorzio di credito per le opere pubbliche e cioè fino ad un massimo di 180 miliardi di lire, da prelevare sui fondi dei libretti e dei conti correnti postali gestiti direttamente dall'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Il piano di esecuzione delle opere coinciderà con le disponibilità dei vari bilanci

già previsti nel piano quinquennale 1974-1978. Nel frattempo, questo stralco completerà una revisione organica e completa di tutte le provvidenze, per una radicale trasformazione dei metodi e delle strumentazioni tecniche dell'azienda delle poste e delle telecomunicazioni che il Parlamento dovrà prendere in esame entro i prossimi dieci-dodici mesi. Tuttavia, non possiamo non convenire sul fatto che le spese previste in questo disegno di legge non debbano essere considerate con scetticismo o con riserva, in quanto sono spese necessarie ed urgenti.

Vorrei ora fare alcune osservazioni in merito agli orientamenti che debbono essere assunti nel piano che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e il Governo si impegnano a presentare entro un anno dalla data di approvazione di questo stralcio.

La prima cosa che intendo sottolineare è che, quando si tratta di strutture tecniche complesse, come quelle per l'azienda delle poste e delle telecomunicazioni, non si può troppo « localizzare », cercando di rispettare le percentuali previste da leggi di carattere generale. In questo disegno di legge è previsto che il 144 per cento delle opere sia eseguito nell'Italia meridionale. Si tratta di una decisione giusta, perché giusta è la legge di carattere generale; ma, a mio giudizio, il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni si è dovuto sforzare per cercare di aumentare gli stanziamenti previsti per l'Italia centro-meridionale che si riferiscono ad impianti, macchinari ed attrezzature, riducendo, in tal modo, la partecipazione percentuale al programma degli edifici per abitazione.

Al contrario, è previsto che circa il 48 per cento delle spese veramente produttive per il servizio sia concentrato nell'Italia meridionale. Questa è una cosa ragionevole, perché noi sappiamo che l'amministrazione delle poste è angosciata dal problema del personale nelle sedi del nord, dove il livello salariale praticato dall'amministrazione stessa è inferiore a quello generale e dove i fenomeni di disoccupazione — che inducono i lavoratori dell'Italia meridionale ad accettare qualunque posto — si verificano in misura minore.

Per quanto riguarda il problema dell'attuazione del piano generale, occorre che il ministero studi con cura se veramente si possono impiegare energie finanziarie e

investire l'intero 40 per cento nell'Italia meridionale, dato che il traffico postale si svolge per oltre l'80 per cento a nord di Roma e il 20 per cento appena a sud e la puntualità con cui viene eseguito il servizio è senz'altro maggiore nell'Italia meridionale. Quindi, occorre un efficiente funzionamento della rete dei servizi nell'interesse del settentrione e del meridione.

Concludendo, ritengo che sia nostro dovere, oltre che nostro diritto, fornire al ministero i suggerimenti che la nostra esperienza ci consiglia, perché il programma di studi sia veramente adeguato alle esigenze dei nuovi tempi e tale da consentire un accrescimento del servizio senza gravi e dannose strozzature. Intanto, diamo però al ministero la possibilità di anticipare la parte del piano tecnicamente più impegnativa e richiedente tempi maggiori, attraverso questo strumento provvisorio che è il disegno di legge n. 3711.

Questa è la raccomandazione che rivolgo alla Commissione; inoltre, sottolineo che è fin troppo facile impiegare migliaia di miliardi di lire per strutture edilizie la cui esecuzione è connessa al calcolo di un progettista e all'attività di un imprenditore privato: se queste opere sono la giusta soluzione per i mali del servizio, una parte essenziale è infatti costituita dal macchinario all'interno degli uffici e che aiuta i dipendenti. Non sono d'accordo che siano necessari solo 11 miliardi di lire per la motorizzazione nell'ambito delle poste, come previsto dal programma 1974-1978: essi non possono infatti bastare, anche se raddoppiati, a dotare i portalettere, che sono lo strumento finale ed essenziale, di quei mezzi di spostamento che i tempi attuali impongono.

PEDINI, Ministro senza portafoglio per la ricerca scientifica, e tecnologica. Voglio confermare che attendiamo con urgenza il varo di questo disegno di legge, che ci consentirà di intervenire nel settore della ricerca scientifica e dell'informativa, dove siamo molto in ritardo rispetto alle altre nazioni.

PRESIDENTE. Poiché non sono ancora scaduti i termini regolamentari per la resa dei pareri da parte della VI, della VIII e della IX Commissione, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 MAGGIO 1975

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge SABBATINI ed altri:
Provvidenze a favore delle imprese cantieristiche operanti nel porto di Ancona »
(3441):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Bec-
ciu, Belci, Carri, Catella, Ceravolo, Damico,
Fioriello, Fortuna, Galasso, Guerrini, Gu-
glielmino, Ippolito, Mancini Antonio, Ma-
rocco, Masciadri, Merli, Pezzati, Pisanu,
Russo Ferdinando, Skerk, Venturini e Volpe.

La seduta termina alle 11,40.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO