

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

95.

SEDUTA DI VENERDÌ 27 FEBBRAIO 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia Alifana (<i>Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3175-B)	1413
PRESIDENTE	1413, 1414, 1418
CARRI	1414
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1414, 1418
FIORIELLO	1418
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i>	1414
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
IANNIELLO: Interpretazione autentica della legge 19 maggio 1975, n. 223, concernente interpretazione ed integrazione dei decreti del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077 e 28 dicembre 1970, n. 1079, relativamente al riassetto di carriera di taluni dipendenti ex mansionisti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (3836)	1418
PRESIDENTE	1418, 1419, 1420
BALDASSARI	1419
FRACASSI, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	1419, 1420
RUSSO FERDINANDO, <i>Relatore ff.</i>	1418

PAG.

Votazione segreta:

PRESIDENTE 1420

La seduta comincia alle 9,45.

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia Alifana (Approvato dalla X Commissione permanente della Camera e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3175-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia Alifana », già approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 6 maggio 1975 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 dicembre 1975.

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

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Marzotto Caotorta.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Avevamo già esaminato l'anno scorso questo disegno di legge, però si trattava di un provvedimento limitato al potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea. La nostra Commissione ritenne allora opportuno aggiungere un finanziamento di 63 miliardi di lire per il potenziamento della ferrovia Alifana.

Infatti, come i colleghi ben ricordano, in Aula fu introdotto un emendamento al decreto anticongiunturale n. 377 del 1975, che aggiungeva uno stanziamento di 200 miliardi di lire che poi altro non era che l'importo originario previsto da questo disegno di legge, a copertura degli stanziamenti in esso previsti per le suddette ferrovie. Quindi da questo finanziamento fu esclusa la ferrovia Alifana.

Ora il Senato, per non interrompere l'iter legislativo di questo disegno di legge, che gli avevamo inviato, con l'introduzione di modifiche, ha approvato il provvedimento stralciando la parte relativa ai 200 miliardi per le altre ferrovie diverse dall'Alifana che erano state incluse nel decreto anticongiunturale. Si può quindi dire che questo disegno di legge è un provvedimento *ad hoc* limitato al potenziamento della ferrovia Alifana e che lo stanziamento di 63 miliardi di lire comincerà ad essere erogato dal 1977.

In merito all'articolato faccio presente che il nostro emendamento recepito dall'articolo 3 (ora articolo 2 nel testo approvato dal Senato) è stato mantenuto. Inoltre, l'articolo 3 nel testo pervenutoci dal Senato è di estremo interesse là dove recita: « Sui provvedimenti da adottare ai sensi del precedente articolo 2 sarà in ogni caso preventivamente sentita la regione Campania che si pronuncerà entro trenta giorni dalla richiesta. I programmi di ammortamento e di potenziamento... saranno approvati previa presentazione di un piano unitario... ». Non solo ma si aggiunge che: « Il ministro dei trasporti, di concerto con i ministri del tesoro e delle finanze, può promuovere, d'intesa con la regione Campania, il raggruppamento organico dei servizi ferroviari in concessione nell'area metropolitana di Napoli ».

In sostanza vorrei sottolineare che l'ammodernamento della ferrovia Alifana non

deve essere un fatto isolato, ma deve avvenire nel contesto di un raggruppamento organico dei servizi ferroviari nell'area metropolitana di Napoli. Sarebbe veramente una aberrazione economica e tecnica il non unificare questi servizi ferroviari in concessione. Ci auguriamo, quindi, che la regione Campania possa sollecitamente provvedere — cosa che finora non ha fatto — al coordinamento razionale delle ferrovie, in modo che le somme non siano stanziare a vuoto ma costituiscano una razionalizzazione del servizio su ferrovia in queste aree, ancora del tutto disorganizzate.

Per questi motivi propongo l'approvazione del provvedimento nel testo del Senato, in modo che possa essere avviata la ristrutturazione di tale settore.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

CARRI. A nome del gruppo comunista esprimo l'assenso a questo provvedimento. Desidero tuttavia dichiarare che ci rammarichiamo di trovarci ancora di fronte ad un provvedimento parziale, non inquadrato in una visione generale della soluzione del problema dei trasporti. Tale visione, del resto, dovrebbe fare capo a piani regionali e, più in generale, ad un piano nazionale dei trasporti.

In particolare, con un ordine del giorno che presenteremo, desideriamo sollecitare il completamento del tratto ferroviario Benevento-Cancello, in considerazione anche delle proposte che furono avanzate per tale ferrovia proprio in Commissione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo raccomanda l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad effettuare interventi per l'ammodernamento

ed il potenziamento delle seguenti reti e linee ferroviarie:

- 1) Ferrovia Nord-Milano;
- 2) Ferrovia Circumvesuviana;
- 3) Ferrovia Cumana;
- 4) Ferrovia Circumflegrea;
- 5) Ferrovia Alifana.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad effettuare interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento della ferrovia Alifana secondo un piano quinquennale per l'importo di lire 63 miliardi.

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 2 nel seguente testo:

ART. 2.

Agli interventi di cui all'articolo 1 si provvederà secondo un piano quinquennale e per l'importo globale di 263 miliardi di lire, da destinarsi:

- per lire 90 miliardi alle ferrovie Nord-Milano;
- per lire 50 miliardi alla ferrovia Circumvesuviana;
- per lire 53,9 miliardi alla ferrovia Cumana;
- per lire 6,1 miliardi alla ferrovia Circumflegrea;
- per lire 63 miliardi alla ferrovia Alifana.

Il Senato lo ha soppresso.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 (ora 2) nel seguente testo:

ART. 3.

I programmi ed i progetti d'ammodernamento e potenziamento nonché le eventuali varianti saranno approvati con separati decreti del Ministro dei trasporti su parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica.

Il Ministro dei trasporti provvede con propri decreti a disciplinare l'esecuzione

delle opere e forniture da parte dei concessionari, i relativi pagamenti e la revisione prezzi.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 2.

I programmi ed i progetti di ammodernamento e potenziamento nonché le eventuali varianti saranno approvati con decreti del Ministro dei trasporti su parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica.

Il Ministro dei trasporti provvede con propri decreti a disciplinare l'esecuzione delle opere e delle forniture da parte della società concessionaria, nonché i relativi pagamenti e la revisione prezzi.

Con i predetti decreti sono dichiarate la pubblica utilità, l'indifferibilità e l'urgenza delle opere previste.

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 4 (ora 3) nel seguente testo:

ART. 4.

Sui provvedimenti da adottare ai sensi dell'articolo precedente sarà in ogni caso preventivamente sentita la regione interessata la quale dovrà far conoscere le proprie eventuali osservazioni entro 30 giorni dalla richiesta.

I programmi di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana saranno approvati previa presentazione di un piano unitario.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con quelli del tesoro e delle finanze, può far luogo al raggruppamento organico dei servizi ferroviari in concessione dell'area metropolitana di Napoli in base ad accordi fra i vari enti interessati.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 3.

Sui provvedimenti da adottare ai sensi del precedente articolo 2 sarà in ogni caso

preventivamente sentita la regione Campania che si pronuncerà entro 30 giorni dalla richiesta.

I programmi di ammodernamento e di potenziamento della ferrovia Alifana nonché quelli delle ferrovie Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea, finanziati dall'articolo 2 della legge 11 ottobre 1975, n. 493, di conversione del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, saranno approvati previa presentazione di un piano unitario.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, può promuovere, d'intesa con la regione Campania, il raggruppamento organico dei servizi ferroviari in concessione dell'area metropolitana di Napoli.

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 5 (ora 4) nel seguente testo:

ART. 5.

Per la realizzazione dei progetti di cui all'articolo 3 il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni fino a concorrenza dell'importo indicato dall'articolo 2, fermo restando che i pagamenti — cui si farà luogo sulla base di stati di avanzamento di importo non inferiore al 3 per cento dei lavori e forniture previste — non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di:

lire 5 miliardi per il 1975;
lire 15 miliardi per il 1976;
lire 25 miliardi per il 1977;
lire 40 miliardi per il 1978;
lire 50 miliardi per il 1979;
lire 50 miliardi per il 1980;
lire 50 miliardi per il 1981;
lire 28 miliardi per il 1982.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 4.

Per la realizzazione dei progetti di cui all'articolo 2 il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni fino a concorrenza dell'importo di lire 63 miliardi, fermo restando che i pagamenti — cui si farà luogo sulla base di stati di avanzamento di importo non inferiore al 3 per

cento dei lavori e delle forniture previste — non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di:

lire 5 miliardi per il 1977;
lire 8 miliardi per il 1978;
lire 15 miliardi per il 1979;
lire 15 miliardi per il 1980;
lire 20 miliardi per il 1981.

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 6 (ora 5) nel seguente testo:

ART. 6.

Una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le opere previste dai progetti di cui all'articolo 3, pari a non meno del 40 per cento del relativo ammontare, sarà riservata agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 5.

Una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le opere previste dai progetti di cui all'articolo 2, pari a non meno del 40 per cento dello stanziamento complessivo, sarà riservata agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare.

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 7 nel seguente testo:

ART. 7.

I decreti ministeriali di cui all'articolo 3 costituiscono dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza delle opere previste.

Il Senato lo ha soppresso.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 8 (ora 6) nel seguente testo:

ART. 8.

Le opere e il materiale mobile delle ferrovie di cui all'articolo 1 resteranno ac-

quisiti in proprietà allo Stato, in relazione all'incremento di valore ed in proporzione alla misura dell'intervento finanziario dello Stato disposto dalla presente legge, e lasciate in uso gratuito ai concessionari, che ne cureranno la perfetta conservazione anche con i necessari interventi di straordinaria manutenzione e provvederanno a proprie spese alle reintegrazioni in caso di distruzione o danneggiamento non dovuto a cause di forza maggiore.

Il Ministero dei trasporti provvederà, a tal uopo, d'intesa con ciascun concessionario, all'individuazione delle opere costituenti la ferrovia e le sue dipendenze e delle unità di materiale rotabile e di esercizio che s'intenderà acquisito, interamente o per una quota determinata, in proprietà dello Stato.

Qualora il maggior onere di ammodernamento sopportato dalla società concessionaria superi il 20 per cento dell'importo stabilito con la presente legge, la scadenza delle relative concessioni potrà essere prorogata sino a 25 anni, a partire dalla data di ultimazione dei lavori di cui alla presente legge.

Le indennità ed i corrispettivi di qualsiasi genere, eventualmente dovuti al concessionario alla fine della concessione, saranno liquidati, per le diverse categorie di opere, nella stessa misura e con le stesse modalità previste dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed in particolare come indicato dall'articolo 9 della legge citata.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 6.

Le opere e il materiale mobile della ferrovia Alifana saranno acquisiti in proprietà dallo Stato, in relazione all'incremento di valore ed in proporzione alla misura dell'intervento finanziario dello Stato disposto dalla presente legge e saranno lasciate in uso gratuito alla società concessionaria, che ne curerà la perfetta conservazione anche con i necessari interventi di straordinaria manutenzione, provvedendo a proprie spese alle reintegrazioni in caso di distruzione o danneggiamento non dovuto a cause di forza maggiore.

All'uopo il Ministero dei trasporti provvederà, d'intesa con la società concessionaria, all'individuazione delle opere costituen-

ti la ferrovia Alifana e le sue dipendenze nonché delle unità di materiale rotabile e di esercizio che s'intenderà acquisito, interamente o per una quota determinata, in proprietà dallo Stato.

Qualora l'onere per l'ammodernamento sopportato dalla società concessionaria superi il 20 per cento dell'importo stabilito con la presente legge, la scadenza della concessione potrà essere prorogata sino a 25 anni a partire dalla data di ultimazione dei lavori di cui alla presente legge.

Le indennità ed i corrispettivi di qualsiasi genere, eventualmente dovuti alla società concessionaria alla fine della concessione, saranno liquidati, per le diverse categorie di opere, nella stessa misura e con le stesse modalità previste dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed in particolare come indicato dall'articolo 9 di tale legge.

Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 9 (ora 7) nel seguente testo:

ART. 9.

All'onere di lire 5 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno 1975 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di cui al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno

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

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 7.

All'onere di lire 63 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge si provvede con le leggi di approvazione del bilancio dello Stato in ciascuno degli anni finanziari dal 1977 al 1981, stabilendo la quota parte degli stanziamenti che sarà coperta con operazioni di indebitamento sul mercato.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad effettuare le suddette operazioni alle condi-

zioni e alle modalità che saranno di volta in volta stabilite con le leggi di approvazione del bilancio.

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo del Senato.

(È approvato).

Gli onorevoli Cirillo, Fioriello, Ciacci, Carri e Foscarini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La Commissione trasporti,

considerato che la ferrovia Benevento-Cancello-Napoli, quale parte integrante del sistema dei trasporti ferroviari della regione Campania, svolge una insostituibile funzione di collegamento tra la fascia costiera e le zone interne, di grande importanza economica e sociale;

considerato che in riconoscimento dell'esigenza urgente di ammodernare il sistema di trasporti ferroviari campano si è provveduto a disporre, con decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, in legge 15 ottobre 1975, n. 493, il finanziamento relativo alle ferrovie cumana, circumvesuviana e circumflegrea, e con il presente provvedimento il finanziamento relativo alla ferrovia alifana

impegna il Governo

a potenziare e ammodernare, destinandovi i necessari finanziamenti nel quadro del piano regionale e nazionale dei trasporti, la ferrovia Benevento-Cancello-Napoli.

(0/3175-B/1/10)

FIORIELLO. Rinunciamo allo svolgimento.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Certamente, nell'ambito della tematica che il Governo sta approfondendo, anche la linea ferroviaria citata dall'onorevole Cirillo è presa in considerazione con particolare attenzione. Non sono però in grado di precisare i tempi e i modi per la progettazione e l'esecuzione dell'opera. Pertanto, posso accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione

FIORIELLO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge Ianniello: Interpretazione autentica della legge 19 maggio 1975, n. 223, concernente interpretazione ed integrazione dei decreti del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e 28 dicembre 1970, n. 1079, relativamente al riassetto di carriera di taluni dipendenti ex mansionisti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (3836).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge Ianniello: « Interpretazione autentica della legge 19 maggio 1975, n. 223, concernente interpretazione ed integrazione dei decreti del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e 28 dicembre 1970, n. 1079, relativamente al riassetto di carriera di taluni dipendenti ex mansionisti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ».

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sul provvedimento.

L'onorevole Ferdinando Russo ha facoltà di svolgere la relazione, in sostituzione del relatore Amodio, assente.

FERDINANDO RUSSO, *Relatore ff.* Con questa proposta di legge si tratta, in definitiva, di risolvere alcuni dubbi interpretativi cui ha dato luogo la legge 19 maggio 1975, n. 223.

In quella legge si parlava degli impiegati dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni senza specificare che si trattava dei dipendenti delle due aziende del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Il secondo aspetto è quello relativo al parametro 218 che erroneamente veniva collegato all'operatore superiore, mentre, in base agli organici dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, al parametro 218 corrisponde l'operatore principale o equiparato.

Queste correzioni si rendono necessarie per evitare che la legge che noi approvammo nel maggio scorso si renda inapplicabile. Esse non comportano oneri di spesa perché, già nel momento in cui era stata approvata la legge 19 maggio 1975, n. 223, la valutazione degli oneri della legge era stata fatta tenendo presente quali erano le persone cui la legge avrebbe dovuto applicarsi.

Per queste considerazioni ritengo che il provvedimento possa essere approvato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALDASSARI. A nome del gruppo comunista rivolgo un invito al sottosegretario onorevole Fracassi perché al più presto possa concludersi l'iter della proposta di legge presso l'altro ramo del Parlamento. Non si può fare a meno, infatti, di considerare indispensabile un nuovo ordinamento del personale secondo le linee concordate con le organizzazioni sindacali nel maggio del 1973. Il ministero ancora non ci ha fatto pervenire un testo che testimoni la volontà di giungere al più presto all'attuazione di tale nuovo ordinamento.

Desidero anche rivolgere un altro invito al ministro ed al sottosegretario affinché facciano in modo che sia reso noto al più presto il punto cui sono arrivati i lavori dell'apposita commissione di studio per il nuovo ordinamento del personale.

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

FRACASSI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Innanzitutto desidero ringraziare il relatore e, in modo particolare, i commissari del gruppo comunista che stamane, amabilmente, hanno dato il loro assenso all'approvazione della proposta di legge che si prefigge di compiere un atto di riparazione.

Desidero però sottoporre all'attenzione della Commissione un nuovo articolato che ho già avuto modo di presentare ai commissari del gruppo comunista e al relatore. Con questo nuovo articolato il Governo si propone di rendere più efficiente e valida la proposta di legge e, soprattutto, di evitare interpretazioni che possano snaturare il contenuto della medesima.

In pratica, la legge 19 maggio 1975, numero 223, ha operato a favore del personale un concreto riconoscimento per le mansioni espletate anteriormente alla nomina in ruolo nella carriera esecutiva. Ora, mentre la legge 14 dicembre 1965, n. 1376, riguardava sia i dipendenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni sia quelli dell'azienda di Stato per i servizi telefonici, la suddetta legge n. 223 ha preso in considerazione soltanto i primi. Da qui

è emersa la necessità di presentare la proposta di legge in discussione che, essendo ispirata ad evidenti motivi di equità, non può non trovare d'accordo anche il Governo. Tuttavia, sarebbe opportuno sostituire l'articolo unico della proposta di legge con un nuovo testo composto di tre articoli che prego di voler esaminare attentamente e su cui fornirò chiarimenti.

L'articolo 1 è così formulato: « Nell'articolo 1 della legge 19 maggio 1975, n. 223, le parole " alla qualifica di operatore superiore, parametro 218 " sono sostituite dalle seguenti: " alla qualifica intermedia della tabella di appartenenza, parametro 218 " ». Il Governo propone questa nuova formulazione perché la qualifica di operatore superiore non esiste nelle relative tabelle riportate dall'articolo 115 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

L'articolo 2 chiarisce che i beneficiari delle norme dettate dall'articolo 1 della legge n. 223 sono anche i dipendenti dell'azienda di Stato per i servizi telefonici, inquadrati nelle carriere esecutive ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 dicembre 1965, n. 1376. L'esatta formulazione del suddetto articolo 2 è la seguente: « Le disposizioni dell'articolo 1 della legge 19 maggio 1975, n. 223, si applicano anche al personale dell'azienda di Stato per i servizi telefonici delle tabelle XII e XIII, di cui all'articolo 125 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, collocato nelle qualifiche iniziali della carriera esecutiva ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 dicembre 1965, n. 1376 ».

L'articolo 3, che indica i mezzi di copertura dell'onere finanziario, è del seguente tenore: « All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, valutato in 300 milioni di lire per l'anno 1976, si farà fronte mediante prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'azienda di Stato per i servizi telefonici. Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Mi permetto di sottoporre all'attenzione della Commissione questo nuovo testo che è sembrato al Governo più valido e tale da evitare nell'applicazione della proposta di legge eventuali squilibri o interpretazioni che potrebbero incidere sulla categoria e, quindi, avere anche conseguenze negative per coloro che attendono giustamente questo atto di riparazione.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1976

In via subordinata desidero rilevare che, se la Commissione non fosse dello stesso parere del Governo e pertanto non intendesse accettare il nuovo articolato, allora il Governo si rimetterebbe alle decisioni della Commissione stessa ed accetterebbe il testo originario della proposta di legge.

PRESIDENTE. Devo far presente che sul nuovo articolato proposto dal Governo occorre richiedere il parere della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

FRACASSI, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Allora è opportuno mantenere l'attuale testo del provvedimento. Del resto, ho avanzato una proposta principale ed una subordinata. La prima ci porterebbe a dover ripetere il lungo iter seguito per la discussione della proposta di legge che, in questo modo, chissà quando potremmo approvare. In considerazione di ciò, non insisto nel proporre il nuovo articolato, anche tenendo conto delle sollecitazioni rivoltemi dagli onorevoli commissari affinché il Governo si adoperi per fare approvare rapidamente dal Senato il provvedimento.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico della proposta di legge:

ARTICOLO UNICO.

Le dizioni contenute nell'articolo 1 della legge 19 maggio 1975, n. 223: « Gli impiegati dell'Amministrazione autonoma delle poste e delle telecomunicazioni » e « alla qualifica di operatore superiore, parametro 218 » devono intendersi, rispettivamente, come « Gli impiegati delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » e « alla qualifica di operatore principale o equiparata, parametro 218 ».

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e della proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni per lo ammodernamento e il potenziamento della ferrovia Alifana » (*Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (3175-B).

Presenti e votanti 24

Maggioranza 13

Voti favorevoli 24

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarini, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Fortuna, Foscarini, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amalia, Pani, Pezzati, Piccinelli, Russo Ferdinando, Skerk e Zoppi.

Proposta di legge Ianniello: « Interpretazione autentica della legge 19 maggio 1975, n. 223, concernente " Interpretazione ed integrazione dei decreti del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e 28 dicembre 1970, n. 1079, relativamente al riassetto di carriera di taluni dipendenti ex mansionisti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni " ». (3836).

Presenti e votanti 25

Maggioranza 13

Voti favorevoli 25

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarini, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Fortuna, Foscarini, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amalia, Pani, Pezzati, Piccinelli, Russo Ferdinando, Skerk e Zoppi.

La seduta termina alle 10,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dot. GIORGIO SPADOLINI