

## COMMISSIONI RIUNITE

### AFFARI COSTITUZIONALI (I) - TRASPORTI (X)

I.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 23 MAGGIO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA I COMMISSIONE **BALLARDINI**

### INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Disposizioni varie riguardanti l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3415-ter) . . . . .	1
PRESIDENTE . . . . .	1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11 12, 13, 18, 19, 20, 22
BELCI . . . . .	4
CAVALLARI NERINO . . . . .	5, 19
DEGLI ESPOSTI . . . . .	11, 12, 16, 17, 19, 20
FABRI RICCARDO . . . . .	5, 11
JACOMETTI . . . . .	21
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore per la X Commissione</i> 3, 4, 9, 12, 15, 17, 18, 19, 20, 21	21
MATTARELLA, <i>Relatore per la I Commissione</i> . . . . .	4, 5, 6, 11, 19, 20, 21, 22
MINASI . . . . .	1, 2, 3
NANNUZZI . . . . .	4, 12, 16, 17, 19
PIGNI . . . . .	3
SANTAGATI . . . . .	5, 6
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> 2, 6, 11, 16, 17, 19, 20	20
TOZZI CONDIVI . . . . .	4, 15, 16, 17, 18, 19, 21

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni varie riguardanti l'organizzazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (3415-ter).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni varie riguardanti l'organizzazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Com'è noto la Commissione nominò un Comitato ristretto per l'esame del disegno di legge. Il Comitato ristretto ha formulato un nuovo testo, che propongo di adottare come testo di discussione.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Dichiaro aperta la discussione generale.

MINASI. Prima di entrare nel merito della discussione desidero sottolineare l'esigenza che tutti i parlamentari componenti le due Commissioni siano posti in grado di esprimere responsabilmente un proprio meditato giudizio sul testo del Comitato ristretto e, soprattutto, sui numerosi emendamenti presentati all'ultimo momento dal relatore, tanto più che ci risulta che tali emendamenti sono stati concordati tra alcuni parlamentari e il Ministro in una sede estranea anche allo stesso Comitato ristretto.

**La seduta comincia alle 17,25.**

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

*(È approvato).*

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

Si tratta di un sistema, che non intendo discutere in questo momento, ma che certamente mostra moltissimi aspetti negativi, se è vero, come è vero, che pone i commissari improvvisamente di fronte a emendamenti che, data la delicatezza e l'importanza della materia, ogni gruppo dovrebbe avere la possibilità di esaminare in collaborazione con i propri organi tecnici specificamente competenti in materia. In ogni caso, la mia parte non può avallare questo sistema.

Comunque, per non distruggere tutto quanto è stato fatto e non potendo ancora esprimere un giudizio sul merito dei problemi sollevati con gli emendamenti dell'onorevole Mancini, io propongo di sospendere i lavori della Commissione, per prendere conoscenza del testo e degli emendamenti. Dopo di che ognuno esprimerà responsabilmente il proprio avviso sull'intera materia.

**PRESIDENTE.** Non ho seguito costantemente i lavori del comitato ristretto, essendomi alternato nello stesso con l'onorevole Sammartino, Presidente della Commissione trasporti. Per quanto a mia conoscenza, comunque, i lavori di detto Comitato si sono svolti in maniera assolutamente normale, attraverso l'opera di tutti i suoi membri.

Il testo, poi, cui oggi ci troviamo di fronte, oltre ad avere una paternità ben precisa — quella del Comitato ristretto —, è a conoscenza degli onorevoli colleghi fin dalla seduta dell'11 maggio, nel corso della quale le Commissioni riunite chiesero l'assegnazione dello stesso alla propria competenza legislativa.

Rimangono gli emendamenti proposti dal relatore. Se è vero, peraltro, che essi rappresentano in una qualche maniera materia nuova, è anche vero che nulla impedisce alla Commissione di intrattenersi sugli stessi il tempo che risulterà necessario.

Non mi pare, dunque, che sia il caso di rinviare la discussione.

**MINASI.** Onorevole Presidente, dobbiamo nasconderci che siamo di fronte ad un'elaborazione avvenuta anche al di fuori — per parlare molto lealmente — del Comitato ristretto e quindi delle due Commissioni?

Se questo è vero, un rinvio appare quanto mai opportuno anche sul piano formale. Se così non fosse, a ciascuno di noi, non essendo in condizione di assolvere al proprio dovere, non resterà che piegare la testa ed avere fiducia negli altri.

**SCALFARO,** *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È mio costume lasciare, nelle discussioni relative alle procedure, che

la Camera decida secondo quanto ritiene più opportuno. Perché non rimanga, però, agli atti un'impostazione che non risponde a verità, desidero puntualizzare alcune cose.

Le Commissioni riunite hanno nominato un Comitato ristretto che si è riunito un numero considerevole di volte. Non è certo colpa di quest'ultimo se alcuni colleghi non si sono fatti assolutamente vivi. Coloro che sono stati presenti hanno sgobbato — il termine forse è poco ortodosso — pesantemente.

Il Ministro invitò tutti i colleghi a partecipare, tra una seduta e l'altra, a riunioni preparatorie, una sola delle quali si svolse al di fuori della Camera, e precisamente al Ministero dei trasporti. Riunioni nel corso delle quali si procedette ad una istruttoria dei vari articoli, onde ottenere un testo quanto più possibile soddisfacente per tutti.

Desidero, però, sottolineare che non si trattò di un invito rivolto soltanto ad un numero ristrettissimo di deputati, ma di un invito rivolto, in sede di Comitato ristretto, a tutti coloro che a tali riunioni intendessero partecipare, senza limitazioni di sorta.

**MINASI.** Ma come avrei potuto io partecipare al Comitato ristretto senza una regolare convocazione?

**SCALFARO,** *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Mi perdoni, onorevole collega, ma credo che lei stia spostando i termini della questione. Premesso, infatti, che le convocazioni del Comitato ristretto sono state sempre fatte nelle formule d'uso, così almeno ritengo, io desideravo soltanto sottolineare che se lei avesse preso parte alle sedute del Comitato avrebbe sempre, di volta in volta, potuto prendere conoscenza delle varie stesure del testo succedutesi nel tempo. Inoltre, quando il Ministro si trovava nella necessità di rielaborare qualcuno di questi testi, anziché compiere questa operazione da solo, come sarebbe stato suo diritto, invitava i colleghi a fornire la loro collaborazione.

Tutto questo ho voluto dire non perché io mi voglia pregiudizialmente opporre a una qualunque richiesta di rinvio, ma perché tutti i colleghi sappiano che lo sforzo dello stralcio è stato compiuto nella speranza che un provvedimento definitivo possa essere varato prima delle ferie estive.

Mi permetta, però, il collega Minasi di non accettare, per la parte che riguarda la mia responsabilità, l'affermazione che la procedura non è stata ortodossa. Che il comportamento tenuto in questa circostanza dal Ministro, oltre a non apparire un atto di deferenza e di collaborazione nei confronti del

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

Parlamento, quale voleva essere, debba per di più apparire come il tentativo di instaurare e seguire una procedura non ortodossa io non posso assolutamente accettare, in quanto non risponde alla realtà delle cose.

D'altra parte, onorevole Minasi, lei faceva parte del Comitato ristretto e se a quelle sedute non ha partecipato non può adesso farne carico al ministro o agli altri colleghi.

MINASI. Io non ho mai ricevuto le convocazioni per il Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Le convocazioni per il Comitato ristretto sono sempre state fatte attraverso i normali mezzi di informazione: affissione all'albo e convocazione personale in casella. Per quanto riguarda poi gli inviti del ministro alla collaborazione, essi sono sempre stati fatti nel corso delle sedute del Comitato ristretto e, quindi, tutti coloro che ad esse hanno partecipato ne hanno sempre avuto conoscenza.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Vorrei far rilevare che oggi noi ci troviamo a dover esaminare un testo predisposto dal Comitato ristretto, che porta la data dell'11 maggio e che deve presumersi sia a conoscenza dei colleghi, visto anche che non si tratta d'altro che del documento sul quale le Commissioni riunite hanno chiesto l'assegnazione in sede legislativa. Per questo punto, quindi, *nulla questio*, a mio avviso.

Per quanto riguarda gli emendamenti da me presentati, gli unici di cui possa ritenermi responsabile, è vero che sono stati presentati all'ultimo momento, ma è anche vero che sono di limitata importanza. Se, poi, tali emendamenti hanno richiesto, per essere formulati con precisione, una certa collaborazione, non credo che ciò possa dare adito a critiche. Noi dobbiamo, infatti, occuparci di una materia altamente specializzata sul piano tecnico e non ho alcuna remora ad affermare che per districarmi nei meandri di essa ho avuto bisogno di tutto l'aiuto possibile, e che anche il suo, onorevole Minasi, sarebbe stato gradito: il mio unico desiderio era di poter presentare alla Commissione dei testi precisi, privi di quegli errori che, in questo campo, è facilissimo commettere.

PIGNI. Non ho alcun elemento di giudizio circa il tipo di lavoro svolto dal Comitato ristretto; non entro, dunque, nel merito di questa discussione. Desidero, invece, puntualizzare alcune cose, in appoggio alla richiesta di rinvio della discussione avanzata dal collega Minasi.

Ci troviamo, innanzi tutto, di fronte ad un provvedimento di rilevante importanza e com-

piessità, circa il quale è indubbia la volontà di tutti di procedere a ritmo sostenuto. Se così non fosse, se da parte di alcuni gruppi politici si fosse pensato di agire diversamente, non si sarebbe evidentemente richiesto il passaggio in sede legislativa del provvedimento stesso. Lavorare celermente, dunque, ma anche responsabilmente.

Il relatore ha presentato alcuni emendamenti che ha detto essere di carattere tecnico. Anche da parte di altri commissari potrebbe avvertirsi l'esigenza di proporre. D'altronde al Comitato ristretto si delega l'elaborazione di un testo sul quale poi la Commissione ha il dovere di esprimere il proprio parere. Ma per far questo è necessario avere a disposizione un sia pur ristrettissimo spazio di tempo (tre, quattro giorni), che consenta di assumere una posizione meditata.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ricordo ancora una volta che, in data 11 maggio, il testo in questione venne comunicato alle Commissioni riunite, che ne chiesero il passaggio in sede legislativa. Si deve, dunque, presumere che da quella data esso sia noto agli onorevoli commissari.

In concreto, peraltro, qualche collega può non aver avuto il testo, per ragioni che è inutile ora andare a ricercare. Io proporrei, allora, quanto segue: si inizi la discussione e si vada avanti. Se da parte di qualche collega si paleserà l'esigenza di accantonare alcune norme, per proporre alle stesse emendamenti o per meglio meditarle, lo faremo senz'altro.

Sappiamo che due o tre giorni in più, nella pratica, si traducono in un ritardo di tre settimane, in quanto la prossima settimana è l'unica che potremmo utilizzare, visto che poi vi sarà una sospensione dei lavori parlamentari per le elezioni siciliane.

Credo, quindi, sia opportuno iniziare l'esame del testo fin da questo momento, rinviando eventualmente alla settimana prossima qualche punto particolarmente complesso, che possa eventualmente richiedere una ulteriore meditazione.

Se i proponenti insistono sarò costretto a porre in votazione la richiesta di rinvio, ma credo non vi siano motivi che giustifichino tale atteggiamento, visto che il testo di cui dobbiamo occuparci è a conoscenza delle Commissioni fin dall'11 maggio.

PIGNI. Non posso non insistere sulla mia proposta di rinvio, anche perché ogni volta che in passato si è determinata una situazione del genere si è sempre aderito a richieste

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

analoghe a quella oggi avanzata dal mio gruppo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio della discussione avanzata dagli onorevoli Pigni e Minasi.

(Non è approvata).

Nessun'altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli nel testo proposto dal Comitato ristretto.

Do lettura dell'articolo 1:

« È compito dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato esercitare le linee costituenti la rete ferroviaria statale, compresi i servizi di navigazione e di traghetto secondo le leggi in vigore; provvedere alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non sia stata già iniziata alla data di entrata in vigore della presente legge; istituire e gestire direttamente o indirettamente i servizi sostitutivi ed integrativi di quello ferroviario ».

NANNUZZI. Questo articolo è stato introdotto in sede di Comitato ristretto in sostituzione del corrispondente articolo del disegno di legge originario, che specificava i compiti dell'azienda. Dico subito che non ho nulla in contrario nei confronti di questo articolo; vorrei, tuttavia, che mi fosse chiarito un dubbio sortomi da un più attento esame dell'articolo stesso. La parte finale di esso, infatti, parla della possibilità per l'azienda di gestire direttamente o indirettamente i servizi sostitutivi ed integrativi di quello ferroviario: ma che significato ha parlare di gestione indiretta?

Poiché mi sembra che si tratti in ogni caso di specificazione superflua, vorrei anche proporre di sopprimere le parole « direttamente o indirettamente », lasciando invariato il resto.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Si parla di gestione indiretta perché attualmente l'amministrazione ferroviaria esercita tali servizi tramite un proprio organismo che, però, con l'amministrazione stessa non si identifica. Se, comunque, si vuole innovare rispetto alla situazione attuale sta alle Commissioni deciderlo.

NANNUZZI. Non è mia intenzione apportare innovazioni sul punto, tanto più che attualmente l'amministrazione ferroviaria gestisce tali servizi tramite un'altra azienda di sua proprietà, l'INT.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Si tratta pur sempre di una gestione indiretta, come di gestione indiretta si dovrebbe parlare in caso di servizi dati in appalto.

BELCI. In questo articolo 1 è prevista l'attribuzione all'amministrazione delle ferrovie dello Stato della competenza per la costruzione di nuove linee ferroviarie (cosa su cui sono pienamente d'accordo) ma non mi sembra che il disegno di legge preveda anche la collocazione amministrativa di questa nuova competenza. Vorrei, in altre parole, sapere di quali strumenti potrà servirsi l'amministrazione per espletare questo nuovo servizio.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Vorrei fare una proposta molto radicale a proposito di questo articolo: esso avrebbe rivestito una sua particolare funzione soltanto se avessimo mantenuto il disegno di legge nella sua ampiezza originaria, mentre oggi siamo in presenza di uno stralcio che ha ridotto di molto il valore e la estensione del provvedimento.

Infatti da un provvedimento che prevedeva il riordinamento integrale dell'azienda siamo giunti (per ragioni di tempo da tutti riconosciute ed accettate) ad un provvedimento che non ha in pratica altra finalità che quella di snellire le procedure operative dell'azienda, aumentando le competenze del direttore generale, istituendo una faccia intermedia tra competenza di questi e competenza del consiglio di amministrazione ed istituendo un comitato consultivo.

In questa situazione, credo che forse dovremmo sopprimere questo articolo 1 che, ad eccezione del nuovo principio dell'attribuzione all'amministrazione delle nuove costruzioni ferroviarie, lascia sostanzialmente immutate tutte le altre attribuzioni già attualmente esistenti.

Proporrei, quindi, di modificare l'attuale articolo 1, nel senso di prevedere la sola attribuzione all'azienda della nuova competenza.

In ordine a ciò, vorrei dire al collega Belci che il tutto non porrà sostanzialmente dei grossi problemi. Le strutture tecniche attualmente esistenti nell'azienda sono, infatti, tali da consentire di affrontare con una certa tranquillità eventuali nuove costruzioni. Ho detto eventuali perché, sul piano della utilità generale, non mi pare prevedibile una grossa mole di nuove costruzioni ferroviarie.

TOZZI CONDIVI. Quello che desideravo dire è stato in parte superato dalle osserva-

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

zioni del collega Mattarella che io condivido.

Approfittando, peraltro, della presenza dell'onorevole ministro e riferendomi ad affermazioni qui fatte, vorrei chiarire come l'INT sia una società privata, costituitasi il 13 maggio 1929 con fondi privati (Banca Commerciale, Banco di Roma, ecc.) e con pochi fondi delle ferrovie (dovevano essere 21 milioni, ne furono versati 5).

Mi è parsa opportuna questa precisazione considerato che da molto tempo si va ripetendo che l'INT fa parte delle ferrovie dello Stato. La realtà è ben diversa: lungi dal farne parte esso ne è piuttosto un concorrente.

Dirai, anzi, che sarebbe opportuno gettare uno sguardo su quello che è un « carrozzone » politico. Vale la pena di ricordare come e quando esso è nato: in epoca fascista, sei giorni dopo l'approvazione di una legge speciale che consentiva alle ferrovie dello Stato la facoltà di attribuire la gestione indiretta a società di questo tipo.

SANTAGATI. Condivido le osservazioni dell'onorevole Mattarella. Sembra, però, a me che, volendo essere consequenziali con le premesse dallo stesso fatte, dovremmo arrivare all'abolizione dell'articolo 1. La materia oggetto dello stralcio, infatti, nulla ha a che vedere con detto articolo, che potrebbe utilmente essere rinviato al momento in cui si affronterà il problema generale.

Qualora, peraltro, per motivi contingenti, si intendesse subito sistemare l'argomento relativo alla costruzione delle linee ferroviarie, si dovrebbe pensare ad altra collocazione, differente dall'articolo -. Ad un certo punto del provvedimento, in un articolo che richiami le norme vigenti in materia, si inserirebbe il comma in questione (« e altresì provvedere... ecc. »).

Non mi pare, cioè, che si possa porre, ad apertura di un provvedimento, un articolo come quello suggerito, quasi che le ferrovie dello Stato non dovessero occuparsi se non di costruzioni di linee ferroviarie.

PRESIDENTE. Da parte dell'onorevole Mattarella si suggerisce di modificare l'articolo 1, di cui ho dato lettura, come segue:

« È attribuita all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la competenza a provvedere alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non sia stata già iniziata alla data di entrata in vigore della presente legge ».

SANTAGATI. Onorevole Presidente, anch'io desidererei presentare un emendamento

a tale articolo, solo che avessi il tempo di dargli una formulazione tecnicamente valida:

« All'articolo "x" della legge "y" — non sono in grado di richiamarla — si aggiunge il comma seguente... »...

PRESIDENTE. Non è che sia assolutamente necessario fare un preciso richiamo alla legge, dal momento che nulla si abolisce della legislazione vigente. Si aggiunge soltanto.

SANTAGATI. In ogni caso ho già fatto presente come una norma del genere non possa trovare collocazione all'articolo 1.

PRESIDENTE. Può evidentemente restare stabilito che in sede di coordinamento si darà alla norma la giusta collocazione.

FABBRI RICCARDO. Onorevole Presidente, credo sia opportuno accantonare tutti gli emendamenti, per discuterli insieme. Non vorrei che si arrivasse oggi a votare un emendamento che risultasse poi in contrasto con altro proposto in seguito.

Propongo, quindi, che si prosegua oggi l'esame soltanto degli articoli su cui siamo tutti d'accordo, rinviando alla prossima settimana quelli su cui sono stati presentati degli emendamenti che richiedono maggiore riflessione o che presentano dei dubbi di fondo per qualcuno dei colleghi.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Questa modifica da apportare all'ordinamento attuale riveste un particolare carattere di urgenza, in quanto la divisione di competenze per quanto riguarda la costruzione e la gestione delle nuove ferrovie ha sempre rappresentato un grave inconveniente.

Risolvere questo particolare aspetto, anche se non risolviamo quello generale della struttura stessa dell'azienda, mi sembra quanto mai necessario ed opportuno.

D'altro canto, si tratta di una attribuzione di competenza sulla quale mi sembra che tutti i gruppi siano sostanzialmente d'accordo e la cui approvazione non pregiudicherebbe assolutamente niente di quanto potrebbe essere in seguito proposto nel corso dei nostri lavori.

CAVALLARI NERINO. Vorrei solo far rilevare che mi sembra si stiano accogliendo con una facilità un po' eccessiva delle modifiche all'articolo 1 che, a mio avviso, sovvertono completamente quella che era l'impostazione originaria di tale articolo. E questo porta a chiedersi perché, se veramente una parte di questo articolo è, come dice l'onorevole Mattarella, pleonastica, cioè non è stato

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

rilevato in sede di Comitato ristretto, provvedendo allora alle modifiche necessarie.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Ciò è dovuto al fatto che si tratta di un articolo introdotto successivamente nel testo predisposto in un primo momento dal Comitato ristretto.

CAVALLARI NERINO. Poiché, però, siamo oggi in sede legislativa, vorrei pregare la Commissione, riallacciandomi a quanto detto dal collega Fabbri, di voler con più calma rimeditare se veramente non porti alcun effetto il sopprimere questa parte dell'articolo, rinviandone ad altro momento l'approvazione definitiva.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo articolo 1 è il risultato, cronologicamente, dell'ultima fatica del Comitato ristretto, in quanto il lavoro è stato iniziato ricercando le norme del provvedimento iniziale che dovevano essere trasferite nel provvedimento stralcio. E questo articolo 1 è stato trasferito soltanto allo scopo di travasarne il più possibile, ma, in realtà, di nuovo esso ha soltanto la parte riguardante il passaggio dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero dei trasporti della competenza per la costruzione di nuove linee ferroviarie.

Premesso che questa richiesta trovò fin dall'inizio pienamente consenziente il Ministero dei lavori pubblici, per rendersi conto della sua validità basta pensare che se dovessimo oggi, ad esempio, quadruplicare il binario di tutta la rete ferroviaria si tratterebbe di un lavoro di competenza dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato mentre, invece, se fosse necessario costruire 10 chilometri di nuova ferrovia si rientrerebbe nella competenza del Ministero dei lavori pubblici.

A ciò si aggiunga che oggi l'amministrazione autonoma delle ferrovie fa, in fondo, con tutta l'attrezzatura tecnica di cui dispone, molto di più di quanto in effetti dovrebbe esserle attribuito e che questo sdoppiamento di competenze ha portato a situazioni molto delicate, senza che ciò suoni carico ad alcuno. Basti citarne una: da anni a Savona è stato terminato l'edificio della stazione, ivi compresa tutta l'attrezzatura interna, ma manca ancora la linea ferroviaria che giunga fino a tale stazione. L'amministrazione ferroviaria ha fatto l'impossibile per sanare questa assurda situazione, ma in mancanza di una legge non ha modo di intervenire.

Poiché questa competenza è l'unica cosa nuova prevista nell'articolo, è quanto mai opportuno mantenerla. Per quanto riguarda,

poi, la collocazione non vi è alcun problema, anche se non vi è dubbio che un aumento delle competenze costituisca un tema di un certo rilievo.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Vorrei aggiungere a quanto detto dal ministro che non solo la competenza viene trasferita dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero dei trasporti, ma anche da un ramo all'altro di quest'ultimo, cioè dall'Ispettorato della motorizzazione (che ha competenza per la costruzione di nuove ferrovie) all'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato.

Inoltre, onorevole Cavallari, chiediamo di sopprimere la rimanente parte dell'articolo perché, mentre nel disegno originario si intendeva compiere una vera trasformazione dell'amministrazione ed era, quindi, necessario ribadire tutte le competenze (anche quelle attuali), oggi l'ordinamento precedente viene sostanzialmente lasciato immutato e, quindi, non è necessario ripetere quanto già in esso è contenuto.

SANTAGATI. Vorrei far notare che in questo articolato vi è un titolo settimo contenente disposizioni varie: credo che l'articolo 1 modificato potrebbe trovare collocazione in esso.

PRESIDENTE. È questo un problema che risolveremo in sede di coordinamento.

Do lettura dell'articolo sostitutivo presentato dall'onorevole Mattarella: « È attribuita all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la competenza a provvedere alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non sia stata già iniziata alla data di entrata in vigore della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Poiché agli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

#### ART. 2.

I limiti di somma previsti dagli artt. 5 e 6 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, ratificato con legge 4 dicembre 1952, n. 1848, sono elevati, rispettivamente, di trenta e di dieci volte.

I provvedimenti che eccedono i limiti di competenza del Direttore generale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato stabiliti dal precedente comma e per i quali

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

non sia richiesto il parere del Consiglio di Amministrazione sono adottati dal Direttore generale medesimo, sentito il parere del Comitato tecnico amministrativo di cui al successivo articolo 3.

Il limite di competenza del Direttore generale per la erogazione di premi eccezionali al personale ai sensi dell'art. 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, è raddoppiato.

(È approvato).

#### ART. 3.

È istituito, in seno all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato il Comitato tecnico amministrativo, organo consultivo del Direttore Generale.

Il Comitato è presieduto dal Direttore Generale ed è composto dai Vice Direttori Generali e dai Direttori dei Servizi. Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un funzionario direttivo nominato dal Direttore Generale.

Il parere del Comitato tecnico amministrativo è obbligatorio:

- a) sui provvedimenti indicati nel secondo comma dell'articolo precedente;
- b) sulla valutazione delle necessità dei vari Servizi ai fini della utilizzazione dei fondi annualmente assegnati in bilancio su capitoli di interesse comune a più di un Servizio;
- c) sui provvedimenti che implicano il coordinamento della attività di più di due Servizi per la esecuzione dei programmi di lavoro e provviste per l'aumento patrimoniale, per la manutenzione e per i rinnovamenti delle linee e dei mezzi di esercizio.

Il Comitato si pronuncia, inoltre, su ogni altro affare che gli sia sottoposto dal Direttore Generale.

(È approvato).

#### ART. 4.

Il Comitato tecnico-amministrativo è convocato normalmente almeno una volta al mese.

Per la validità delle sedute del Comitato occorre la partecipazione della maggioranza dei suoi componenti. Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta di voti e, in caso di parità, prevale il voto del Presidente.

Per l'esame delle questioni indicate alle lettere a) e b) dell'articolo 3 è richiesta, a pe-

na di nullità, la partecipazione del Direttore del Servizio Ragioneria o, in caso di assenza, del suo sostituto.

(È approvato).

#### ART. 5.

È abrogato l'ultimo comma dell'art. 6 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, ratificato con legge 2 dicembre 1952, n. 1848.

Il Direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può delegare parte delle sue competenze ai Vice Direttori generali, ai Direttori dei Servizi e ai Direttori Compartimentali nonché in casi particolari, ad altri funzionari dell'Azienda.

Le attribuzioni dei Direttori dei Servizi, dei Direttori Compartimentali e degli altri organi inferiori della Azienda ferroviaria, stabilite dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 4 del decreto luogotenenziale 28 agosto 1945, n. 521, saranno rideterminate entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge al fine di attuare un più ampio decentramento delle competenze e lo snellimento delle procedure.

Nell'attuazione del precedente comma saranno adeguatamente aumentati i limiti di somma stabiliti alla competenza contrattuale e finanziaria dei predetti organi; inoltre — compatibilmente con le leggi in vigore e relativamente a questioni delle quali non si ritenga essenziale, per superiori esigenze di direzione e coordinamento aziendale, riservare la trattazione diretta ad altre autorità centrali — saranno decentrate ai già citati organi nuove attribuzioni che ne rafforzino i poteri di dirigenza e le relative responsabilità, in modo, altresì, da consentire una più diretta e immediata valutazione delle esigenze locali o settoriali e un loro più sollecito soddisfacimento, anche per quanto riguarda il personale nonché la eliminazione di non necessarie formalità procedurali.

(È approvato).

#### ART. 6.

Il limite di età per il collocamento a riposo del Direttore Generale e dei Vice direttori generali provenienti dai ruoli dell'Azienda autonoma delle F.S. è lo stesso previsto dall'allegato 15 alla legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni per i Direttori centrali di prima classe di detta Azienda.

(È approvato).

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

## ART. 7.

L'ultimo comma dell'art. 2 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito dal seguente:

« Con proprio decreto il Ministro stabilisce il quadro di equiparazione delle qualifiche del personale, escluso quello direttivo, ai fini gerarchici, disciplinari e dei cambi di qualifica ».

(È approvato).

## ART. 8.

La lettera c) del primo comma dell'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituita dalla seguente:

« c) aver tenuto buona condotta risultante da documenti ufficiali ».

(È approvato).

## ART. 9.

L'art. 4 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è abrogato.

## ART. 10.

Il terzo comma dell'articolo 6 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Possono, altresì, essere assunti ex allievi di scuole professionali o di apprendistato — organizzate dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile — che abbiano superato i corsi in esse previsti, purché vi siano stati ammessi previo pubblico concorso ».

(È approvato).

## ART. 11.

Il numero 3) del secondo comma dell'articolo 13 della legge 26 marzo 1958, n. 425 — modificato dall'articolo 10 della legge 18 febbraio 1963, n. 304 — è sostituito dal seguente:

« 3) il programma degli esami quando il concorso si svolga per esami, per esami e titoli o per titoli ed esami ».

(È approvato).

## ART. 12.

I primi due commi dell'art. 14 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

« I concorsi possono svolgersi per soli esami, per esami e per titoli, per titoli ed esami, o per soli titoli.

Gli esami possono consistere in uno o più dei seguenti tipi di prova: scritta, orale, pratica, attitudinale.

Il tipo delle prove d'esame e il numero di esse verranno stabiliti nei singoli bandi di concorso ».

(È approvato).

## ART. 13.

Il secondo e terzo comma dell'articolo 16 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modifiche, sono sostituiti dai seguenti:

« Gli idonei che nella graduatoria eccedano il numero dei posti messi a concorso non acquistano diritto a coprire i posti che si rendono successivamente vacanti.

« Tuttavia, il Direttore Generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, previa autorizzazione del Ministro, ha facoltà di assumere gli idonei, secondo l'ordine della graduatoria, ai posti che si rendano disponibili entro due anni dall'approvazione della graduatoria stessa, nel limite del 10 per cento di quelli messi a concorso per il personale direttivo, del 20 per cento per il personale degli uffici e per i dirigenti del personale dell'esercizio, e del 40 per cento per il rimanente personale dell'esercizio ».

(È approvato).

## ART. 14.

Il primo comma dell'articolo 20 della legge 26 marzo 1958, n. 425 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Il Consiglio di Amministrazione determina i casi in cui i dipendenti, assunti per pubblico concorso, possono essere esentati dal periodo di prova, quando provengano da altro pubblico impiego, o possono completare nella qualifica di assunzione il periodo di prova eventualmente non ultimato in quella di provenienza ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 15:

L'articolo 45 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito dal seguente:

« Il personale ha l'obbligo di risiedere nella località ove ha sede l'ufficio o l'impianto cui è assegnato. Tuttavia, può essere autorizzato, dal Direttore centrale o dal Direttore compartimentale competente, a risiedere in località vicinore, ove ciò sia conciliabile col normale adempimento dei doveri d'ufficio.



IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

Il personale è, altresì, obbligato a recarsi in servizio fuori sede, sia all'interno che all'estero, secondo gli ordini ad esso impartiti ».

L'onorevole Mancini propone di sostituire il primo comma dell'articolo 15 con il seguente:

« Il personale ha l'obbligo di risiedere nelle località ove ha sede l'ufficio o l'impianto cui è assegnato. Tuttavia, ove ciò sia conciliabile col normale adempimento dei doveri d'ufficio, è consentito che la residenza sia fissata in località viciniora, fermo restando l'obbligo di notifica all'Amministrazione ferroviaria ed il potere di questa di negare il consenso ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore per X Commissione*. Attualmente, il personale che intende risiedere fuori della località, in cui lavora, ne fa domanda all'Amministrazione ed attende una risposta. Attraverso l'emendamento da me proposto si cerca di semplificare questa procedura, affermando che soltanto nel caso di parere negativo l'Amministrazione è tenuta a manifestare la propria volontà.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Mancini sostitutivo del primo comma dell'articolo 15.

(È approvato).

Pongo in votazione il successivo comma dell'articolo 15, non essendo stati presentati ad esso emendamenti.

(È approvato).

L'articolo 15 rimane, pertanto, così formulato:

L'articolo 45 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito dal seguente:

« Il personale ha l'obbligo di risiedere nella località ove ha sede l'ufficio o l'impianto cui è assegnato. Tuttavia, ove ciò sia conciliabile col normale adempimento dei doveri d'ufficio, è consentito che la residenza sia fissata in località viciniora, fermo restando l'obbligo di notifica all'Amministrazione ferroviaria ed il potere di questa di negare il consenso.

Il personale è, altresì, obbligato a recarsi in servizio fuori sede, sia all'interno che all'estero, secondo gli ordini ad esso impartiti ».

Poiché agli articoli 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

## ART. 16.

Dopo il primo comma dell'articolo 46 della legge 26 marzo 1958, n. 425, sono inseriti i commi seguenti:

« Nel caso in cui esigenze aziendali rendano necessari trasferimenti di più dipendenti da e per la stessa località, dovranno essere compilate graduatorie compartimentali a cura di apposite commissioni da costituire dal Direttore compartimentale. Il trasferimento è disposto secondo l'ordine delle graduatorie.

Delle commissioni fanno parte anche tre rappresentanti del personale designati dalle organizzazioni sindacali a carattere nazionale e unitario maggiormente rappresentative. La rappresentatività è desunta dalle ultime elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale nel Consiglio di amministrazione.

La stessa procedura deve essere seguita per i trasferimenti nelle località di cui agli articoli 26 e 29 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685 e successive modificazioni ».

La procedura di cui ai precedenti commi non si applica ai trasferimenti del personale direttivo e dei Capi degli impianti né ai trasferimenti da effettuarsi in applicazione dell'articolo 80 della presente legge ».

(È approvato).

## ART. 17.

All'articolo 65 della legge 26 marzo 1958, n. 425, sono aggiunti i seguenti commi:

« Il giudizio di qualificazione attribuito al dipendente si intende confermato per gli anni successivi, fino ad un massimo di tre anni, se l'azienda, d'ufficio, non modifichi il giudizio o se il dipendente non abbia chiesto una nuova valutazione ai fini della qualificazione.

Il termine entro il quale il dipendente può chiedere la revisione del giudizio è fissato al 30 giugno di ciascun anno. L'Azienda ha l'obbligo di pronunciarsi entro il 30 settembre successivo ».

(È approvato).

## ART. 18.

L'articolo 69 della legge 26 marzo 1958, n. 425 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Il Consiglio di Amministrazione determina i criteri e le modalità per la compilazione

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

e la conservazione dei rapporti informativi e delle note di qualificazione e ne stabilisce i modelli.

(È approvato).

#### ART. 19.

Il primo comma dell'articolo 71 della legge 26 marzo 1958, n. 425 è sostituito dal seguente:

« Salvo quanto previsto dal precedente articolo 65 la nota di qualificazione è comunicata al dipendente entro il 30 settembre di ciascun anno ».

(È approvato).

#### ART. 20.

Il secondo comma dell'articolo 72 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è abrogato.

(È approvato).

#### ART. 21.

Dopo il terzo comma dell'articolo 77 della legge 26 marzo 1958, n. 425, sono inseriti i commi seguenti:

« Ai fini degli scrutini da parte delle Commissioni centrali, il Consiglio di amministrazione determina di volta in volta il numero dei dipendenti da ammettere allo scrutinio medesimo, tenendo conto della qualifica di avanzamento, del numero dei candidati e del presumibile numero dei posti disponibili.

La determinazione di cui al comma precedente deve essere adottata anche se, al momento in cui il Consiglio delibera, non esiste nella qualifica da conferire alcun posto disponibile.

Il numero totale degli scrutinandi viene ripartito tra le graduatorie locali in proporzione diretta al numero dei dipendenti compresi in ciascuna graduatoria locale. Le frazioni superiori a 0,5 si arrotondano per eccesso. In ogni caso deve essere sottoposto allo scrutinio della Commissione centrale almeno un candidato di ciascuna graduatoria locale.

I dipendenti da sottoporre allo scrutinio delle Commissioni centrali sono quelli compresi, secondo l'ordine di ciascuna graduatoria locale, nel numero determinato a norma del comma precedente ».

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 77 sopraindicato è aggiunto il comma seguente:

« Il provvedimento di promozione non ha effetto nei confronti del dipendente che nel termine fissato dall'Azienda non abbia as-

sunto le funzioni proprie della nuova qualifica nel posto assegnatogli. In nessun caso tale termine può essere superiore a tre mesi dalla data in cui potrebbe avere decorrenza la promozione stessa. L'Azienda può derogare a tale vincolo solo per le qualifiche per le quali sussista soprannumero ».

(È approvato).

#### ART. 22.

Il secondo comma dell'articolo 78 della legge 26 marzo 1958, n. 425 è sostituito dai seguenti:

« Le norme circa la costituzione, i compiti ed il funzionamento delle Commissioni centrali e delle Commissioni locali di avanzamento sono stabilite dal Ministro, sentito il Consiglio di Amministrazione ».

Di ogni Commissione di avanzamento fanno parte tre rappresentanti del personale. Essi sono nominati dal Ministro su designazione delle organizzazioni sindacali a carattere nazionale e unitario maggiormente rappresentative. Per ogni Commissione le organizzazioni sindacali designano un rappresentante per ciascuna delle categorie del personale di cui all'articolo 1 della presente legge in relazione alla competenza di scrutinio delle singole Commissioni.

La rappresentatività delle organizzazioni è desunta dai risultati delle ultime elezioni per la nomina di rappresentanti del personale nel Consiglio di Amministrazione.

Alle sedute delle Commissioni partecipano soltanto i rappresentanti appartenenti alla categoria dei dipendenti sottoposti a scrutinio.

I membri rappresentanti del personale devono rivestire:

a) per il personale direttivo una qualifica non inferiore a quella di Ispettore Capo;

b) per il personale degli uffici una qualifica non inferiore a quella di Segretario Capo o equiparata;

c) per il personale dell'esercizio una qualifica non inferiore a quella di Capo Stazione Principale o equiparata.

Nel caso in cui uno o più rappresentanti del personale siano dipendenti dello scrutinando tali rappresentanti sono sostituiti dal rappresentante designato dalla rispettiva organizzazione per la categoria del personale direttivo. Nel caso in cui la sostituzione non sia possibile i rappresentanti del personale che siano dipendenti dello scrutinando devono temporaneamente allontanarsi dalla adunanza.

(È approvato).

## ART. 23.

Delle Commissioni giudicatrici nei concorsi interni che siano banditi dall'Azienda in applicazione di leggi speciali, per passaggi da una ad altra categoria o da uno ad altro gruppo o per avanzamenti, fanno parte tre rappresentanti del personale designati ciascuno dalle organizzazioni sindacali a carattere nazionale e unitario, maggiormente rappresentative. La rappresentatività è desunta dai risultati delle ultime elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale nel Consiglio di amministrazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Degli Esposti, Fabbri Riccardo e Pigni, hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

## ART. 23-bis.

Da inserire nel titolo VI della legge 2<sup>a</sup> marzo 1958, n. 425.

« In occasione di astensioni dal lavoro nell'esercizio del diritto di sciopero, la ritenuta sulle diverse voci della retribuzione è commisurata alla effettiva durata della astensione medesima, e comunque non inferiore ad un'ora ».

DEGLI ESPOSTI. Nel 1964 venne emessa da parte del Ministero dei Trasporti una disposizione in base alla quale al personale ferroviario che faceva anche una sola mezza ora di sciopero veniva decurtata la retribuzione di un'intera giornata di lavoro.

Tale provvedimento determinò una serie di lunghissime trattative con l'Azienda prima e con il Governo, poi, che si conclusero con una riunione, cui era presente il Vice Presidente del Consiglio, onorevole Nenni, al termine della quale — come risulta dal verbale — l'onorevole Preti asserì essere proposito del Governo non ostacolare un provvedimento tendente ad ovviare alla disposizione ricordata. Disse pure che l'iter del provvedimento sarebbe stato accelerato dalla presentazione di una proposta di legge da parte dei sindacalisti. Cosa che questi ultimi fecero puntualmente il 24 gennaio del 1966: tale proposta di legge giace, infatti, all'ordine del giorno della Commissione Affari Costituzionali.

La questione ha avuto in questi ultimi tempi un seguito, a livello governativo, in occasione della controversia sorta tra autoferrottranvieri e Ministero degli interni, che aveva emesso nei confronti di questi ultimi una cir-

colare analoga a quella ricordata del 1964. L'onorevole Gaspari, Sottosegretario agli interni, ebbe a dichiarare che il Governo, in una delle prime riunioni, avrebbe, con un accorgimento, eliminato la implicazione derivante dalla circolare cui si è accennato.

La circostanza nella quale ci troviamo ha portato logicamente i colleghi Fabbri, Pigni e me a chiedere di inserire nel provvedimento, che stiamo approvando l'emendamento di cui trattasi.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Vorrei pregare gli onorevoli presentatori di ritirare il loro emendamento. Trattasi di materia che, come ha ricordato lo stesso onorevole Degli Esposti, non interessa solo i ferrovieri. Esiste, d'altronde, una proposta di legge che tende a regolare la questione in via generale. Si rinvii a quella sede anche per il particolare settore, di cui oggi ci occupiamo.

PRESIDENTE. Se da parte degli onorevoli presentatori non si insistesse nell'emendamento, io potrei senz'altro, quale Presidente della Commissione affari costituzionali, assumere l'impegno di porre rapidamente all'ordine del giorno della Commissione la proposta di legge, che affronta in via generale il problema cui si è fatto riferimento.

DEGLI ESPOSTI. Avrei certo preferito che si fosse affrontato in via immediata questo problema. Preso atto, per altro, della dichiarazione dell'onorevole Presidente, che porta a ritenere che sarà quanto prima affrontata la questione nel suo insieme, ritiro l'emendamento.

FABBRI RICCARDO. Concordo con il collega Degli Esposti, desidererei, tuttavia, sottolineare, ancora una volta, come il problema di cui trattasi sia stato già discusso in sede di trattative con il Governo e come dal Governo stesso sia venuto il suggerimento di presentare una proposta di legge in materia. Dal momento che è qui presente il Ministro Scalfaro, chiederai alla sua cortesia di assumere, quale rappresentante del Governo, un preciso responsabile impegno al riguardo.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non posso prendere impegni che leghino il Governo nel suo insieme. Debbo aggiungere che anch'io prego gli onorevoli presentatori di ritirare l'emendamento. Il non farlo potrebbe portarci oggi ad assumere delle posizioni capaci di pregiudicare la soluzione del problema generale.

PRESIDENTE. Se il Governo nelle sedi che sono state ricordate ha assunto un certo tipo di impegno, immagino che vorrà confer-

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

marlo in Commissione, allorché si discuterà la ricordata proposta di legge. Poiché i presentatori dell'emendamento non insistono e lo ritirano, io confermo il mio impegno a porre all'ordine del giorno, il prima possibile, il provvedimento tendente a risolvere il problema in via generale.

DEGLI ESPOSTI. Mi auguro che la sollecitazione a noi fatta di ritirare l'emendamento trovi una compensazione non solo nel sollecito esame del provvedimento ma anche in una benevola considerazione dello stesso.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 24. Ne do lettura:

Il primo comma dell'articolo 126 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è costituito dai seguenti:

« Presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato è istituito un Consiglio di disciplina composto di un funzionario direttivo con qualifica di Direttore Centrale di prima classe o Direttore Centrale, che lo presiede, di sette funzionari direttivi di qualifica non inferiore a quella di Ispettore Capo Superiore, nonché di tre rappresentanti del personale per ciascuna delle categorie di cui al primo comma dell'articolo 1 della presente legge, scelti dal Ministro dei trasporti e per l'aviazione civile su proposta delle organizzazioni sindacali a carattere nazionale e unitario, maggiormente rappresentative. Ciascuna organizzazione sindacale indica all'uopo non più di tre nominativi per ciascuna categoria di personale.

La rappresentatività è desunta dai risultati delle ultime elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale nel Consiglio di Amministrazione.

Alle sedute partecipano, di volta in volta, soltanto i rappresentanti appartenenti alla categoria cui appartiene il dipendente sottoposto al procedimento.

I membri rappresentanti del personale devono rivestire

a) per il personale direttivo una qualifica non inferiore a quella di Ispettore Capo;

b) per il personale degli uffici una qualifica non inferiore a quella di Segretario Capo o equiparata;

c) per il personale dell'esercizio una qualifica non inferiore a quella di Capo Stazione Principale o equiparata.

Nel caso in cui uno o più rappresentanti del personale siano dipendenti della persona sottoposta a procedimento disciplinare, tali rappresentanti sono sostituiti dal rappresentante designato dalla rispettiva organizzazione per la categoria del personale direttivo. Nel

caso in cui la sostituzione non sia possibile i rappresentanti del personale che dovrebbero essere sostituiti devono temporaneamente allontanarsi dalla adunanza ».

NANNUZZI. Vorrei chiedere un chiarimento al relatore. Mi era sembrato che in sede di Comitato ristretto si fosse giunti, per quanto riguarda le rappresentanze del personale, ad una conclusione che impedisse il monopolio effettivo da parte di taluni gradi o qualifiche di esso; a tale scopo, si era elaborato un parametro che non vedo però riprodotto nella stesura definitiva dell'articolo.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Se l'onorevole Nannuzzi confronta le due stesure dell'articolo potrà rilevare che il parametro è stato inserito, in quanto si fa riferimento ad una qualifica intermedia, quella di segretario capo, che è al centro della scala gerarchica.

Inoltre, per quanto riguarda il sistema di scelta dei rappresentanti (su cui sono stati espressi dei dubbi), esso è indicato in maniera molto chiara nell'articolo: provenienza dalle tre organizzazioni sindacali più rappresentative, in proporzione naturalmente alla loro forza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 24.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 25. Ne do lettura:

Alle sedute del Comitato di Esercizio, di cui al Regio decreto legge 14 gennaio 1927, n. 29, convertito nella legge 16 giugno 1927, n. 984, quando siano trattate questioni che interessino il personale, partecipano anche rappresentanti del personale. Essi sono nominati in numero di tre con le modalità indicate all'articolo 23.

Il relatore Mancini ha presentato il seguente emendamento:

Al quarto rigo, dopo la parola « interessino » aggiungere le parole « direttamente o indirettamente ». Il presentatore ha facoltà di illustrarlo.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Con questo emendamento si intende estendere, entro limiti ragionevoli, la partecipazione del personale all'autogoverno dell'azienda. Erano state in proposito prospettate diverse ipotesi, tra cui anche quella di una partecipazione del personale a tutto il lavoro delle commissioni compartimentali, ma si partiva dal presupposto, nel proporre ciò, che vi fosse un precedente nell'amministrazione

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

ne postale. È stata però mia cura esaminare attentamente la materia e sono quindi in grado di asserire che nell'amministrazione postale l'organo equivalente si occupa soltanto di questioni riguardanti il personale e pertanto, se non vogliamo costituire, oltre alle commissioni compartimentali, anche un altro organismo e se vogliamo al contempo attribuire al personale le stesse facoltà concesse nell'ambito dell'amministrazione postale, la formulazione proposta con il mio emendamento è la più corretta e la più aderente a questa comune volontà.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo del relatore Mancini.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 25 quale risulta dopo l'introduzione dell'emendamento testé approvato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 26, 27, 28 e 29 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

#### ART. 26.

Il terzo comma dell'articolo 164 della legge 26 marzo 1958, n. 425 e successive modificazioni è modificato come segue:

« La visita di revisione viene eseguita da un collegio di tre medici tra i quali il Direttore del Servizio Sanitario o un suo delegato ».

(È approvato).

#### ART. 27.

In dipendenza delle variazioni nella organizzazione degli uffici e degli impianti necessari in relazione all'attuazione del piano decennale di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211 e limitatamente al periodo di validità del piano stesso, il Ministro dei trasporti e della aviazione civile, con proprio decreto su conforme parere del Consiglio di amministrazione, ha facoltà, nell'ambito di ognuna delle singole categorie previste dal primo comma dell'articolo 1 della legge 26 marzo 1958, numero 425, di effettuare spostamenti di posti da una pianta organica all'altra anche relativamente a qualifiche di diverso livello gerarchico, eccetto che per le qualifiche di Direttore Centrale e Direttore Centrale di prima classe ed equiparate.

Le variazioni di cui al primo comma devono essere motivate da effettive esigenze di servizio ed essere contenute nel limite complessivo dei posti di ciascuna categoria e nel limite complessivo della relativa spesa.

(È approvato).

#### ART. 28.

Il quantitativo di personale fisicamente inidoneo comunque conservato in servizio ai sensi degli articoli 49 e 197 - primo comma - della legge 26 marzo 1958, n. 425 e successive modificazioni, ivi compreso quello collocato per tale titolo in disponibilità, è conteggiato sulle percentuali previste dalle leggi che regolano il collocamento obbligatorio al lavoro di particolari categorie di cittadini.

(È approvato).

#### ART. 29.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a corrispondere compensi incentivanti al personale, al fine di accrescerne la produttività.

L'importo relativo sarà pari al 50 per cento per i primi tre anni e al 40 per cento per i tre anni successivi, della somma pari all'onere che sarebbe derivato all'Azienda in ciascun anno se il rapporto fra l'entità del traffico e la quantità del personale fosse rimasto uguale a quello verificatosi nel 1965.

La valutazione di tali rapporti, l'entità dell'importo dovuto al personale nonché i criteri e le modalità per l'attribuzione dei compensi incentivanti saranno stabiliti con decreto del Ministro, previo parere del Consiglio di Amministrazione.

Per gli anni successivi la misura percentuale dell'importo da destinare all'erogazione di compensi incentivanti sarà determinato, entro il limite massimo del 40 per cento di cui al secondo comma, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, previo parere del Consiglio di Amministrazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le organizzazioni sindacali del personale.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 30. Ne do lettura:

A partire dal 1° luglio 1968 e non oltre il 30 giugno 1970 saranno gradualmente inquadri in distinti gruppi del personale ferroviario.

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

rio dell'esercizio, con specifiche qualifiche da istituirsi:

1) gli assuntori di cui alla legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e successive modificazioni;

2) i coadiutori degli assuntori, esclusi i loro sostituti, di cui al secondo comma dell'articolo 23 della suddetta legge;

3) gli incaricati che alla data del 1° maggio 1967 risultano convenzionati per i servizi indicati nell'articolo 1 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236 e che abbiano prestato, alla data del 1° maggio 1967, almeno un anno di continuativo servizio o almeno 500 giornate di effettivo servizio nel triennio 1° maggio 1965-30 aprile 1967.

Vengono altresì inquadrati gli aspiranti assuntori iscritti agli albi compartimentali alla data di entrata in vigore della presente legge e che alla data del 30 giugno 1972 abbiano avuto il conferimento formale dell'incarico di assuntore ed acquisiscano titolo all'iscrizione nel ruolo speciale compartimentale degli assuntori, ai sensi dell'articolo 8 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e dell'articolo 13 del Decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1962, n. 1418.

I requisiti generali per l'ammissione in impiego, le modalità, le condizioni dell'inquadramento ed il relativo trattamento nonché le variazioni d'organico eventualmente occorrenti ed il trattamento giuridico ed economico di coloro che non potranno ottenere l'inquadramento saranno stabilite con successiva legge.

Il relatore Mancini ha presentato i seguenti emendamenti all'articolo 30:

Al punto terzo del primo capoverso, ultimo rigo, sostituire le parole « 1° maggio 1965 » con quelle « 1° maggio 1964 ».

Al secondo comma, terzo rigo, sostituire le parole « 30 giugno 1972 abbiano avuto il conferimento formale dell'incarico di assuntore ed acquisiscano », con le altre « 30 giugno 1971 abbiano acquisito ».

All'ultimo comma, al quarto rigo, sopprimere le parole: « giuridico ed economico ».

All'ultimo capoverso, quinto rigo, dopo la parola: « inquadramento » aggiungere quelle « secondo il disposto del presente articolo e che non siano utilizzati secondo quanto previsto nel successivo articolo 30-bis ».

Alla fine dell'articolo aggiungere il seguente comma « dal 1° luglio 1971 è abrogata la legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e successive modificazioni ».

Lo stesso ha inoltre presentato i seguenti articoli aggiuntivi:

#### ART. 30-bis.

Per i servizi non previsti dall'articolo 1 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato continuerà a provvedere con incaricati il cui trattamento è regolato da capitolati e convenzioni.

I capitolati sono approvati con decreto del Ministero dei trasporti sentito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Le convenzioni sono approvate dalle autorità ferroviarie competenti.

Gli incaricati sono parificati ai lavoratori vincolati da rapporto di lavoro subordinato agli effetti dell'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia e dall'assicurazione ed assistenza malattia.

Gli aspiranti assuntori possono chiedere di essere utilizzati per gli incarichi previsti nel presente articolo e saranno impiegati secondo l'ordine di iscrizione nell'albo attualmente esistente.

Uguale facoltà è data agli assuntori, incaricati e coadiutori già in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge che non si trovino nelle condizioni previste dal precedente articolo 30.

A tal fine essi vengono inseriti nell'albo nell'ordine di cui al comma precedente e prima degli aspiranti assuntori.

#### ART. 30-ter.

Per provvedere alle esigenze di personale di manovalanza, nelle more degli inquadramenti previsti dagli articoli 30 e 30-bis, la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a bandire concorsi per posti di manovale riservati agli assuntori ed aspiranti assuntori. I concorsi si svolgeranno a mezzo di prove pratiche volte particolarmente ad accertare l'idoneità professionale dei candidati.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è altresì autorizzata a bandire concorsi speciali nelle qualifiche ferroviarie di capo stazione, capo gestione, riservati agli assuntori che siano in possesso del titolo di studio prescritto per l'accesso a tali qualifiche dall'articolo 10 della legge 26 marzo 1958, n. 425, che siano stati utilizzati per almeno un quinquennio in assuntorie di prima o di seconda sezione e che posseggano gli altri requisiti previsti dall'articolo 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, ad eccezione del limite massimo di età, salva la applicazione dell'articolo 5 della legge mede-

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

sima. I concorsi di cui al presente capoverso saranno banditi per titoli ed esami.

Gli inquadramenti degli idonei dei concorsi previsti nel presente articolo sono effettuati gradualmente nei limiti dei posti annualmente disponibili secondo l'ordine delle graduatorie formulate a conclusione dei relativi concorsi.

Nei confronti degli assuntori che passano nei ruoli del personale ferroviario trova applicazione l'articolo 22 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

#### ART. 30-*quater*.

Le disposizioni dell'articolo 14 della legge 18 febbraio 1963, n. 304 — concernenti l'inquadramento nei ruoli dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, mediante concorsi speciali, a favore del personale utilizzato direttamente dalle ferrovie dello Stato in mansioni di dattilografia o alle macchine perforatrici con retribuzione a cottimo — sono estese a coloro che abbiano maturato il periodo di 360 giornate di effettiva utilizzazione alla data del 30 aprile 1967 e che a tale data risultino ancora utilizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

I concorsi speciali di cui al primo comma dell'articolo 14 della legge 18 febbraio 1963, n. 304, saranno banditi per le qualifiche di Aiuto Applicato, Aiuto Applicato Stenodattilografo ed Inserviente.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. I miei emendamenti, in parte aggiuntivi e in parte sostitutivi, si riferiscono tutti al complesso problema delle assuntorie. Con tale istituto, particolare dell'amministrazione ferroviaria, vengono gestiti gli impianti e i servizi minori. Il personale ad esso addetto gode attualmente di un trattamento nettamente differente da quello riservato agli appartenenti ai ruoli organici dell'amministrazione ferroviaria.

Dopo lunghe trattative tra le parti interessate si è giunti, di comune accordo, alla conclusione di sopprimere gli istituti atipici e, pertanto, si pone il problema di provvedere al trasferimento del personale da un ordinamento all'altro.

Tale personale è costituito dagli assuntori, dai coadiutori e dagli incaricati, i quali ultimi dovrebbero, in teoria, essere assunti a prestazione discontinua ma che in pratica presentano ormai servizio continuativo da molto tempo.

Non per tutto questo personale è, però, possibile l'inquadramento puro e semplice nelle attuali qualifiche dell'amministrazione ferro-

viaria e, pertanto, è necessario prevedere anche la costituzione di qualifiche *ad hoc* per il personale che, altrimenti, rimarrebbe escluso dall'inquadramento.

I miei emendamenti tendono in pratica a rendere più rapido il riassorbimento di tale personale attualmente in posizione atipica ed, altresì, a porre un termine a questo tipo di rapporto di impiego.

In particolare, mentre con un emendamento si fissa il 31 luglio come data entro cui dovranno cessare i rapporti di impiego che qualificano l'istituto dell'assuntoria, dall'altra, con l'articolo 30-*bis* si dà facoltà all'amministrazione ferroviaria di provvedere ad alcuni servizi che non possono comunque essere inquadrati tenendo ancora in vita gli attuali istituti della convenzione e del capitolato, limitatamente però a servizi di lievissima entità che non rientrano (come ho già detto) nel rapporto di pubblico impiego.

Inoltre, con l'articolo 30-*ter*, si tende a rendere possibile il rapido riassorbimento degli appartenenti a queste categorie particolari facenti capo all'assuntoria con concorsi speciali, per la partecipazione ai quali è però previsto il possesso, da parte degli interessati, di tutti i requisiti richiesti dall'attuale ordinamento, con la sola agevolazione di concedere all'amministrazione la possibilità di scegliere il personale necessario a coprire posti vacanti di manovale con assuntori o aspiranti assuntori.

Il tutto presenta due ordini di utilità: sistemare personale che si trova in condizioni di disagio giuridico; impedire che nei quadri dell'amministrazione ferroviaria entrino unità che potrebbero costituire un ostacolo a quella sistemazione degli assuntori che con l'articolo 30 ci si è impegnati a realizzare.

L'articolo aggiuntivo 30-*quater*, infine, concerne la sistemazione di personale attualmente utilizzato in mansioni di dattilografia, alle macchine perforatrici, ecc. La situazione di costoro è assimilabile alle altre cui abbiamo cercato di ovviare.

TOZZI CONDIVI. Desidererei richiamare l'attenzione della Commissione sugli articoli 30-*bis* e 30-*quater*.

Con l'articolo aggiuntivo 30-*bis* si tende a riaprire una questione che sembra volersi chiudere con l'articolo 30: quella dell'assunzione di personale con incarichi straordinari. È vero che il 30-*ter* sembrerebbe poi in parte eliminare tale pericolo (concorsi speciali quando si creino vacanze, ecc.), ma è altrettanto vero che in complesso ambedue gli articoli contengono grossi rischi nel senso detto.

Addirittura pericolosissimo poi, è l'articolo 30-*quater*, che sanziona una frode cui si sarebbe dato luogo finora: quella di ammettere a concorsi speciali coloro che hanno prestatato servizio nell'amministrazione per 360 giorni, a qualsiasi titolo. E si noti che non si richiede neppure la continuità!

NANNUZZI. Lo ha detto il Consiglio di Stato!

TOZZI CONDIVI. È vero, ma noi abbiamo sempre cercato, finora, di evitare il crearsi di situazioni del genere.

DEGLI ESPOSTI. Debbo confessare di essere perplesso; mi trovo di fronte ad alcuni emendamenti (30 *ter* e 30 *quater*) che vedo per la prima volta. Lungi da me l'intento di creare condizioni per il rinvio della discussione — il comportamento del mio gruppo va in tutt'altra direzione — ma non posso sottacere il mio imbarazzo. A parte il fatto che mi pare si dovesse parlare in questi emendamenti, di gennaio 1968 e non di luglio 1968, (forse è stata una dimenticanza del relatore), desidero cogliere l'occasione — anche in risposta a coloro che sono portati, dopo che tanto lavoro si è fatto, a dare determinati giudizi, sia pure validi per certi versi — per affermare come da parte del relatore si sia lavorato, in sede di comitato ristretto, in maniera assai dura e responsabile. Desidero ancora far presente come molto del lavoro del relatore sia stato compiuto per delega ricevuta. Abbiamo insieme lungamente discusso, sono emersi certi orientamenti ed è stato poi dato mandato al relatore di formulare un testo. Se dopo una fatica del genere si fanno ancora certi discorsi, come quelli fatti in apertura di seduta dal collega Minasi, non ci si dimostra davvero generosi. Per ritornare ai due articoli in argomento, debbo dire che non vorrei trovarmi nell'antipatica situazione di dare il viatico a provvedimenti di un certo tipo. Desidererei non mettermi a disagio nei confronti di coloro che si considerano, attraverso la mia presenza qui, interlocutori validi in detta questione.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Taluni degli emendamenti ora letti, nel cui merito non entro, possono a prima vista meravigliare. La sostanza, peraltro, del discorso fatto sugli stessi è stata la seguente: un Ministro ha, innanzitutto compiti di soluzioni politiche, ed in merito ha dato una soluzione politica, assumendosene la paternità: quella di chiudere la partita delle assuntorie e degli assuntori (problema giuridico, problema umano). Non è possibile continuare ad avere nella stessa amministra-

zione dipendenti *pleno iure* e dipendenti in posizione di minorità.

Senza accennare a tutta un'altra serie di considerazioni, sono convinto che a questo si doveva necessariamente arrivare e che in tale direzione si è lavorato anche da parte di chi è stato prima di me al ministero dei trasporti. D'altronde, è questo stesso orientamento che ha fatto mutare natura giuridica, credo, a taluni uffici periferici dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Dopo la soluzione politica, era necessario pensare ad una serie di accorgimenti che evitassero il nascere di posizioni contrastanti all'interno.

Proprio per questo, e cioè nell'intento di raggiungere una sempre maggiore precisione, ancora questa mattina il relatore mi ha comunicato che, riguardando il problema delle assuntorie in collaborazione con gli uffici del ministero, si era rilevata la necessità di chiarire talune situazioni, al fine di impedire che rimanessero escluse delle frange.

Da questa impostazione, necessariamente generica ma politicamente estremamente chiara, è scaturito un articolato diretto ad impedire il verificarsi, nel passaggio da una che si intende eliminare.

NANNUZZI. Tutti e tre gli articoli aggiuntivi proposti sono tra di loro strettamente collegati ed indica molto chiaramente la linea politica che con essi si intende seguire. Vorrei ricordare a tutti i colleghi della I Commissione che noi ci siamo sempre battuti (anche se con scarso successo, per la verità) e che continueremo a batterci affinché nell'ambito della amministrazione dello Stato non vengano a crearsi situazioni tali da richiedere i provvedimenti delineati nel settore delle assuntorie. Credo che anche in questa occasione, si intendesse seguire questa impostazione, nel senso di risolvere alla radice un problema venutosi a creare in questo particolare settore: cosa su cui naturalmente avremmo manifestato il nostro pieno consenso.

È mia impressione, però, che nella fretta il relatore non si sia accorto che questi tre articoli aggiuntivi non servono altro che a ricreare una situazione del genere di quella che si intenderebbe eliminare.

Se l'amministrazione non dispone del personale necessario per soddisfare alle esigenze di istituto, avanzi una proposta di allargamento dell'organico; se, invece, un tale aumento non è necessario, non è neppure legittimo dar vita a contratti diversi da quello di rapporto di pubblico impiego. Ma mi sembra addirittura assurdo che nel momento in cui si



vuol eliminare una situazione precaria venutasi a creare con il tempo, si dia facoltà alla amministrazione di agire in modo tale da ricreare una situazione simile a quella che si intende sanare. Da ciò, quindi, la nostra opposizione, sulla base anche della considerazione generale che l'unico rapporto di lavoro che può intercorrere tra amministrazione pubblica e cittadino sia quello di pubblico impiego.

Sul primo comma dell'articolo 30-ter sono d'accordo, ma non altrettanto sul secondo, in quanto in esso sono previsti concorsi speciali per le qualifiche di capo stazione e capo gestione riservati agli assuntori, senza però porre un limite ai posti da assegnare a questa categoria, danneggiando, così, il personale di ruolo che aspira a quei posti ma che, in tal modo, non potrà mai vedere realizzate le sue aspettative, in quanto tutte le vacanze verrebbero ricoperte dagli assuntori.

Sarebbe, quindi, molto più giusto prevedere l'assegnazione ai provenienti dalle assuntorie di una percentuale dei posti disponibili, lasciandone una quota a disposizione di coloro che sono regolarmente entrati nell'amministrazione attraverso pubblici concorsi.

Per quanto riguarda l'articolo 30-quater, esso ha rappresentato per me una sorpresa, in quanto ero convinto che l'amministrazione delle ferrovie fosse l'unica a non essersi mai servita di questa strana definizione dei cottimisti, tanto ampiamente usata invece in altre amministrazioni. Comunque, visto che questa categoria esiste, essa deve essere sistemata, a patto, però che l'eventuale norma che ha permesso il verificarsi di questa situazione venga eliminata una volta per tutte.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Posso assicurare che non esiste nessuna norma in proposito, e che, quindi, non è assolutamente ipotizzabile il ricrearsi di tale situazione.

DEGLI ESPORTI. Vorrei proporre alla Commissione di completare oggi l'esame degli articoli dal 30 al 30-quater ma di rinviare l'approvazione definitiva alla prossima seduta.

Vorrei aggiungere un altro elemento. Esiste una buona consuetudine, nell'azienda ferroviaria, che pare a me utile non lasciar cadere. Diversamente che dal pubblico impiego in generale, in cui l'azione del legislatore è decisiva per la determinazione delle sorti della categoria, nell'amministrazione ferroviaria, allorché si arriva in Parlamento, si ha già alle spalle tutta una serie di discussioni, di

proposte di soluzioni legislative. Non vorrei che in questa circostanza, per guadagnare pochi giorni, ci si ponesse nella condizione di mettere a disagio quanti, al di fuori di qui, si aspettano forse soluzioni diverse da quelle che si propongono. Benché il Parlamento possa decidere come meglio crede, tuttavia pare a me più giusto conoscere le posizioni degli interessati.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Credo sia utile che io fornisca alcuni chiarimenti in merito all'articolo 30-bis.

L'articolo 30-del testo redatto dal Comitato ristretto provvede alla sistemazione degli assuntori e degli altri lavoratori, pure elencati nell'articolo 1 della legge 30 dicembre 1959 n. 1236. In detta legge, però, in articolo diverso dal primo, si fa riferimento ad altra categoria di personale, inizialmente (in sede di Comitato ristretto) da noi trascurata. Trattasi degli addetti a servizi di guardia, di pulizia di piccoli prati, piazzali, ecc. A me è parso doveroso provvedere a non lasciar scoperto questo particolare settore che, se niente ha a che vedere con il pubblico impiego, è peraltro, disciplinato da una legge che oggi ci apprestiamo ad abolire.

D'altronde, mi è parso che lo stesso onorevole Degli Esposti si sia posto il quesito di cosa farne di costoro. Ho creduto, dunque, di dover immediatamente provvedere a che non rimanesse scoperto il settore di cui trattasi.

NANNUZZI. Perché non dire allora che quella parte della legge cui si fa riferimento, che attualmente regola l'assunzione degli addetti a tali servizi resta in vigore?

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Una formula diversa si può certo trovare. Per quanto concerne l'articolo 30-ter, ammesso, come mi pare opportuno ammettere, il principio della utilizzazione degli attuali aspiranti assuntori nei posti di manovale, se le Commissioni ritengono di non dover accedere ai concorsi relativi agli impiegati, io non ho nulla in contrario. Desidero unicamente precisare che trattasi di concorsi i cui benefici sarebbero assai relativi in quanto tenderebbero solo ad accelerare il raggiungimento di un qualcosa che è, comunque, già nei diritti degli interessati.

TOZZI CONDIVI. L'impostazione, che io avevo cercato di dare al problema era di carattere prettamente generale e, dopo la replica del relatore Mancini, a proposito degli articoli 30-bis e 30-ter, mi sono convinto che le norme in essi previste potrebbe essere accettate soltanto con carattere di transitorie-

tà. Se, difatti, il relatore ci dice che vi sono attualmente dei servizi gestiti da aspiranti assuntori che devono rimanere inalterati, io rispondo che sono d'accordo, in quanto so che successivamente tale personale sarà assorbito nei ruoli organici. Ma se, poi, si aggiunge che tali servizi dovranno rimanere anche dopo tale riassorbimento io chiedo: a chi saranno affidati? Mi si risponde, che essi saranno nuovamente affidati ad aspiranti assuntori.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Ma non si tratta più di aspiranti assuntori, ma di personale reclutato con contratto di diritto privato; sistema questo seguito da tutte le amministrazioni per particolari servizi.

TOZZI CONDIVI. Ma è proprio queste situazioni anomali che noi vogliamo eliminare. Perché altrimenti sopprimiamo le assuntorie?

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Quello non era un contratto di diritto privato, ma un contratto atipico di partecipazione al servizio di gestione ferroviaria. Si tratta di due cose completamente differenti.

PRESIDENTE. La soluzione può essere vista in questi termini: l'articolo 30 non è altro, in definitiva, che una abrogazione tacita di alcune parti della legge del 1959 e pertanto tutte le parti da esso non previste si intendono mantenute in vigore. Ritengo pertanto che si possa benissimo non prendere in considerazione l'articolo 30-*bis* e mantenere inalterato il resto.

MANCINI ANTONIO, *Relatore per la X Commissione*. Questa potrebbe essere una soluzione, ma vorrei ancora una volta sottolineare che è vero che noi vogliamo eliminare gli assuntori, ma è anche vero che non tutti potranno essere inquadrati nei ruoli organici e, quindi, è forse opportuno e giusto dare la possibilità agli esclusi di essere incaricati di questi servizi minori.

PRESIDENTE. Questa possibilità però vi è egualmente, senza bisogno di specificarlo nella legge.

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. In tal caso però gli appartenenti alla abolita categoria delle assuntorie si troverebbero sullo stesso piano di qualsiasi altro aspirante a quei servizi, il che non mi sembra giusto.

Accogliendo il principio, da tutte le parti accettato, di eliminare il dettato della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, è sorto il problema di dare una nuova disciplina agli altri servizi previsti nella legge stessa. A questo scopo, è nato il meccanismo realizzato con gli ar-

ticoli aggiuntivi da me proposti. Naturalmente, eliminando, come propone il Presidente, la norma abrogativa, si può anche fare a meno dell'articolo 30-*bis* ma rimane sempre un problema di equità, e cioè quello di offrire la possibilità di prestare questi servizi minori a chi, essendo attualmente assuntore o incaricato, non ha i requisiti necessari per poter partecipare al concorso per il passaggio in ruolo.

PRESIDENTE. A questa esigenza si potrebbe far fronte trasferendo gli ultimi tre commi dell'articolo 30-*bis* all'articolo 30, naturalmente con le dovute modifiche di carattere formale.

Visto, comunque, che anche su questo punto vi è un sostanziale accordo sul merito, ma sorgono delle difficoltà di ordine tecnico per quanto riguarda la formulazione, credo sarebbe opportuno rinviare ad altra seduta l'approvazione degli articoli dal 30 al 30 *quater* (ivi compresi gli emendamenti all'articolo 30), procedendo oggi nell'esame degli articoli seguenti. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Do lettura dell'articolo 31.

La Gestione Viveri « La Provvida », di cui al Regio Decreto Legge 5 marzo 1925, numero 342, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e successive modificazioni e integrazioni, cesserà la propria attività entro il secondo esercizio successivo a quello della entrata in vigore della presente legge.

Alla chiusura dei negozi sarà provveduto gradualmente entro il termine suddetto.

Con la presentazione del rendiconto relativo all'ultimo esercizio di gestione dei negozi, gli organi di amministrazione e di controllo della gestione cessano delle rispettive funzioni.

TOZZI CONDIVI. A proposito di questo articolo vorrei sapere quale sarà la sorte del personale non appartenente all'amministrazione ferroviaria che presta servizio presso « La Provvida » magari da molti anni: sono a conoscenza di un caso in cui da ben 18 anni un gestore presta servizio continuativo.

Volendo, possiamo anche disinteressarci di questa particolare situazione, ma a me pare che se ci occupiamo delle dattilografe, che hanno prestato servizio per 360 giorni, a maggior ragione dovremmo occuparci di chi ha lavorato presso la gestione viveri per moltissimi anni.

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. Si deve tener presente che noi con questa legge vogliamo (ed anzi ne abbiamo il dovere) dare una sistemazione a tutti coloro che intrattengono rapporti di lavoro con l'amministrazione ferroviaria; non possiamo, però, occuparci di personale legato all'amministrazione da un rapporto di appalto che, per sua natura, è caratterizzato dall'elemento del profitto e, quindi, anche del rischio, che del primo è il corrispondente aspetto essenziale.

CAVALLARI NERINO. Vorrei che ci fosse chiarita la ragione per cui si vuole abolire « La Provvida ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La ragione è molto semplice. « La Provvida » nacque in un periodo in cui poteva esplicitare veramente una notevole opera in favore dei dipendenti dell'azienda, mentre oggi, con l'attuale sistema distributivo quanto mai capillare, tale istituto comporta un onere per l'azienda di diversi miliardi e quindi non è pensabile di poterlo mantenere in vita.

È chiaro che possono esistere problemi umani, particolarmente per coloro che lavorano alla « Provvida » da molto tempo. Occorre, però, considerare che per detti dipendenti, che prestano servizio alla gestione viveri, così come potrebbero fare in qualsiasi negozio di qualunque settore commerciale, non esiste un rapporto giuridico che possa in una qualche maniera giustificare una norma che li inserisca tra i dipendenti dello Stato.

Ovviamente, come è già stato detto, per i dipendenti dell'amministrazione ferroviaria non sorgono problemi: essi rientrano nella Azienda.

TOZZI CONDIVI. Dal momento che si cedono detti negozi ad altri, perché non porrà una clausola a favore dei dipendenti di cui trattasi? Il Parlamento ha poi votato una norma, quella della giusta causa nei licenziamenti...

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Quale più giusta causa della chiusura dei negozi?

NANNUZZI. Confesso di non conoscere troppo bene il problema. Ignoravo, per esempio, che alla « Provvida » vi fossero dipendenti non appartenenti all'amministrazione ferroviaria. Mi pare, comunque, che colui che ha in gestione un negozio di questo tipo sia un commerciante vero e proprio.

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. Dovendo ritornare sugli articoli 30, 30-bis, 30-ter e 30-quater, perché non rinviare a quella sede anche tale argomento?

In relazione a detti articoli desidero, inoltre, dichiarare che essi non implicano aumenti di spesa; si tratta, in fine dei conti, di assunzioni effettuati in una via piuttosto che in altra.

FABBRI RICCARDO. Mi pare giusto cercare di risolvere il problema dei dipendenti, cui accennava l'onorevole Tozzi Condivi.

Si potrebbe valutare l'opportunità di inserirli — così come mi pare sia nelle intenzioni del relatore — tra gli addetti ai servizi di cui si è parlato a proposito dell'articolo 30-bis?

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. Si potrebbe inserirli nei servizi non regolati da un rapporto di pubblico impiego.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sulla gravità della strada nella quale ci porremmo per risolvere il problema di poche decine di persone.

Si potrebbe, ad esempio, presentare la necessità della chiusura di un determinato ristorante di stazione ferroviaria. I dipendenti di detto ristorante, qualora si accettasse la soluzione suggerita, potrebbero invocare tale precedente anche nel loro caso.

TOZZI CONDIVI. Il ristorante di una stazione ferroviaria è cosa diversa dalla « Provvida »!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, anche il problema relativo ad una eventuale situazione dei gestori del servizio « La Provvida » dopo l'abolizione di quest'ultimo, può rientrare tra quelli da valutare in un secondo momento.

Pongo, pertanto, in votazione l'articolo 31 nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Poiché agli articoli 32, 33, 34, 35 e 36 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

#### ART. 32.

Le merci in rimanenza dopo la chiusura di tutti i negozi saranno trasferite, per la vendita, alla Gestione dei Magazzini dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Contemporaneamente il fondo di dotazione dei Magazzini predetti sarà reintegrato delle somme destinate, ai sensi del Regio Decreto Legge 5 marzo 1925, n. 342, e 3 giugno 1926, n. 989, all'acquisto di generi di pertinenza della Gestione Viveri « La Provvida ».

(È approvato).

## ART. 33.

Le rimanenti attività saranno liquidate a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale destinerà i ricavi conseguiti all'estinzione delle passività, alla copertura dei disavanzi di esercizio in sospeso della Gestione viveri « La Provvida ».

(È approvato).

## ART. 34.

Entro sei mesi dalla data di chiusura dell'esercizio in cui saranno state ultimate le operazioni di cui all'articolo 33 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato presenterà al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e al Ministero del tesoro il rendiconto delle operazioni medesime.

(È approvato).

## ART. 35.

Nella vendita delle merci in rimanenza dopo la chiusura di tutti i negozi e nella liquidazione delle rimanenti attività sarà data la preferenza, a parità di condizioni, alle istituzioni dell'Opera di previdenza per il personale ferroviario e alle organizzazioni cooperative costituite in seno al personale ferroviario.

(È approvato).

## ART. 36.

Per il perseguimento delle finalità del Dopolavoro ferroviario — istituito con regio decreto legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562 — viene costituito un fondo alimentato annualmente dalle seguenti entrate:

a) contributi a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 5 del citato regio decreto-legge 25 ottobre 1925, n. 1908, rivalutati di 75 volte;

b) contribuzioni delle istituzioni dopolavoristiche;

c) una aliquota dei proventi del tesseramento dei soci, nella misura che sarà fissata dal Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile con proprio decreto;

d) altri proventi derivanti da attività turistiche e ricreative o comunque svolte nell'interesse dei soci che siano autorizzate con decreto dello stesso Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 37. Ne do lettura:

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di Amministrazione, determina con proprio decreto, da emanare entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, la composizione e le funzioni degli organi direttivi e consultivi che al centro e alla periferia sovrintendono alle istituzioni del Dopolavoro ferroviario e la cui regolamentazione non costituisca già oggetto di disposizioni di legge. Le norme stesse stabiliranno le modalità di nomina dei membri dei predetti organi.

L'onorevole Mancini ha presentato il seguente emendamento: al terzo rigo, sostituire le parole « un anno » con le altre « il 31 dicembre 1967 ».

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. La ragione di tale emendamento è da ricercarsi nella necessità di rinnovare gli organi di cui trattasi non oltre un certo periodo.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Credo che altrettanto opportunamente potrebbe dirsi: « entro sei mesi dall'entrata in vigore... ».

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Sono favorevole alla formulazione suggerita dall'onorevole Ministro.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei che fosse chiaramente ribadito da parte del Ministro questo impegno, in quanto in autunno dovranno essere rinnovati i contratti.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Posso assicurare che i contratti non saranno rinnovati prima dell'entrata in vigore della nuova norma, purché naturalmente questa legge venga approvata dal Senato.

PRESIDENTE. Il nuovo testo dell'emendamento sostitutivo Mancini risulta quindi il seguente: al terzo rigo sostituire le parole « un anno » con le parole « 6 mesi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il relatore Mancini ha presentato il seguente altro emendamento: al sesto rigo sopprimere le parole « e la cui regolamentazione non costituisca già oggetto di disposizione di legge ».

Inoltre l'onorevole Mancini propone di aggiungere al testo attuale un secondo comma del seguente tenore:

« La Commissione centrale del Dopolavoro ferroviario di cui all'articolo 3 del regio de-

IV LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AFFARI COSTITUZ.-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1967

creto legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 1908, è composta da 11 membri di cui 7 nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e 4 eletti in rappresentanza dei soci da componenti dei Consigli direttivi dei dopolavori ferroviari con voto limitato al fine di garantire la rappresentanza della minoranza ».

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. La stesura dell'articolo predisposta dal Comitato ristretto, nel dare al Ministro la facoltà di rivedere determinati aspetti della materia in discussione, non prevedeva questo intervento nei confronti della Commissione centrale del dopolavoro ferroviario.

Poiché però questa legge, sia pure nella sua limitatezza, tende a far partecipe il personale della gestione degli organi aziendali, mi è sembrato che questa esigenza fosse particolarmente viva nei riguardi del dopolavoro, che è un organo volontaristico basato sulla diretta partecipazione e contribuzione del personale, oltre ai contributi versati dall'azienda.

Pertanto, appunto per evitare che non fosse possibile rivedere la composizione di questo organismo centrale, io propongo quanto previsto dal mio secondo emendamento soppressivo, mentre il comma aggiuntivo che porta la mia firma risponde ad un'esigenza di equità, in quanto il Ministro dei trasporti avrà così la possibilità di introdurre nella commissione centrale anche rappresentanti di altre amministrazioni (ad esempio un rappresentante della Ragioneria centrale dello Stato) ed, inoltre, si crea, con 11 membri, un organo molto più snello.

Inoltre, si è preferito non scendere in dettaglio, preferendo lasciare alla discrezione del Ministro la scelta dei rappresentanti dell'amministrazione, istituendo nel contempo il principio della garanzia delle minoranze degli iscritti per mezzo del voto limitato e quello della elezioni di secondo grado per non dover impegnare più di 100 mila dipendenti dell'amministrazione ogni volta che si debbano eleggere i membri della commissione centrale.

JACOMETTI. Vorrei proporre un emendamento al secondo rigo dell'articolo 37, tendente ad inserire dopo le parole « sentito il Consiglio di amministrazione » le parole « e i sindacati della categoria ».

Inoltre, proporrei di modificare l'emendamento aggiuntivo del relatore Mancini nel senso di elevare a 15 il numero dei componenti la Commissione centrale, di cui 9 nominati dal Ministro dei trasporti e 6 eletti in

rappresentanza dei soci. Questo, per una ragione di rappresentatività di tutte le organizzazioni sindacali.

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. Sul secondo emendamento non ho alcuna obiezione, mentre mi sembra che il primo sia pleonastico, perché il consiglio di amministrazione comprende già i rappresentanti del personale e, quindi, in pratica dei sindacati. Inoltre, è consuetudine costante che il Ministro in casi del genere si consulti con i sindacati e, quindi, passando ad una considerazione di carattere generale, può essere pericoloso per i sindacati stessi indicare specificamente tutti i casi in cui il Ministro è tenuto a sentire il loro parere, in quanto potrebbe ad un certo punto nascere la convinzione (a mio avviso fondatamente) che nei casi, non specificamente indicati, il Ministro non sia tenuto a consultarli.

Questo risulta avvalorato dalla considerazione che i sindacati si muovono sul piano del fatto e non su quello del diritto, tanto è vero che sono proprio i sindacati a non volere una legge che ne regoli il funzionamento.

JACOMETTI. Sentiti i chiarimenti del relatore Mancini, ritiro il primo emendamento, mentre mi permetto di insistere sul secondo.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Vorrei far notare che se si dovesse venire nella determinazione di elevare da 4 a 6 il numero dei componenti la commissione centrale eletti dagli iscritti sarà anche necessario prevedere un intervento del Ministro (per mezzo di un decreto) che fissi le modalità di votazione attraverso cui si deve esprimere il voto limitativo previsto.

MANCINI, *Relatore per la X Commissione*. Desidero chiarire che il mio emendamento concretizzatosi in un comma aggiuntivo si riferisce a due diverse questioni: la regolamentazione del consiglio centrale; una specificazione di quanto contenuto nell'ultimo periodo dell'articolo 37.

TOZZI CONDIVI. A mio parere si presenta soltanto una difficoltà di ordine formale, in quanto avendo inserito un secondo comma, la dizione « le norme stesse » dell'ultimo periodo di quello che è attualmente il primo comma non è più esatta, in quanto dovrebbe potersi riferire anche a quanto previsto nel secondo comma.

MATTARELLA, *Relatore per la I Commissione*. Credo che vi sia un modo molto semplice per risolvere il problema e cioè invertire l'ordine dei due comma, facendo diventare primo comma quello proposto dal-

l'onorevole Mancini e secondo quello formato dal testo originario dell'articolo 37. Naturalmente richiederebbe un adattamento formale di quello che dovrebbe divenire secondo comma.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, passiamo alla votazione degli emendamenti di cui trattasi.

L'onorevole Mancini propone di sopprimere, al sesto rigo le parole « e la cui regolamentazione non costituisca già oggetto di disposizione di legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione il comma aggiuntivo Mancini, con l'intesa che esso diventerà il primo comma dell'articolo 37, emendato secondo quanto suggerito dall'onorevole Jacometti.

(È approvato).

L'articolo 37 risulta pertanto così formulato:

« La Commissione centrale del Dopolavoro ferroviario di cui all'articolo 3 del regio decreto legge 25 ottobre 1925, n. 1908, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, è composta da 15 membri di cui 9 nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile e 6 eletti in rappresentanza dei soci dai componenti dei Consigli direttivi dei dopolavori ferroviari con voto limitato, al fine di garantire la rappresentanza della minoranza.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione, determina con proprio decreto, da emanare entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, la composizione e le funzioni degli organi direttivi e consultivi che al centro e alla periferia sovrintendono alle istituzioni del Dopolavoro ferroviario. Le norme stesse stabiliranno le modalità di nomina dei membri dei predetti organi ».

Pongo in votazione l'articolo 37 nel complesso.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 38:

Le entrate e le spese di detto fondo sono iscritte al paragrafo 12 delle Gestioni Speciali ed autonome del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, rispettivamente ai capitoli 1093 di entrata e 1097 di spesa.

Le somme non erogate nei singoli esercizi saranno accertate tra i residui e potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

TOZZI CONDIVI. Cosa significa, onorevole Presidente, l'espressione « detto fondo »?

PRESIDENTE. Evidentemente ci si riferisce al fondo di cui all'articolo 36; credo, comunque, che sia bene specificarlo.

Pongo in votazione l'articolo 38, sostituendo alle parole « di detto fondo » le parole « del fondo di cui all'articolo 36 ».

(È approvato).

Poiché agli articoli 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 non sono stati presentati emendamenti, li porrò successivamente in votazione.

#### ART. 39.

Il fondo di cui al precedente articolo 36 viene gestito dall'Ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario, con le modalità che saranno stabilite dal Ministro dei trasporti e per l'aviazione civile.

(È approvato).

#### ART. 40.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può accordare alle istituzioni dopolavoristiche, per lo svolgimento delle loro attività istituzionali, le seguenti agevolazioni:

concessione in uso gratuito di locali, terreni e materiali d'esercizio, in quanto disponibili e di proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e di tutte le prestazioni necessarie per assicurarne la funzionalità;

eventuali prestazioni di personale occorrenti per la regolare amministrazione delle più importanti istituzioni dopolavoristiche;

altre concessioni o prestazioni accessorie che si rendessero necessarie.

Le suddette agevolazioni saranno concesse con le modalità e condizioni che verranno stabilite con decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile.

(È approvato).

#### ART. 41.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a comprendere nei propri programmi d'investimenti patrimoniali lavori di costruzione, miglioramento ed ammodernamento delle sedi e degli impianti dopolavoristici e delle relative attrezzature.

La relativa spesa dovrà essere recuperata dalla stessa Amministrazione delle ferrovie

dello Stato sui fondi di cui al precedente articolo 36 mediante quote annuali di solo capitale in un periodo non superiore a 15 anni.

(È approvato).

ART. 42.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad alienare i beni ricevuti in dotazione a quelli acquisiti durante la sua gestione, compresi i terreni e gli immobili delle linee soppresse all'esercizio ferroviario e quelli resi disponibili a seguito di modifiche degli impianti.

Le somme derivanti dalle alienazioni di cui al precedente comma saranno utilizzate per nuovi investimenti patrimoniali, salvo diverse destinazioni stabilite da specifiche leggi.

(È approvato).

ART. 43.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà, previa autorizzazione del Ministro del tesoro, di contrarre prestiti a breve termine, per le esigenze temporanee di cassa, con le aziende di credito di cui alla legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni ed integrazioni.

(È approvato).

ART. 44.

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 15 luglio 1966, n. 605 è sostituito dal seguente:

« Il programma decennale di costruzione di case per i ferrovieri è predisposto dalla

Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed è sottoposto all'approvazione del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile, sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

(È approvato).

ART. 45.

Il primo comma dell'articolo 5 della legge 15 luglio 1966, n. 605 è sostituito dal seguente:

« L'esecuzione dei programmi nelle singole Province, in riferimento alla costruzione degli alloggi, è affidata agli Istituti autonomi delle case popolari ed all'Istituto nazionale case impiegate dello Stato, i quali agiranno in base a quanto disposto dalla presente legge, previa approvazione dei progetti tecnici da parte del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

(È approvato).

Il seguito dell'esame del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 19,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO