COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

9.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 APRILE 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Discussione e approvazione):

Nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1327) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 3, 5, 6, 7, 8 9, 10, 11, 15, 19, 22, 23 24, 25, 26, 35, 36, 37, 38

ANDÒ SALVATORE 24, 25

PAG.

BAGHINO FRANCESCO GIULIO . 3, 7, 8, 9, 10, 11 14, 15, 18, 21, 25, 26, 35, 36, 38

BECCHETTI ITALO 25

BERNARDI ANTONIO 25

BERNARDI GUIDO 4, 18, 37

BOCCHI FAUSTO . . 4, 10, 18, 25, 26, 36, 37, 38

LUCCHESI PINO 21, 24, 26, 36, 37

PIRO FRANCO 23, 24, 25

POTÌ DAMIANO, *Relatore* 3, 5, 8, 9 14, 19, 21, 24, 35

RIDI SILVANO 10, 26, 36, 37, 38

SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . . 5, 8, 9, 14, 15 19, 21, 24, 35, 36, 37, 38

SODANO GIAMPAOLO 25

PAG.

Proposta di legge (Discussione e approvazione):

ANIASI ed altri: Modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali (382)

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 38, 39
ANIASI ALDO 39
BAGHINO FRANCESCO GIULIO 39
BOCCHI FAUSTO 39
POTÌ DAMIANO, *Relatore* 38
SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 39

Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi (1286);

BOCCHI ed altri: Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette (466);

BRICCOLA ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (497);

SERRENTINO e BATTISTUZZI: Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli (520);

LUCCHESI ed altri: Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida (536);

MORA ed altri: Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di ciclomotori e motocicli (653);

USELLINI ed altri: Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli (730);

LUSSIGNOLI ed altri: Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli (767);

FUSARO ed altri: Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli (791);

BALZAMO: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti (801);

RIZZO: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori (856);

BAGHINO ed altri: Obbligo dell'uso di caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori (955);

CONSIGLIO REGIONALE DELLA LIGURIA: Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette (1104);

RUBINO ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche al testo unico sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1224) 40

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 40, 41
POTÌ DAMIANO 41

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 41

La seduta comincia alle 13,15.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario,* legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Informo che per la seduta odierna i deputati Salvatore Andò, Giampaolo Sodano, Franco Piro e Aldo Aniasi sostituiscono rispettivamente i deputati Mauro Sanguineti, Natalino Amodeo, Antonio Caldoro e Francesco Tempestini.

Discussione del disegno di legge: Nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1327).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove norme di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Potì ha facoltà di svolgere la relazione.

DAMIANO POTÌ, *Relatore.* Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, devo innanzitutto dichiararmi concorde con quanti hanno sollevato problemi di collegamento del provvedimento al nostro esame con la riforma complessiva dell'Azienda, che certamente sarà affrontata nei tempi dovuti. In ogni caso, acquisito il parere delle Commissioni competenti per giungere all'approvazione definitiva del provvedimento al nostro esame, mi pare che si debba sottolineare, innanzitutto, l'urgenza dell'approvazione di una normativa tanto attesa. Se ciò non avvenisse in tempi brevissimi, si creerebbero anche difficoltà e tensioni fra i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Per questo, anche se sono state presentate delle sollecitazioni in ordine ad emendamenti, alcuni dei quali basati su motivazioni legittime (mi riferisco a quello relativo ai precari e all'altro che riguarda alcuni dipendenti che esplicano la loro attività negli asili nido annessi all'Azienda delle ferrovie dello Stato), occorre dire che si tratta di problemi che possono essere esaminati, che hanno delle validità dal punto di vista delle aspettative, ma che conviene rinviare ad altri momenti essendo prioritaria in questo momento l'approvazione del provvedimento.

Un emendamento è stato preannunciato dal Governo e ad esso il relatore si dichiara favorevole. Mi riferisco a quello relativo all'interpretazione autentica dell'articolo 11 in ordine ad alcune decorrenze: qualora tale emendamento non venisse approvato, risulterebbe vanificato l'intero articolo 11.

In definitiva il relatore, nel dichiararsi fin da ora favorevole all'emendamento che il Governo ha preannunciato, invita i proponenti di altri emendamenti a ritirarli e, se del caso, a trasformarli in ordini del giorno, perché siano accolti come raccomandazione dal Governo, al fine di giungere rapidamente all'approvazione del provvedimento.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento, faccio rinvio alla relazione svolta in sede referente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, il gruppo del MSI-destra nazionale conviene sull'urgenza di approvare il provvedimento, ma in-

tende chiarire che non può addebitarsi alla X Commissione della Camera alcun ritardo: il provvedimento ci è stato assegnato infatti soltanto in questi giorni, dopo che era stato firmato dalle parti interessate addirittura in novembre.

Occorre in ogni caso, perché il provvedimento abbia veramente la validità di un contratto che tuteli gli interessi delle parti, apportare alcuni emendamenti, che anche il gruppo del MSI-destra nazionale ha presentato.

Debbo ricordare che venti mesi fa l'allora ministro Balzamo aveva accettato un ordine del giorno per prevedere una sia pur limitata perequazione delle pensioni: non è possibile che non venga inserita nel provvedimento questa esigenza di perequazione, che non può che appartenere ai contratti e ai diritti che i lavoratori acquisiscono o hanno acquisito.

GUIDO BERNARDI. Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, anche il gruppo democratico cristiano concorda circa l'opportunità di approvare il provvedimento, non soltanto perché esso trova l'accordo delle parti sindacali maggiormente rappresentative, ma anche perché esso è in sintonia con gli indirizzi politici di un'azienda che si avvia ad essere riformata sulla base di princìpi di maggiore imprenditorialità, proprio per rispondere alle diverse esigenze del trasporto ferroviario.

Il provvedimento si colloca in una prospettiva più avanzata, lungo la strada della stessa riforma dell'Azienda ferroviaria, proprio perché non si limita ad accontentare le parti sociali nelle richieste e nelle rivendicazioni economiche, ma perché si basa nella sua logica su una maggiore professionalità del personale, su una diversa distribuzione per fasce di qualificazioni funzionali ed operative. Si tratta di un provvedimento che può essere tranquillamente approvato.

Condivido la preoccupazione di chi ha sottolineato l'opportunità di presentare emendamenti a questo disegno di legge, ma di fronte alla necessità di far presto e di dare al personale interessato un quadro normativo ed economico più preciso, credo si debba convenire che meglio sia lasciare il provvedimento così com'è, salvo quell'emendamento che ha presentato il Governo e che, non richiedendo il parere della I e della V Commissione, non comporterà una ulteriore dilatazione dei nostri lavori.

FAUSTO BOCCHI. Ci preme sottolineare, ancora una volta, questioni che avevamo già sollevato durante la discussione in sede referente. Intendo, innanzi tutto, sottolineare l'ulteriore ritardo che riscontriamo nell'*iter* di approvazione del provvedimento. Ricordo, infatti, che i rapporti con le organizzazioni sindacali per definire l'accordo che dovremmo oggi trasformare in provvedimento legislativo datano da molto tempo, e all'annunzio della presentazione del disegno di legge seguì una lunga stasi nella definizione del testo stampato e quindi nell'assegnazione alla Commissione. Dunque, dopo un lungo processo di definizione di normative economiche e giuridiche, ci troviamo oggi ad esaminare questo disegno di legge alla cui stesura si è giunti grazie anche all'impegno dei lavoratori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che hanno portato avanti responsabili azioni sindacali. Ricordo che avevamo subito espresso il nostro assenso alla sede legislativa e che ci siamo impegnati e attivamente mossi perché l'assegnazione avvenisse il più presto possibile. E lo stesso presidente, con il quale abbiamo lavorato, può dare atto dell'impegno del gruppo dopo il lungo *iter* del famoso decreto.

Il gruppo comunista preannunzia la presentazione di alcuni emendamenti, alcuni dei quali sono delle pure correzioni al testo. C'è, invece, un emendamento che consideriamo sostanziale e che riguarda una questione che sta diventando ormai emblematica del modo di governare e del rapporto che i ministri ed il Governo in generale hanno ormai con il Parlamento e, più specificamente, con questa Commissione. Mi riferisco all'emendamento relativo ai benefici di cui all'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, benefici a

favore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che ha cessato l'attività di servizio dopo il 30 giugno 1979 e fino al 31 dicembre 1980. Trattasi di un personale che è andato in pensione nella fase del contratto-ponte e che oggi si trova ad essere sensibilmente penalizzato nella pensione di cui gode. Su tale questione avevamo più volte richiamato l'attenzione del Governo in Commissione sia con emendamenti sia con mozioni sia con ordini del giorno ed anche in sede di approvazione del bilancio e della legge finanziaria. Voglio ricordare, ad esempio, che il 24 giugno 1982 presentavamo un ordine del giorno proprio in relazione ad un disegno di legge che riguardava norme sul trattamento giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In quella sede, l'ordine del giorno veniva accolto con entusiasmo dal ministro presente in quella seduta; l'ordine del giorno impegnava il Governo a provvedere entro tre mesi (ed eravamo al giugno 1982), con appositi provvedimenti, alla perequazione del trattamento dei lavoratori suddetti secondo i criteri stabiliti per il personale in servizio alla data del 1° gennaio 1981. Ripresentavamo nuovamente il problema il 27 aprile 1983 attraverso una specifica risoluzione rimasta anch'essa del tutto inattuata.

In questi giorni, abbiamo ricevuto sollecitazioni e ringraziamenti anticipati per quello che era stato il nostro impegno e per l'intenzione di tornare ancora a prospettare le questioni che avevamo presentato.

Non so quale potrà essere la risposta del Governo e le implicazioni che potranno porsi relativamente a questo emendamento, ma intendiamo comunque presentarlo, traendo le dovute conclusioni dalle determinazioni che gli altri gruppi e soprattutto il Governo e il relatore assumeranno.

Ricordo, infine, che un altro emendamento ha per oggetto una questione sulla quale tutti i gruppi avevano manifestato il loro consenso.

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

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Prendo atto con piacere del fatto che tutti i gruppi si siano dichiarati favorevoli al provvedimento. Mi dichiaro altresì disponibile a concordare con tutti i gruppi un ordine del giorno che impegni il Governo a prendere provvedimenti per risolvere i problemi dei pensionati che aspirano ad ottenere il « permanente » nell'ambito del proprio compartimento, poiché ciò consentirebbe loro di sentirsi ancora una parte attiva nell'azienda.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio innanzi tutto il relatore per l'esauriente relazione sul provvedimento e rivolgo un ringraziamento anche ai colleghi intervenuti nel corso della discussione che hanno dichiarato la propria adesione al provvedimento all'ordine del giorno.

La normativa contenuta nel disegno di legge n. 1327 rappresenta una sostanziale continuità rispetto all'assetto giuridico ed economico configurato dalla legge n. 42 del 1979, che aveva portato varie e significative innovazioni nello stato giuridico del personale ferroviario.

Al tempo stesso, con le nuove norme, si rivedono e si adeguano alcune situazioni sulla base delle esperienze determinate dall'applicazione della stessa legge n. 42 del 1979. Trovano pertanto conferma, con opportuni adattamenti, i più importanti istituti giuridici ed economici: la classificazione del personale ferroviario in categorie e profili professionali, per altro in numero ridotto rispetto alle precedenti qualifiche, secondo criteri di responsabilità, rischio e professionalità; i sistemi di passaggio di categoria e di profilo a mezzo di accertamenti professionali e secondo anzianità; nonché il sistema di trattamento economico che si sviluppa in classi ed aumenti periodici biennali. Il disegno di legge riguarda l'ultima parte del contratto triennale 1981-1983, la cosiddetta « fase '83 », i cui presupposti risalgono all'accordo del 20 gennaio 1982 intervenuto

fra ministro dei trasporti, Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed organizzazioni sindacali. Le norme proposte rappresentano il risultato di un confronto fra le parti, serio e responsabile, che si è concluso, dopo una serie di riunioni a livello politico e tecnico, con l'accordo siglato il 25 novembre dello scorso anno. Il disegno di legge recepisce il contratto, il quale a sua volta non ha accolto, a conferma del senso di responsabilità delle parti, tutte le richieste avanzate dai rappresentanti del personale in sede di trattativa (ad esempio, alcuni riconoscimenti di anzianità pregressa) e lascia fermo l'organico globale. Anche per tali motivi è stato quindi possibile mantenere i miglioramenti retributivi entro il limite del 13 per cento indicato dal Governo per l'anno 1983 ai fini del contenimento dell'inflazione. L'onere finanziario, definito in precedenza, trova legittimazione nella legge n. 426 del 1° luglio 1982 e capienza negli stanziamenti già iscritti nei bilanci del 1983 e 1984.

Il punto essenziale della nuova normativa è rappresentato dall'articolazione della scala classificatoria del personale in 9 categorie (contro le 7 dell'attuale ordinamento dettato dalla legge n. 42 del 1979), che consente di meglio recepire esigenze di funzionalità e professionalità, anche alla luce di una nuova organizzazione del lavoro che sta avendo pratica applicazione nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in previsione della legge di riforma della stessa.

Altro punto rilevante, specie sotto lo aspetto economico, è la nuova tabella degli stipendi, la quale tiene conto dei criteri e dei limiti anzi accennati, oltre al conglobamento di una modesta quota di indennità di contingenza. Non sono meno rilevanti le norme che adeguano l'istituto delle mense, quale aspetto sociale del rapporto di lavoro, alle esigenze del personale maggiormente esposto ai disagi dell'attività ferroviaria. Di grande importanza, ai fini legislativi ed amministrativi, è infine la previsione di emanare entro un anno il testo unico delle disposizioni in vigore concernenti lo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

Il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è classificato nelle seguenti categorie professionali:

a) Prima categoria: Operatore comune;

b) Seconda-terza categoria: Operatore qualificato;

c) Terza-quarta categoria: Operatore specializzato;

d) Quinta categoria: Tecnico;

e) Quinta-sesta categoria: Tecnico specializzato;

f) Settima categoria: Tecnico superiore Direttivo;

g) Ottava categoria: Coordinatore-Vice Dirigente;

h) Nona categoria: Vice Dirigente.

Per ciascuna delle sopra indicate categorie di classificazione professionale le attribuzioni sono definite dalle corrispondenti declaratorie:

1) *Prima categoria*: *operatore comune*. Svolge attività manuali nei settori di esercizio per l'espletamento delle quali è sufficiente un periodo minimo di pratica in via propedeutica.

2) *Seconda-terza categoria*: *operatore qualificato*. Svolge attività manuali ed esecutive con possesso di cognizioni tecnico-pratiche e delle prescritte abilitazioni.

3) *Terza-quarta categoria*: *operatore specializzato*. Svolge attività esecutive che richiedono cognizione tecnica, pratica, amministrativa e specializzazione professionale con autonomia operativa nei limiti delle norme regolamentari e di procedure prefissate, nonché operazioni manuali.

4) *Quinta categoria: tecnico.* Svolge attività esecutive di natura tecnico-pratica, amministrativa e contabile richiedenti preparazione professionale ed autonomia di disimpegno nei limiti delle norme e dei regolamenti del proprio settore.

5) *Quinta-sesta categoria: tecnico specializzato.* Svolge attività tecniche, amministrative e contabili con particolare preparazione professionale specializzata con autonomia operativa e responsabilità diretta con facoltà di iniziativa nei limiti delle norme per la funzionalità e regolarità del servizio.

6) *Settima categoria: tecnico superiore direttivo.* Svolge attività amministrativa, contabile e tecnica anche con funzioni di coordinamento e controllo richiedenti particolare preparazione, capacità professionale ed autonomia di iniziativa nei limiti delle direttive particolari del proprio settore.

7) *Ottava categoria: coordinatore-vice dirigente.* Svolge:

a) attività richiedente notevole esperienza di servizio e capacità professionale con discrezionalità di poteri, con facoltà di decisione e con autonomia di iniziativa nei limiti delle direttive generali del proprio settore;

b) attività qualificata di studio, progettazione, ricerca, propulsione, coordinamento e controllo con funzioni proprie, vicarie e delegate.

8) *Nona Categoria: vice dirigente.* Svolge attività richiedente preparazione professionale altamente specializzata, anche con preposizione ad impianti o unità organiche complesse di rilevante entità, di:

a) direzione, vigilanza, controllo e coordinamento nell'ambito dei processi operativi ed attuativi dei settori di appartenenza, nonché promozione ed attuazione, in via autonoma, di ricerche, sperimentazioni e sistemi informativi. Vi è connessa responsabilità organizzativa e diretta dei risultati conseguiti;

b) attività di impulso, direzione, vigilanza, controllo, coordinamento, consulenza, studio, elaborazione, progettazione e ricerca nel campo amministrativo o tecnico, con funzioni proprie, vicarie e delegate. Occorrendo, può essere preposto al coordinamento di più sezioni. Vi è connessa responsabilità organizzativa e diretta dei risultati conseguiti.

Con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, le declaratorie delle categorie di cui al presente articolo potranno essere adeguate alla nuova organizzazione del lavoro ed alla riforma dello stato giuridico ed economico della dirigenza statale.

Con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, sono definiti i singoli profili professionali, per ciascuna delle categorie di cui al precedente primo comma, ferme restando le disposizioni fissate dall'articolo 2, commi secondo e terzo, della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

L'onorevole Baghino ha presentato i seguenti emendamenti:

Al punto 3) sopprimere le parole: « nonché operazioni manuali ».

1. 1.

Al punto 6) sopprimere la parola: « anche ».

1. 2.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Diversi gruppi possono aver presentato emendamenti analoghi.

PRESIDENTE. Vi sono alcune modifiche che possono essere introdotte attraverso un coordinamento formale del testo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Anch'io sono favorevole a che alcune correzioni formali siano introdotte nell'ambito del coordinamento.

Noi intendiamo presentare un altro emendamento all'articolo 1 perché in base alla legge 1° luglio 1982, n. 426, vi è stato a suo tempo il riconoscimento dei diritti pregressi ai dipendenti dello Stato, ad esclusione dei ferrovieri. Con tale emendamento chiediamo l'adeguamento del compenso relativo alle anzianità pregresse al personale proprio in funzione di ciò: in altri termini, si tratta di far sì che l'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, sia esteso ai ferrovieri, con l'esclusione di coloro i quali rivestono qualifiche dirigenziali.

In quella legge il riconoscimento è stato assicurato a tutti i dipendenti dello Stato, esclusi i ferrovieri, che per altro sono considerati dipendenti pubblici. Non si capisce perché sia stata operata tale esclusione. Non so se l'emendamento comporti un rinvio, ma si tratta di riconoscere lo stesso diritto a tutti i dipendenti pubblici.

Intendiamo presentare un ulteriore emendamento aggiuntivo, che di fatto è analogo a quello riguardante la perequazione pensionistica, ma contiene una differenza sostanziale: mentre il primo emendamento si riferisce al 1984 agli effetti dell'adeguamento delle pensioni, nel secondo emendamento si fa riferimento al 1° gennaio 1981, vale a dire al periodo in cui è maturato il diritto.

PRESIDENTE. Diamo per svolti tali emendamenti, ma essi chiaramente si riferiscono all'articolo 11.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Un emendamento presentato all'articolo 1 è quello che propone di sopprimere al punto 6 la parola « anche ». Tale parola infatti è pleonastica e può dar luogo a dubbi e perplessità: è sufficiente infatti che il dipendente svolga una di queste funzioni, per conseguire il diritto, non è necessario che le svolga tutte. Proponiamo infine al punto 3 di sopprimere le parole « nonché operazioni manuali ». Tali mansioni infatti appartengono ad un'altra categoria.

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Sono contrario a tali emendamenti.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino soppressivo al punto 3), contrari relatore e Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento Baghino soppressivo al punto 6), contrari relatore e Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 1.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

L'inquadramento nelle singole categorie professionali di cui al precedente articolo 1 sarà disposto, con effetto dal 1° gennaio 1983, con riferimento alla posizione giuridica posseduta da ciascun dipendente alla data del 31 dicembre 1982 secondo il quadro di corrispondenza n. 1 annesso alla presente legge.

Nei confronti dei dipendenti che, a seguito di passaggio di categoria per accertamento professionale con graduatoria approvata entro il 31 dicembre 1982 per posti disponibili sino alla stessa data, siano stati immessi nelle funzioni del profilo professionale conseguito, successivamente al 1° gennaio 1983, la decorrenza giuridica e di determinazione del trattamento economico nel nuovo profilo è riferita al 31 dicembre 1982. La decorrenza economica ai fini della corresponsione dello stipendio resta coincidente con la data di effettiva immissione.

Tali disposizioni si applicano anche nei confronti dei dipendenti idonei dei concorsi interni banditi entro il 30 settembre 1978, con graduatoria ad esaurimento, immessi nelle funzioni del profilo professionale corrispondente alla qualifica per la quale hanno concorso, successivamente alla stessa data del 31 dicembre 1982.

I dipendenti assunti in ruolo successivamente al 31 dicembre 1982 saranno inquadrati nella categoria e profilo corrispondenti a quelli dell'assunzione con decorrenza giuridica dalla data dell'assunzione stessa e con effetti economici dalla data della effettiva immissione in servizio.

I dipendenti riammessi in servizio ai sensi dell'articolo 161 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, successivamente al 31 dicembre 1982, saranno inquadrati nella categoria e profilo professionale corrispondenti a quelli cui appartenevano al momento della cessazione dal servizio.

I dipendenti che rivestono profili professionali attribuiti *ad personam* ai sensi della legge 30 aprile 1982, n. 220, saranno inquadrati con i criteri di cui al precedente primo comma conservando la posizione giuridica *ad personam,* fatta eccezione per i dipendenti *ad personam* che saranno inquadrati nei profili di tecnico sanitario e di assistente tecnico sanitario.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. All'articolo 2, intendevo formalizzare un emendamento volto a far sì che, ai fini dell'attribuzione degli importi di cui al precedente articolo 1, il termine perentorio di 120 giorni per la presentazione della domanda stessa, con le modalità previste all'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, fosse fissato a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge. Ma per i motivi che ho già avuto modo di spiegare, ritengo opportuno rinviare la presentazione di un emendamento in tal senso all'articolo 15-*bis*.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 2.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 3.

I profili professionali di assunzione nelle categorie di cui al precedente articolo 1 sono definiti dal quadro n. 2 annesso alla presente legge. Restano fermi i criteri, le percentuali, le aliquote dei posti di riserva, i requisiti, i titoli professionali e di studio fissati, per i profili di assunzione di cui al quadro n. 3 annesso alla legge 6 febbraio 1979, n. 42, dagli articoli 3 e 4 di tale legge e dall'articolo 5 della legge 6 ottobre 1981, n. 564, in relazione alle rispettive categorie del precedente ordinamento.

Per l'assunzione nel profilo professionale di tecnico sanitario è prescritto il possesso del diploma in discipline scientifiche, tecniche, sanitarie, in relazione allo specifico settore di utilizzazione professionale.

L'articolo 3, sesto comma, della legge 6 febbraio 1979, n. 42, è sostituito dal seguente:

« Per l'assunzione nei profili professionali iniziali della quarta categoria – tecnico – è prescritto il possesso del diploma di istituto di istruzione di secondo grado. Per l'assunzione nel profilo professionale di paramedico è prescritto il possesso del diploma di infermiere professionale ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ricordo che, per le eventuali variazioni di spesa che dovessero essere approvate, va individuato il capitolo del Ministero del tesoro cui si fa riferimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Silvano Ridi ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma sostituire la parola: « quarta » *con la parola*: « quinta ».

DAMIANO POTÌ, *Relatore.* L'accordo unanime è stato quello di non presentare emendamenti per non dare il via ad una serie di altre rivendicazioni. Pertanto, invito il presentatore a ritirare l'emendamento, ritenendo valido il testo presentato dal Governo.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo si associa al relatore.

SILVANO RIDI. Dichiaro di ritirare lo emendamento e preannuncio che il gruppo comunista si asterrà dal voto sull'articolo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Faccio mio l'emendamento testé ritirato dall'onorevole Ridi.

FAUSTO BOCCHI. Riprendendo alcune dichiarazioni che abbiamo già avuto modo di svolgere in sede di discussione sulle linee generali, desidero ribadire che il Governo avrebbe dovuto porre maggiore attenzione nella stesura di tale articolo, per il quale si era convenuto di rimettere al coordinamento talune sue correzioni. Adesso, invece, di fronte all'insistenza del collega del MSI-destra nazionale ci troviamo a dover esprimere un voto su di un emendamento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non sono stato io a presentare quell'emendamento, e quindi non sono stato io a mettere in discussione il coordinamento che avevamo accettato.

FAUSTO BOCCHI. Non volendo assumerci la responsabilità di ritardare ulteriormente l'approvazione di questo provvedimento, e ritenendo che la questione, impropriamente oggetto dell'emendamento, debba costituire motivo di valutazione tra Governo e organizzazioni sindacali, ci asterremo dalla votazione di tale emendamento, non senza però richiamare l'attenzione del Governo sull'opportunità di un coordinamento corrispondente agli effettivi accordi da esso assunti con le organizzazioni sindacali.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Per volontà di chi queste correzioni, che avevamo definito informali e che avevamo deciso di demandare al coordinamento, sono invece state portate in votazione? Non certo per volontà nostra perché, ripeto, avevano dichiarato che, trattandosi di correzioni formali, più opportuno sarebbe stato rinviarle al coordinamento.

PRESIDENTE. Proprio perché avevamo stabilito che tali correzioni potessero essere rinviate al coordinamento e alla valutazione degli uffici per stabilire se avessero o meno comportato modifiche, invito l'onorevole Baghino a ritirare l'emendamento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Accolgo l'invito del presidente e dichiaro di ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 4.

La dotazione organica della nona categoria di classificazione del personale ferroviario è stabilita in 543 unità, delle quali 225 sono destinate ai profili di nuova istituzione ai sensi dell'ultimo comma del precedente articolo 1, e ottenuta mediante l'applicazione del disposto dell'articolo 7 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, così come modificato dal penultimo comma del presente articolo.

Con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, sarà determinato l'organico delle restanti categorie, fermo restando, complessivamente per le nove categorie, il limite globale del contingente dei posti di organico e di spesa tali definiti dal quadro n. 4 annesso alla legge 6 febbraio 1979, n. 42, e successive modificazioni ed integrazioni, e del quantitativo di oltre organico fissato dalla legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni.

Con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, le dotazioni or-

ganiche così come rispettivamente stabilite e determinate nei precedenti commi per le categorie di classificazione del personale ferroviario, con esclusione del quantitativo di posti di organico attribuito al profilo di ispettore capo aggiunto, saranno ripartite distintamente per i profili professionali individuati a termini dell'ultimo comma dell'articolo 1 della presente legge, per ciascun compartimento, servizio o unità equiparata.

L'articolo 7 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, è così modificato:

« Le facoltà di cui all'articolo 175 della legge 26 marzo 1958, n. 425, così come risulta sostituito dall'articolo 12 della legge 12 febbraio 1974, n. 27, e dal terzo comma dell'articolo 8 della legge 6 giugno 1975, n. 197, sono esercitate dal Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, per ciascuna delle nove categorie del personale ferroviario, mediante spostamento di posti dall'uno all'altro dei profili professionali anche di categorie diverse ».

L'articolo 22, secondo comma della legge 6 febbraio 1979, n. 42, è sostituito dal seguente:

« A tal fine saranno utilizzati i posti di oltre organico volta a volta attribuiti alle categorie: prima-seconda-terza; terza-quarta; quinta-sesta ».

Gli onorevoli Baghino, Matteoli e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

« I benefici di cui all'articolo 8 della legge 6 ottobre 1981, n. 564, trovano applicazione anche nei confronti del personale che ha partecipato ad accertamenti professionali banditi entro il 30 giugno 1981 ed espletati o conclusi in data successiva al 31 dicembre 1981 ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. L'emendamento in questione tende ad estendere i benefici di cui all'articolo 8 della legge n. 564 anche al personale che ha partecipato agli accertamenti professionali banditi entro il 30 giugno 1981 ed espletati o conclusi in data successiva al 31 dicembre 1981. Ricordo che l'emendamento ha ricevuto il consenso degli interessati e dei sindacati.

PRESIDENTE. In realtà, si tratta di una promozione che avrebbe dovuto essere definita in un determinato tempo ed in modo da utilizzare le provvidenze della legge n. 584.

Su di essa si è accentrata l'attenzione del sindacato e del Governo nel momento della stipulazione dell'accordo, ma non si è raggiunta un'intesa proprio perché sono intervenuti dissensi tra le diverse componenti del sindacato macchinisti.

Ritengo che questa non sia la sede per esprimere il nostro giudizio, essendo venuto a mancare l'accordo in sede sociale. La prego, quindi, di non insistere.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei conoscere il parere del rappresentante del Governo. Comunque, per dimostrare la nostra buona volontà, dichiaro di ritirare l'emendamento e ne preannuncio la trasformazione in un ordine del giorno.

Voglio tuttavia precisare che non mi sembra corretto che, una volta stabilito un contratto, la Commissione trasporti non possa intervenire in alcun modo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 4.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 5.

Il passaggio dal profilo professionale di manovale ad uno qualsiasi della seconda categoria, con esclusione del profilo professionale di carbonaio, avviene al compimento del periodo di anzianità mi-

nima di un anno, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 10, secondo comma, della legge 6 febbraio 1979, n. 42, relative alla destinazione del dipendente ad uno dei profili professionali della seconda categoria.

Per i profili professionali di: ausilirio di stazione, guardiano, ausiliario viaggiante, ausiliario e commesso, il passaggio dalla seconda categoria alla terza avviene al compimento dell'anzianità minima di quattro anni.

Il passaggio dai predetti profili professionali della seconda categoria a quelli iniziali della terza categoria di: manovratore, deviatore, assistente di stazione, conduttore, capo squadra manovali, assistente di magazzino, assistente di deposito, operaio qualificato, autista, elettricista, motorista, carpentiere, marinaio, infermiere, operatore sanitario e applicato avviene per accertamento professionale con anzianità minima di due anni nel profilo di provenienza. Il passaggio dal profilo di carbonaio a quello di ingrassatore avviene al compimento dell'anzianità minima di due anni.

Il passaggio dai predetti profili professionali iniziali della terza categoria, nonché dal profilo di ingrassatore a quelli della quarta categoria, avviene al compimento dell'anzianità minima di tre anni.

Il passaggio dai profili professionali della quarta categoria a quelli della quinta categoria terminali dello stesso settore di: manovratore capo, deviatore capo, verificatore, tecnico, tecnico navale, tecnico elettricista, tecnico motorista, assistente tecnico sanitario avviene per accertamento professionale con anzianità minima di tre anni.

Il passaggio dai profili professionali della quarta categoria a quelli iniziali della quinta categoria di: capo gestione, capo stazione, capo treno, capo tecnico, macchinista, nostromo, capo elettricista, capo motorista, paramedico, tecnico sanitario, segretario, segretario tecnico, segretario di informatica, avviene per accertamento professionale con anzianità minima di tre anni.

Il passaggio dai predetti profili professionali iniziali della quinta categoria a quelli della sesta, avviene al compimento dell'anzianità minima di cinque anni.

Il passaggio ai profili professionali di capo personale viaggiante e controllore viaggiante avviene esclusivamente in sesta categoria mediante accertamento professionale al quale sono ammessi a partecipare i dipendenti con profilo professionale di capo treno in possesso di anzianità minima di cinque anni in tale profilo. Il passaggio al profilo professionale di capo deposito avviene esclusivamente in sesta categoria mediante accertamento professionale al quale sono ammessi a partecipare i dipendenti con profilo professionale di macchinista in possesso di anzianità minima di cinque anni in tale profilo.

Il passaggio dai profili professionali della sesta categoria a quelli della settima avviene per accertamento professionale con anzianità minima di due anni, fatta eccezione per il passaggio al profilo di ispettore che avviene per accertamento professionale mediante concorso interno per esami. Non è consentito il passaggio dalla sesta categoria alla settima nei profili professionali del settore delle navi traghetto.

Il passaggio dai profili professionali della settima categoria a quelli dell'ottava avviene per accertamento professionale con anzianità minima di cinque anni, fatta eccezione per il passaggio al profilo di ispettore principale che avviene per accertamento professionale mediante concorso interno per esami con il possesso dell'anzianità minima di sei anni ivi compresa quella maturata nei corrispondenti profili della sesta categoria. Il passaggio dal profilo professionale di ispettore a quello di ispettore principale avviene senza alcun accertamento professionale al compimento dell'anzianità minima di un anno.

Il passaggio dai profili professionali della ottava categoria a quelli della nona, fatta eccezione per il profilo di ispettore capo aggiunto, avviene per accertamento

professionale con anzianità minima di cinque anni.

Il passaggio dal profilo professionale di ispettore principale di ottava categoria a quello di ispettore capo aggiunto di nona categoria avviene per accertamento professionale con anzianità minima di quattro anni.

Il passaggio al profilo professionale di ispettore capo aggiunto dagli altri profili della nona categoria potrà avvenire, ove ricorrano esigenze aziendali che impongano il ricorso a dipendenti altamente specializzati e di notevole esperienza professionale, esclusivamente mediante accertamento professionale consistente in un concorso interno per esami con modalità e criteri che saranno determinati con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale.

In ogni caso l'accertamento professionale di cui al comma precedente potrà essere sostenuto dai dipendenti con anzianità minima di servizio di due anni nella nona categoria e per una percentuale non superiore al 33 per cento dei posti resisi vacanti nel profilo di ispettore capo aggiunto in ciascuno dei ruoli di servizio e di specializzazione professionale, nei dodici mesi immediatamente precedenti la emanazione del relativo bando.

Per l'avanzamento alla qualifica di primo dirigente dell'ispettore capo aggiunto proveniente da altro profilo professionale della nona categoria, ai sensi dei commi precedenti, è richiesta l'anzianità minima di quattro anni nelle funzioni dello stesso profilo professionale di ispettore capo aggiunto.

Il passaggio per accertamento professionale da una categoria professionale inferiore ad altra superiore è ammesso nel limite dei posti disponibili in ciascun profilo professionale della stessa categoria superiore secondo le indicazioni di cui al presente articolo, subordinatamente al possesso dell'anzianità minima prevista, al conseguimento del punteggio minimo di sei decimi nelle prove di accertamento professionale, al conseguimento delle abilitazioni eventualmente previste ed al possesso dei requisiti fisici prescritti.

La maggiore anzianità eventualmente eccedente quella minima prevista per il passaggio senza accertamento professionale dalla terza alla quarta categoria o dalla quinta alla sesta categoria è valutata ai fini del passaggio per accertamento professionale ai corrispondenti profili rispettivamente della quinta o della settima categoria.

Nei casi di passaggio di categoria conseguente ad accertamento professionale, sarà attribuita la decorrenza giuridica coincidente con l'effettiva immissione nelle funzioni del profilo professionale conferito.

Agli effetti del presente articolo, gli accertamenti professionali restano disciplinati dalle disposizioni di cui all'articolo 10, secondo comma, primo ed ultimo periodo, e nono comma, primo periodo, della legge 6 febbraio 1979, n. 42, salvo quanto previsto ai precedenti tredicesimo e quattordicesimo comma del presente articolo.

Con i criteri ed il procedimento di cui all'articolo 10, ottavo comma, secondo periodo, della stessa legge 6 febbraio 1979, n. 42, potranno essere stabilite le modalità per il passaggio da un profilo professionale ad uno di diverso settore di categoria superiore nel rispetto delle prescrizioni e dei limiti di anzianità fissati dal presente articolo.

Con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, saranno determinati i criteri e le modalità per i passaggi dai profili professionali di aiuto macchinista TM r.e., assistente viaggiante r.e., macchinista TM r.e., assistente capo di stazione r.e., gestore di prima classe r.e., gestore capo r.e., infermiere capo r.e., applicato capo r.e., tali risultanti dal quadro di corrispondenza allegato alla

presente legge, ad altri profili nell'ambito della medesima o di altra categoria superiore.

Nei confronti del personale rivestito di profilo professionale attribuito *ad personam* ai sensi della legge 30 aprile 1982, n. 220, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 7 della stessa legge, trovano applicazione i commi quarto e settimo del presente articolo.

In via transitoria saranno ammessi a partecipare al primo accertamento professionale per il passaggio di categoria che sarà bandito successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge i dipendenti che al 31 dicembre 1982 avrebbero avuto titolo a partecipare all'accertamento professionale per il medesimo profilo secondo le indicazioni contenute nel quadro n. 5 annesso alla legge 6 febbraio 1979, n. 42.

Al quadro n. 5 annesso alla legge 6 febbraio 1979, n. 42, è soppressa la nota (*a*) riguardante il profilo professionale di macchinista.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Al quart'ultimo comma, dopo le parole: « con decreto del Ministro dei trasporti, » *aggiungere le seguenti*: « da emanarsi entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ».

5. 1.

Gli onorevoli Baghino, Matteoli e Parlato hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente:

« Ai fini del passaggio in automatismo al sesto livello retributivo per i profili professionali di capo stazione e capo gestione varranno le anzianità maturate nei profili di gestore capo (r.e.), gestore di prima classe (r.e.), assistente capo (r.e.).

In sede di inquadramento ai profili di capo stazione e di capo gestione conseguente ad accertamento professionale, i profili di gestore capo (r.e.), gestore di prima classe (r.e.), assistente capo (r.e.) faranno valere l'anzianità maturata nei profili di provenienza ».

5. 2.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La mia richiesta di un termine preciso vuole evitare che ci si trovi di fronte ad un altro contratto.

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento Baghino 5. 1, aggiuntivo al quart'ultimo comma.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è favorevole a tale emendamento.

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Signor presidente, entrando nel merito dell'emendamento Baghino ed altri 5. 2, aggiuntivo dopo l'ultimo comma, debbo osservare che viene riproposta una serie di questioni che comportano perdite di tempo e allungamento della discussione.

Lo stesso segretario generale della FISAFS, nell'auspicare tali modifiche, chiarisce: « Non intendiamo assolutamente che l'eventuale accoglimento di emendamenti o di integrazioni da parte della Commissione sia motivo per ritardare in qualche modo l'approvazione del disegno di legge ». Voglio ricordare questo, proprio perché l'onorevole Baghino ha fatto propria la sollecitazione del segretario generale della FISAFS. Per tali motivi, il relatore è contrario all'emendamento 5. 2.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario all'emendamento Baghino ed altri 5. 2, perché le problematiche in questione sono state già affrontate e sono state definite, secondo la formulazione del disegno di legge.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, intendo svolgere una dichiarazione di voto. Per quanto riguarda la richiesta di trasformare l'emendamento in ordine del giorno (ciò del resto avverrà anche quando esamineremo gli emenda-

menti riguardanti i pensionati, ben più pesanti di questo), si tratta di vedere se la Commissione, insieme con il Governo, ha intenzione di arrivare ad una stesura generale per richiamare tutti i problemi in un ordine del giorno, con un impegno categorico, esplicito e verbalizzato del sottosegretario, oppure se questo impegno non viene assunto. In quest'ultima ipotesi, debbo insistere per la votazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Ricordo che il rappresentante del Governo ha già premesso che in un eventuale ordine del giorno non possono essere contenuti tutti gli argomenti, perché su alcune materie ha già espresso il suo parere contrario.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Confermo quanto ha detto il relatore e aggiungo che, se del caso, il Governo chiarirà i motivi del suo diniego. Invito l'onorevole Baghino a ritirare l'emendamento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Forse non mi sono spiegato a sufficienza: ho proposto di accogliere tutti gli emendamenti che comportino spese o che costituiscano correzione di accordi e di includerli alla fine in un ordine del giorno complessivo, che porti naturalmente ad un interessamento, ad una preoccupazione, un impegno e uno studio da parte del Governo. In tal caso, sarebbe inutile porre in votazione gli emendamenti.

PRESIDENTE. Ricordo ancora all'onorevole Baghino che il Governo ha fatto presente di essere disponibile ad accettare ordini del giorno in alcune materie, mentre non lo è per altre. In particolare, il Governo non accetterebbe il contenuto dell'emendamento che stiamo discutendo anche se fosse contenuto in un ordine del giorno.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Debbo chiarire che il Governo è contrario: innanzi tutto perché la materia non rientra nell'accordo scaturito dalla trattativa, in secondo luogo, perché provocherebbe le richieste di altri ferrovieri in situazioni analoghe, in terzo luogo, perché ciò comporterebbe turbative nelle progressioni di carriera già acquisite e creerebbe difficoltà nella utilizzazione del personale. Infine, tale emendamento comporterebbe un onere economico non previsto e ritarderebbe ulteriormente l'approvazione del disegno di legge all'esame della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino 5. 1, aggiuntivo al quart'ultimo comma, favorevoli relatore e Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento Baghino ed altri 5. 2, aggiuntivo all'ultimo comma, contrari relatore e Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 5 con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne data lettura:

ART. 6.

Nella prima applicazione della presente legge i dipendenti che alla data del 31 dicembre 1982 rivestono i profili professionali di comandante e direttore di macchina saranno ammessi al passaggio alla nona categoria mediante accertamenti professionali, da effettuare sulla base dell'anzianità di ruolo posseduta, che saranno banditi separatamente negli anni 1984, 1985, 1986 nel limite annuo di un terzo delle dotazioni organiche dei singoli profili rivestiti, con decorrenza giuridica ed economica fissata al 1° gennaio di ciascun anno.

Agli effetti dei successivi passaggi dai profili professionali della ottava catego-

ria a quelli della nona per il personale del settore delle navi traghetto restano ferme le disposizioni di cui all'undicesimo comma del precedente articolo 5.

I dipendenti, che alla data del 31 dicembre 1982 rivestono i profili professionali di ufficiale navale, ufficiale di macchina ed ufficiale marconista, saranno ammessi al passaggio ai profili di nuova istituzione di ottava categoria del settore delle navi traghetto, mediante accertamenti professionali, da effettuare sulla base dell'anzianità di ruolo posseduta, che saranno banditi separatamente negli anni 1984, 1985, 1986, nel limite annuo di un terzo delle dotazioni organiche che saranno determinate per gli stessi profili di nuova istituzione con decreto ministeriale, e con decorrenza giuridica fissata al 1° gennaio di ciascun anno.

Agli effetti dei successivi passaggi dai profili professionali della settima categoria a quelli dell'ottava per il personale del settore delle navi traghetto che saranno effettuati mediante accertamento professionale, sulla base dell'anzianità di ruolo posseduta, ferma restando l'attribuzione delle decorrenze giuridica ed economica coincidenti con l'effettiva immissione nelle funzioni del profilo professionale conferito, non si applicano le disposizioni di cui al decimo comma del precedente articolo 5.

Ai fini dei passaggi di categoria previsti e disciplinari dai precedenti primo e terzo comma con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, saranno operate le necessarie variazioni di organico mediante spostamenti di posti dalla settima alla ottava categoria e dall'ottava alla nona categoria.

Il maggior onere derivante dall'applicazione del presente articolo, valutato per gli anni 1984, 1985 e 1986 in complessive lire 210 milioni, ripartito in lire 70 milioni per ciascuno degli stessi anni, farà carico agli stanziamenti del capitolo 101 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per ciascuno dei predetti anni finanziari.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

Dal 1° gennaio 1983 la tabella degli stipendi allegata al decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1982, n. 804, è sostituita dalla tabella 1 allegata alla presente legge, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 1, terzo e quarto comma, ed all'articolo 2 della legge 22 dicembre 1980, n. 885.

Dal 1° settembre 1983 la tabella 1 di cui al precedente comma è sostituita dalla tabella 2 allegata alla presente legge.

Con la medesima decorrenza del 1° settembre 1983 il personale ferroviario in servizio non ha più titolo alla maggiorazione di lire 93.132 mensili lorde, prevista dal terzo comma dell'articolo 1 della legge 22 dicembre 1980, n. 885, ferma restando la riduzione di lire 90.152 mensili della misura dell'indennità integrativa speciale spettante al personale medesimo, prevista dal quarto comma dello stesso articolo 1 della legge 22 dicembre 1980, n. 885.

Nei confronti dei titolari di pensioni liquidate sulla base degli stipendi di cui al secondo e terzo comma del presente articolo continua ad operarsi la riduzione dell'indennità integrativa speciale o della pensione, prevista dai commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1980, n. 885, osservando le modalità ivi contemplate.

In favore dei soggetti di cui al precedente comma resta altresì ferma l'integrazione prevista dal primo e dal terzo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1980, n. 885, spettante ai titolari di pensioni calcolate con le percentuali della base pensionabile fissate, per meno di trenta anni di servizio utile, dall'articolo 222 del testo unico approvato con il decreto del Presidente della Repubblica

29 dicembre 1973, n. 1092, e successive modificazioni. Tale integrazione va attribuita nella misura annua di lire 21.461 per ventinove anni di servizio utile, ed aumentata di annue lire 26.375 per ogni anno in meno fino a raggiungere l'importo annuo di lire 522.585 per le pensioni calcolate su dieci anni di servizio.

In occasione dell'inquadramento previsto dal primo comma dell'articolo 2 della presente legge con effetto dal 1° gennaio 1983 e della trasformazione tabellare prevista dal secondo comma del presente articolo con effetto dal 1° settembre 1983, l'attribuzione delle relative posizioni stipendiali va fatta con riferimento alla classe di stipendio in godimento, con la conservazione dell'anzianità maturata nella classe stessa, ai fini dei successivi aumenti.

Resta fermo l'eventuale assegno personale pensionabile previsto dall'articolo 15, terzo comma, della legge 6 febbraio 1979, n. 42, e successive modificazioni ed integrazioni, salvo quanto disposto dal successivo nono comma.

Ai casi di passaggio alla categoria superiore previsti dalle note al quadro di corrispondenza allegato alla presente legge si applicano le disposizioni contenute nel primo e nel secondo comma dell'articolo 16 della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

Con effetto dal 2 settembre 1983 al personale ferroviario in servizio è attribuito, nella categoria di appartenenza, lo stipendio dato dalla somma dello stipendio in godimento al 1° settembre 1983, dall'eventuale assegno personale di cui al terzo comma dell'articolo 15 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, e dall'eventuale elemento distinto della retribuzione di cui all'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426.

Qualora il nuovo stipendio si collochi tra due classi di stipendio o tra l'ultima classe ed il primo aumento periodico o tra due aumenti periodici successivi all'ultima classe, ferma restando la corresponsione di detto nuovo stipendio, il personale si considera inquadrato nella classe di stipendio o nell'aumento periodico immediatamente inferiore allo stipendio medesimo. La differenza fra i due stipendi, quello corrisposto e quello di inquadramento, va considerata, previa temporizzazione, ai fini della ulteriore progressione economica. La temporizzazione della differenza fra i suddetti stipendi espressa in mesi è pari a 24 volte la differenza stessa divisa per l'importo della classe o dell'aumento periodico in corso di maturazione.

Le disposizioni di cui ai due commi precedenti si applicano anche nei confronti del personale riammesso in servizio dopo il 2 settembre 1983 ai sensi dell'articolo 161 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, tenendo conto dello stipendio che gli compete all'atto della riammissione in servizio ai sensi del medesimo articolo 161.

Le nuove misure degli stipendi risultanti dall'applicazione del presente articolo hanno effetto sui compensi per prestazioni straordinarie, sulla tredicesima mensilità, sul trattamento di quiescenza, sulle indennità di buonuscita e di licenziamento, sulle ritenute previdenziali ed assistenziali e relativi contributi, comprese la ritenuta in conto di buonuscita e di licenziamento, sulle ritenute previdenziali ed assistenziali e relativi contributi, comprese la ritenuta in conto entrate del tesoro o altre analoghe ed i contributi di riscatto, nonché sulla determinazione dell'equo indennizzo di cui all'articolo 68 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e successive modificazioni, fatta salva la quota parte dell'indennizzo stesso da calcolarsi sulla base dell'elemento distinto della retribuzione di cui all'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, limitatamente a coloro che abbiano presentato la domanda per la concessione del beneficio entro il 1° settembre 1983 o che siano cessati dal servizio entro tale data.

La trasformazione tabellare prevista dal secondo comma del presente articolo ed il conglobamento previsto dal precedente nono comma per il personale in servizio con effetto, rispettivamente, dal 1° e dal 2 settembre 1983, vanno effettuati, con le modalità stabilite da questo

stesso articolo, anche nei confronti del personale in servizio alla data del 1° luglio 1983 e cessato dal servizio successivamente a tale data e fino al 2 settembre 1983, ai soli fini della rideterminazione del trattamento di quiescenza e dell'indennità di buonuscita. Tale rideterminazione ha effetto dalla data del 2 settembre 1983.

Con effetto dal 1° gennaio 1984 verrà adeguatamente rivalutato, con apposita norma di legge, il trattamento economico del personale ferroviario che fruisce di uno stipendio d'importo inferiore a quello di altro dipendente dello stesso profilo, o di profilo omogeneo della categoria immediatamente inferiore, avente anzianità di servizio pari od inferiore, prescindendo dalla valutazione dei benefici derivanti da situazioni specifiche.

Con effetto dalla medesima data del 1° gennaio 1984, con apposita norma di legge verrà garantita la conservazione della classe di stipendio in godimento in tutti i casi di passaggio a categoria superiore avvenuti per sola anzianità, con decorrenza dal 1° gennaio 1983.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente: « Nei confronti del personale che ha ottenuto, dopo il 1° ottobre 1978, il passaggio a categoria superiore, trova applicazione, dal 1° gennaio 1984, la norma di cui all'articolo 3 della legge 18 febbraio 1963, n. 304 ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Debbo insistere, signor presidente, per la votazione dell'emendamento. Infatti, se siamo chiamati a trovare un accordo che altri hanno fatto, allora occorre far riferimento a quella norma secondo cui non è necessario, per l'accordo tra datore di lavoro e lavoratori, un intervento del Parlamento; ma sino a quando questo intervento del Parlamento è previsto da una norma legislativa, noi abbiamo il dovere di interessarcene, anche perché fuori di qui la responsabilità di ciò che non c'è nel provvedimento è del Parlamento e non dell'amministrazione pubblica o dei sindacati. Nel momento in cui discutiamo, esaminiamo ed approviamo, la colpa e quasi mai il merito di ciò che licenziamo spetta a noi. È chiaro, quindi, che dobbiamo essere premurosi nel cercare di migliorare e completare i provvedimenti dicendo sì o no a ciò che più si ritiene opportuno in tal senso.

GUIDO BERNARDI. Vorrei far osservare all'onorevole Baghino che anche a me il responsabile della FISAFS ha manifestato il suo diniego ad eventuali emendamenti che dovessero comportare un allungamento dei tempi di approvazione del provvedimento. Ricordo che questo sindacato ha contribuito, assieme agli altri, agli accordi sindacali, e ritengo, quindi, che questi emendamenti non partano tanto dall'iniziativa privata di qualche deputato, quanto dal suggerimento dei sindacati stessi. Allora, ritorno al mio discorso di prima e cioè che o noi deleghiamo ai sindacati una tale facoltà o è inutile che siano essi a fare le trattative.

Sarei quindi grato all'onorevole Baghino se ritirasse il suo emendamento perché lo spirito del sindacato autonomo che lo ha suggerito è tale che, se gli emendamenti dovessero portare ad un rinvio del provvedimento, più opportuno sarebbe non presentarli.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se qui un parlamentare sostiene una tesi, evidentemente, essa è anche il frutto della categoria interessata a quella tesi, anche perché non può essersela inventata lui...

FAUSTO BOCCHI. Protesto! È almeno la decima volta che l'onorevole Baghino prende la parola!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se c'è intolleranza dichiariamo chiusa la discussione e andiamocene. Siete voi che volete rinviare questo provvedimento. E se i sindacati all'onorevole Bernardi hanno detto qualcosa – come egli ha affermato poc'anzi – a me non hanno detto niente. Evidentemente, i pareri sono diversi...

PRESIDENTE. Premesso che sento il dovere di ringraziare tutti i commissari che partecipano ai lavori di questa seduta iniziata ad un'ora piuttosto insolita, e che stiamo portando avanti con notevoli sacrifici, le ho dato la parola, onorevole Baghino, perché l'onorevole Bernardi la invitava a ritirare il suo emendamento. Lei doveva limitarsi a dire se accettava o no quell'invito.

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Esprimo parere contrario all'emendamento Baghino.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo esprime parere contrario all'emendamento Baghino.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino, contrari relatore e Governo.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 7.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi articoli 8, 9 e 10 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 8.

L'utilizzazione del personale ferroviario in mansioni di profilo professionale omogeneo di categoria superiore, nell'ambito del settore di appartenenza, è regolata sulla base dei seguenti criteri, con attribuzione del relativo trattamento economico dal primo giorno dell'utilizzazione stessa:

1) il personale della prima-seconda-terza categoria può essere utilizzato in mansioni di profilo della categoria terza-quarta, con titolo al trattamento economico stabilito per la terza categoria;

2) il personale della terza-quarta categoria può essere utilizzato in mansioni di profilo delle categorie quinta o quinta-sesta, con titolo al trattamento economico stabilito per la quinta categoria;

3) il personale della quinta-sesta categoria può essere utilizzato in mansioni di profilo della settima categoria, con titolo al trattamento economico stabilito per tale categoria;

4) il personale della settima categoria può essere utilizzato in mansioni di profilo dell'ottava categoria, con titolo al trattamento economico stabilito per tale categoria;

5) il personale dell'ottava categoria può essere utilizzato in mansioni di profilo della nona categoria con titolo al trattamento economico stabilito per tale categoria.

Agli effetti del presente articolo restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 12, secondo, terzo e quarto comma, della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

(*È approvato*).

ART. 9.

L'articolo 126 della legge 26 marzo 1958, n. 425, come modificato ed integrato dall'articolo 3 della legge 8 agosto 1980, n. 437, è sostituito dal seguente:

« Presso la direzione generale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è istituito un consiglio di disciplina composto di un funzionario con qualifica di dirigente generale, che lo presiede, di sette dirigenti con qualifica non inferiore a quella di dirigente superiore nonché di quattro rappresentanti del personale per ciascuno dei seguenti gruppi:

1) personale del settore uffici dei profili professionali di ispettore principale ed ispettore;

2) personale dei restanti profili professionali del settore uffici;

3) personale dei settori dell'esercizio.

I rappresentanti del personale, agli effetti del precedente comma, sono nominati dal Ministro dei trasporti su designazione delle organizzazioni sindacali di categoria firmatarie di accordi generali nonché del protocollo di intesa con la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, aderenti a confederazioni maggiormente rappresentative su base nazionale, in ragione di uno per ciascuna delle predette organizzazioni sindacali. Ciascuna delle suddette organizzazioni sindacali designa all'uopo un proprio rappresentante per ciascuno dei tre gruppi di personale, specificati al primo comma.

I membri rappresentanti del personale devono rivestire:

a) per il personale del settore uffici dei profili professionali di ispettore principale ed ispettore, uno dei seguenti profili professionali di ispettore capo aggiunto, di ispettore capo del ruolo ad esaurimento, di ispettore capo superiore del ruolo ad esaurimento, o qualifica non inferiore a quella di primo dirigente;

b) per il restante personale del settore uffici e per il personale dei settori dell'esercizio un profilo professionale appartenente a categoria non inferiore alla quinta, rispettivamente per ciascuno di tali due gruppi di personale.

Alle sedute partecipano, di volta in volta, soltanto i rappresentanti appartenenti al gruppo di settore di personale cui appartiene il dipendente sottoposto al procedimento.

Nel caso in cui uno o più rappresentanti del personale siano impediti, per qualsiasi causa, a partecipare alle sedute del consiglio di disciplina o siano dipendenti dalla persona sottoposta a procedimento disciplinare, tali rappresentanti sono sostituiti dal rappresentante nominato dalla rispettiva organizzazione per altro gruppo di settore di personale, fermo restando il possesso dei requisiti richiesti dalla lettera *a*) del precedente terzo comma, nel caso in cui la sostituzione riguardi uno o più rappresentanti nominati per il personale del settore uffici dei profili professionali di ispettore principale ed ispettore.

Nel caso in cui la sostituzione non sia possibile, i rappresentanti del personale che dovrebbero essere sostituiti devono temporaneamente allontanarsi dall'adunanza.

Il consiglio di disciplina è competente ad esprimere parere:

a) nei procedimenti disciplinari instaurati a carico del personale con profilo professionale di ispettore principale ed ispettore, per mancanze punibili con la sanzione della sospensione dal servizio con privazione dello stipendio o altra più grave e nei procedimenti a carico del restante personale per mancanze punibili con la sanzione della retrocessione o altra più grave;

b) sui ricorsi contro provvedimenti disciplinari i quali, ai sensi della presente legge, siano stati irrogati senza il preventivo suo parere, fatta eccezione per le mancanze punibili con il rimprovero scritto, la multa e la sospensione dal servizio con privazione dello stipendio fino a dieci giorni.

Per il personale con qualifiche di primo dirigente e superiori, nonché per il personale del settore uffici dei profili professionali di ispettore capo aggiunto, ispettore capo superiore del ruolo ad esaurimento, le funzioni del consiglio di disciplina sono esercitate dal consiglio di amministrazione con la stessa procedura di cui agli articoli seguenti.

Le deliberazioni difformi dal parere del consiglio di disciplina devono essere motivate.

Presso ogni direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato è costituita una commissione di disciplina compartimentale per il procedimento di cui al successivo articolo 131, qualora il procedimento stesso riguardi dipendenti in servizio nelle circoscrizioni compartimentali, con esclusione del personale dirigente e dei profili professionali del settore uffici di: ispettore capo superiore ruolo esau-

rimento, ispettore capo ruolo esaurimento, ispettore capo aggiunto, ispettore principale ed ispettore.

Con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, sarà definita la composizione della commissione di disciplina compartimentale di cui al precedente comma ».

(*È approvato*).

ART. 10.

Ai fini delle riammissioni in servizio nei profili professionali di prima-seconda-terza categoria del personale ferroviario ai sensi dell'articolo 161 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni, il computo delle vacanze organiche è effettuato tenuto conto della dotazione organica complessiva di tutte le categorie del personale ferroviario nonché del quantitativo di oltre-organico di cui alla legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni ed integrazioni.

Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano anche alle riammissioni in servizio già deliberate dal consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alla data di entrata in vigore della presente legge nei profili professionali della prima-seconda categoria.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

Il terzo comma dell'articolo 19 della legge 12 febbraio 1981, n. 17, deve essere interpretato nel senso che, per le promozioni a primo dirigente già conferite o da conferire mediante scrutinio per merito comparativo a norma dell'articolo 1 della legge 30 settembre 1978, n. 583, restano ferme, ai fini dell'attribuzione delle graduatorie, le disposizioni dettate per tale tipo di promozioni dal titolo V dello stato giuridico del personale ferroviario approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni ed integrazioni.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere il seguente comma: « La decorrenza giuridica del 1° gennaio attribuita ai sensi del precedente comma è utile ai fini del compimento dei tre anni di effettivo servizio richiesto per la successiva promozione a dirigente superiore ».

11. 1.

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento di identico tenore:

Aggiungere all'articolo 11 il seguente comma: « La decorrenza giuridica del 1° gennaio attribuita ai sensi del precedente comma è utile ai fini del compimento dei tre anni di effettivo servizio richiesto per la successiva promozione a dirigente superiore ».

11. 2.

Ritengo che tale emendamento rivesta caratteristiche di stretta competenza della I Commissione affari costituzionali. Prego i presentatori di ritirarlo anche al fine di evitare di allungare ulteriormente l'*iter* del provvedimento.

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Non sono d'accordo con l'opinione espressa dal Presidente; d'altra parte, la stessa Corte dei conti aveva suggerito una tale modifica.

PINO LUCCHESI. Ritengo che in questa fase dei lavori sia saggio accantonare l'emendamento, che potrà essere eventualmente presentato al Senato.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A nome del Governo ritiro l'emendamento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Anche io ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 11.

(*È approvato*).

Poiché ai successivi articoli 12, 13, 14 e 15 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 12.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nelle località ove risultino giustificati da particolari esigenze di servizio, è autorizzata ad istituire e, se istituiti, a gestire, mediante stipulazione di apposite convenzioni con i concessionari dei caffé ristoratori di stazione o con altri esercizi ubicati nelle vicinanze degli impianti ferroviari, servizi sostitutivi di mensa a finalità aziendale in alternativa ai servizi di mensa a finalità aziendale previsti dalla legge 5 giugno 1973, n. 348, e successive modificazioni ed integrazioni, quando sussista una delle seguenti condizioni:

a) sia sospeso, per inagibilità, il servizio di mensa a finalità aziendale;

b) sia prevedibile che fruiscano del servizio stesso un numero di dipendenti ancorché inferiore a 50.

Le condizioni relative alla composizione e al prezzo del pasto tipo, alle modalità di ammissione del personale nonché all'onere derivante da eventuali disavanzi di gestione dei servizi sostitutivi di mensa a finalità aziendale di cui al precedente comma restano quelle stabilite per le mense a finalità aziendale.

(*È approvato*).

ART. 13.

L'articolo 5 della legge 5 giugno 1973, n. 348, è sostituito dal seguente:

« Alla gestione dei servizi di mensa citati ai precedenti articoli 1 e 2, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può provvedere con concessione del servizio in appalto oppure con affidamento del servizio stesso alle sezioni del Dopolavoro ferroviario; in tale secondo caso è ammesso il subaffidamento, previa autorizzazione dell'Azienda stessa.

I soci del Dopolavoro ferroviario, in tutte le loro distinzioni, sono ammessi alle mense a finalità aziendale-assistenziali mediante la corresponsione di un prezzo del pasto tipo che sia pari a quello praticato in tale tipo di mensa, maggiorato di un'aliquota che tenga conto degli oneri a carico dell'Azienda.

I lavoratori convenzionati con l'Azienda per lo svolgimento di determinati servizi ferroviari sono ammessi alle mense a finalità aziendali alle stesse condizioni del personale ferroviario ».

(*È approvato*).

ART. 14.

I contributi stabiliti dall'articolo 5, lettera *b*), del regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, come modificato dall'articolo 40, lettera *a*), della legge 27 luglio 1967, n. 668, sono commisurati al numero dei dipendenti ferroviari in servizio anziché al numero dei dipendenti iscritti alle istituzioni dopolavoristiche.

(*È approvato*).

ART. 15.

Con lo stesso procedimento di cui all'articolo 33, secondo comma, della legge 6 febbraio 1979, n. 42, saranno apportati alla legge 26 marzo 1958, n. 425, alla medesima legge 6 febbraio 1979, n. 42, ed alla legge 6 ottobre 1981, n. 564, i necessari adeguamenti conseguenti all'entrata in vigore della presente legge, anche in relazione alla diversa denominazione e definizione delle nuove categorie di classificazione del personale ferroviario.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge si provvederà all'emanazione del testo unico delle disposizioni in vigore concernenti lo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, secondo le prescrizioni di cui all'articolo 6 della legge 1° luglio 1982, n. 426.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Ridi, Bocchi, La Penna, Lucchesi, Picano, Ligato, Guido Bernardi, Potì, Caldoro e Baghino hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 15, aggiungere il seguente:

ART. 15-*bis*.

Il numero 2 dell'articolo 5 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, è sostituito dal seguente:

« 2) ai senatori ed ai deputati al Parlamento dopo la cessazione del mandato, con almeno due legislature di mandato parlamentare esercitato in una o in entrambe le Camere del Parlamento ».

Gli onorevoli Ridi e Bocchi hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 15-bis, *aggiungere il seguente*:

ART. 15-*ter*.

Ai soli effetti della rideterminazione della pensione, a carico del Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, il beneficio di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, è esteso d'ufficio, negli importi ivi indicati, al personale ferroviario, escluso quello rivestito di qualifica dirigenziale, in servizio alla data del 1° luglio 1979, cessato dal servizio dopo tale data e fino a tutto il 31 dicembre 1980.

Le pensioni rideterminate ai sensi del precedente comma sono attribuite con effetto dal 1° gennaio 1984.

Gli onorevoli Baghino, Matteoli e Parlato hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 15-bis, *aggiungere il seguente*:

ART. 15-*ter*.

Ai soli effetti della rideterminazione della pensione, a carico del Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato, il beneficio di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, è esteso d'ufficio, negli importi ivi indicati, al personale ferroviario, escluso quello rivestito di qualifica dirigenziale, in servizio alla data del 1° luglio 1979, cessato dal servizio dopo tale data e fino a tutto il 31 dicembre 1980.

Le pensioni rideterminate ai sensi del precedente comma sono attribuite con effetto dal 1° gennaio 1984.

Gli onorevoli Ridi e Bocchi hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 15-ter, *aggiungere il seguente*:

ART. 15-*quater*.

Ai fini dell'attribuzione degli importi di cui al precedente articolo, per la quale l'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, prevede la presentazione di apposita domanda, il termine perentorio di 120 giorni per la presentazione della domanda stessa, con le modalità in tale articolo previste, decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

FRANCO PIRO. Mi dichiaro contrario all'articolo aggiuntivo 15-*bis* perché a mio giudizio non ha alcun senso. La consuetudine del « permanente » ai parlamentari è antica, risale al Regno d'Italia, per cui o si ha il coraggio di dichiarare che tale diritto rimane invariato indipendentemente dagli anni del mandato, oppure si lascia la normativa attualmente in vigore.

PRESIDENTE. In effetti, il « permanente » concesso al deputato in carica gli è necessario per svolgere in modo adeguato il proprio mandato. Quanto al trattamento pensionistico, esso è differenziato in base al numero delle legislature nel corso delle quali si è ricoperto il mandato.

Siccome la norma attuale dispone che per usufruire del beneficio il mandato deve essere esercitato per tre legislature o per dieci anni, stabilendo che siano sufficienti due legislature ci adeguiamo nella sostanza ai dieci anni ora vigenti. Nella sostanza, diamo una interpretazione autentica, nel senso che garantiamo il diritto ai parlamentari anche se le due legislature non dovessero durare dieci anni.

FRANCO PIRO. Potrei accettare l'ipotesi di stabilire il requisito delle due legislature ai fini del riconoscimento di questo diritto per i parlamentari, però non riesco a capire le ragioni per le quali ciò sia possibile soltanto in riferimento al treno e non ad altri mezzi di trasporto.

PRESIDENTE. L'emendamento che stiamo discutendo riguarda soltanto il « permanente » ferroviario.

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Il relatore è favorevole all'articolo aggiuntivo 15-*bis*.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è favorevole.

FRANCO PIRO. Signor presidente, accetto la sua osservazione su quest'ultimo punto, in relazione al quale ho commesso un errore. Per quanto riguarda invece l'articolo aggiuntivo 15-*bis*, nonostante le sue osservazioni, confermo la mia opinione assolutamente contraria. Credo anzi che il Parlamento dovrebbe avere maggiore coraggio nell'affrontare le conseguenze connesse con lo svolgimento del mandato poiché una serie di rapporti restano in capo ad un parlamentare, anche se non più in carica. Il fatto che sia una questione utile o meno non attiene al mandato, ma attiene alla possibilità per un cittadino che ha svolto questo servizio di continuare ad avere il « permanente » ferroviario, avendo guadagnato tale possibilità. Annuncio pertanto il voto contrario all'articolo aggiuntivo 15-*bis*.

DAMIANO POTÌ, *Relatore*. Anche se le considerazioni dell'onorevole Piro sono degne di approfondimento e hanno qualche fondamento di validità, invito il collega a modificare il suo voto in astensione, in maniera di consentire alla Commissione di decidere su una questione intorno alla quale oggi ha maturato una convergenza di opinioni, senza trascurare la possibilità che attraverso successivi approfondimenti si pervenga ad una elaborazione più vicina a quanto egli sostiene.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si rimette alla Commissione.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, il problema non è, come suol dirsi, di « lana caprina ». Io ho apprezzato oggettivamente le argomentazioni del collega Piro, anche se la mia convinzione personale e quella di molti di noi non è di avere il solo mandato. Il problema mi pare che debba essere riproposto, come ha fatto giustamente il presidente, considerando che anche in questa materia il meglio è contrario del bene e ci fa rischiare di non raggiungere alcun risultato. Se noi introducessimo una norma quale quella suggerita dal collega Piro, probabilmente noi determineremmo le condizioni per un minore introito da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e, conseguentemente, dei problemi di carattere formale. Se ci limitassimo invece in questa fase, nell'ambito di un provvedimento abbastanza omogeneo con la materia della quale stiamo discutendo, a introdurre, come ha suggerito il presidente, una norma che costituisce in qualche modo una interpretazione autentica di norme precedenti, potremmo compiere un primo passo importante, rinviando il resto ad altra sede o ad altri momenti di discussione circa la condizione del parlamentare che abbia terminato il proprio mandato, il che è importante per ciascuno di noi.

Da questo punto di vista, mi permetto di invitare l'onorevole Piro a riflettere sulle argomentazioni che sono state sollevate e a ritirare le obiezioni che ha formulato.

SALVATORE ANDÒ. Signor presidente, ritengo che le osservazioni formulate dal collega Piro debbano essere oggetto di un approfondimento e di un dibattito che riguardi la condizione complessiva del parlamentare che credo vada temporalmente ben oltre la scadenza del mandato, per tutta una serie di rapporti pregressi che hanno una loro continuità storica.

Le questioni di principio sarebbero attenuate se dessimo all'articolo aggiuntivo

15-*bis* un carattere di norma interpretativa, precisando che il numero 2 dell'articolo 5 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, va interpretato nel senso che le due legislature vanno intese nella loro durata normale.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. In quella legge si parla di tre legislature.

SALVATORE ANDÒ. Credo che il riferimento ai dieci anni di mandato parlamentare potrebbe legittimare una norma interpretativa.

FRANCO PIRO. Signor presidente, accetto volentieri l'invito del collega Andò a considerare la norma interpretativa dell'articolo 5 della legge 21 novembre 1955, n. 1108; accetto pertanto la richiesta che mi è stata rivolta dai colleghi Lucchesi e Potì, per cui non formalizzo alcun subemendamento. Osservo soltanto – rivolgo una preghiera al presidente di questa Commissione, poiché è stato sollevato un problema che è di sua competenza – che alle 15,15 di mercoledì 18 aprile, dopo tutta l'attività che abbiamo svolto, siamo qui ad approvare un provvedimento. Invito il presidente di questa Commissione a riferire alla Presidenza della Camera il problema che è stato sollevato, in maniera che la condizione del parlamentare possa essere affrontata una volta per tutte, con la dignità e la carica che indubbiamente comporta.

PRESIDENTE. Aderisco volentieri a questo invito dell'onorevole Piro: tra l'altro, è presente in aula anche il vicepresidente della Camera, onorevole Aniasi, il quale mi aiuterà a rappresentare al Presidente della Camera il senso e lo spirito del dibattito che abbiamo svolto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Riterrei più opportuno dichiarare che questo emendamento non viene ritirato, ma trasferito in una richiesta della Commissione all'Ufficio di Presidenza; il ritiro, infatti, potrebbe suonare come parere contrario, mentre il nostro ragionamento ci porta a dire che la materia oggetto dell'emendamento è di competenza della Presidenza della Camera.

FAUSTO BOCCHI. Concordo con le osservazioni dell'onorevole Baghino.

PRESIDENTE. Avevo interpretato diversamente il senso della discussione. Ritengo, infatti, che dovremmo prendere una iniziativa per sottolineare, alla Presidenza della Camera, nell'ambito delle condizioni generali dello svolgimento del mandato parlamentare, questa particolare situazione di difficoltà e mettere anche in risalto una doverosa testimonianza nei confronti degli *ex* parlamentari; ma, nel contempo, indipendentemente dalle iniziative della Presidenza, credo che noi, come Commissione chiamata a modificare una norma, dobbiamo dare un segnale della nostra volontà.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vediamo prima cosa decide l'Ufficio di Presidenza.

GIAMPAOLO SODANO. Vorrei far osservare che appare quanto mai singolare il fatto che questa materia faccia parte del contratto dei ferrovieri. Non vedo, cioè, cosa abbia a che fare il discorso relativo alla condizione degli *ex* parlamentari e quello del « permanente » ferroviario dei parlamentari in carica con l'accordo contrattuale tra azienda e lavoratori.

ITALO BECCHETTI. Ritengo anch'io, come l'onorevole Sodano, di avere ascoltato cose alquanto discutibili. Pur riconoscendo, infatti, che il parlamentare non rieletto ha impegni analoghi a quelli che ha nel momento dell'espletamento del suo mandato, non ritengo opportuno inserire una norma del genere nel contratto dei ferrovieri. Meglio sarebbe, quindi, porre il problema nella sua globalità all'attenzione della Presidenza della Camera.

ANTONIO BERNARDI. Considerando che le obiezioni sollevate appaiono non del tutto immotivate, riterrei opportuno ritirare l'emendamento e porre la questione

all'attenzione della Presidenza della Camera.

PINO LUCCHESI. Condivido l'osservazione del presidente, e cioè che noi dovremmo cogliere l'occasione di questo provvedimento contrattuale per la categoria dei ferrovieri per dare un segnale su un problema che non riguarda tanto noi quanto una serie di nostri *ex* colleghi ingiustamente, in qualche modo, discriminati dall'avvenuta interruzione delle ultime tre legislature. Questo segnale necessita, però, di una unanimità della Commissione che, allo stato degli atti, non è dato riscontrare. Il mio gruppo, quindi, concorda sulla opportunità di mantenere l'emendamento in questione, invitando il presidente della Commissione a rappresentare, al Presidente della Camera, tutte le argomentazioni fin qui svolte. Desidero sottolineare, tuttavia, che l'appello alla Presidenza della Camera, oltre a rappresentare esigenze che riguardano la categoria del parlamentare, dovrebbe altresì evidenziare che siamo nel 1984 e che, quindi, anche i mezzi di trasporto hanno subìto una evoluzione che non riguarda più soltanto il trasporto ferroviario.

FAUSTO BOCCHI. Voglio ricordare ai colleghi che l'attuale normativa riguardante i parlamentari in pensione risale al periodo in cui la legislatura per i due rami del Parlamento aveva durata diversa. Poiché oggi la durata della legislatura è identica per le due Camere, a noi sembrava congruo il termine di due legislature indicato nell'articolo aggiuntivo. Tuttavia, le considerazioni espresse dai colleghi ci fanno ritenere opportuno seguire un'altra strada, diversa da quella di inserire in questo provvedimento tale articolo.

PRESIDENTE. L'articolo aggiuntivo 15-*bis* risulta pertanto ritirato. Penso che anche la materia riguardante i rimanenti articoli aggiuntivi non debba essere inserita nel provvedimento, per cui invito i presentatori a ritirarli.

SILVANO RIDI. Ritiro l'articolo aggiuntivo 15-*ter* e mi riservo di trasformarlo in ordine del giorno.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Anche io ritiro il mio articolo aggiuntivo 15-*ter* e lo trasformerò in ordine del giorno.

PRESIDENTE. In seguito al ritiro dei due articoli aggiuntivi 15-*ter*, si intende decaduto l'articolo aggiuntivo 15-*quater*.

Pongo in votazione l'articolo 15.

(*È approvato*).

Poiché all'ultimo articolo e ai successivi quadri e tabelle non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 16.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 198.800 milioni in ragione d'anno, si farà fronte per gli anni 1983 e 1984 e per quelli successivi mediante utilizzo degli stanziamenti di cui ai capitoli n. 101 per milioni 122.185, n. 1011 per milioni 15.585, n. 106 per milioni 42.432, n. 107 per milioni 8.817 e n. 108 per milioni 9.781 di lire degli stati di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per gli anni medesimi.

(*È approvato*).

QUADRO N. 1.

QUADRO DI CORRISPONDENZA

Personale del settore uffici.

Categoria di provenienza	Profili professionali	Categoria di inquadramento	Profili professionali
Settima	Ispettore capo superiore r.e. Ispettore capo aggiunto Ispettore capo r.e.	Nona	Ispettore capo superiore r.e. Ispettore capo aggiunto Ispettore capo r.e.
Sesta	Ispettore principale Segretario superiore di prima classe Disegnatore superiore di prima classe Revisore superiore di prima classe	Ottava	Ispettore principale Segretario superiore di prima classe Disegnatore superiore di prima classe Revisore superiore di prima classe
Quinta	Ispettore Segretario superiore Disegnatore superiore Revisore superiore	Settima	Ispettore Segretario superiore Disegnatore superiore Revisore superiore
Quarta	Segretario Disegnatore Paramedico (1) Paramedico (2) Tecnico sanitario Paramedico (3) Infermiere capo r.e. Applicato capo r.e.	Quinta	Segretario (*a*) Disegnatore (*a*) Paramedico (*a*) Tecnico sanitario (*a*) Assistente tecnico sanitario Infermiere capo r.e. Applicato capo r.e.
Terza	Applicato Operatore sanitario Infermiere	Terza	Applicato (*b*) Operatore sanitario (*b*) Infermiere (*b*)
Seconda	Commesso	Seconda	Commesso (*e*)

(1) Limitatamente ai dipendenti in possesso del diploma di infermiere professionale.

(2) Limitatamente ai dipendenti in possesso del titolo di tecnico di radiologia medica o di terapista della riabilitazione o di tecnico di laboratorio.

(3) Dipendenti non in possesso dei titoli di cui ai punti (1) e (2).

Segue: QUADRO N. 1.

Personale del settore stazioni.

Categoria di provenienza	Profili professionali	Categoria di inquadramento	Profili professionali
Sesta	Capo stazione sovrintendente Capo gestione sovrintendente	Ottava	Capo stazione sovrintendente Capo gestione sovrintendente
Quinta	Capo stazione superiore Capo gestione superiore	Settima	Capo stazione superiore Capo gestione superiore
Quarta	Capo stazione Capo gestione Assistente capo di stazione r.e. Deviatore capo Gestore capo r.e. Gestore di prima classe r.e.	Quinta	Capo stazione (*a*) Capo gestione (*a*) Assistente capo di stazione r.e. Deviatore capo Gestore capo r.e. Gestore di prima classe r.e.
Terza	Assistente di stazione Deviatore	Terza	Assistente di stazione (*b*) Deviatori (*b*)
Seconda	Ausiliario di stazione	Seconda	Ausiliario di stazione (*e*)

Personale del settore viaggiante.

Categoria di provenienza	Profili professionali	Categoria di inquadramento	Profili professionali
Sesta	Capo personale viaggiante sovrintendente Controllore viaggiante sovrintendente	Ottava	Capo personale viaggiante sovrintendente Controllore viaggiante sovrintendente
Quinta	Capo personale viaggiante superiore Controllore viaggiante superiore	Settima	Capo personale viaggiante superiore Controllore viaggiante superiore
Quarta	Capo personale viaggiante Controllore viaggiante Capo treno	Quinta	Capo personale viaggiante (*c*) Controllore viaggiante (*c*) Capo treno (*a*)
Terza	Conduttore Assistente viaggiante r.e.	Terza	Conduttore (*b*) Assistente viaggiante r.e. (*b*)
Seconda	Ausiliario viaggiante	Seconda	Ausiliario viaggiante (*e*)

Segue: QUADRO N. 1.

Personale tecnico di tutti i servizi.

Categoria di provenienza	Profili professionali	Categoria di inquadramento	Profili professionali
Sesta	Capo tecnico sovrintendente	Ottava	Capo tecnico sovrintendente
Quinta	Capo tecnico superiore	Settima	Capo tecnico superiore
Quarta	Capo tecnico Tecnico Verificatore Manovratore capo	Quinta	Capo tecnico (*a*) Tecnico Verificatore Manovratore capo
Terza	Capo squadra manovali r.e. Assistente di magazzino Assistente di deposito Operaio qualificato Autista Manovratore	Terza	Capo squadra manovali (*b*) Assistente di magazzino (*b*) Assistente di deposito (*b*) Operaio qualificato (*b*) Autista (*b*) Manovratore (*b*)
Seconda	Guardiano Ausiliario	Seconda	Guardiano (*e*) Ausiliario (*e*)
Prima	Manovale	Prima	Manovale

Personale del settore macchina.

Categoria di provenienza	Profili professionali	Categoria di inquadramento	Profili professionali
Sesta	Capo deposito sovrintendente	Ottava	Capo deposito sovrintendente
Quinta	Capo deposito superiore	Settima	Capo deposito superiore
Quarta	Capo deposito Macchinista	Quinta	Capo deposito (*d*) Macchinista (*a*)
Terza	Macchinista T.M. r.e. Aiuto macchinista r.e.	Terza	Macchinista T.M. r.e. (*b*) Aiuto macchinista r.e. (*b*)
Seconda	Aiuto macchinista T.M. r.e.	Seconda	Aiuto macchinista T.M. r.e. (*e*)

Segue: QUADRO N. 1.

Personale del settore delle navi traghetto.

Categoria di provenienza	Profili professionali	Categoria di inquadramento	Profili professionali
Sesta	Comandante Direttore di macchina	Ottava	Comandante Direttore di macchina
Quinta	Ufficiale navale Ufficiale di macchina Ufficiale marconista	Settima	Ufficiale navale Ufficiale di macchina Ufficiale marconista
Quarta	Nostromo Capo motorista (1) Capo elettricista (1) Capo motorista Capo elettricista Tecnico navale	Quinta	Nostromo (*a*) Capo motorista (*a*) Capo elettricista (*a*) Tecnico motorista Tecnico elettricista Tecnico navale
Terza	Elettricista Motorista Carpentiere Ingrassatore Marinaio	Terza	Elettricista (*b*) Motorista (*b*) Carpentiere (*b*) Ingrassatore (*b*) Marinaio (*b*)
Seconda	Carbonaio	Seconda	Carbonaio

(1) Limitatamente ai dipendenti pervenuti al profilo rivestito a seguito di concorso interno bandito in data anteriore al 18 febbraio 1979 ed ai dipendenti in funzioni permanenti di capo turno, anteriormente al 31 dicembre 1982 a seguito di formale provvedimento.

(*a*) I dipendenti che alla data del 31 dicembre 1982 hanno maturato complessivamente cinque anni di anzianità nei profili di: segretario, disegnatore, paramedico, tecnico sanitario, capo stazione, capo gestione, capo treno, capo tecnico, macchinista, nostromo, capo motorista, capo elettricista, passano con la stessa decorrenza 1° gennaio 1983 nella categoria immediatamente superiore a quella di inquadramento.

(*b*) I dipendenti che alla data del 31 dicembre 1982 hanno maturato tre anni di anzianità nella categoria di appartenenza passano con la stessa decorrenza 1° gennaio 1983 nella categoria immediatamente superiore a quella di inquadramento.

(*c*) L'inquadramento nella sesta categoria avviene al compimento dei cinque anni di anzianità maturata in tale profilo, ivi compresa anche quella maturata nel profilo di capo treno.

(*d*) L'inquadramento nella sesta categoria avviene al compimento dei cinque anni di anzianità maturata in tale profilo, ivi compresa anche quella maturata nel profilo di macchinista.

(*e*) I dipendenti che alla data del 31 dicembre 1982 hanno maturato quattro anni di anzianità nella categoria di appartenenza passano con la stessa decorrenza 1° gennaio 1983 nella categoria immediatamente superiore a quella di inquadramento.

Nei confronti dei dipendenti che successivamente al 31 dicembre 1982 maturino le anzianità di cui alle precedenti lettere (*a*), (*b*), (*c*), (*d*), (*e*), il passaggio alla categoria immediatamente superiore ha decorrenza giuridica ed effetti economici dal giorno successivo a quello di maturazione dell'anzianità.

QUADRO N. 2.

PROFILI PROFESSIONALI INIZIALI

PER L'ASSUNZIONE IN PROVA NELLE CATEGORIE DEL PERSONALE FERROVIARIO.

Categoria	Profili di assunzione
Prima: operatore comune	Manovale
Seconda-terza: operatore qualificato	*Personale di macchina del settore navi traghetto* Carbonaio
Terza-quarta: operatore specializzato	*Personale del settore stazioni* Assistente di stazione *Personale del settore viaggiante* Conduttore *Personale tecnico di tutti i servizi* Operaio qualificato *Personale del settore delle navi traghetto di coperta* Carpentiere Marinaio *Personale del settore delle navi traghetto di macchina* Motorista Elettricista *Personale del settore uffici* Applicato

Segue: QUADRO N. 2.

Categoria	Profili di assunzione
Quinta-sesta: tecnico specializzato	*Personale del settore stazioni*
	Capo gestione
	Capo stazione
	Personale del settore macchina
	Macchinista
	Personale di tutti i servizi
	Capo tecnico
	Personale del settore uffici
	Segretario
	Segretario tecnico
	Segretario di informatica
	Tecnico sanitario
	Paramedico
Settima: tecnico superiore-direttivo	*Personale del settore uffici*
	Ispettore
	Personale del settore navi traghetto
	Ufficiale navale
	Ufficiale di macchina
	Ufficiale marconista

TABELLA 1.

Trattamento economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dal 1° gennaio 1983.

Anni di permanenza	—	Prima categoria	Seconda categoria	Terza categoria	Quarta categoria
—	2.808.000	2.842.416	3.713.616	4.070.016	4.347.216
2	3.032.640	3.069.809	4.010.705	4.395.617	4.694.993
2	3.257.280	3.297.202	4.307.794	4.721.218	5.042.770
2	3.481.920	3.524.595	4.604.883	5.046.819	5.390.547
2	3.706.560	3.751.988	4.901.972	5.372.420	5.738.324
2	3.931.200	3.979.381	5.199.061	5.698.021	6.086.101
2	4.155.840	4.206.774	5.496.150	6.023.622	6.433.878
2	4.380.480	4.434.167	5.793.239	6.349.223	6.781.655
2	4.605.120	4.661.560	6.090.328	6.674.824	7.129.432
2	4.720.248	4.778.099	6.242.586	6.841.694	7.307.667
2	4.835.376	4.894.638	6.394.844	7.008.564	7.485.902
2	4.950.504	5.011.177	6.547.102	7.175.434	7.664.137
2	5.065.632	5.127.716	6.699.360	7.342.304	7.842.372
2	5.180.760	5.244.255	6.851.618	7.509.174	8.020.607

Anni di permanenza	Quinta categoria	Sesta categoria	Settima categoria	Ottava categoria	Nona categoria
2	4.941.216	5.258.016	6.050.016	7.040.016	8.940.816
2	5.336.513	5.678.657	6.534.017	7.603.217	9.656.081
2	5.731.810	6.099.298	7.018.018	8.166.418	10.371.346
2	6.127.107	6.519.939	7.502.019	8.729.619	11.086.611
2	6.522.404	6.940.580	7.986.020	9.292.820	11.801.876
2	6.917.701	7.361.221	8.470.021	9.856.021	12.517.141
2	7.312.998	7.781.862	8.954.022	10.419.222	13.232.406
2	7.708.295	8.202.503	9.438.023	10.982.423	13.947.671
2	8.103.592	8.623.144	9.922.024	11.545.624	14.662.936
2	8.306.181	8.838.722	10.170.074	11.834.624	15.029.509
2	8.508.770	9.054.300	10.418.124	12.122.904	15.396.082
2	8.711.359	9.269.878	10.666.174	12.411.544	15.762.655
2	8.913.948	9.485.456	10.914.224	12.700.184	16.129.228
2	9.116.537	9.701.034	11.162.274	12.988.824	16.495.801

TABELLA 2.

Trattamento economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dal 1° settembre 1983.

Anni di permanenza	—	Prima categoria	Seconda categoria	Terza categoria	Quarta categoria
—	3.925.584	3.960.000	4.831.200	5.187.600	5.464.800
2	4.239.630	4.276.800	5.217.696	5.602.608	5.901.984
2	4.553.676	4.593.600	5.604.192	6.017.616	6.339.168
2	4.867.722	4.910.400	5.990.688	6.432.624	6.776.352
2	5.181.768	5.227.200	6.377.184	6.847.632	7.213.536
2	5.495.814	5.544.000	6.763.680	7.262.640	7.650.720
2	5.809.860	5.860.800	7.150.176	7.677.648	8.087.904
2	6.123.906	6.177.600	7.536.672	8.092.656	8.525.088
2	6.437.952	6.494.400	7.923.168	8.507.664	8.962.272
2	6.598.900	6.656.760	8.121.247	8.720.355	9.186.328
2	6.759.848	6.819.120	8.319.326	8.933.046	9.410.384
2	6.920.796	6.981.480	8.517.405	9.145.737	9.634.440
2	7.081.744	7.143.840	8.715.484	9.358.428	9.858.496
2	7.242.692	7.306.200	8.913.563	9.571.119	10.082.552

Anni di permanenza	Quinta categoria	Sesta categoria	Settima categoria	Ottava categoria	Nona categoria
2	6.058.800	6.375.600	7.167.600	8.157.600	10.058.400
2	6.543.504	6.885.648	7.741.008	8.810.208	10.863.072
2	7.028.208	7.395.696	8.314.416	9.462.816	11.667.744
2	7.512.912	7.905.744	8.887.824	10.115.424	12.472.416
2	7.997.616	8.415.792	9.461.232	10.768.032	13.277.088
2	8.482.320	8.925.840	10.034.640	11.420.640	14.081.760
2	8.967.024	9.435.888	10.608.048	12.073.248	14.886.432
2	9.451.728	9.945.936	11.181.456	12.725.856	15.691.104
2	9.936.432	10.455.984	11.754.864	13.378.464	16.495.776
2	10.184.842	10.717.383	12.048.735	13.712.925	16.908.170
2	10.433.252	10.978.782	12.342.606	14.047.386	17.320.564
2	10.681.662	11.240.181	12.636.477	14.381.847	17.732.958
2	10.930.072	11.501.580	12.930.348	14.716.308	18.145.352
2	11.178.482	11.762.979	13.224.219	15.050.769	18.557.746

Passiamo ora agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Baghino, Matteoli e Parlato hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

invita il Governo

a far sì che nel più breve tempo possibile i benefici di cui all'articolo 8 della legge 6 ottobre 1981, n. 564, trovino applicazione anche nei confronti del personale ferroviario di tutti i profili che abbia partecipato ad accertamenti professionali banditi entro il 30 giugno 1981 ed espletati o conclusi in data successiva al 31 dicembre 1981.

0/1327/1/10.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo lo accetta.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Potì, Sodano, Caldoro, Amodeo, Sanguineti e Manchinu hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

considerato che presso la « Casa dei Bambini » F. S. sono utilizzati 78 dipendenti che svolgono la loro opera con rapporto continuativo, di fatto, a tempo indeterminato, e che, fin dalla loro assunzione, hanno firmato una convenzione di un anno che successivamente è stato protratta per un triennio;

constatato che si è quindi provocata una situazione di disagio per il personale in questione che, pur svolgendo un servizio a carattere continuativo, non gode di un corrispondente economico e normativo, e che una situazione analoga, che si era creata per le assistenti sociali dell'EISS, è stata risolta con l'articolo 10 della legge n. 564 del 6 ottobre 1981,

impegna il Governo

ad eliminare uno stato di grave sperequazione amministrativa a carico del personale di cui trattasi e che non comporterebbe un onere rilevante, in quanto il personale stesso fruisce di un trattamento tabellare equiparato a quello delle corrispondenti categorie di impiego ferroviario.

0/1327/2/10.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo lo accetta.

DAMIANO POTÌ. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Potì, Sodano, Caldoro, Amodeo, Sanguineti e Manchinu hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

considerato che vi è una giustificata e diffusa aspirazione da parte dei pensionati FS ad usufruire dei benefici della categoria in ordine alla circolazione nella rete ferroviaria, anche per sentirsi ancora partecipi della vita dell'Azienda,

invita il Governo

a consentire ai dipendenti delle FS collocati in pensione l'uso della carta di libera circolazione per la rete ferroviaria dello Stato nell'ambito del compartimento di appartenenza.

0/1327/3/10.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo lo accetta.

DAMIANO POTÌ. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

invita il Ministro dei trasporti

alla concretizzazione, entro il più breve tempo possibile, dell'impegno sottoscritto il 25 novembre 1983 con le organizzazioni sindacali ferroviarie relative al passag-

gio in automatismo dal IV al V livello retributivo per i profili dell'attuale terza categoria con l'assunzione dall'esterno.

0/1327/7/10.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bocchi e Bernardi Antonio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

considerato che in occasione delle varie fasi contrattuali riguardanti i lavoratori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ed in particolare per il periodo contrattuale 1° luglio 1979-1° gennaio 1981, si sono determinate gravi ed ingiustificate sperequazioni nei confronti dei lavoratori messi in quiescenza in detto periodo,

impegna il Governo

a provvedere, entro tre mesi, con apposito provvedimento, alla perequazione delle pensioni dei lavoratori suddetti secondo i criteri stabiliti per il personale in servizio alla data del 1° gennaio 1981.

0/1327/4/10.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo accetta l'ordine del giorno, inteso come invito.

SILVANO RIDI. Chiedo allora di sapere quale uso intende fare il Governo della dichiarazione del ministro dei trasporti che mi accingo a leggere: « Ai soli fini della rideterminazione della pensione a carico del fondo per il personale della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, i benefici di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, è esteso d'ufficio, negli importi ivi indicati, al personale ferroviario, escluso quello rivestito di qualifica dirigenziale, in servizio alla data del 30 giugno 1979, cessato dal servizio dopo tale data e fino a tutto il 31 dicembre 1980. Le pensioni rideterminate ai sensi del precedente comma sono attribuite con effetto dal 1° gennaio 1984 ».

È una risposta testuale che il ministro dei trasporti ha inviato con lettera ad un indirizzo preciso. Egli aggiunge che « ciò incontrerà qualche difficoltà con il ministro del tesoro ».

FAUSTO BOCCHI. Tre ministri diversi hanno accettato tre ordini del giorno sull'argomento.

SILVANO RIDI. A mio avviso il ministro dovrebbe tener fede agli impegni che prende, oppure dovrebbe smetterla di inviare certe risposte, altrimenti poi ci arrivano delle lettere di ferrovieri che plaudono a certe iniziative.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il ministro parla evidentemente di un disegno di legge già predisposto, che dovrebbe essere presentato al più presto.

SILVANO RIDI. Non ritiene che sia riduttivo accogliere l'ordine del giorno soltanto come invito, quando il ministro afferma che esiste un disegno di legge sull'argomento? Io dovrei invitare il ministro ad agire in maniera seria!

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Non sono affatto una persona poco seria!

SILVANO RIDI. Non ce l'ho con lei, signor sottosegretario.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Non posso prendere un impegno su un documento che non so se risponde a verità.

PINO LUCCHESI. Personalmente, ritengo che non si possano presentare ordini del giorno nei quali si impegna il Governo alla presentazione di disegni di legge.

FAUSTO BOCCHI. Abbiamo presentato emendamenti che il Governo ci ha chiesto di ritirare perché altrimenti il contratto non sarebbe passato.

E questo è un ricatto che non possiamo accettare. Stando così le cose, perché il provvedimento non lo presenta il Governo ?

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Potrei accettare l'ordine del giorno purché sia tolto l'impegno dei tre mesi.

PINO LUCCHESI. Non entro nel merito delle giuste considerazioni dell'onorevole Bocchi, ma ritengo che un ordine del giorno di questo genere sia improponibile.

SILVANO RIDI. Ma allora cosa dobbiamo fare ? Gli emendamenti sono improponibili perché il contratto rischia di non essere approvato; l'ordine del giorno è improponibile...

PINO LUCCHESI. Una proposta di legge di iniziativa parlamentare !

PRESIDENTE. Desidero ricordare ai commissari una notizia ufficiale che risulta anche alle organizzazioni sindacali, e cioè che il ministro dei trasporti ha già diramato per il concerto un provvedimento che contiene questa materia. È quindi legittima una nostra sollecitazione al Governo, ma senza dimenticare che già esso si sta interessando alla soluzione del problema. Ritengo, anch'io, che l'indicazione del termine dei tre mesi, se tolta, consentirebbe al sottosegretario di accogliere l'ordine del giorno.

FAUSTO BOCCHI. Vorrei fare osservare che dall'iniziale impegno del Governo a risolvere la questione sono passati appena quattro anni !

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Alla Presidenza del Consiglio dei ministri è già stato trasmesso il testo del disegno di legge che ha ad oggetto questa materia. Ma è chiaro che il disegno di legge deve seguire il suo *iter.*

FAUSTO BOCCHI. Lasciamo agli interessati le considerazioni sull'efficienza di un Governo che in quattro anni non è riuscito ad emanare un provvedimento del genere.

Per quanto ci riguarda, intendiamo mantenere il termine dei tre mesi.

GUIDO BERNARDI. Ma oggi lo scenario è cambiato perché lo schema di disegno di legge è stato diramato ed è al concerto dei ministri competenti.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo si impegna a presentare il provvedimento entro tre mesi e fa rilevare, altresì, che il disegno di legge, già diramato e al concerto dei ministri competenti, deve avere l'assenso del Ministero del tesoro per gli oneri corrispondenti.

Insisto nel dire che posso acettare l'ordine del giorno soltanto come invito.

PRESIDENTE. In effetti, comprendo lo scrupolo del sottosegretario ad assumere impegni che comportino iniziative da parte del Ministero dei trasporti.

Poiché l'ordine del giorno impegna il Governo a provvedere entro tre mesi con apposito provvedimento, mi chiedo se questo non possa essere di tipo amministrativo, anche se di tal genere non può essere un provvedimento di perequazione delle pensioni stabilito da una legge. Come il rappresentante del Governo ha già annunciato, vi è stato il concerto dei ministri competenti su un apposito provvedimento che sarà presto all'esame dell'altro ramo del Parlamento e che affronta tale materia. Questo è il motivo per cui invito i presentatori a non insistere su un termine preciso.

SILVANO RIDI. Non insistiamo per il termine di tre mesi.

GUIDO BERNARDI. Poiché il Governo ha già dichiarato la propria disponibilità, non mi sembra corretto chiedergli di impegnarsi, per cui ritengo accettabile l'invito del presidente e suggerisco ai colleghi di sostituire le parole « entro tre mesi » con le altre « al più presto ».

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Con questa

modifica il Governo accetta l'ordine del giorno.

FAUSTO BOCCHI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Matteoli e Parlato hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 1327 relativo alle norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo

a studiare le modalità opportune perché siano trovate le soluzioni affinché il personale ferroviario, escluso quello rivestito di qualifica dirigenziale, cessato dal servizo nel periodo 1° luglio 1979-30 dicembre 1980 sia considerato inquadrato nei nuovi livelli retributivi, ai soli fini del trattamento di quiescenza, secondo i criteri stabiliti per il personale in servizio alla data del 1° gennaio 1981 e con riferimento all'anzianità maturata fino alla data di cessazione del servizio.

Sul nuovo trattamento di quiescenza determinato ai sensi del precedente comma con effetto dal 1° gennaio 1981, è effettuato il conguaglio con le somme percepite a titolo di pensione.

0/1327/5/10.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo lo accoglie.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ridi, Bocchi, Cominato, Gradi, Baghino, Matteoli e Parlato hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

invita il Governo

a far sì che ai soli effetti della rideterminazione, a carico del Fondo pensioni per il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il beneficio di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, sia esteso d'ufficio, negli importi ivi indicati, al personale ferroviario, escluso quello rivestito di qualifica dirigenziale, in servizio alla data del 30 giugno 1979, cessato dal servizio dopo tale data e fino a tutto il 31 dicembre 1980.

Le pensioni rideterminate ai sensi del precedente comma sono attribuite con effetto dal 1° gennaio 1984.

0/1327/6/10.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo lo accoglie.

SILVANO RIDI. Non insistiamo per la votazione.

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

Discussione della proposta di legge Aniasi ed altri: Modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali (382).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Aniasi, Sangalli e Quercioli: « Modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali ».

L'onorevole Potì ha facoltà di svolgere la relazione.

DAMIANO POTÌ, *Relatore.* Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, mi rifaccio alla relazione svolta in sede referente. Ricordo che erano stati sollevati dubbi e perplessità in ordine alla costituzionalità del provvedimento, ma la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere fa-

vorevole e quindi la nostra Commissione può essere tranquilla sotto questo punto di vista.

Faccio presente che esiste una documentazione aggiuntiva, inviata dalle autorità locali, nella quale viene auspicata e sollecitata l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche il Governo è favorevole ed auspica l'approvazione della proposta di legge.

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

ARTICOLO UNICO.

All'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, dopo il primo comma è aggiunto il seguente:

« Nell'ambito degli aeroporti, di cui al comma precedente, sono autorizzati a effettuare il servizio da piazza i titolari di licenza di autopubblica da piazza rilasciata dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade o dai consorzi tra comuni interessati istituiti su decreto del presidente della regione. La competenza a disciplinare le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio è delegata al presidente della regione che vi provvede a mezzo di apposito decreto, sentita la apposita commissione regionale ».

FAUSTO BOCCHI. Signor presidente, il gruppo comunista voterà a favore del provvedimento, pur rilevando ancora una volta l'assenza del Governo, rispetto a iniziative che sono state assunte tra l'altro con la partecipazione unitaria di più gruppi parlamentari in relazione a norme che dovrebbero essere ricomprese in provvedimenti di carattere generale, quali il codice della strada e le normative riguardanti i servizi pubblici.

Colgo l'occasione per sollecitare la presidenza a porre tale questione all'ordine del giorno: il gruppo comunista da tempo ha presentato una proposta di legge che riguarda la questione dei servizi pubblici svolti con mezzi di trasporti non gestiti da enti pubblici.

Con queste considerazioni, confermo a nome del gruppo comunista il parere favorevole alla normalizzazione della situazione esistente in alcune zone aeroportuali, in particolare in quella di Milano, in ordine alla quale alcuni colleghi parlamentari hanno assunto una iniziativa opportuna.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, il gruppo del MSI-destra nazionale esprime il proprio voto favorevole, pur con molte riserve. Non vorremmo infatti che attraverso tale provvedimento noi togliessimo l'autorità che spetta al responsabile dell'area in cui insiste l'aeroporto, per inserire una regolamentazione di tipo territoriale, il che confonderebbe tutte le lingue. Mi auguro che ciò valga soltanto per la disciplina dei mezzi pubblici che debbono entrare nell'area aeroportuale.

Le riserve che erano state formulate durante la discussione erano altre: mi rammarico che non siano state tenute presenti dal relatore.

Si tratta di un provvedimento che, come tanti altri, viene esaminato sotto la urgenza delle festività. Il gruppo del MSI-destra nazionale non si oppone all'approvazione di esso, perché indubbiamente, se è stato presentato, esiste una situazione di crisi nell'area aeroportuale di Milano, tuttavia non troviamo che sia una spiegazione sufficiente il dissenso esistente tra comuni, quando l'autorità territoriale appartiene al responsabile dell'aeroporto.

ALDO ANIASI. Nell'esprimere il mio voto favorevole, non posso che ringraziare i colleghi per la loro comprensione e sensibilità.

PRESIDENTE. 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.

Seguito della discussione del disegno di legge: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi (1286); e delle proposte di legge: Bocchi ed altri: Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette (466); Briccola ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (497); Serrentino e Battistuzzi: Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli (520); Lucchesi ed altri: Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida (536); Mora ed altri: Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di ciclomotori e motocicli (653); Usellini ed altri: Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli (730); Lussignoli ed altri: Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli (767); Fusaro ed altri: Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli (791); Balzamo: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti (801); Rizzo: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori (856); Baghino ed altri: Obbligo dell'uso di caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori (955); Consiglio regionale della Liguria: Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette (1104); Rubino ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1224).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi »; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Bocchi ed altri: « Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette »; Briccola ed altri: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 »; Serrentino e Battistuzzi: « Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli »; Lucchesi ed altri: « Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida »; Mora ed altri: « Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di ciclomotori e motocicli »; Usellini ed altri: « Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli »; Lussignoli ed altri: « Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti dei motocicli »; Fusaro ed altri: « Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli »; Balzamo: « Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti »; Rizzo: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori »; Baghino ed altri: « Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori »; Consiglio regionale della Liguria: « Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette »; Rubino ed altri: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e mo-

difiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

DAMIANO POTÌ. Propongo di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco 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: « Nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1327):

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

(*La Commissione approva*).

Proposta di legge Aniasi ed altri: « Modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali » (382):

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

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Andò, Aniasi, Artese, Baghino, Becchetti, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Bocchi, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, La Penna, Lucchesi, Matteoli, Picano, Piro, Potì, Proietti, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Sodano.

La seduta termina alle 16,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO